

SUBCOMITÉ DE PROYECTO
Y EQUIPO DEL BUQUE
54º periodo de sesiones
Punto 23 del orden del día

DE 54/23
17 noviembre 2010
Original: INGLÉS

INFORME PARA EL COMITÉ DE SEGURIDAD MARÍTIMA

Índice

Sección		Página
1	GENERALIDADES	4
2	DECISIONES DE OTROS ÓRGANOS DE LA OMI	6
3	EXAMEN DE LAS INTERPRETACIONES UNIFICADAS DE LA IACS	7
4	ORIENTACIONES DESTINADAS A GARANTIZAR LA APLICACIÓN DE UNA POLÍTICA COHERENTE PARA QUE LAS PUERTAS ESTANCAS PERMANEZCAN ABIERTAS DURANTE LA NAVEGACIÓN	8
5	INTERPRETACIÓN SOBRE LA APLICACIÓN DE LAS PRESCRIPCIONES DEL CONVENIO SOLAS, EL CONVENIO MARPOL Y EL CONVENIO DE LÍNEAS DE CARGA A LAS TRANSFORMACIONES IMPORTANTES DE PETROLEROS	10
6	APLICACIÓN DE LAS ENMIENDAS AL CAPÍTULO III DEL CONVENIO SOLAS Y AL CÓDIGO IDS	13
7	NORMAS DE RENDIMIENTO PARA LOS SISTEMAS DE RESCATE DE TODOS LOS TIPOS DE BUQUES	15
8	DISPOSICIONES DE SEGURIDAD APLICABLES A LOS BUQUES AUXILIARES QUE OPERAN DESDE LOS BUQUES DE PASAJE	17
9	DIRECTRICES RELATIVAS A UN ELEMENTO VISIBLE DE LOS SISTEMAS DE ALARMA GENERAL EN LOS BUQUES DE PASAJE	18
10	ELABORACIÓN DE UN NUEVO MARCO DE PRESCRIPCIONES APLICABLES A LOS DISPOSITIVOS DE SALVAMENTO	18
11	ENMIENDAS A LA RESOLUCIÓN A.744(18)	19
12	COMPORTAMIENTO TÉRMICO DE LOS TRAJES DE INMERSIÓN	23
13	ELABORACIÓN DE UN CÓDIGO OBLIGATORIO PARA LOS BUQUES QUE NAVEGUEN EN AGUAS POLARES	24

14	PROTECCIÓN CONTRA LOS RUIDOS A BORDO DE LOS BUQUES	30
15	ENMIENDAS A LA RECOMENDACIÓN REVISADA SOBRE LAS PRUEBAS DE LOS DISPOSITIVOS DE SALVAMENTO	33
16	NORMAS DE ENSAYO PARA LA HOMOLOGACIÓN DEL EQUIPO AÑADIDO	35
17	MEDIDAS PARA FOMENTAR LOS SISTEMAS INTEGRADOS DE TRATAMIENTO DE LAS AGUAS DE SENTINA	37
18	DIRECTRICES RELATIVAS A UN PLAN DE A BORDO PARA LA PREVENCIÓN DE LA CONTAMINACIÓN POR DESECHOS DE HIDROCARBUROS	38
19	ALTERNATIVAS DE ACCIONAMIENTO MANUAL EN CASO DE FUNCIONAMIENTO DEFECTUOSO DEL EQUIPO DE PREVENCIÓN DE LA CONTAMINACIÓN	39
20	PROGRAMA DE TRABAJO Y ORDEN DEL DÍA PROVISIONAL DEL DE 55	40
21	ELECCIÓN DE PRESIDENTE Y VICEPRESIDENTE PARA 2011	42
22	OTROS ASUNTOS	42
23	MEDIDAS CUYA ADOPCIÓN SE PIDE A LOS COMITÉS	45

LISTA DE ANEXOS

ANEXO 1	PROYECTO DE CIRCULAR MSC, INTERPRETACIÓN UNIFICADA DE LA REGLA III/15.1 DEL CONVENIO SOLAS
ANEXO 2	PROYECTO DE CIRCULAR MSC, INTERPRETACIÓN UNIFICADA DE LA REGLA II-1/29 DEL CONVENIO SOLAS
ANEXO 3	PROYECTO DE CIRCULAR MSC, ORIENTACIONES SOBRE LAS PUERTAS ESTANCAS DE LOS BUQUES DE PASAJE QUE PUEDEN ABRIRSE DURANTE LA NAVEGACIÓN
ANEXO 4	PROYECTO DE CIRCULAR MSC-MEPC, INTERPRETACIONES UNIFICADAS SOBRE LA APLICACIÓN DE LAS PRESCRIPCIONES DEL CONVENIO SOLAS, EL CONVENIO MARPOL Y EL CONVENIO DE LÍNEAS DE CARGA A LAS TRANSFORMACIONES DE PETROLEROS DE CASCO SENCILLO EN PETROLEROS DE DOBLE CASCO O EN GRANELEROS
ANEXO 5	PROYECTO DE DIRECTRICES REVISADAS SOBRE EL PROGRAMA MEJORADO DE INSPECCIONES DURANTE LOS RECONOCIMIENTOS DE GRANELEROS Y PETROLEROS (DIRECTRICES ESP) (RESOLUCIÓN A.744(18))

-
- ANEXO 6 PROYECTO DE RESOLUCIÓN MSC, ADOPCIÓN DE ENMIENDAS A LA RECOMENDACIÓN REVISADA SOBRE LAS PRUEBAS DE LOS DISPOSITIVOS DE SALVAMENTO (RESOLUCIÓN MSC.81(70))
- ANEXO 7 JUSTIFICACIÓN DE UN NUEVO RESULTADO NO PREVISTO SOBRE "REVISIÓN DE LAS PRESCRIPCIONES PARA LAS PRUEBAS DE LOS DPR DE LOS CHALECOS SALVAVIDAS"
- ANEXO 8 PROYECTO DE RESOLUCIÓN MEPC, DIRECTRICES Y ESPECIFICACIONES RELATIVAS AL EQUIPO AÑADIDO PARA MODERNIZAR EL EQUIPO FILTRADOR DE HIDROCARBUROS QUE SE AJUSTA A LO DISPUESTO EN LA RESOLUCIÓN MEPC.60(33)
- ANEXO 9 PROYECTO DE CIRCULAR MEPC, DIRECTRICES RELATIVAS A UN PLAN DE A BORDO PARA LA PREVENCIÓN DE LA CONTAMINACIÓN POR DESECHOS OLEOSOS
- ANEXO 10 PROYECTO DE RESOLUCIÓN MEPC, ENMIENDAS A LAS DIRECTRICES Y ESPECIFICACIONES REVISADAS RELATIVAS A LOS SISTEMAS DE VIGILANCIA Y CONTROL DE LAS DESCARGAS DE HIDROCARBUROS PARA LOS PETROLEROS (RESOLUCIÓN MEPC.108(49))
- ANEXO 11 ORDEN DEL DÍA BIENAL DEL SUBCOMITÉ DE Y PUNTOS DEL ORDEN DEL DÍA POSTBIENAL DEL COMITÉ QUE SON COMPETENCIA DEL SUBCOMITÉ
- ANEXO 12 ORDEN DEL DÍA PROVISIONAL DEL DE 55
- ANEXO 13 INFORME SOBRE LA SITUACIÓN DE LOS RESULTADOS PREVISTOS DEL PLAN DE ACCIÓN DE ALTO DE NIVEL DE LA ORGANIZACIÓN Y PRIORIDADES PARA EL BIENIO 2010-2011 QUE SON DE INTERÉS PARA EL SUBCOMITÉ

1 GENERALIDADES

Introducción

1.1 El Subcomité celebró su 54^o periodo de sesiones del 25 al 29 de octubre de 2010 bajo la presidencia de la Sra. Anneliese Jost (Alemania). También estuvo presente el Vicepresidente, el Sr. Susumu Ota (Japón).

1.2 Asistieron al periodo de sesiones delegaciones de los siguientes Gobiernos Miembros:

ALEMANIA	ISRAEL
ANGOLA	ITALIA
ANTIGUA Y BARBUDA	JAMAHIRIYA ÁRABE LIBIA
ARABIA SAUDITA	JAPÓN
ARGENTINA	KIRIBATI
AUSTRALIA	LIBERIA
BAHAMAS	MALASIA
BANGLADESH	MALTA
BÉLGICA	MARRUECOS
BELICE	MÉXICO
BRASIL	NIGERIA
CANADÁ	NORUEGA
CHILE	NUEVA ZELANDIA
CHINA	PAÍSES BAJOS
CHIPRE	PANAMÁ
CUBA	PAPUA NUEVA GUINEA
DINAMARCA	POLONIA
DOMINICA	REINO UNIDO
EGIPTO	REPÚBLICA DE COREA
ESPAÑA	REPÚBLICA POPULAR
ESTADOS UNIDOS	DEMOCRÁTICA DE COREA
FEDERACIÓN DE RUSIA	SINGAPUR
FILIPINAS	SUDÁFRICA
FINLANDIA	SUECIA
FRANCIA	TAILANDIA
GHANA	TURQUÍA
GRECIA	TUVALU
IRÁN (REPÚBLICA ISLÁMICA DEL)	UCRANIA
IRAQ	URUGUAY
ISLANDIA	VANUATU
ISLAS COOK	VENEZUELA (REPÚBLICA BOLIVARIANA DE)
ISLAS MARSHALL	

y el siguiente Miembro Asociado de la OMI:

HONG KONG (CHINA)

1.3 Asimismo, asistieron al periodo de sesiones observadores de las siguientes organizaciones intergubernamentales:

COMISIÓN EUROPEA (CE)
ORGANIZACIÓN MARÍTIMA DEL ÁFRICA OCCIDENTAL Y CENTRAL (OMAOC)

y observadores de las siguientes organizaciones no gubernamentales que gozan del carácter consultivo:

CÁMARA NAVIERA INTERNACIONAL (ICS)
FEDERACIÓN NAVIERA INTERNACIONAL (ISF)
UNIÓN INTERNACIONAL DE SEGUROS DE TRANSPORTES (IUMI)
COMITÉ INTERNACIONAL RADIOMARÍTIMO (CIRM)
BIMCO
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE SOCIEDADES DE CLASIFICACIÓN (IACS)
FORO MARÍTIMO INTERNACIONAL DE COMPAÑÍAS PETROLERAS (OCIMF)
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE PRÁCTICOS (IMPA)
INTERNACIONAL AMIGOS DE LA TIERRA (FOEI)
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE SONDEADORES (IADC)
CONSEJO INTERNACIONAL DE ASOCIACIONES DE LAS INDUSTRIAS NÁUTICAS (ICOMIA)
FEDERACIÓN INTERNACIONAL DE ASOCIACIONES DE CAPITANES DE BUQUE (IFSMA)
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE FABRICANTES DE DISPOSITIVOS DE SALVAMENTO (ILAMA)
COMUNIDAD DE ASOCIACIONES DE ASTILLEROS EUROPEOS (CESA)
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE ARMADORES INDEPENDIENTES DE PETROLEROS (INTERTANKO)
GRUPO INTERNACIONAL DE CLUBES DE PROTECCIÓN E INDEMNIZACIÓN (CLUBES P e I)
FEDERACIÓN INTERNACIONAL DE SALVAMENTO MARÍTIMO (IMRF)
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE LÍNEAS DE CRUCEROS (CLIA)
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE ARMADORES DE BUQUES DE CARGA SECA (INTERCARGO)
FONDO MUNDIAL PARA LA NATURALEZA (WWF)
INSTITUTO DE INGENIERÍA, CIENCIA Y TECNOLOGÍA NAVALES (IMarEST)
FEDERACIÓN INTERNACIONAL DE VELA (ISAF)
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE CONTRATISTAS MARÍTIMOS (IMCA)
THE ROYAL INSTITUTION OF NAVAL ARCHITECTS (RINA)
INTERFERRY
FEDERACIÓN INTERNACIONAL DE LOS TRABAJADORES DEL TRANSPORTE (ITF)
NACE INTERNATIONAL
INSTITUTO NÁUTICO
PACIFIC ENVIRONMENT

Discurso de apertura del Secretario General

1.4 El Director de la División de Seguridad Marítima, en nombre del Secretario General, pronunció el discurso de apertura, cuyo texto se reproduce íntegramente en el documento DE 54/INF.9.

Observaciones de la Presidenta

1.5 La Presidenta, al dar las gracias al Director, declaró que el Subcomité tendría debidamente en cuenta las palabras de aliento, el consejo y las peticiones del Secretario General al tratar los puntos pertinentes del orden del día, y que se agradecían enormemente sus útiles orientaciones sobre las cuestiones que el Subcomité iba a examinar, en particular la labor de continuación relativa al código de navegación polar obligatorio, que era uno de los puntos más importantes del orden del día, y el recordatorio de que 2010 era el Año de la

Gente de Mar, lo que daría un impulso especial a la labor del Subcomité sobre los dispositivos de salvamento, por lo que se esperaba que la labor relativa a varias cuestiones conexas podría avanzar sustancialmente en este periodo de sesiones.

Adopción del orden del día

1.6 El Subcomité adoptó el orden del día del 54º periodo de sesiones (DE 54/1) y acordó guiarse en su labor, en general, por las anotaciones que figuran en el documento DE 54/1/1. El orden del día adoptado, junto con la lista de los documentos examinados en relación con cada uno de sus puntos, figura en el documento DE 54/INF.10.

2 DECISIONES DE OTROS ÓRGANOS DE LA OMI

Generalidades

2.1 El Subcomité tomó nota de las decisiones adoptadas y las observaciones formuladas en relación con su labor por el MSC 87 (DE 54/2), el COMSAR 14, el MEPC 60, el FP 54, el FSI 18 y el NAV 56 (DE 54/2/2), y las tuvo en cuenta en sus deliberaciones al tratar los puntos pertinentes del orden del día.

Resultados del MEPC 61

2.2 El Subcomité también tomó nota de la información facilitada por la Secretaría sobre los resultados del MEPC 61, en particular de que éste, al aprobar el proyecto de enmiendas al Anexo IV del Convenio MARPOL, había reconocido que sería necesario actualizar las Directrices revisadas sobre la implantación de las normas relativas a efluentes y pruebas de funcionamiento de las instalaciones de tratamiento de aguas sucias (resolución MEPC.159(55)), en vista de las nuevas prescripciones, y había acordado encargar al Subcomité DE que llevara a cabo esa labor. Por consiguiente, el MEPC 61 había aprobado que se incluyera en el orden del día bienal del Subcomité y en el orden del día provisional del DE 55 un nuevo resultado no previsto sobre la "Revisión de la resolución MEPC.159(55)", fijando en 2012 el plazo previsto para su ultimación (MEPC 61/24, párrafo 7.36).

2.3 El Subcomité también tomó nota de que el MEPC 61, con respecto al ruido debido al transporte marítimo y sus efectos adversos en la fauna marina (MEPC 61/19), tras tomar nota de que la hélice era la principal fuente de ruido submarino generado por los buques y de que cuestiones tales como la propulsión, el proyecto del casco, la maquinaria de a bordo y las modificaciones operacionales guardan relación con el proyecto y el equipo del buque, había decidido remitir esas cuestiones técnicas al DE 54 dentro del punto 14 del orden del día (Protección contra los ruidos a bordo de los buques), a fin de que se facilite asesoramiento al grupo de trabajo por correspondencia pertinente del MEPC (véanse también los párrafos 14.8 y 14.9).

Resultados del C 104

2.4 En relación con los resultados del C 104, el Subcomité tomó nota de que el Consejo había aprobado una serie de medidas de ahorro, tras el examen de las recomendaciones del Grupo de trabajo del Consejo sobre la planificación estratégica para mejorar el desarrollo de las reuniones, con miras a incrementar la eficiencia y la eficacia (C 104/D, sección 3). A ese respecto, se señalaron las siguientes medidas de interés inmediato para la labor del Subcomité:

- .1 los documentos que no sean documentos informativos y que tengan más de 20 páginas no deberían traducirse en su totalidad a todos los idiomas de trabajo. Esos documentos deberían incluir, a efectos de traducción, un resumen del texto que no exceda de cuatro páginas, presentándose el contenido técnico en un anexo, en el idioma que requieran los grupos de trabajo (por ejemplo, inglés);
- .2 solo deberían imprimirse dos ejemplares de los documentos de trabajo para su distribución durante las reuniones por Estado Miembro, Miembro Asociado y organización intergubernamental y un ejemplar por organización no gubernamental;
- .3 los documentos de trabajo deberían cargarse en IMODOCS al mismo tiempo que se imprimen y distribuyen en papel;
- .4 los Presidentes de los órganos de la OMI y la Secretaría deberían determinar la mejor forma de reducir el tamaño de los informes de las reuniones y normalizar su estilo y su estructura; y
- .5 a fin de ahorrar tiempo en las reuniones, los documentos informativos y los que requieran que solo se tome nota de su contenido no deberían presentarse a las reuniones plenarias de ningún órgano de la OMI.

3 EXAMEN DE LAS INTERPRETACIONES UNIFICADAS DE LA IACS

3.1 El Subcomité recordó que éste era un punto de su orden del día bienal con un plazo indefinido que el MSC 78 había establecido para que la IACS pudiera presentarle las interpretaciones unificadas recientemente elaboradas o actualizadas, con objeto de someterlas al examen del Subcomité para que la OMI elaborara una interpretación pertinente.

Estiba de los sistemas de evacuación marinos

3.2 El Subcomité examinó el documento DE 54/3 (IACS), en el que se recoge el texto de una interpretación unificada de la IACS (SC 143) sobre la regla III/15.1 del Convenio SOLAS, relativa a la estiba de los sistemas de evacuación marinos, en particular sobre la expresión "carecerá de aberturas", y, tras tomar nota del considerable apoyo manifestado con respecto a la interpretación, se mostró de acuerdo con un proyecto de circular MSC sobre la interpretación unificada de la regla III/15.1 del Convenio SOLAS, que figura en el anexo 1, para someterlo a la aprobación del MSC 89. El Subcomité aclaró que no se pretendía aplicar la interpretación retrospectivamente y, por lo tanto, convino en insertar un espacio reservado para una fecha de aplicación en el párrafo 2 del proyecto de circular, en el que la fecha de aplicación debería ser la fecha de aprobación de la interpretación por el Comité.

Independencia mecánica, hidráulica y eléctrica y detección y respuesta a fallos de los sistemas de control de gobierno

3.3 El Subcomité examinó el documento DE 54/3/1 (IACS), en el que se recoge el texto de una interpretación unificada de la IACS (SC 94) sobre independencia mecánica, hidráulica y eléctrica y detección y respuesta a fallos de los sistemas de control de gobierno prescritos en la regla II-1/29 del Convenio SOLAS; y, tras tomar nota del considerable apoyo manifestado con respecto a la interpretación, se mostró de acuerdo con un proyecto de circular MSC sobre la interpretación unificada de la regla II-1/29 del Convenio SOLAS, que

figura en el anexo 2, para someterlo a la aprobación del MSC 89. El Subcomité aclaró que no se pretendía aplicar la interpretación retrospectivamente y, por lo tanto, convino en insertar un espacio reservado para una fecha de aplicación en el párrafo 2 del proyecto de circular, en el que la fecha de aplicación debería ser la fecha de aprobación de la interpretación por el Comité.

4 ORIENTACIONES DESTINADAS A GARANTIZAR LA APLICACIÓN DE UNA POLÍTICA COHERENTE PARA QUE LAS PUERTAS ESTANCAS PERMANEZCAN ABIERTAS DURANTE LA NAVEGACIÓN

4.1 El Subcomité recordó que el DE 53, al examinar el proyecto de orientaciones para las Administraciones destinadas a garantizar la aplicación de una política coherente para determinar la necesidad de que las puertas estancas permanezcan abiertas durante la navegación, elaboradas por un Grupo de trabajo por correspondencia (DE 53/9), opinó que aún había varias cuestiones por resolver y que era necesario examinar más a fondo el proyecto de orientaciones presentado, y convino en ultimar las orientaciones en este periodo de sesiones, teniendo en cuenta las Orientaciones para que las Administraciones puedan determinar el efecto de las puertas estancas abiertas en la conservación de la flotabilidad del buque, elaboradas por el Subcomité SLF, que, de conformidad con lo acordado por el SLF 52 y el DE 53, deberían incorporarse en las orientaciones elaboradas por este Subcomité.

4.2 El Subcomité examinó los siguientes documentos:

- .1 DE 54/4/Rev.1 (Secretaría), en cuyo anexo se recoge el texto refundido del proyecto de circular MSC que contiene orientaciones sobre las puertas estancas abiertas en buques de pasaje, incluidas las orientaciones elaboradas por el Subcomité DE y el Subcomité SLF, así como una página introductoria de un proyecto de circular MSC sobre las orientaciones refundidas, elaborada por la Secretaría a fin de facilitar las deliberaciones en el presente periodo de sesiones;
- .2 DE 54/4/1 (CLIA), en el que se propone que la evaluación de la flotabilidad que se prescribe en el proyecto de directrices se implante caso por caso, como resultado de una evaluación de los riesgos, en lugar de exigir esta evaluación exhaustiva con independencia de las condiciones de navegación del buque y cuando no esté sujeto a riesgos de abordaje o varada, o esos riesgos sean mínimos; y
- .3 DE 54/4/2 (Estados Unidos), en el que se proponen modificaciones a la sección 2.2 del anexo 2 del proyecto de directrices para incrementar la extensión transversal de la avería de 0,1B a 0,2B (B/5).

4.3 Tras examinar los documentos mencionados, el Subcomité tomó nota de que, aunque muchas delegaciones apoyaban el proyecto de orientaciones, en principio, había diversidad de opiniones en cuanto a si la evaluación de la flotabilidad que se describe en el anexo 2 (DE 54/4/Rev.1, anexo) debería llevarse a cabo caso por caso, tras una evaluación de riesgos, o si debería prescribirse siempre. Además, se planteó la cuestión de la aplicabilidad de las disposiciones del capítulo II-1 del Convenio SOLAS a los buques nuevos y existentes, que antes eran deterministas y ahora son probabilistas.

Constitución de un grupo de trabajo

4.4 Recordando su decisión pertinente del DE 53, el Subcomité constituyó el Grupo de trabajo sobre las orientaciones relativas a las puertas estancas abiertas en los buques de pasaje y le encargó que, teniendo en cuenta las observaciones mencionadas *supra*, finalizara el proyecto de circular MSC sobre orientaciones relativas a las puertas estancas abiertas en los buques de pasaje, basándose en el documento DE 54/4/Rev.1, y teniendo en cuenta los documentos DE 54/4/1 y DE 54/4/2.

Informe del Grupo de trabajo

4.5 Tras recibir el informe del Grupo de trabajo (DE 54/WP.1), el Subcomité lo aprobó, en general, y se mostró de acuerdo con el proyecto de circular MSC que contiene las orientaciones sobre las puertas estancas de los buques de pasaje que pueden abrirse durante la navegación, que figura en el anexo 3, para su presentación al MSC 88 con miras a su aprobación. A ese respecto se invitó al MSC 88 a que, cuando apruebe el proyecto de orientaciones, delibere sobre la fecha de aplicación y adopte las decisiones que estime oportunas.

4.6 A este respecto, la delegación del Reino Unido, respaldada por la delegación de Noruega, señaló que, en reconocimiento del riesgo disminuido de navegar en zonas en las que el peligro de abordaje o varada es reducido, podría concederse una exención con respecto al cumplimiento pleno de las reglas de estabilidad con avería en la "evaluación de la flotabilidad", definida en las Orientaciones, a fin de permitir que las puertas estancas de la categoría A permanezcan abiertas, en unas condiciones bien definidas y que puedan aplicarse de manera uniforme por todas las Administraciones. Dicha delegación señaló que en las condiciones de riesgo disminuido, en el proyecto de orientaciones no se prescribe la demostración de la flotabilidad y que, de hecho, es posible que el buque no tenga reserva de estabilidad y sin embargo se le conceda el permiso de mantener las puertas de la categoría A abiertas sobre la base de una evaluación de riesgos, cuando las evaluaciones de riesgos presentadas a las Administraciones variarán probablemente en cuanto a sus detalles, supuestos y fuentes de datos. A su juicio, las Orientaciones tenían por objetivo principal facilitar un método de evaluación coherente, pero dado que no se ha intentado definir lo que constituye un nivel aceptable de riesgos, es probable que no haya una aplicación uniforme de esa exención y, además, como en las Orientaciones se prevé que las puertas estancas de la categoría A también permanezcan abiertas cuando se navegue en las condiciones potencialmente peligrosas en caso de que se satisfaga únicamente la "evaluación de la flotabilidad", esto permitiría que las puertas estancas de la categoría A permanecieran abiertas en todas y cada una de las condiciones y en cualquier momento durante toda la vida del buque. La delegación estimó que esto representaba una degradación permanente del compartimentado del buque y un incumplimiento permanente de la reglas sobre estabilidad con avería, y no se consideraba satisfactorio. Propuso que no se permita que ninguna puerta estanca de ninguna categoría permanezca abierta cuando el buque navegue en condiciones potencialmente peligrosas. En esas condiciones debería permitirse que las puertas se abrieran para permitir el paso y se cerraran inmediatamente después, y que en condiciones de peligro reducido se permita que las puertas de la categoría A permanezcan abiertas si se satisface la "evaluación de la flotabilidad".

4.7 Tras mostrarse de acuerdo con las Orientaciones mencionadas, el Subcomité también refrendó las recomendaciones del Grupo de invitar al Subcomité SLF a:

- .1 examinar la cuestión de permitir que las puertas estancas permanezcan abiertas en relación con la evaluación de la flotabilidad, en particular, las posibles enmiendas a las reglas sobre compartimentado y estabilidad con avería del capítulo II-1 del Convenio SOLAS, con miras a armonizar las reglas sobre estabilidad con avería y la evaluación de la flotabilidad; y
- .2 considerar la posibilidad de modificar las Directrices relativas a los planos de lucha contra averías e información para el capitán (MSC.1/Circ.1245), como cambios consiguientes,

y pidió a la Secretaría que informara al respecto al Subcomité SLF.

Ultimación de la labor sobre el resultado

4.8 El Subcomité invitó al Comité a que tomara nota de que la labor sobre el resultado se había ultimado.

5 INTERPRETACIÓN SOBRE LA APLICACIÓN DE LAS PRESCRIPCIONES DEL CONVENIO SOLAS, EL CONVENIO MARPOL Y EL CONVENIO DE LÍNEAS DE CARGA A LAS TRANSFORMACIONES IMPORTANTES DE PETROLEROS

5.1 El Subcomité recordó que el DE 53, tras examinar un proyecto de circular MSC-MEPC que contiene interpretaciones unificadas sobre la aplicación de las prescripciones del Convenio SOLAS, el Convenio MARPOL y el Convenio de Líneas de Carga a las transformaciones de petroleros de casco sencillo en petroleros de doble casco o en graneleros/mineraleros, elaborado por un grupo de redacción (DE 53/WP.5), había acordado que se necesitaba una labor adicional sobre la cuestión y había invitado a los Gobiernos Miembros y a las organizaciones internacionales a que presentaran observaciones y propuestas pertinentes en este periodo de sesiones.

5.2 El Subcomité examinó los siguientes documentos:

- .1 De 54/5 (Secretaría), en el que se presenta un proyecto de texto de la circular refundido y con mejoras de estilo, basado en el texto que figura en el documento DE 53/WP.5, elaborado con miras a facilitar las deliberaciones;
- .2 DE 54/5/1 (Alemania y otros), en el que se proponen varias modificaciones a la página introductoria y a las interpretaciones sobre la aplicación de las prescripciones del Convenio SOLAS, el Convenio MARPOL y el Convenio de Líneas de Carga a las transformaciones de petroleros de casco sencillo en petroleros de doble casco o en graneleros/mineraleros;
- .3 DE 54/5/2 (IACS), en el que se propone un texto alternativo para el anexo 3 del proyecto de interpretaciones, acerca de la aplicación de las prescripciones del Convenio de Líneas de Carga a las transformaciones; y
- .4 DE 54/5/3 (IACS), en el que se proponen modificaciones importantes a la sección de las interpretaciones que trata de la aplicación de las prescripciones del capítulo XII del Convenio SOLAS a las transformaciones.

5.3 Tras examinar los documentos mencionados, el Subcomité acordó basar sus deliberaciones en el proyecto de texto de las interpretaciones unificadas que figura en el anexo del documento DE 54/5, teniendo en cuenta las modificaciones propuestas en los documentos DE 54/5/1, DE 54/5/2 y DE 54/5/3, y adoptó las siguientes decisiones:

- .1 con respecto a la circular MSC de introducción, acordó añadir al final del párrafo 1 la siguiente frase, que se propone en el documento DE 54/5/1:

"En el caso de interpretaciones de prescripciones no especificadas en las interpretaciones unificadas aprobadas por la Organización, debería consultarse a la Administración interesada.";

- .2 con respecto a las interpretaciones del Convenio SOLAS que figuran en el anexo 1 del proyecto de interpretaciones unificadas:

- .1 acordó suprimir los corchetes mantenidos por el DE 53 alrededor de la palabra "seis" en los párrafos 1.2.3 y 1.3.1;

- .2 con respecto a las dos frases entre corchetes en los párrafos 2.1 y 2.2, acordó suprimir la primera alternativa en ambos casos y mantener la siguiente frase:

"No obstante, tales tanques dedicados al lastre de agua de mar deberían tener un sistema de prevención de la corrosión adecuado, tales como revestimientos protectores rígidos o un sistema equivalente, y ser de un color claro.";

- .3 acordó que el Grupo de redacción debería examinar de nuevo el texto alternativo para la sección 4 propuesto en el documento DE 54/5/1;

- .4 estuvo de acuerdo, en principio, con el texto alternativo para los párrafos 5.1 y 5.2.1 propuesto en el documento DE 54/5/1, a reserva de las mejoras de redacción del Grupo de redacción;

- .5 estuvo de acuerdo, en principio, con el texto alternativo para el párrafo 8.2, propuesto en el anexo del documento DE 54/5/1, a reserva de las mejoras de redacción del Grupo de redacción, en el que debería tenerse en cuenta la decisión del MSC 76 de que la instalación de botes salvavidas de caída libre en los graneleros existentes no era rentable y, por consiguiente, no debería prescribirse;

- .6 acordó añadir la expresión "el grado de" en la primera línea de la sección 9;

- .7 acordó añadir una nueva sección sobre las interpretaciones a la regla XII/2 tras la sección 9 existente, de conformidad con la propuesta del documento DE 54/5/3;

- .8 encargó al Grupo de redacción que combinara los textos alternativos para la sección 10 propuestos en los documentos DE 54/5/1 y DE 54/5/3; y

- .9 encargó al Grupo de redacción que combinara las propuestas de cambios para las secciones 11 a 24 presentadas en los documentos DE 54/5/1 y DE 54/5/3;
- .3 con respecto a las interpretaciones al Convenio MARPOL, que figuran en el anexo 2 del proyecto de interpretaciones unificadas, estuvo de acuerdo con los cambios propuestos en el documento DE 54/5/1; y
- .4 con respecto a las interpretaciones al Convenio de Líneas de Carga, recogidas en el anexo 3 del proyecto de interpretaciones unificadas, estuvo de acuerdo en principio con los cambios propuestos en el documento DE 54/5/1, pero encargó al Grupo de redacción que volviera a redactar la sección de una manera más práctica, teniendo en cuenta los elementos de la propuesta pertinente recogida en el documento DE 54/5/2.

5.4 El Subcomité acordó que, a fin de aclarar que las interpretaciones no se aplicarían a las transformaciones ya acordadas, debería insertarse una fecha de aplicación en el proyecto de circular MSC introductoria y encargó esa tarea al Grupo de redacción.

Constitución de un grupo de redacción

5.5 El Subcomité constituyó el Grupo de redacción sobre las interpretaciones de las transformaciones importantes de los petroleros y le encargó que, teniendo en cuenta las observaciones y decisiones del Pleno, finalizara el proyecto de circular MSC-MEPC que contiene interpretaciones unificadas sobre la aplicación de las prescripciones del Convenio SOLAS, el Convenio MARPOL y el Convenio de Líneas de Carga a las transformaciones de petroleros de casco sencillo en petroleros de doble casco o en graneleros/mineraleros, basándose en el documento DE 54/5 y teniendo en cuenta los documentos DE 54/5/1, DE 54/5/2 y DE 54/5/3.

Informe del Grupo de redacción

5.6 Tras recibir el informe del Grupo de redacción (DE 54/WP.4), el Subcomité lo aprobó en general y, habiendo aceptado las siguientes nuevas modificaciones de las interpretaciones unificadas:

- .1 inclusión de una referencia a la fecha en que se produjo la transformación en el párrafo 2 de la circular MSC conexas;
- .2 nueva redacción del párrafo 8.2 del apéndice 1 para dejar claro que no se prevé aplicar esta interpretación con carácter retroactivo;
- .3 supresión de toda referencia a “mineraleros”, ya que éstos están incluidos en la definición de granelero; y
- .4 el párrafo 9 del apéndice 1 relativo a la visibilidad desde el puente de navegación debería remitirse al NAV 57 para que éste formule observaciones al respecto, de manera que los cambios que proponga el Subcomité NAV se puedan incluir antes de la aprobación definitiva por el MEPC 62,

pidió a la Secretaría que tomara las medidas oportunas y posteriormente estuvo de acuerdo con el proyecto de circular MSC-MEPC que contiene Interpretaciones unificadas sobre la aplicación de las reglas del Convenio SOLAS, el Convenio MARPOL y el Convenio de

Líneas de Carga a las transformaciones de petroleros de casco sencillo en petroleros de doble casco o en graneleros, enmendado, que figura en el anexo 4, para someterlo a la aprobación del MSC 89, a reserva de que el MEPC 62 respalde esa decisión.

5.7 La delegación de Noruega se reservó su postura en relación con la sección 8 del apéndice 1 de la Interpretación unificada.

Ultimación de la labor sobre el resultado

5.8 El Subcomité invitó al Comité a que tomara nota de que la labor sobre el resultado se había ultimado.

6 APLICACIÓN DE LAS ENMIENDAS AL CAPÍTULO III DEL CONVENIO SOLAS Y AL CÓDIGO IDS

6.1 El Subcomité recordó que el DE 53, tras examinar la cuestión, había opinado que era necesario proceder a un debate más a fondo sobre la aclaración del ámbito de aplicación de las enmiendas al capítulo III del Convenio SOLAS y a los códigos y recomendaciones conexos en general, y tras observar que los mismos problemas deberían resolverse en el caso de otras enmiendas al Convenio SOLAS y códigos conexos, invitó al Comité a que decida qué Subcomité debería examinar la cuestión en más detalle de una manera holística. A fin de resolver la cuestión por lo que respecta a las enmiendas ya adoptadas del capítulo III del Convenio SOLAS y del Código IDS, el DE 53 pidió a la Secretaría que actualizara la lista que figura en el documento DE 53/19/2, en colaboración con la IACS, y la presentara en el presente periodo de sesiones.

6.2 El Subcomité tomó nota de que el MSC 87, tras tomar nota de la opinión del DE 53, había encargado al Subcomité FSI que examinara la cuestión del ámbito de aplicación de las enmiendas al Convenio SOLAS y a los códigos y directrices conexos desde un punto de vista holístico.

6.3 El Subcomité también tomó nota de que el FSI 18 había acordado, al examinar la cuestión, que el ámbito de aplicación debería especificarse claramente para la implantación de toda enmienda a instrumentos de la OMI y había remitido la cuestión a un grupo de trabajo para que la examinara en detalle de una manera holística. Tras examinar el informe del Grupo (FSI 18/WP.2), el FSI 18 había acordado lo siguiente:

- .1 era extremadamente importante que el ámbito de aplicación de toda enmienda propuesta a los dispositivos de salvamento de los buques y a su disposición esté claramente delimitado por lo que respecta a tipos de buque, fecha de construcción o cualquier otro parámetro;
- .2 la palabra "equipo" debería utilizarse con cuidado ya que puede designar tanto equipo portátil como equipo instalado de forma permanente y, por consiguiente, que forma parte de la estructura del buque; y
- .3 por lo que respecta a los dispositivos individuales de salvamento, cualquier sustitución debería estar sujeta a que se demuestre que existe una necesidad imperiosa, y había recomendado que debería pedirse también a todo grupo encargado de la redacción de las enmiendas que elaborara una nota especificando claramente el ámbito de aplicación de las enmiendas,

y había acordado también proseguir la labor sobre este tema en el lapso interperiodos mediante un grupo de trabajo por correspondencia, con miras a examinar sus resultados en el FSI 19.

6.4 El Subcomité examinó los siguientes documentos:

- .1 DE 54/6 (Secretaría), en el que figuran propuestas en relación con el ámbito de aplicación de las enmiendas al capítulo III del Convenio SOLAS y al Código IDS adoptadas en el MSC 81, el MSC 82 y el MSC 85 (anexo 1) y proyectos de enmienda al Código IDS en relación con el ámbito de aplicación de las enmiendas al Código (anexo 2); y
- .2 DE 54/6/1 (Reino Unido), en el que se propone aclarar el ámbito de aplicación de las enmiendas a la regla III/7.2 del Convenio SOLAS, adoptadas mediante la resolución MSC.201(81), y su aplicación a las naves de gran velocidad mediante la enmienda de la regla III/7.2 y del Código NGV 2000, en consecuencia, y en el que se sugiere que debería encargarse a los grupos de trabajo y a los grupos de trabajo por correspondencia que elaboren enmiendas a que consideren la aplicación de dichas enmiendas, es decir, a qué tipos de buques se aplican y a partir de qué año de construcción.

6.5 Al examinar esos documentos, el Subcomité mantuvo un largo debate durante el cual se respaldaron ambos documentos en principio. No obstante, se acordó que eran necesarias más aclaraciones sobre todas las cuestiones, en particular por lo que respecta al reemplazo/sustitución de los dispositivos de salvamento, la provisión de accesorios para los chalecos salvavidas para personas de mayor peso o tamaño de lo normal, la cuestión de llevar a bordo de todos los buques de pasaje chalecos salvavidas para bebés, la aplicación de las enmiendas al Código IDS a los buques nuevos y existentes, la armonización de las enmiendas al Código IDS con las enmiendas a la Recomendación revisada sobre las pruebas de los dispositivos de salvamento, y los problemas prácticos con la utilización de la fecha de instalación de los dispositivos de salvamento a bordo de los buques.

6.6 Por lo que respecta a la propuesta del Reino Unido (DE 54/6/1) de que en el futuro se incluya en el mandato de todos los grupos de trabajo y grupos de trabajo por correspondencia la instrucción de que consideren la aplicación de las enmiendas, por ejemplo, determinar a qué buques (fecha de construcción) se aplicarían las enmiendas, el Subcomité tomó nota de que el Reino Unido había presentado una propuesta pertinente para que se examine en el MSC 88.

6.7 Teniendo en cuenta la labor sobre esta cuestión que se está llevando a cabo en el Subcomité FSI, el Subcomité acordó que ambos documentos y las observaciones formuladas en el Pleno deberían remitirse al FSI 19 para su examen, y pidió a la Secretaría que tomara las medidas oportunas.

Ultimación de la labor sobre este punto

6.8 El Subcomité acordó que había concluido la labor sobre esta cuestión e invitó al Comité a que tomara nota de que el resultado se había alcanzado.

7 NORMAS DE RENDIMIENTO PARA LOS SISTEMAS DE RESCATE DE TODOS LOS TIPOS DE BUQUES

7.1 El Subcomité recordó que el DE 53, tras tomar nota de que el Grupo de trabajo sobre los dispositivos de salvamento no había podido examinar, por falta de tiempo, el proyecto de nueva regla III/17-1 del Convenio SOLAS (Medios para rescatar a las personas) ni el correspondiente proyecto de norma de rendimiento para los sistemas de rescate, elaborados por el Grupo de trabajo por correspondencia (DE 53/6), había acordado examinar esta cuestión en más detalle en el presente periodo de sesiones y había invitado a los Gobiernos Miembros y a las organizaciones internacionales a que presentaran propuestas pertinentes al respecto.

7.2 El Subcomité examinó los siguientes documentos:

- .1 DE 54/7 (Bahamas y otros), en el que se propone elaborar orientaciones alternativas con respecto a los planes y procedimientos de rescate en consonancia con el Código IGS, como circular MSC, resaltando especialmente la necesidad de que el sistema de gestión de la seguridad exigido en virtud del Código IGS incluya planes y procedimientos de rescate y salvamento;
- .2 DE 54/7/1 (Alemania y Australia), en cuyo anexo figura el texto revisado de un proyecto de norma de rendimiento para los sistemas de rescate, elaborado por el Grupo de trabajo por correspondencia del DE 53 (DE 53/6, anexo 2), que sería aplicable a todos los buques; y
- .3 DE 54/7/2 (Islandia), en el que se respalda en principio el proyecto de norma de rendimiento para los sistemas de rescate propuesto en el documento DE 54/7/1 y se sugerían varias modificaciones.

7.3 El Subcomité recordó las instrucciones del MSC 81, en particular, de que el Subcomité debería elaborar normas de rendimiento para los sistemas de rescate aplicables a todos los tipos de buque, con miras a elaborar prescripciones obligatorias para su implantación el 1 de julio de 2012 en todos los tipos de buques nuevos y existentes.

7.4 Por lo que respecta a los documentos presentados en el periodo de sesiones, el Subcomité observó que había dos propuestas de base que debían examinarse:

- .1 el nuevo proyecto de regla III/17-1 del Convenio SOLAS (Medios para rescatar a las personas) (DE 53/6, anexo 1) junto con el proyecto de norma de rendimiento para los sistemas de rescate (DE 54/7/1 y DE 54/7/3); y
- .2 las orientaciones alternativas con respecto a los planes y procedimientos de rescate en consonancia con el Código IGS, como proyecto de circular MSC (DE 54/7).

7.5 Al examinar las propuestas anteriores, el Subcomité tomó nota de que las opiniones estaban divididas a partes iguales por lo que respecta al mejor modo de proceder a la luz de los documentos presentados en el periodo de sesiones. Mientras que varias delegaciones respaldaban la elaboración de una norma de rendimiento para los sistemas de rescate, según lo propuesto por Alemania y Australia, otras delegaciones respaldaban las orientaciones alternativas propuestas por Bahamas y otros.

7.6 Las delegaciones que se mostraron a favor de elaborar una norma de rendimiento obligatoria expresaron, entre otras, las siguientes opiniones:

- .1 las instrucciones del Comité preveían la elaboración de una norma de rendimiento obligatoria para el equipo de rescate especializado;
- .2 la norma de rendimiento debería ser flexible de modo que pueda aplicarse de manera uniforme a todos los buques regidos por el Convenio SOLAS;
- .3 muchas zonas del mundo no disponen de servicios de búsqueda y salvamento o simplemente no disponen del equipo necesario para hacer frente a operaciones de rescate a gran escala;
- .4 el proyecto de norma de rendimiento debería permitir la utilización del equipo existente a condición de que se demuestre que este equipo no especializado cumple de manera segura los criterios de rendimiento; y
- .5 dado que se exige que los buques regidos por el Convenio SOLAS ayuden a otros buques necesitados de socorro, la gente de mar debería disponer del equipo adecuado para apoyar de manera segura las operaciones de rescate, lo que reforzaría la capacidad del capitán de actuar en dichas situaciones.

7.7 Las delegaciones que se mostraron a favor de proporcionar orientaciones alternativas como circular MSC manifestaron, entre otras, las siguientes opiniones:

- .1 la norma de rendimiento para los sistemas de rescate no resulta realista ni práctica y es demasiado restrictiva, especialmente si se tiene en cuenta que los buques comerciales no están proyectados para rescatar a grandes cantidades de personas en el mar;
- .2 el hacer obligatorio llevar a bordo equipo de rescate especializado podría en realidad incrementar el riesgo de los rescates en el mar teniendo en cuenta que las embarcaciones de supervivencia tendrían que aproximarse al costado de un buque de grandes dimensiones en mar gruesa para que tal equipo especializado pudiera especializarse;
- .3 los buques de grandes dimensiones con francobordos elevados (por ejemplo, los transbordadores de automóviles, etc.) tendrían dificultades al intentar rescatar a una persona del agua o rescatar a personas de una embarcación de supervivencia;
- .4 el equipo de rescate se utilizaría en muy pocas ocasiones, o incluso nunca, durante la vida útil del buque y, por consiguiente, los conocimientos operacionales de base no serían muy elevados; y
- .5 la existencia de normas de rendimiento obligatorias presionaría a los capitanes y la gente de mar para tomar medidas en condiciones peligrosas.

7.8 Tras examinar las opiniones anteriores, el Subcomité acordó que debería elaborarse una norma de funcionamiento basada en prescripciones funcionales, siguiendo las instrucciones del MSC 81, que no exigiría llevar a bordo equipo de rescate especializado pero que tendría la flexibilidad suficiente por lo que respecta al equipo existente utilizado en

las operaciones de rescate, teniendo presente que el sistema de rescate debe someterse a prueba para demostrar su eficacia. Además, el Subcomité acordó que, de momento, debería mantenerse el proyecto de regla III/17-1 del Convenio SOLAS tal como lo había redactado el MSC 81.

7.9 Se invitó a los Gobiernos Miembros y a las organizaciones internacionales a presentar al DE 55 propuestas concretas acordes con la decisión anterior, con miras a ultimar el resultado de acuerdo con el plazo de 2012 fijado por el Comité.

Ampliación del plazo de ultimación previsto

7.10 El Subcomité invitó al Comité a que ampliara en un año el plazo de ultimación previsto, fijándolo en 2011.

8 DISPOSICIONES DE SEGURIDAD APLICABLES A LOS BUQUES AUXILIARES QUE OPERAN DESDE LOS BUQUES DE PASAJE

8.1 El Subcomité recordó que el DE 53, tras examinar el proyecto refundido de directrices para los buques auxiliares que operan desde los buques de pasaje y una lista de cuestiones que debían volverse a examinar (DE 53/WP.3), había invitado a los Gobiernos Miembros y a las organizaciones internacionales a que presentaran observaciones y propuestas pertinentes en el presente periodo de sesiones, y había pedido a la Secretaría que remitiera el informe del Grupo a todos los subcomités participantes (es decir, FP, COMSAR, NAV, SLF y STW) para que lo examinaran y formularan observaciones de modo que éstas puedan tenerse en cuenta en la ultimación del proyecto de directrices.

8.2 El Subcomité examinó el documento DE 54/8 (Secretaría), en el que se informa de los resultados de la labor del COMSAR 14, el FP 54 y el NAV 56 por lo que respecta a este punto del orden del día, y tomó nota en particular de que:

- .1 el COMSAR 14 había examinado el documento COMSAR 14/11 (Estados Unidos) junto con las opiniones manifestadas por varias delegaciones en el Pleno y, tras haber examinado las recomendaciones del Grupo de trabajo SAR (COMSAR 14/WP.4, sección 8), había sancionado la opinión del Grupo de que no era necesaria una prescripción relativa a la instalación de una RLS y del SIA en los buques auxiliares que operan desde los buques de pasaje;
- .2 el FP 54 había tomado nota de los resultados del DE 53 y, teniendo presente que esta cuestión se incluiría en el orden del día del FP 55, había acordado invitar a los Gobiernos Miembros y a las organizaciones internacionales a que presentaran observaciones y propuestas en el FP 55 teniendo en cuenta los resultados del DE 54; y
- .3 el NAV 56 había examinado las secciones 7 (Equipo de navegación), 9 (Equipo adicional), 10 (Preparación) y 11 (Diario de navegación y mantenimiento de los registros) del proyecto de directrices para los buques auxiliares (DE 53/WP.3, anexo 1) que consideraba pertinente para su labor, y había acordado modificaciones que se indicaban en el documento.

8.3 Tras haber observado también que debido al calendario de reuniones, los Subcomités FP, SLF y STW aún no habían podido examinar el proyecto de directrices, el Subcomité decidió aplazar el examen del proyecto de directrices hasta el DE 55, cuando estén disponibles las contribuciones del SLF 53 y el STW 42.

9 DIRECTRICES RELATIVAS A UN ELEMENTO VISIBLE DE LOS SISTEMAS DE ALARMA GENERAL EN LOS BUQUES DE PASAJE

9.1 El Subcomité recordó que el DE 53, tras examinar brevemente el proyecto de directrices propuesto por los Estados Unidos (DE 53/20) y la CLIA (DE 53/20/1), había invitado a la delegación de los Estados Unidos a que presentara un proyecto refundido de directrices para el proyecto y la instalación de un elemento visible de la alarma general de emergencia en los buques de pasaje, basado en las propuestas anteriores, para que el Subcomité lo examinara en el DE 54.

9.2 A este respecto, el Subcomité tomó nota de que el FP 54, que había tomado nota de los resultados del DE 53 y del hecho de que el DE 54 se celebraría antes del FP 55, había acordado aplazar el examen de esta cuestión hasta el FP 55, y había invitado a los Gobiernos Miembros y a las organizaciones internacionales a que presentaran observaciones y propuestas pertinentes en dicho periodo de sesiones, teniendo en cuenta los resultados del DE 54.

9.3 El Subcomité examinó el documento DE 54/9 (Estados Unidos), en el que figuraba un proyecto de directrices para el proyecto y la instalación de un elemento visible de la alarma general de emergencia en los buques de pasaje para los pasajeros que sean sordos o tengan dificultades auditivas, que había sido elaborado teniendo en cuenta los documentos DE 53/20 (Estados Unidos) y DE 53/20/1 (CLIA), y respaldó, en principio, el proyecto de directrices propuesto.

9.4 Independientemente de lo anterior, varias delegaciones manifestaron su preocupación por la redacción de algunas partes del proyecto de directrices que parecía dar a entender que algunas disposiciones iban más allá de las prescripciones existentes en los instrumentos de la OMI.

9.5 En vista de lo anterior, el Subcomité decidió volver a examinar el proyecto de directrices en el DE 55 con miras a su ultimación, a fin de que puedan remitirse al FP 55 para que éste agregue su contribución y las remita a su vez al MSC 90 para su aprobación. Por consiguiente, se invitó a los Gobiernos Miembros y a las organizaciones internacionales a que presentaran observaciones y propuestas relativas al proyecto de directrices (DE 54/9, anexo) al DE 55.

10 ELABORACIÓN DE UN NUEVO MARCO DE PRESCRIPCIONES APLICABLES A LOS DISPOSITIVOS DE SALVAMENTO

Generalidades

10.1 El Subcomité recordó que el DE 53, tras tomar nota de la información facilitada por la delegación del Japón de que estaba volviendo a examinar su labor sobre esta cuestión basándose en las deliberaciones mantenidas en el DE 52, y de que tenía la intención de presentar en el presente periodo de sesiones una versión más elaborada de su propuesta, y tras tomar nota también de que no se había presentado ningún documento pertinente en el DE 53, había decidido aplazar el examen de esta cuestión hasta el presente periodo de sesiones en el que se mantendría un debate a fondo.

Proyecto de marco de las prescripciones aplicables a los dispositivos de salvamento, incluidos los objetivos y las prescripciones funcionales

10.2 El Subcomité examinó dos documentos presentados por el Japón: el documento DE 54/10, en el que figuran propuestas de objetivos y prescripciones funcionales para dispositivos de salvamento de acuerdo con el concepto de las normas basadas en objetivos, y en el que se examina la estructura general del proyecto de nuevo marco de prescripciones aplicables a los dispositivos de salvamento; y el documento DE 54/10/1, en el que figura el proyecto de nuevo marco de prescripciones aplicables a los dispositivos de salvamento, que se basa en los objetivos y las prescripciones funcionales propuestas en el documento DE 54/10.

10.3 Tras examinar los dos documentos citados, el Subcomité respaldó plenamente las propuestas del Japón. Al mismo tiempo se plantearon varias cuestiones que es necesario aclarar, tales como el lugar, en el nuevo marco, del Código IDS y de la Recomendación revisada sobre las pruebas de los dispositivos de salvamento, la armonización del capítulo III revisado con las disposiciones del capítulo II-2 y la homologación de los dispositivos de salvamento.

10.4 Tras las deliberaciones, el Subcomité acordó constituir un grupo de trabajo en el DE 55 para proseguir la elaboración del proyecto de marco, e invitó a los Gobiernos Miembros y a las organizaciones internacionales a que presentaran propuestas pertinentes en dicho periodo de sesiones.

Dispositivos de puesta a flote utilizados para varias balsas salvavidas a bordo de los buques de pasaje e inicio del plazo de 10 minutos para el abandono de los buques de carga

10.5 El Subcomité examinó el documento DE 54/10/2 (IACS) en el que se pide al Subcomité que aclare las disposiciones existentes relativas a un dispositivo de puesta a flote que se utilice para varias balsas salvavidas a bordo de los buques de pasaje y el inicio del plazo de 10 minutos para el abandono de los buques de carga, y acordó que las cuestiones planteadas por la IACS debían examinarse cuidadosamente y deberían tenerse en cuenta cuando se elabore el proyecto de texto del nuevo capítulo III del Convenio SOLAS.

11 ENMIENDAS A LA RESOLUCIÓN A.744(18)

Generalidades

11.1 El Subcomité recordó que, tras haber acordado en su 52º periodo de sesiones que la estructura de las Directrices sobre el programa mejorado de inspecciones durante los reconocimientos de graneleros y petroleros (Directrices ESP) (resolución A.744(18)) debería armonizarse lo más posible con la serie de prescripciones unificadas Z10 de la IACS a fin de que sean simples y fáciles de usar, volvió a constituir el Grupo de trabajo por correspondencia sobre las enmiendas a la resolución A.744(18), aprobó su mandato, cuyo texto figura en el párrafo 3.7 del documento DE 52/21, y le encargó que presentara un informe al DE 54.

11.2 El Subcomité tuvo ante sí los siguientes documentos:

- .1 DE 54/11 (Informe del Grupo de trabajo por correspondencia, presentado por Alemania), que contiene el proyecto de enmiendas a las Directrices ESP, en el que se propone mantener el punto "Examen de la resolución A.744(18)" con carácter permanente en el orden del día bial del Subcomité;

- .2 DE 54/11/1 (Alemania), que contiene propuestas adicionales para la armonización del anexo A de la parte A de las Directrices ESP con la prescripción unificada Z10.2 de la IACS, para los graneleros de forro sencillo en el costado; y
- .3 DE 54/11/2 (Alemania), que contiene propuestas adicionales para la armonización del anexo A de la parte B de las Directrices ESP con la prescripción unificada Z10.5 de la IACS, para los graneleros de forro doble en el costado.

Informe del Grupo de trabajo por correspondencia

11.3 El Subcomité examinó las medidas cuya adopción se le habían solicitado, las cuales figuran en el párrafo 18 del informe del Grupo de trabajo por correspondencia (DE 54/11) y, tras tomar nota de los avances logrados por el Grupo, adoptó las medidas que se indican a continuación:

- .1 aceptó el proyecto de enmiendas a la parte A del anexo A de las Directrices ESP (DE 54/11, anexo 1);
- .2 acordó que debería suprimirse el párrafo 4.2.3.4 de la parte A del anexo A (DE 54/11, anexo 1);
- .3 refrendó las observaciones sobre la revisión editorial de la parte B del anexo A (DE 54/11, párrafos 14 y 15 y anexo 5, párrafo 1);
- .4 refrendó las observaciones sobre una posible armonización del anexo A completo con la serie de prescripciones unificadas Z10 de la IACS (DE 54/11, anexo 5, párrafo 2);
- .5 convino en examinar la inclusión posterior de un punto del orden del día permanente titulado "Examen de la resolución A.744(18)", tras haber examinado todos los aspectos técnicos del punto del orden del día (véase el párrafo 11.7);
- .6 aceptó el proyecto de enmiendas a la parte B del anexo A (DE 54/11, anexo 4);
- .7 aceptó el proyecto de enmiendas a la parte A del anexo B (DE 54/11, anexo 2);
- .8 en relación con el párrafo 2.1.4 de la parte A del anexo B (DE 54/11, anexo 2), y la parte B del anexo B (DE 54/11, anexo 3), acordó que, en ambos casos se debe mantener el texto de la segunda opción, es decir, " y cualesquiera otros tanques en los espacios del doble casco" y "cualesquiera otros tanques dentro de la zona de carga que forman estructuras del casco", respectivamente; y
- .9 aceptó el proyecto de enmiendas a la parte B del anexo B (DE 54/11, anexo 3).

Armonización de las Directrices ESP con la prescripción unificada Z10 de la IACS

11.4 A continuación, el Subcomité examinó las propuestas de Alemania de introducir otras enmiendas a la parte A del anexo A (DE 54/11/1) y a la parte B del anexo A (DE 54/11/2) y aceptó las enmiendas propuestas.

Propuesta de una nueva resolución de la Asamblea que revocará a la resolución A.744(18)

11.5 El Subcomité convino en que, en vista de las numerosas y sustanciales enmiendas introducidas a las Directrices ESP en el transcurso de los años desde su adopción en 1993, las cuales han modificado su estructura completamente, se debería elaborar una nueva resolución de la Asamblea que reemplace a la resolución A.744(18); asimismo, tomó nota de que, en consecuencia, debería enmendarse la regla XI-1/2 del Convenio SOLAS a fin de que haga referencia a la nueva resolución.

11.6 En consecuencia, el Subcomité pidió a la Secretaría que, en consulta con la Presidenta, elabore un proyecto de resolución de la Asamblea a fin de adoptar las Directrices ESP revisadas y el proyecto de enmiendas conexas a la regla XI-1/2 del Convenio SOLAS, a fin de presentarlos al DE 55.

Enmiendas futuras a las Directrices ESP

11.7 El Subcomité reconoció que será necesario enmendar las Directrices ESP regularmente, como ha sido la práctica hasta la fecha, a fin de armonizarlas con las prescripciones pertinentes de la IACS para los reconocimientos, y acordó que debería ampliarse el alcance del resultado continuo existente del Subcomité respecto del punto "Examen de las interpretaciones unificadas de la IACS" a fin de incluir las enmiendas a las Directrices ESP y, en consecuencia, convino en que debería invitarse al Comité a que cambie el título de dicho resultado por "Examen de las interpretaciones unificadas de la IACS y enmiendas a las Directrices ESP", a fin de que el MSC 89 lo examine al elaborar sus propuestas para el nuevo Plan de acción de alto nivel correspondiente al bienio 2012-2013.

Constitución de un grupo de redacción

11.8 Tras haber examinado las cuestiones anteriores, el Subcomité constituyó un grupo de redacción sobre las enmiendas a la resolución A.744(18) y le encargó que, teniendo en cuenta las observaciones formuladas y las decisiones adoptadas en el Pleno:

- .1 ultimara el proyecto de enmiendas al anexo B de la parte A de las Directrices ESP basándose en el informe del Grupo de trabajo por correspondencia (DE 54/11, anexo 2);
- .2 ultimara el proyecto de enmiendas al anexo B de la parte B de las Directrices ESP basándose en el informe del Grupo de trabajo por correspondencia (DE 54/11, anexo 3);
- .3 ultimara el proyecto de enmiendas al anexo A de la parte A de las Directrices ESP basándose en el documento DE 54/11/1 y teniendo en cuenta el informe del Grupo de trabajo por correspondencia (DE 54/11, anexos 1 y 5) y las Normas y criterios relativos a las estructuras laterales de los graneleros de forro sencillo en el costado (resolución MSC.168(79));

- .4 ultimara el proyecto de enmiendas al anexo A de la parte B de las Directrices ESP basándose en el documento DE 54/11/2 y teniendo en cuenta el informe del Grupo de trabajo por correspondencia (DE 54/11, anexos 4 y 5); y
- .5 presentara un informe escrito al Pleno en el que se informe al Subcomité de las principales cuestiones tratadas.

11.9 En relación con el párrafo 11.8.5, que contiene el mandato del Grupo, el Subcomité acordó que, debido a la gran carga de trabajo que supone el proyecto de Directrices ESP revisadas, la Presidenta del Grupo elaboraría el texto final con posterioridad al periodo de sesiones en consulta con la Secretaría, y lo adjuntaría al informe del Subcomité.

Informe del Grupo de redacción

11.10 Tras haber recibido el informe del Grupo de redacción (DE 54/WP.5), el Subcomité adoptó las medidas que se reseñan en los párrafos siguientes.

Modificaciones propuestas para el proyecto de Directrices ESP

11.11 El Subcomité consideró la posibilidad de introducir nuevos cambios en las propuestas de modificaciones al proyecto de Directrices ESP elaborado por el Grupo y adoptó las siguientes decisiones:

- .1 en relación con el párrafo 1.4 del anexo A de la parte A, acordó incluir la siguiente nueva segunda oración entre corchetes, a fin de volver a examinarla en el DE 55:

"[En los graneleros de peso muerto igual o superior a 100 000 toneladas, el reconocimiento intermedio entre 10 y 15 años de edad debería ser efectuado por dos inspectores.]";
- .2 acordó suprimir de los formularios el espacio en blanco para la signatura del inspector, y señaló que las cuatro partes del proyecto de Directrices ESP estipulan que el inspector debería examinar los informes finales de medición de espesores y firmar solamente la primera página;
- .3 aceptó las definiciones enmendadas de "sección transversal", elaboradas por el Grupo respecto de los miembros estructurales respectivos;
- .4 acordó mantener el anexo 14 en el anexo A de la parte A y el anexo 12 en el anexo A de la parte B, a pesar de que esta información no figura en las prescripciones unificadas Z 10.2 y Z 10.5 de la IACS;
- .5 aceptó el título "TM7-BC(ii)" para el nuevo formulario de medición de espesores que figura en el anexo 8 del anexo A de la parte A del proyecto de Directrices ESP;
- .6 acordó utilizar el verbo "debería" en el nuevo anexo 15 del anexo A de la parte A e incluir la figura 4 revisada que figura en el anexo del documento DE 54/WP.5;

- .7 convino en añadir al proyecto de directrices las prescripciones sobre reconocimientos para los buques que cumplan lo dispuesto en las reglas XII/12 y XII/13 del Convenio SOLAS; y
- .8 acordó no incluir en el anexo A de la parte B un anexo 13 sobre "Prescripciones mínimas aplicables a los reconocimientos generales y los reconocimientos minuciosos y a las mediciones de espesores que se efectúen durante los reconocimientos intermedios".

11.12 Posteriormente, el Subcomité aceptó el proyecto de Directrices ESP revisadas, el cual figura en el anexo 5, y solicitó a la Secretaría que introdujera las correcciones de redacción necesarias para garantizar su armonización al elaborar el proyecto de texto final (véase el párrafo 11.9).

Responsabilidades de las Administraciones y los inspectores

11.13 Por último, el Subcomité aceptó la recomendación del Grupo de que, en el futuro, se debería elaborar un enfoque general en relación con los ámbitos de responsabilidad de la Administración y del inspector.

Ampliación del año de ultimación

11.14 En vista de las decisiones adoptadas respecto de la elaboración de un nuevo proyecto de resolución de la Asamblea (véanse los párrafos 11.5 y 11.6), el Subcomité invitó al Comité a que ampliara el plazo de ultimación previsto para dicho resultado hasta 2011.

12 COMPORTAMIENTO TÉRMICO DE LOS TRAJES DE INMERSIÓN

12.1 El Subcomité recordó que el DE 53 había examinado los documentos DE 53/11 y DE 53/INF.3 (Japón), en los que se propone introducir el concepto de "dispositivo de prueba de referencia" (DPR), el cual ya se utiliza para evaluar el comportamiento de los chalecos salvavidas, para evaluar el comportamiento térmico de los prototipos de los trajes de inmersión aislantes y no aislantes, y que había invitado al Japón a que presentara una propuesta revisada para introducir el concepto de DPR a fin de evaluar el comportamiento térmico de los trajes de inmersión y el proyecto de enmiendas pertinente al Código IDS y a la Recomendación revisada sobre las pruebas de los dispositivos de salvamento a fin de examinarlos durante el presente periodo de sesiones. También se invitó a los Gobiernos Miembros y las organizaciones internacionales a que presentaran información sobre las especificaciones de los DPR para evaluar el comportamiento térmico de los trajes de inmersión aislantes y no aislantes.

12.2 El Subcomité tuvo ante sí los documentos siguientes:

- .1 DE 54/12 (Japón), que contiene una propuesta revisada de las especificaciones de las pruebas para determinar el comportamiento térmico de los trajes de inmersión basándose en el concepto de dispositivo de prueba de referencia (DPR) y en el que se propone un correspondiente proyecto de enmiendas al Código IDS y a la Recomendación revisada sobre las pruebas de los dispositivos de salvamento, cuyos textos figuran en los anexos del documento;
- .2 DE 54/12/1 (Dominica), en el que se propone introducir pruebas con maniqués térmicos junto con el concepto de DPR sugerido por Japón para las prescripciones de comportamiento térmico de los trajes protectores

térmicos, e incluir las modificaciones pertinentes en las enmiendas al Código IDS y la Recomendación revisada sobre las pruebas de los dispositivos de salvamento, que figuran en los anexos del documento DE 54/12; y

- .3 DE 54/12/2 (Canadá), en el que se formulan observaciones sobre las propuestas de los documentos DE 54/12 y DE 54/12/1 y que, en particular, apoya las ventajas potenciales de efectuar pruebas con maniqués térmicos junto con el concepto de DPR para las prescripciones de comportamiento térmico de los trajes de inmersión, y en el que se propone constituir un grupo de trabajo por correspondencia para resolver las opiniones potencialmente dispares acerca de cómo uniformizar la conformidad de los trajes de inmersión para lograr el comportamiento mínimo necesario.

12.3 Tras examinar los documentos *supra*, el Subcomité, aceptó que el concepto DPR podría ser útil para evaluar el comportamiento térmico de los trajes de inmersión, pero señaló que, para examinar a fondo las enmiendas propuestas al Código IDS y a la Recomendación revisada sobre las pruebas de los dispositivos de salvamento, era necesario disponer de más datos y análisis de los dispositivos DPR y de maniqués térmicos mejor definidos.

12.4 En consecuencia, el Subcomité acordó proseguir el estudio de esta cuestión durante el DE 56, e invitó a los Gobiernos Miembros y a las organizaciones internacionales a que presentaran observaciones y propuestas pertinentes a dicho periodo de sesiones.

Ampliación del año de ultimación previsto

12.5 El Subcomité invitó al Comité a que ampliara el plazo de ultimación previsto hasta 2012.

13 ELABORACIÓN DE UN CÓDIGO OBLIGATORIO PARA LOS BUQUES QUE NAVEGUEN EN AGUAS POLARES

13.1 El Subcomité recordó que, tras un debate a fondo sobre estas cuestiones, en su 53º periodo de sesiones había constituido un grupo de trabajo por correspondencia para que continuara trabajando en el proyecto de código internacional de seguridad para los buques que naveguen en aguas polares (código de navegación polar) y había aprobado su mandato, el cual figura en el párrafo 18.11 del documento DE 53/26.

13.2 A este respecto, el Subcomité tomó nota de que el MEPC 60 y el MSC 87, respectivamente, habían remitido los siguientes documentos al Subcomité para que los examinara bajo este punto del orden del día:

- .1 MEPC 60/21/1 (Noruega), en el que se destacan varios aspectos de un capítulo sobre medio ambiente de un código de navegación polar, y en el que se señala que, analizando sistemáticamente los convenios MARPOL, AFS, BWM y otros, podría ser posible identificar claramente qué tipo de medidas adicionales, en su caso, deberían implantarse para las regiones polares dadas sus condiciones únicas de temperatura, luz y hielo (con lo cual este documento quedó revocado por los documentos DE 54/13/7 y DE 54/INF.5; véase el párrafo 13.6.7); y

- .2 MSC 87/INF.15 (AISM), en el cual se informa de los resultados de los debates habidos sobre un sistema internacionalmente acordado para proporcionar las ayudas a la navegación necesarias en las zonas árticas.

Planteamiento alternativo propuesto

13.3 El Subcomité convino en examinar en primer lugar el planteamiento alternativo propuesto por Vanuatu (DE 54/13/4) para la elaboración de prescripciones relativas a la navegación en las regiones polares, que se basaría en enmiendas al capítulo IX del Convenio SOLAS, al Convenio de Formación y al Código IGS, con lo cual no sería necesario elaborar un código de navegación polar independiente.

13.4 Tras examinar el planteamiento alternativo propuesto en el documento DE 54/13/4, varias delegaciones manifestaron que ese enfoque no era lo suficientemente claro, y que dificultaría enormemente las prescripciones pertinentes. Señalaron que era necesario adoptar criterios específicos para los buques que navegan en aguas polares y que el mejor modo de hacerlo sería en un instrumento independiente. Vanuatu señaló que una de las razones de su propuesta era la flexibilidad necesaria para las disposiciones aplicables a las regiones polares, y que ésta se podría lograr introduciendo el concepto de "normas basadas en objetivos" al elaborar el código de navegación polar obligatorio.

13.5 En consecuencia, el Subcomité tomó nota de que el apoyo a la propuesta era limitado y, deseando proporcionar una serie de prescripciones claras y viables para el transporte marítimo en las regiones polares, acordó proceder con la elaboración de un código de navegación polar obligatorio independiente.

Examen de los documentos presentados

13.6 Tras haber examinado la cuestión *supra*, el Subcomité tomó nota de que también se habían presentado los siguientes documentos al periodo de sesiones para su examen:

- .1 DE 54/13 (Secretaría), en el cual se informa de los resultados de la Conferencia de las Partes en el Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar, 1978, celebrada en Manila (Filipinas), del 21 al 25 de junio de 2010, durante la cual se adoptaron enmiendas muy importantes al Convenio de Formación y el Código de Formación, incluidas nuevas orientaciones sobre la formación del personal de a bordo de buques que navegan en aguas polares (anexo 1 del documento) y la resolución 11 de la Conferencia, "Medidas para asegurar la competencia de los capitanes y oficiales de los buques que naveguen en aguas polares" (anexo 2 del documento);
- .2 DE 54/13/1 y DE 54/INF.3 (Alemania), en los cuales se propone que, para continuar trabajando en el código, se debe utilizar el concepto de normas basadas en objetivos, incluida la elaboración de metas y prescripciones funcionales; en el documento DE 54/INF.3 se presenta un marco genérico para la elaboración de un código utilizando normas basadas en objetivos;
- .3 DE 54/13/2 (Nueva Zelanda), el cual contiene información específica sobre las características del transporte marítimo, las cartas hidrográficas y los hielos marinos, las instalaciones de búsqueda y salvamento y las condiciones ambientales en la zona del Antártico pertinentes para la elaboración del Código;

- .4 DE 54/13/3 (Informe del Grupo de trabajo por correspondencia), en el que se presenta un proyecto de estructura del código, elaborado por el Grupo, como base para continuar trabajando en el proyecto de código y en el que se plantean algunas de cuestiones que el Subcomité debe continuar analizando, entre ellas las limitaciones operativas, el análisis de riesgos, la identificación de posibles peligros y cómo agruparlos, las diferencias sociales entre las regiones árticas y antárticas, cuestiones de formación y la asistencia necesaria de otros órganos de la OMI;
- .5 DE 54/13/5 (Nueva Zelanda), que contiene información específica sobre las operaciones de los buques pesqueros en la zona antártica, en particular respecto de las recomendaciones de la Comisión para la conservación de los recursos marinos vivos antárticos (CCRMVA) sobre las normas para el refuerzo de los barcos que navegan entre hielos y la seguridad a bordo de los buques pesqueros;
- .6 DE 54/13/6 (Finlandia), en el que se propone incluir en el proyecto de código una referencia a las reglas de clasificación para la navegación en hielo de Finlandia y Suecia (FSICR), y que toda limitación operacional relacionada con las prescripciones estructurales para buques en la zona del Ártico debe basarse en condiciones meteorológicas y de estado del hielo y no en límites geográficos;
- .7 DE 54/13/7 y DE 54/INF.5 (Noruega), en los que se propone una manera de avanzar respecto de los aspectos ambientales del código, como los derrames de petróleo y de sustancias líquidas nocivas, el transporte de mercancías peligrosas en bultos y basuras, la descarga de aguas sucias y la contaminación atmosférica, y en el que se sugiere que se podría pedir el aporte de los subcomités sobre estos temas; el documento DE 54/INF.5 contiene un estudio de DNV sobre las "Emisiones y descargas operacionales rutinarias del transporte marítimo en las zonas polares – Aspectos ambientales particulares", que incluye una evaluación de alto nivel respecto de si las descargas operacionales de los buques en aguas polares entrañan una amenaza particular al medio ambiente en comparación con otras zonas;
- .8 DE 54/13/8 (FOEI, IFAW, WWF, Pacific Environment y CSC), en el que se propone una serie de medidas pertinentes para el Convenio MARPOL a fin de brindar una mejor protección a las regiones polares, y en el que se analizan y se propone incluir, en particular, medidas de control respecto del petróleo, el transporte de sustancias líquidas nocivas a granel, las aguas sucias, los fangos cloacales y las aguas grises, las basuras, las emisiones atmosféricas y el carbono negro;
- .9 DE 54/13/9 (FOEI y otros), en el que se proponen medidas adicionales relacionadas con otros instrumentos de la OMI o con el transporte marítimo en términos más generales, que brindarían una protección especial a las aguas polares; en particular se debaten y se propone incluir medidas sobre las comunidades indígenas, las aguas grises, el ruido submarino, la descarga de agua de lastre, los sistemas antiincrustantes y las colisiones entre buques y mamíferos marinos;

- .10 DE 54/13/10 (Federación de Rusia), que contiene propuestas de prescripciones y recomendaciones adicionales que deben incluirse en el proyecto de código, en particular respecto de las capacidades rompehielos, la equivalencia de clases de navegación polar y los rompehielos escolta;
- .11 DE 54/13/11 (Nueva Zelanda), en el que se formulan observaciones sobre el estudio presentado por la CLIA (DE 54/INF.2), que reseña ciertas inquietudes con respecto al enfoque general que se ha adoptado en el estudio de evaluación de riesgos por niveles, en particular que el análisis presentado en el estudio es demasiado puntual y que, por consiguiente, es insuficiente;
- .12 DE 54/INF.2 (CLIA), que contiene un estudio de evaluación de riesgos preliminar de los buques de pasaje regidos por el Convenio SOLAS que navegan en aguas antárticas, dirigido a ayudar a los armadores de buques de pasaje a seguir un enfoque de evaluación de riesgos por niveles que pueda utilizarse para elaborar e implantar un código de navegación polar obligatorio y/o como un marco para la planificación de travesías y la evaluación de riesgos; y
- .13 DE 54/INF.8 (Secretaría), que contiene información sobre un simposio organizado conjuntamente con el evento paralelo del Día Marítimo Mundial de 2010, que tuvo lugar en el mes de octubre en Buenos Aires (Argentina), en particular con respecto a los debates sobre la elaboración de reglas internacionales para la navegación en las regiones polares, específicamente en el Antártico.

13.7 Antes de proceder a un debate general, el Subcomité examinó las medidas cuya adopción se le había solicitado en el párrafo 16 del informe del Grupo de trabajo por correspondencia (DE 54/13/3) y, tras tomar nota de los avances logrados por el Grupo en la elaboración del proyecto de código, adoptó las medidas siguientes:

- .1 refrendó la recomendación del Grupo de que se debe alentar a las Partes en el Tratado Antártico y otros órganos interesados en las operaciones de buques en las regiones polares a que proporcionen su aporte mediante la presentación de documentos y la representación de los Estados Miembros;
- .2 convino en que la cuestión de las diferencias sociales entre las regiones árticas y antárticas y la manera de abordar los riesgos potenciales que entraña el transporte marítimo para las comunidades indígenas y otras comunidades vulnerables locales en el Ártico no competía al Subcomité; y
- .3 refrendó la recomendación del Grupo de que sería necesaria la asistencia de otros subcomités y el MEPC; sin embargo, el Subcomité debería elaborar un anteproyecto antes de solicitar asesoramiento a los órganos pertinentes de la OMI.

13.8 Tras examinar las medidas *supra*, el Subcomité procedió a un debate general durante el cual se expresaron las siguientes opiniones:

- .1 las cualificaciones, formación y experiencia de los oficiales y los tripulantes de los buques que navegan en regiones polares son muy importantes y deberían armonizarse con las disposiciones del Convenio de Formación;

- .2 la falta de información cartográfica, en particular para las regiones antárticas, representa un problema grave;
- .3 algunas delegaciones apoyaron la introducción de una prohibición del transporte de fueloil pesado en las zonas árticas, similar a la ya adoptada por la Organización para las zonas antárticas. Sin embargo, otras delegaciones no apoyaron este punto de vista e hicieron mención de la libertad de la navegación y el derecho de los Estados a gestionar sus recursos naturales;
- .4 se deberían incluir en el código disposiciones que prescriban un certificado de navegación en hielo (véase también el párrafo 13.15);
- .5 se deberían introducir en el código cuadros de equivalencia para las clases de navegación polar teniendo en cuenta las reglas de clasificación para la navegación en hielo de Finlandia y Suecia y las reglas de clasificación para la navegación en hielo de varias organizaciones reconocidas;
- .6 se deberían incluir en el código prescripciones para la capacidad rompehielos y los correspondientes niveles mínimos;
- .7 se deberían definir limitaciones operacionales para límites geográficos fijos;
- .8 se debería conceder particular atención a los factores ambientales; y
- .9 como ya se acordó durante el DE 53, es posible que sea necesario introducir distintas prescripciones para las zonas antárticas y para las zonas árticas.

13.9 El observador de la FOEI señaló que en el código de navegación polar se debería hacer referencia a los pueblos indígenas, dado que esta cuestión se trata en el informe de 2009 del Consejo del Ártico sobre la evaluación del transporte marino en el Ártico, e ilustrar las diferencias sociales existentes entre las regiones árticas y antárticas. Asimismo, señaló que determinar la repercusión que tiene el transporte marítimo en las poblaciones humanas era una tarea relativamente común en la OMI, y el observador sostuvo que no existían razones de peso para no hacer referencia en el código de navegación polar a las poblaciones particularmente vulnerables.

13.10 El observador de Pacific Environment estimó que el impacto del transporte marítimo sobre los pueblos indígenas quedaba dentro del mandato de la Organización y debería mencionarse en el código de navegación polar obligatorio. Sostuvo que los pueblos indígenas habían vivido en el litoral ártico durante de miles de años y dependían de las aguas del Ártico para su alimentación, su bienestar y sus medios de vida, y que estos recursos podrían verse comprometidos por el transporte marítimo y por la intensificación de la navegación que actualmente se observa en el Ártico. Por lo tanto, instó respetuosamente a las delegaciones a que se declararan a favor del reconocimiento de este problema en el código de navegación polar.

Enfoque basado en los riesgos/objetivos

13.11 El Subcomité refrendó la utilización de un enfoque basado en los riesgos y los objetivos, tal como había propuesto Alemania (DE 54/13/1), que incluía la elaboración de objetivos y de prescripciones funcionales que irían acompañados de disposiciones normativas. Esto ofrecería suficiente flexibilidad para autorizar otros proyectos y medios, a reserva del análisis técnico habitual.

Constitución de un grupo de trabajo

13.12 Para avanzar en la labor sobre este resultado, el Subcomité constituyó un grupo de trabajo sobre la elaboración de un código de navegación polar obligatorio y le encargó que, teniendo en cuenta las observaciones formuladas y las decisiones adoptadas en el Pleno, llevara a cabo las siguientes tareas:

- .1 continuar trabajando en el proyecto de código internacional de seguridad para los buques que naveguen en aguas polares (código de navegación polar), basándose en el informe del Grupo de trabajo por correspondencia (DE 54/13/3), teniendo en cuenta los documentos DE 54/13, DE 54/13/1, DE 54/13/2, DE 54/13/5, DE 54/13/6, DE 54/13/7, DE 54/13/8, DE 54/13/9, DE 54/13/10 y DE 54/13/11 y la información presentada en los documentos DE 54/INF.2, DE 54/INF.3, DE 54/INF.5, DE 54/INF.8 y MSC 87/INF.15; y
- .2 examinar si es necesario volver a constituir el grupo de trabajo por correspondencia y, de serlo, elaborar un mandato para que lo examine el Subcomité.

Informe del Grupo de trabajo

13.13 Tras recibir el informe del Grupo de trabajo (DE 54/WP.3), el Subcomité lo aprobó en general y adoptó las medidas que se reseñan en los párrafos siguientes.

Avances logrados en la elaboración del proyecto de código de navegación polar

13.14 El Subcomité tomó nota de los avances logrados por el Grupo hasta la fecha respecto de la elaboración del código obligatorio para los buques que naveguen en aguas polares, y reconoció que la labor estaba en una fase preliminar y que no se había llegado a ningún acuerdo sobre el texto de un proyecto de código. El Subcomité invitó a los Gobiernos Miembros y otras partes interesadas a que presentaran documentos al DE 55 sobre esta cuestión con miras a avanzar en la elaboración del código.

Certificados de navegación en hielo

13.15 El Subcomité tomó nota de que se había manifestado apoyo para que se incluyera en el código un certificado de navegación en hielo, pero que se necesitaba disponer de más información antes de adoptar una decisión final al respecto, y alentó a los Gobiernos Miembros y las organizaciones internacionales a que presentaran al DE 55 más información sobre el certificado de navegación en hielo.

13.16 La delegación de la Federación de Rusia pidió que en el código de navegación polar se incluyera la capacidad rompehielos como parte de las prescripciones funcionales básicas, dado que esta propuesta no se había mencionado en el informe del grupo de trabajo.

Aspectos ambientales del transporte marítimo en las regiones polares

13.17 El Subcomité tomó nota de que el Grupo había efectuado un intercambio preliminar de opiniones sobre la inclusión de un capítulo sobre medio ambiente en el código y alentó a los Gobiernos Miembros y las organizaciones internacionales a que presentaran información adicional sobre esta cuestión al DE 55.

Prescripciones de formación para la navegación en aguas polares

13.18 El Subcomité invitó al MSC 89 a que tomara nota de que, una vez que el Subcomité hubiera ultimado el código de navegación polar, debería elaborarse prescripciones de formación para la navegación en aguas polares y que, dado que sería conveniente disponer de un curso modelo para la navegación en aguas polares, debería considerarse la posibilidad de elaborar dicho curso modelo.

Continuación del debate en el Grupo

13.19 Tras indicar la Presidenta del Grupo que la labor había continuado después de la preparación de su informe, el Subcomité decidió que la Presidenta debería presentar un resumen de esas deliberaciones al DE 55.

Restablecimiento del Grupo de trabajo por correspondencia

13.20 El Subcomité acordó volver a constituir el Grupo de trabajo por correspondencia coordinado por Noruega* y le asignó el siguiente mandato:

- .1 basándose en el anexo 1 del documento DE 54/WP.3, examinar la información de la matriz de riesgos, identificar cualquier laguna y proporcionar información adicional a fin de resolver las lagunas identificadas; y
- .2 presentar un informe al DE 55.

14 PROTECCIÓN CONTRA LOS RUIDOS A BORDO DE LOS BUQUES

14.1 El Subcomité recordó que el DE 53, tras un extenso debate sobre este tema, había acordado, como primer paso, revisar el Código sobre niveles de ruido a bordo de los buques (resolución A.468(XII)), teniendo presente que dicho Código no debería aplicarse a los buques existentes y que deberían tenerse en cuenta las diferencias en cuanto a tipos y tamaños de buques, con objeto de establecer la posible obligatoriedad de las disposiciones del Código como segundo paso. Posteriormente, el Subcomité invitó a los Gobiernos Miembros y a las organizaciones internacionales a que presentaran observaciones y propuestas en el presente periodo de sesiones a fin de iniciar la labor de fondo.

*

Coordinadora:

Sra. Turid Stemre
Senior Adviser
Legislation and International Relations
Norwegian Maritime Directorate
Haugesund (Noruega)
Teléfono: + 47 52 74 5151
Móvil: + 47 950 69 612
Correo electrónico: tbs@sdir.no

14.2 El Subcomité examinó los siguientes documentos:

- .1 DE 54/14 (Islas Marshall, Liberia y Vanuatu), en el que se plantean inquietudes de índole práctica que los autores del documento piensan que deben abordarse antes de elaborar normas obligatorias sobre los niveles de ruido, se ofrecen observaciones sobre el documento DE 53/10 y, se proponen enmiendas al Código sobre niveles de ruido a bordo de los buques, según figuran en el anexo del documento;
- .2 DE 54/14/1 y DE 54/14/1/Corr.1 (en inglés solamente) (Japón), en el que se formulan observaciones sobre las cuestiones planteadas en relación con este punto del orden del día en el DE 53, en particular por lo que respecta a la aplicación del Código y las exenciones, y en cuyo anexo se recogen propuestas de revisión de los límites de los niveles de ruido para su inclusión en una versión revisada del Código;
- .3 DE 54/14/2 y DE 54/INF.7 (China), en los que figuran sugerencias para revisar el Código por lo que respecta a los límites de niveles de ruido, los protectores de oídos y la medición del ruido a bordo de los buques, y se propone (DE 54/INF.7) un método para la predicción del ruido en los camarotes basado en un análisis estadístico de la energía llevado a cabo por China;
- .4 DE 54/14/3 (CESA), en el que se apoya la iniciativa de examinar el Código y la aplicación obligatoria de las medidas de protección contra los ruidos, y se describen las inquietudes de índole técnica relacionadas con la propuesta de definición de zonas, los niveles máximos de ruido conexos y el aislamiento contra el sonido aeropropagado; y
- .5 DE 54/INF.4 (Dinamarca), en el que figura una breve bibliografía de los documentos de investigación científica para respaldar la revisión de las actuales disposiciones del Convenio SOLAS sobre la protección contra los ruidos y para examinar los límites de los niveles de exposición a los ruidos a bordo de los buques del Código.

14.3 Al examinar los documentos presentados, el Subcomité tomó nota, entre otras cosas, de las siguientes opiniones:

- .1 las propuestas formuladas para la reducción de los niveles de ruido no eran lo suficientemente innovadoras y era necesario un enfoque mucho más completo que reflejara la tecnología actual;
- .2 debería examinarse, en particular, el alojamiento de la tripulación y este debería situarse lejos de la cámara de máquinas. Asimismo deberían tenerse en cuenta los niveles de ruido de la OMS para los lugares habitables;
- .3 deberían proporcionarse los modelos más recientes de auriculares de reducción o supresión de ruido para la tripulación en los espacios de máquinas;
- .4 deberían tenerse en cuenta el arqueo/tamaño y el tipo de buque en la elaboración de las prescripciones pertinentes, en particular para los buques para fines especiales tales como los buques de sustentación dinámica;

- .5 también deberían examinarse los niveles de vibración en los buques;
- .6 toda prescripción nueva debería aplicarse únicamente a los buques nuevos;
- .7 la aplicación de las prescripciones a buques más pequeños o buques no regidos por el Convenio SOLAS debería examinarse separadamente;
- .8 no debería haber diferencias en los niveles de ruido recomendados para los espacios de máquinas con dotación permanente y los espacios de máquinas sin dotación permanente; y
- .9 se podrían otorgar dispensas de ciertas prescripciones en circunstancias especiales.

14.4 Tras deliberar al respecto, el Subcomité tomó nota de que todos los documentos presentados habían recibido apoyo, acordó que era necesario seguir elaborando los niveles de ruido que se estaban examinando actualmente y también invitó a los Gobiernos Miembros y a las organizaciones internacionales a que presentaran al DE 55 información sobre la experiencia adquirida con los sistemas de reducción activa del ruido para facilitar la evaluación de los parámetros de funcionamiento de dichos sistemas.

14.5 El Subcomité examinó brevemente el documento DE 54/WP.6 (Secretaría), en el que se refunden las enmiendas al Código sobre niveles de ruido a bordo de los buques propuestas en los documentos DE 54/14, DE 54/14/1 y DE 54/14/3, y acordó añadir también los límites de niveles de ruido propuestos en los documentos DE 53/10 y DE 54/14/2.

Grupo de trabajo por correspondencia

14.6 Con miras a avanzar en la labor sobre esta cuestión, el Subcomité constituyó un grupo de trabajo por correspondencia sobre la protección contra los ruidos a bordo de los buques coordinado por Dinamarca* y le encargó que, teniendo en cuenta las observaciones formuladas y las decisiones adoptadas en el DE 54, llevara a cabo las siguientes tareas:

- .1 ultimar el proyecto de enmiendas al Código sobre niveles de ruido a bordo de los buques, teniendo en cuenta los documentos DE 54/14, DE 54/14/1 y Corr.1 (en inglés solamente), DE 54/14/2, DE 54/14/3, DE 54/INF.4, DE 54/INF.6, DE 54/INF.7, DE 53/10 y DE 54/WP.6;
- .2 examinar el modo en que el Código puede adquirir carácter obligatorio para los buques nuevos y proporcionar sugerencias pertinentes para que el Subcomité las examine; y
- .3 presentar un informe al DE 55.

14.7 Dada la proximidad entre el DE 54 y el DE 55, y tras consultar con la Secretaría, el Subcomité acordó ampliar el plazo para la presentación del informe del Grupo de trabajo por correspondencia al DE 55 hasta el 14 de enero de 2011.

*
Coordinador:
Sr. Torsten Arnt Olsen
Special Adviser
Danish Maritime Authority
Copenhagen (Dinamarca)
Teléfono: +45 39 17 46 24
Correo electrónico: tol@dma.dk

Ruido debido al transporte marítimo y sus efectos adversos en la fauna marina

14.8 El Subcomité tomó nota de que el MEPC 61, al examinar su punto del orden del día titulado "Ruido debido al transporte marítimo y sus efectos adversos en la fauna marina" y el informe del Grupo de trabajo por correspondencia (MEPC 61/19), había tomado nota de que el Grupo, tras llevar a cabo una evaluación detallada del proyecto existente y las modificaciones operacionales, así como de las funciones que podrían ser de interés a la hora de reducir el ruido producido por buques de grandes dimensiones, había acordado que las hélices eran la principal fuente de ruido submarino generado por los buques. Tras tomar nota también de que cuestiones tales como la "propulsión", el "proyecto del casco", la "maquinaria de a bordo" y las "modificaciones operacionales" guardan relación con el proyecto y el equipo del buque, el MEPC 61 había remitido estas cuestiones técnicas al DE 54 en relación con este punto del orden del día, a fin de que facilitara asesoramiento al Grupo de trabajo por correspondencia para su examen.

14.9 Debido al hecho de que las delegaciones, por no haber dispuesto de tiempo suficiente (el MEPC 61 se celebró dos semanas antes del presente periodo de sesiones), no habían podido consultar con expertos pertinentes, no se formularon observaciones sobre esta cuestión. Por consiguiente, el Subcomité acordó examinar este tema en más detalle en el DE 55 a fin de que todas las observaciones pertinentes puedan remitirse al MEPC 62.

Ampliación del plazo de ultimación previsto

14.10 El Subcomité invitó al Comité a que ampliara el plazo de ultimación previsto de este punto del orden del día hasta 2011.

15 ENMIENDAS A LA RECOMENDACIÓN REVISADA SOBRE LAS PRUEBAS DE LOS DISPOSITIVOS DE SALVAMENTO

15.1 El Subcomité recordó que el DE 53 había examinado el documento DE 53/13, en el que el Japón había estudiado las enmiendas a la Recomendación revisada sobre las pruebas de los dispositivos de salvamento (resolución MSC.81(70), enmendada) adoptadas mediante las resoluciones MSC.200(80) y MSC.226(82) y facilitaba una lista de los temas de debate y las consiguientes propuestas para un anteproyecto de enmiendas a la Recomendación revisada, y había pedido a la Secretaría que preparase una lista de proyectos de enmienda a partir de las propuestas del Japón, teniendo en cuenta los resultados de los debates mantenidos en el DE 53, para que se examinaran y se adoptara una decisión definitiva al respecto en el presente periodo de sesiones.

Enmiendas a la Recomendación revisada sobre las pruebas de los dispositivos de salvamento

15.2 El Subcomité examinó el documento DE 54/15 (Secretaría), que contiene una lista de los proyectos de enmienda a la Recomendación revisada, preparada por la Secretaría a petición del DE 53, teniendo en cuenta las propuestas pertinentes del Japón (DE 53/13) y las decisiones del DE 53 (DE 53/26, párrafo 13.3), y aceptó el proyecto de enmiendas a la Recomendación revisada sobre las pruebas de los dispositivos de salvamento (resolución MSC.81(70), que figuran en el anexo 6, para someterlas a la adopción del MSC 89.

Problemas relativos al dispositivo de prueba de referencia (DPR) para los chalecos salvavidas (resolución MSC.200(80))

15.3 El Subcomité tuvo ante sí para su examen los documentos siguientes:

- .1 DE 54/15/1 (Reino Unido), en el que se facilita información sobre una serie de problemas que se han planteado en relación con la aplicación de las enmiendas a la Recomendación revisada sobre las pruebas de los dispositivos de salvamento, adoptadas mediante la resolución MSC.200(80), en particular en lo que respecta a la introducción de un dispositivo de prueba de referencia (DPR) para los chalecos salvavidas, y en el que se sugiere el examen de dichas enmiendas;
- .2 DE 54/15/2 (China), en el que se determinan una serie de problemas relacionados con las especificaciones del DPR para los chalecos salvavidas, se adjuntan unas propuestas de enmienda pertinentes a la Recomendación revisada sobre las pruebas de los dispositivos de salvamento y se propone una enmienda al párrafo 6.14.1.1 sobre la masa de una persona media; y
- .3 DE 54/15/3 (ILAMA), en el que se facilita también información sobre los problemas que se plantean con las nuevas prescripciones de las pruebas para los chalecos salvavidas adoptadas mediante la resolución MSC.200(80).

15.4 El Subcomité examinó brevemente el proyecto de enmiendas a la Recomendación revisada propuesto por China en el documento DE 54/15/2 y lo aprobó en principio.

15.5 El Subcomité tomó nota de las opiniones de la delegación de Noruega, que recordó que el Subcomité, tras recibir la información de que los resultados de las pruebas con chalecos salvavidas realizadas de conformidad con la Recomendación revisada sobre las pruebas de los dispositivos de salvamento variaban, había adoptado enmiendas mediante la resolución MSC.200(80), en las que se introdujo un dispositivo de prueba de referencia para los chalecos salvavidas. No obstante, enseguida se pusieron de manifiesto los problemas que planteaba la utilización del DPR. En primer lugar, los fabricantes no disponían de prescripciones de funcionamiento específicas que el producto deba cumplir como mínimo cuando se somete a prueba, y la falta de dichas prescripciones específicas causaba una gran incertidumbre en el sector. En segundo lugar, la manera en la que se llevan a cabo las pruebas en la actualidad contribuía a dicha incertidumbre. En tercer lugar, el dispositivo de prueba de referencia no podía calibrarse, lo que suponía que el chaleco salvavidas de prueba no fuera adecuado para la labor que debería desempeñar. La delegación defendió que se interrumpiera el régimen actual de pruebas, dado que no contribuía a que los productos ni su funcionamiento fueran mejores, y que las enmiendas adoptadas mediante la resolución MSC.200(80) se modificaran lo antes posible, bien volviendo a introducir las prescripciones originales o bien utilizando como alternativa otras normas sobre pruebas, como la norma EN ISO 12402. La delegación, tras hacer hincapié en el carácter urgente del asunto, pidió que se constituyera un grupo de trabajo en el DE 55 y que se instara a los Estados Miembros y ONG a que presentaran documentos pertinentes a dicho periodo de sesiones, de manera que pudieran resolverse lo antes posible los problemas notificados con respecto al régimen actual de pruebas de los chalecos salvavidas.

15.6 El Subcomité tomó nota también de las opiniones de la delegación de los Estados Unidos, que, en lo que respecta a la calibración de los DPR, indicó que en las especificaciones de dichos dispositivos se incluyen instrucciones y modelos detallados para examinar y verificar los ajustes de flotabilidad. La delegación hizo hincapié en que la

adopción de conceptos y métodos nuevos e importantes solía ser complicada, pero confiaba en que los problemas pudieran resolverse. La utilización de un método de prueba de los chalecos salvavidas basado en la comparación con el funcionamiento en el agua de un chaleco salvavidas de referencia normalizado era la respuesta al descubrimiento de una serie de chalecos salvavidas aprobados de conformidad con el Convenio SOLAS que incumplían claramente la norma de funcionamiento prevista por este Convenio, lo cual se debía a las incoherencias de los métodos de prueba de las empresas que se dedican a ello y la variabilidad intrínseca de las pruebas con seres humanos. La nueva metodología del DPR se concibió para normalizar los efectos de dicha variabilidad y mejorar así la coherencia y reproducibilidad de las pruebas de los chalecos salvavidas. En su opinión, el concepto seguía siendo fundamentalmente válido, y las lecciones iniciales aprendidas podrían aplicarse para mejorar la metodología y superar los problemas que se hubieran experimentado. Si bien se llevaron a cabo una investigación y unas pruebas prácticas significativas para garantizar que el DPR representara de manera precisa el funcionamiento en el agua acorde con las prescripciones existentes, los documentos DE 54/15/1, DE 54/15/2 y DE 54/15/3 destacaron la necesidad de que se examinaran mejoras en el método de prueba y en las instrucciones de construcción y calibración, a fin de garantizar que el DPR facilita los resultados reproducibles previstos.

15.7 A la luz de lo anterior, el Subcomité acordó invitar al Comité a que incluyera un resultado no previsto sobre la "Revisión de las prescripciones para las pruebas de los DPR de los chalecos salvavidas" en el orden del día bienal y en el orden del día provisional del DE 55, de manera que se abordara el asunto con carácter urgente, e invitó a los Gobiernos Miembros y a las organizaciones internacionales a que presentaran propuestas pertinentes a dicho periodo de sesiones. En consecuencia, el Subcomité aceptó la justificación propuesta para el nuevo resultado, que figura en el anexo 7, con miras a su examen por el MSC 88.

Ultimación del resultado

15.8 A pesar de la decisión indicada en el párrafo 15.7, el Subcomité invitó al Comité a que tomase nota de que se había ultimado la labor sobre este resultado.

16 NORMAS DE ENSAYO PARA LA HOMOLOGACIÓN DEL EQUIPO AÑADIDO

16.1 El Subcomité recordó que el DE 53 había constituido un grupo de trabajo por correspondencia para examinar este asunto (DE 53/26, párrafo 23.7.1), al que había encargado que elaborara normas de homologación del equipo añadido de prevención de la contaminación para los dos enfoques descritos en el documento DE 53/21/1 (párrafos 4 y 5), utilizando este como documento de base, incorporando aspectos del documento DE 53/21 y teniendo en cuenta el documento DE 52/20/17.

16.2 El Subcomité tuvo ante sí para su examen el informe del Grupo de trabajo por correspondencia (DE 54/16), que contiene el proyecto de directrices y especificaciones relativas al equipo añadido para modernizar el equipo filtrador de hidrocarburos, incluidas las especificaciones relativas a la prueba y al funcionamiento, y en el que se determina también que las cuestiones siguientes requieren un examen más a fondo por el Subcomité: la aplicación, las condiciones de aplicación o limitaciones, la aceptación por otros países del equipo aprobado, los procedimientos de prueba para el equipo añadido utilizado para efectuar un tratamiento previo al del equipo existente y el certificado de homologación.

16.3 Tras examinar el informe del Grupo de trabajo por correspondencia, el Subcomité tomó nota de la inquietud manifestada por una delegación con carácter de observadora acerca de la conveniencia de mantener el equipo que se ajuste a lo dispuesto en la

resolución MEPC.60(33) y que siga funcionando correctamente y de no interpretar que el proyecto de directrices y especificaciones presentado al Subcomité exige la instalación a escondidas de equipo que se ajuste a lo dispuesto en la resolución MEPC.107(49).

Constitución de un grupo de trabajo

16.4 El Subcomité constituyó un grupo de trabajo sobre prevención de la contaminación, al que encargó que ultimara el proyecto de directrices a partir del informe del Grupo de trabajo por correspondencia (DE 54/16, anexo), teniendo en cuenta las cuestiones planteadas por el Grupo (DE 54/16, párrafos 5 a 9), así como las observaciones y propuestas formuladas y las decisiones adoptadas en el Pleno, y que elaborase el correspondiente proyecto de resolución MEPC.

Informe del Grupo de trabajo

16.5 Al examinar la parte del informe del Grupo de trabajo (DE 54/WP.2, párrafos 4 a 19) que trata del punto del orden del día, el Subcomité aprobó el informe en general y, al examinar el párrafo 43.1 del informe, mantuvo un debate sobre el asunto planteado por el Grupo acerca de las cuestiones de la superación o no de las pruebas que figuran en el párrafo 4.2.2 del proyecto de directrices.

16.6 Todas las delegaciones y observadores que intervinieron en el debate opinaron que el párrafo 4.2.2 era superfluo, dado que, tal y como estaba redactado, permitía que cualquier Administración, incluida la Administración del Estado rector del puerto, cuestionara la validez de la evaluación llevada a cabo por la Administración del Estado de abanderamiento en cuanto al equipo añadido instalado a bordo de un buque. El Subcomité tomó nota de que algunas delegaciones habían opinado que esto se oponía al principio principal consagrado en todos los instrumentos de la OMI y que, en el caso del proyecto de directrices, era incorrecto por partida doble, dado que estaba previsto que su implantación fuera voluntaria. Tras examinar las opiniones anteriores, el Subcomité acordó suprimir el párrafo 4.2.2 del proyecto de directrices que figura en el anexo 1 del documento DE 54/WP.2.

16.7 Tras resolver la cuestión anterior, el Subcomité:

- .1 aceptó el proyecto de directrices y especificaciones relativas al equipo añadido para modernizar el equipo filtrador de hidrocarburos que se ajusta a lo dispuesto en la resolución MEPC.60(33) y el correspondiente proyecto de resolución MEPC, que figuran en el anexo 8, a fin de presentarlos al MEPC 62 para su adopción; y
- .2 coincidiendo con la opinión del Grupo de que el proyecto de directrices y especificaciones no se aplicara con carácter retroactivo, acordó informar al MEPC de sus opiniones sobre el particular para que las examinara según procediera.

16.8 Además, tras tomar nota de las conclusiones del Grupo sobre el equipo añadido utilizado para efectuar un tratamiento previo al del equipo existente, del que se da cuenta en el párrafo 8 de su informe, el Subcomité, tras un debate breve, acordó que no era necesario elaborar una nueva parte pertinente del proyecto de directrices y especificaciones que se indica en el párrafo 16.7.1 *supra*, dado que cualquier equipo de tratamiento previo tendría que cumplir necesariamente las Directrices actuales sobre equipo filtrador de hidrocarburos que figuran en la resolución MEPC.107(49).

Ultimación de la labor sobre este resultado

16.9 El Subcomité invitó al MEPC a que tomara nota de que se había ultimado la labor sobre el resultado.

17 MEDIDAS PARA FOMENTAR LOS SISTEMAS INTEGRADOS DE TRATAMIENTO DE LAS AGUAS DE SENTINA

17.1 El Subcomité recordó que el DE 53 había tomado nota de que el MEPC 59 había incluido en el programa de trabajo del Subcomité un punto de alta prioridad titulado "Mejora del equipo de prevención de la contaminación existente", con dos apartados ("Elaboración de normas de ensayo para la homologación del equipo añadido" y "Fomento de los sistemas integrados de tratamiento de las aguas de sentina"). En consecuencia, el DE 53 constituyó un grupo de trabajo por correspondencia (DE 53/26, párrafo 23.7.2) para incluir los sistemas integrados de tratamiento del agua de sentina (SITAS) (MEPC.1/Circ.642) como elemento clave en la elaboración de las directrices para ayudar a los propietarios y armadores de buques a elaborar planes de gestión de desechos oleosos específicos del buque (véase también el punto 18 del orden del día).

17.2 El Subcomité examinó el documento DE 54/17 (Japón), en el que se presentan los resultados de un estudio que, ajustándose a las orientaciones que figuran en la circular MEPC.1/Circ.642, demuestra la eficacia de los SITAS como la mejor solución para evitar la contaminación procedente de las aguas de sentina y se proponen las enmiendas pertinentes a las Directrices revisadas sobre sistemas para la manipulación de desechos oleosos en los espacios de máquinas de los buques de 2008 con notas de orientación para los SITAS (MEPC.1/Circ.642), incluida la introducción de un documento de cumplimiento y una lista de comprobaciones para los SITAS, y se propone distribuir una circular MEPC para alentar a los Gobiernos Miembros y las organizaciones internacionales a que adopten SITAS para buques nuevos, recopilen más información y presenten a la Organización sus datos sobre los SITAS.

17.3 Al examinar el documento DE 54/17, el Subcomité mantuvo deliberaciones durante las cuales tomó nota, entre otras cosas, de las preocupaciones manifestadas por algunas delegaciones que se indican a continuación:

- .1 se había observado una falta de coherencia entre las disposiciones de la circular MEPC.1/Circ.642 y la regla 12 del Anexo I del Convenio MARPOL;
- .2 el documento de cumplimiento y la lista de comprobaciones propuestos no parecían cumplir los objetivos indicados en el párrafo 9 del documento DE 54/17 por lo que respecta a la distinción entre los buques con SITAS y los buques que no disponen de este sistema a efectos de los procedimientos de control por el Estado rector del puerto;
- .3 el cumplimiento por lo que respecta a los SITAS, de implantarse, podría lograrse mejor mediante enmiendas al Suplemento del Certificado IOPP; y
- .4 el documento de cumplimiento propuesto supondría dar carácter obligatorio al SITAS.

17.4 Tras el debate, el Subcomité decidió encargar al Grupo de trabajo sobre prevención de la contaminación, constituido dentro del punto 16 del orden del día (véase el párrafo 16.4), que ultimara, si el tiempo lo permitía, el proyecto de enmiendas a la circular MEPC.1/Circ.642 que figura en el anexo del documento DE 54/17 teniendo en cuenta las observaciones y las propuestas formuladas en el Pleno, y elaborase un proyecto de circular MEPC pertinente para que la examinara el Subcomité.

Informe del Grupo de trabajo

17.5 Tras examinar la parte del informe del Grupo de trabajo relacionada con este punto (DE 54/WP.2, párrafos 39 a 42), el Subcomité, tras tomar nota de que el Grupo no había podido ultimar el proyecto de enmiendas a las Directrices revisadas de 2008 por falta de tiempo, invitó a las delegaciones interesadas a que presentaran propuestas pertinentes al DE 55, teniendo en cuenta las cuestiones planteadas y las deliberaciones mantenidas en el Pleno y en el Grupo de trabajo en el presente periodo de sesiones, con miras a ultimar este punto en el DE 55.

18 DIRECTRICES RELATIVAS A UN PLAN DE A BORDO PARA LA PREVENCIÓN DE LA CONTAMINACIÓN POR DESECHOS DE HIDROCARBUROS

Generalidades

18.1 El Subcomité recordó que el DE 53 había constituido un grupo de trabajo por correspondencia (DE 53/26, párrafo 23.7.2), al que había encargado, entre otras cosas, la elaboración de directrices para ayudar a los propietarios y armadores de buques a elaborar planes de gestión de desechos oleosos específicos del buque, basándose en el documento MEPC 59/20/2 e incluyendo los sistemas integrados de tratamiento del agua de sentina (SITAS) (MEPC.1/Circ.642) como elemento clave.

Informe del Grupo de trabajo por correspondencia

18.2 El Subcomité tuvo ante sí para su examen el informe del Grupo de trabajo por correspondencia (DE 54/18), que contiene en su anexo un proyecto de directrices relativas a un plan de a bordo para la prevención de la contaminación por desechos oleosos, incluidas las referencias a los SITAS, y en el que se señala que el Subcomité debería seguir examinando la sección 10 propuesta, relativa a la documentación y el mantenimiento de registros, además del Libro registro de hidrocarburos.

18.3 Tras examinar el informe del Grupo de trabajo por correspondencia (DE 54/18), el Subcomité, a la vez que respaldaba el objetivo principal del anteproyecto de directrices, tomó nota de las inquietudes siguientes, manifestadas por las delegaciones y los observadores que intervinieron en el debate:

- .1 las disposiciones que figuran en las directrices no deberían rebasar las prescripciones del Convenio MARPOL;
- .2 las disposiciones sobre presupuesto y financiación que figuran en la sección 7 quedaban fuera del ámbito de aplicación de las directrices y, por consiguiente, deberían suprimirse;
- .3 debería aclararse si estaba previsto que el proyecto de directrices se aplicara a los desechos oleosos de la cámara de máquinas o al buque en su conjunto; y
- .4 debería reflejarse la responsabilidad de los fabricantes en cuanto a la facilitación de procedimientos para el funcionamiento correcto del equipo.

Instrucciones para el Grupo de trabajo

18.4 Tras tomar nota de las inquietudes mencionadas, el Subcomité encargó al Grupo de trabajo sobre prevención de la contaminación, constituido dentro del punto 16 del orden del día (véase el párrafo 16.4), que ultimara el proyecto de directrices relativas a un plan de a bordo para la prevención de la contaminación por desechos oleosos a partir del informe del Grupo de trabajo por correspondencia (DE 54/18, anexo), teniendo en cuenta las observaciones y propuestas formuladas en el Pleno, y que elaborase el correspondiente proyecto de circular MEPC.

Informe del Grupo de trabajo

18.5 Tras examinar la parte del informe del Grupo de trabajo relacionada con el punto del orden del día (DE 54/WP.2, párrafo 20 a 30), el Subcomité aceptó el proyecto de circular MEPC sobre Directrices relativas a un plan de a bordo para la prevención de la contaminación por desechos oleosos, que figura en el anexo 9, para presentarlo al MEPC 62 con miras a su aprobación.

Ultimación de la labor sobre este resultado

18.6 El Subcomité invitó al MEPC a que tomara nota de que se había ultimado la labor sobre el resultado.

19 ALTERNATIVAS DE ACCIONAMIENTO MANUAL EN CASO DE FUNCIONAMIENTO DEFECTUOSO DEL EQUIPO DE PREVENCIÓN DE LA CONTAMINACIÓN

Generalidades

19.1 El Subcomité recordó que el DE 53 había constituido un grupo de trabajo por correspondencia (DE 53/26, párrafo 23.7.3), al que había encargado, entre otras cosas, que preparase un proyecto de enmiendas a las Directrices y especificaciones revisadas relativas a los sistemas de vigilancia y control de las descargas de hidrocarburos para los petroleros (resolución MEPC.108(49)), basándose en los documentos DE 53/23 y DE 53/23/2.

19.2 El Subcomité tuvo ante sí para su examen el informe del Grupo de trabajo por correspondencia (DE 54/19), que contiene un proyecto de enmiendas a las Directrices revisadas en el que se abordan alternativas de accionamiento manual en caso de funcionamiento defectuoso del equipo de prevención de la contaminación, y en cuyo anexo 2 se indican cuestiones complementarias planteadas por un miembro del Grupo, que, por falta de tiempo, no habían podido examinarse.

19.3 Tras examinar el informe del Grupo de trabajo por correspondencia (DE 54/19), el Subcomité tomó nota de la inquietud manifestada por una delegación con carácter de observadora acerca de la conveniencia de aclarar el carácter obligatorio o recomendatorio de la resolución MEPC.108(49), dado que dicho carácter afectaría al alcance de la disposición propuesta en el proyecto de párrafo 5.6bis para los petroleros en cuanto al transporte de piezas de respeto para el sistema de vigilancia y control de las descargas de hidrocarburos.

Instrucciones para el Grupo de trabajo

19.4 Tras tomar nota de la inquietud mencionada, el Subcomité encargó al Grupo de trabajo sobre prevención de la contaminación, constituido dentro del punto 16 del orden del día (véase el párrafo 16.4), que ultimara el proyecto de enmiendas a las Directrices y especificaciones revisadas relativas a los sistemas de vigilancia y control de las descargas de hidrocarburos para los petroleros (resolución MEPC.108(49)), a partir del informe del Grupo de trabajo por correspondencia (DE 54/19, anexo 1), teniendo en cuenta las cuestiones complementarias (DE 54/19, anexo 2), así como las observaciones formuladas en el Pleno, y que elaborase el correspondiente proyecto de resolución MEPC.

Informe del Grupo de trabajo

19.5 Tras examinar la parte del informe del Grupo de trabajo relacionada con este punto (DE 54/WP.2, párrafos 31 a 38), el Subcomité acordó en primer lugar abordar la cuestión planteada por el Grupo (párrafo 43.7 del informe) sobre el nuevo párrafo propuesto 5.6*bis* del proyecto de enmiendas. En opinión de varias delegaciones con carácter de observadoras, el proyecto de párrafo 5.6*bis*, elaborado por el Grupo, no debería aceptarse, dado que podría interpretarse que impone una prescripción de llevar obligatoriamente piezas de respeto, cuya ubicación adecuada debería ser el Suplemento del Certificado IOPP; y que esta medida requeriría la enmienda oportuna del Anexo I del Convenio MARPOL. Dado que las Directrices y especificaciones revisadas relativas a los sistemas de vigilancia y control de las descargas de hidrocarburos para los petroleros (resolución MEPC.108(49)) tenían carácter de recomendación, la inclusión de una prescripción obligatoria no era adecuada y podría plantear problemas en el contexto de la expedición del Certificado IOPP de manera uniforme a escala mundial y de la interpretación diferente por los funcionarios encargados de la supervisión por el Estado rector del puerto.

19.6 El Subcomité aceptó la recapitulación de la Presidenta de remitir estas inquietudes al MEPC 62 tras tomar nota de que no se había encargado específicamente al Subcomité que decidiera acerca de la condición jurídica (carácter obligatorio o de recomendación), de la resolución MEPC.108(49), y solicitar la orientación clara del Comité sobre la implantación del proyecto de enmiendas.

19.7 Tras resolver este asunto, el Subcomité aceptó el proyecto de resolución MEPC sobre enmiendas a las Directrices y especificaciones revisadas relativas a los sistemas de vigilancia y control de las descargas de hidrocarburos para los petroleros (resolución MEPC.108(49)), que figura en el anexo 10, a fin de presentarlo al MEPC 62 para su adopción.

Ultimación de la labor sobre este resultado

19.8 El Subcomité invitó al MEPC a que tomara nota de que se había ultimado la labor sobre este resultado.

20 PROGRAMA DE TRABAJO Y ORDEN DEL DÍA PROVISIONAL DEL DE 55

Generalidades

20.1 El Subcomité recordó que el MSC 87 había aprobado el orden del día bienal del Subcomité que figura en el anexo del documento DE 54/2.

Proyecto de orden del día bienal y puntos del orden del día postbienal del Comité

20.2 Teniendo en cuenta los avances logrados durante el presente periodo de sesiones y las decisiones del MSC 87 y el MEPC 61, el Subcomité elaboró su proyecto de orden del día bienal y los puntos del orden del día postbienal del Comité que son competencia del Subcomité, así como el orden del día provisional del DE 55 (DE 54/WP.7), basándose en el orden del día bienal aprobado por el MSC 87 (DE 54/2, anexo), los cuales figuran en los anexos 11 y 12, respectivamente, para que el MSC 88 los examinara y adoptara las medidas oportunas.

Informe sobre la situación de los resultados previstos

20.3 El Subcomité elaboró el informe sobre la situación de los resultados previstos en relación con el Plan de acción de alto nivel de la Organización y las prioridades para el bienio 2010-2011 que son de interés para el Subcomité (DE 54/WP.7, anexo 4), que figura en el anexo 13, e invitó al Comité a que tomara nota de dicho informe.

Disposiciones para el próximo periodo de sesiones

20.4 El Subcomité acordó constituir en el próximo periodo de sesiones grupos de trabajo y de redacción sobre asuntos seleccionados entre los siguientes:

- .1 Elaboración de un nuevo marco de prescripciones aplicables a los dispositivos de salvamento;
- .2 Elaboración de un código obligatorio para los buques que naveguen en aguas polares;
- .3 Protección contra los ruidos a bordo de los buques;
- .4 Directrices complementarias para el revestimiento de los tanques de carga de hidrocarburos y protección contra la corrosión;
- .5 Normas de rendimiento para los sistemas de rescate de todos los tipos de buques; y
- .6 Dispositivos de salvamento,

y que la Presidenta, teniendo en cuenta los documentos recibidos sobre los respectivos temas, informara al Subcomité sobre la selección final de dichos grupos con tiempo suficiente antes del DE 55.

20.5 El Subcomité constituyó grupos de trabajo por correspondencia, que presentarán sus informes al DE 55, sobre los siguientes temas:

- .1 Elaboración de un Código obligatorio para los buques que naveguen en aguas polares; y
- .2 Protección contra los ruidos a bordo de los buques,

y recordó que en su 53º periodo de sesiones había constituido un grupo de trabajo por correspondencia sobre las directrices complementarias para el revestimiento de los tanques de carga de hidrocarburos y protección contra la corrosión, que también debería rendir informe al DE 55.

Fecha del próximo periodo de sesiones

20.6 El Subcomité tomó nota de que estaba previsto que su 55º periodo de sesiones se celebrara del 21 al 25 de marzo de 2011.

Cuestiones urgentes que debe examinar el MSC 88

20.7 El Subcomité, aunque observó que el MSC 87 no había señalado ninguna cuestión urgente derivada del presente periodo de sesiones que debiera notificarse al MSC 88, decidió, no obstante, que el proyecto de circular MSC, "Orientaciones sobre las puertas estancas de los buques de pasaje que pueden abrirse durante la navegación" (véase el párrafo 4.5), que se necesitan con carácter de urgencia, se presentaran al MSC 88 para su examen con miras a su aprobación.

Cuestiones urgentes que debe examinar el MSC 89

20.8 El Subcomité también observó que, dada la proximidad entre el DE 55 y el MSC 89, el Comité, de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 4.9 de las Directrices sobre organización y método de trabajo, solo examinará las cuestiones urgentes derivadas del DE 55, y las restantes serán examinadas por el MSC 90. Por consiguiente, el Subcomité acordó que los asuntos que se indican a continuación se considerarán cuestiones urgentes derivadas del DE 55 para su examen por el MSC 89:

- .1 Normas de funcionamiento para los sistemas de rescate de todos los tipos de buques;
- .2 Directrices complementarias para el revestimiento de los tanques de carga de hidrocarburos y protección contra la corrosión; y
- .3 Enmiendas a la resolución A.744(18).

21 ELECCIÓN DE PRESIDENTE Y VICEPRESIDENTE PARA 2011

21.1 De conformidad con lo dispuesto en el Reglamento interior del Comité de Seguridad Marítima, el Subcomité reeligió por unanimidad a la Sra. Anneliese Jost (Alemania) como Presidenta y al Sr. Susumu Ota (Japón) como Vicepresidente, ambos para 2011.

22 OTROS ASUNTOS

Componentes de dispositivos de salvamento falsificados

22.1 El Subcomité recordó que el DE 53, tras examinar el documento DE 53/3/2 (ILAMA), en el que se aportaba información sobre el creciente problema de los componentes falsificados de dispositivos de salvamento, había convenido en la necesidad de sensibilizarse respecto del problema y señalar el asunto al Comité; y que el MSC 87, tras tomar nota del debate del Subcomité, había invitado a los Gobiernos Miembros y a las organizaciones internacionales a que presentaran observaciones y propuestas sobre el particular en este periodo de sesiones, para un examen más a fondo.

22.2 El Subcomité examinó el documento DE 54/22/Rev.1 (ILAMA), en el que se facilitaba información pormenorizada sobre el creciente problema de los componentes falsificados de dispositivos de salvamento, incluidos las unidades de destrinca hidrostática, el material pirotécnico, las luces indicadoras de la situación y las raciones de agua falsificados, respaldada por las fotografías que figuran en el anexo del documento.

22.3 Al examinar la información presentada por la ILAMA, el Subcomité llegó a la conclusión de que resultaba muy difícil tomar medidas en relación con este asunto aparte de poner el problema, que parecía ir a peor, en conocimiento de las Administraciones y los armadores de buques.

22.4 Algunas delegaciones indicaron que el problema era doble: en primer lugar, estaba la cuestión de los derechos de propiedad intelectual (es decir, componentes falsificados) y, en segundo lugar, la cuestión de los componentes de mala calidad, y opinaron que la primera cuestión se encontraba fuera del ámbito de competencia de la Organización, mientras que la segunda podía ser responsabilidad de las Administraciones a través de las inspecciones y la certificación.

22.5 Tras deliberar al respecto, el Subcomité acordó que debería incrementarse la toma de conciencia de estas cuestiones mediante una circular o mediante una resolución, y encargó a la Secretaría que elaborara, tras consultar con las partes interesadas, el proyecto de texto pertinente para que se examinara en el DE 55.

Prueba de los botes salvavidas de caída libre

22.6 El Subcomité examinó el documento DE 54/22/1 (IACS), en el que se señala al Subcomité una incoherencia entre las reglas III/19.3.3.4 y III/20.11.2 del Convenio SOLAS en relación con la prueba de los sistemas de suelta de los botes salvavidas de caída libre, se sugiere la necesidad de aclarar el asunto y se informa de que el documento también se había presentado al MSC 88 (MSC 88/7/2).

22.7 El Subcomité, tras reconocer que las organizaciones internacionales necesitaban tener claro el modo de implantar las reglas pertinentes del Convenio SOLAS, estuvo de acuerdo con la opinión de la Presidenta de que este asunto solo podría resolverse mediante enmiendas al Convenio SOLAS, lo cual requeriría que se estableciera un resultado nuevo.

Aplicación de la regla II-1/3-2 del Convenio SOLAS a los mineraleros y a los buques de carga combinados

22.8 El Subcomité examinó el documento DE 54/22/2 (IACS), en el que se pide una aclaración sobre una posible aplicación involuntaria de la regla II-1/3-2 del Convenio SOLAS (Revestimientos protectores de los tanques dedicados a lastre de agua de mar de todos los tipos de buques y de los espacios del doble forro en el costado de los graneleros) a los espacios laterales vacíos de los mineraleros y de los buques de carga combinados, y tomó nota de la intención de la IACS de señalar esta cuestión a la atención del Comité.

22.9 El Subcomité decidió tomar nota del documento presentado por la IACS.

Funcionamiento y mantenimiento de las escalas reales

22.10 El Subcomité tomó nota de la información facilitada por la delegación del Reino Unido sobre la investigación de un accidente mortal llevada a cabo por la Marine Accident Investigation Branch (MAIB) de ese país, y en la que se tuvieron en cuenta el funcionamiento y mantenimiento de las escalas reales, teniendo presentes las orientaciones

actuales de la Organización que figuran en la circular MSC.1/Circ.1331: "Directrices para la construcción, instalación, mantenimiento e inspección/reconocimiento de los medios de embarco y desembarco" y la norma actual 7364:1983 de la ISO: "Shipbuilding and marine structures – deck machinery – accommodation ladder winches" (el informe íntegro está disponible en inglés en el sitio en la Red de la MAIB: informe N° 8/2010, publicado el 14 de julio de 2010). En el accidente, un marinero de primera de un buque matriculado en el Reino Unido se ahogó después de que la sección inferior de la escala real sobre la que se encontraba se rompiera y cayera al agua mientras se aparejaba la escala. El Reino Unido señaló que, desde el 1 de enero de 2010, los reglamentos internacionales exigen que se instalen chigres de elevación en los sistemas de escalas reales para cumplir las prescripciones de la norma de la ISO y para que el mantenimiento de los sistemas de escalas reales se ajuste a las directrices prescritas.

22.11 La delegación declaró también que, tras el accidente, se había formulado una recomendación para la British Standards Institution con objeto de mejorar la norma internacional pertinente para los chigres de elevación instalados en los sistemas de escalas reales teniendo en cuenta la tecnología actual, las mejores prácticas y el ámbito de aplicación total de las operaciones de las escalas reales; y pidió a todos los Estados Miembros que se pusieran en contacto con el órgano responsable en sus países respectivos en cuanto a la supervisión de las normas de la ISO para respaldar su propuesta. Además, la delegación informó al Subcomité de su intención de presentar al MSC 89 una propuesta de un resultado nuevo no previsto, cuya coordinación se asignará probablemente a este Subcomité, a fin de revisar la circular MSC.1/Circ.1331 para incluir la prescripción de que los chigres de elevación se sometan a prueba tras cualquier labor de mantenimiento, reparación o modificación que pueda afectar al funcionamiento seguro de las escalas reales.

Manifestación de agradecimiento

22.12 El Subcomité manifestó su agradecimiento a las siguientes personas que habían renunciado recientemente a sus cargos, se habían jubilado o habían sido trasladadas para desempeñar otras funciones, o estaban en proceso de hacerlo, por su valiosa contribución a la labor del Subcomité, y les deseó una larga y feliz jubilación, o bien, según fuera el caso, el mejor de los éxitos en sus nuevas funciones:

- Sr. John Bainbridge (ITF) (con motivo de su próxima jubilación)
- Sr. Javier Llorens (Secretaría) (con motivo de su próxima jubilación)
- Sr. Miguel Palomares (Secretaría) (con motivo de su próxima jubilación)
- Sr. Alexander Petrov (Secretaría) (con motivo de su jubilación);
- Sr. Raja Datuk Malik Saripulazan (Malasia) (con motivo del regreso a su país); y
- Sr. Peter Swift (con motivo de su próxima jubilación).

Manifestación de pésame

22.13 Tras ser informado del reciente fallecimiento de la Sra. Lindy Johnson (Estados Unidos), que había asistido a las reuniones de la OMI durante muchos años y era ampliamente conocida en la Organización por su infatigable y entusiasta labor en pro del medio marino, el Subcomité pidió a la delegación de los Estados Unidos que transmitiera su más sentido pésame a la familia y compañeros de la Sra. Johnson.

23 INFORME PARA LOS COMITÉS

23.1 Se invita al Comité de Seguridad Marítima a que, en su 88º periodo de sesiones:

- .1 apruebe el proyecto de circular MSC, Orientaciones sobre las puertas estancas de los buques de pasaje que pueden abrirse durante la navegación, y adopte una decisión acerca de su fecha de aplicación (párrafo 4.5 y anexo 3);
- .2 tome nota de la decisión del Subcomité, habida cuenta de la proximidad entre las fechas de celebración del DE 54 y del DE 55, de ampliar hasta el 14 de enero de 2011 el plazo para la presentación del informe del Grupo de trabajo por correspondencia sobre la protección contra los ruidos al DE 55 (párrafo 14.7);
- .3 tome nota de que el Subcomité determinó los problemas relativos a las prescripciones para las pruebas de los chalecos salvavidas que figuran en la Recomendación revisada sobre las pruebas de los dispositivos de salvamento, en particular acerca de la reciente introducción de un dispositivo de prueba de referencia (DPR), y de que ha solicitado que se incluya un nuevo resultado no previsto sobre la "Revisión de las prescripciones para las pruebas de los DPR de los chalecos salvavidas" en el orden del día bienal y en el orden del día provisional del DE 55 (párrafo 15.7).
- .4 apruebe las revisiones propuestas para el orden del día bienal del Subcomité y los puntos del orden del día postbienal del Comité que son competencia del Subcomité (párrafo 20.2 y anexo 11);
- .5 apruebe el orden del día provisional del DE 55 (párrafo 20.2 y anexo 12);
- .6 tome nota del informe sobre la situación de los resultados previstos del Plan de acción de alto nivel de la Organización y las prioridades para el bienio 2010-2011 que son de interés para el Subcomité (párrafo 20.3 y anexo 13); y
- .7 muestre su conformidad con las cuestiones urgentes derivadas del DE 55 que han de notificarse al MSC 89 (párrafo 20.8).

23.2 Se invita al Comité de Seguridad Marítima a que, en su 89º periodo de sesiones:

- .1 apruebe el proyecto de circular MSC sobre la Interpretación de la regla III/15.1 del Convenio SOLAS (párrafo 3.2 y anexo 1);
- .2 apruebe el proyecto de circular MSC sobre la Interpretación de la regla II-1/29 del Convenio SOLAS (párrafo 3.3 y anexo 2);
- .3 apruebe el proyecto de circular MSC, Orientaciones sobre las puertas estancas de los buques de pasaje que pueden abrirse durante la navegación, y adopte una decisión acerca de su fecha de aplicación (párrafo 4.5 y anexo 3);
- .4 haga suya la decisión del Subcomité de remitir el párrafo 9 del apéndice 1, relativo a la visibilidad desde el puente de navegación, del proyecto de circular MSC-MEPC que contiene interpretaciones unificadas sobre la

- aplicación de las prescripciones del Convenio SOLAS, el Convenio MARPOL y el Convenio de Líneas de Carga a las transformaciones de petroleros de casco sencillo en petroleros de doble casco o en graneleros, al NAV 57 para que éste formule observaciones al respecto, de manera que los cambios que proponga al Subcomité NAV puedan incluirse antes de que el MEPC 62 apruebe el proyecto de circular de manera definitiva (párrafo 5.6.4);
- .5 apruebe, a reserva de las observaciones del NAV 57 y de que el MEPC 62 respalde esta decisión, el proyecto de circular MSC-MEPC que contiene interpretaciones unificadas sobre la aplicación de las prescripciones del Convenio SOLAS, el Convenio MARPOL y el Convenio de Líneas de Carga a las transformaciones de petroleros de casco sencillo en petroleros de doble casco o en graneleros (párrafo 5.6 y anexo 4);
 - .6 refrende la decisión del Subcomité de remitir al FSI 19 los resultados de su examen en relación con el punto 6 del orden del día (Aplicación de las enmiendas al capítulo III del Convenio SOLAS y al Código IDS), habida cuenta de la instrucción impartida por el MSC 87 al Subcomité FSI de examinar la cuestión del ámbito de aplicación de las enmiendas al Convenio SOLAS y a los códigos y directrices conexos siguiendo un enfoque holístico (párrafo 6.7);
 - .7 tome nota de que el Subcomité continuará examinando las normas de rendimiento de los sistemas de funcionamiento en su 55º periodo de sesiones, con miras a su ultimación (párrafo 7.9);
 - .8 tome nota de que el Subcomité decidió aplazar el examen ulterior del proyecto de directrices para los buques auxiliares de los buques de pasaje hasta su 55º periodo de sesiones, cuando estarán disponibles las contribuciones de los otros subcomités colaboradores (párrafo 8.3);
 - .9 refrende la decisión del Subcomité de preparar un nuevo proyecto de resolución de la Asamblea, que sustituya a la resolución A.744(18), "Directrices sobre el programa mejorado de inspecciones durante los reconocimientos de graneleros y petroleros (Directrices ESP)", y el correspondiente proyecto de enmiendas a la regla XI-1/2 del Convenio SOLAS (párrafo 11.5);
 - .10 haga suya la recomendación del Subcomité de cambiar el nombre del resultado "Examen de las interpretaciones unificadas de la IACS" de modo que diga "Examen de las interpretaciones unificadas de la IACS y enmiendas a las Directrices ESP", cuando prepare las propuestas para el nuevo Plan de acción de alto nivel correspondiente al bienio 2012-2013 (párrafo 11.7);
 - .11 se muestre de acuerdo en principio con el proyecto de Directrices ESP revisadas y tome nota de que el proyecto de resolución de la Asamblea para su adopción por la A 27 y las enmiendas correspondientes al Convenio SOLAS se prepararán en el DE 55 (párrafo 11.12 y anexo 5);
 - .12 tome nota del progreso realizado en la elaboración de un código de navegación polar obligatorio, en particular de que el Subcomité:

- .1 acordó que la cuestión de las diferencias sociales entre las regiones árticas y antárticas y la manera de abordar los riesgos potenciales que entraña la navegación en aguas árticas para las comunidades indígenas y otras comunidades vulnerables locales en el Ártico no competía al Subcomité (párrafo 13.7.2);
 - .2 refrendó la utilización de un enfoque basado en riesgos/objetivos, que incluye la elaboración de objetivos y de prescripciones funcionales que irían acompañados de disposiciones normativas (párrafo 13.11); y
 - .3 opinó que una vez ultimado el código de navegación polar, deberían elaborarse prescripciones de formación para la navegación en aguas polares y el correspondiente curso modelo (párrafo 13.18);
- .13 adopte el proyecto de resolución MSC, Enmiendas a la Recomendación revisada sobre las pruebas de los dispositivos de salvamento (resolución MSC.81(70)) (párrafo 15.2 y anexo 6);
 - .14 tome nota de que el Subcomité acordó que debería incrementarse la toma de conciencia con respecto a los dispositivos de salvamento falsificados y que decidió volver a examinar la cuestión en su 55º periodo de sesiones (párrafo 22.5); y
 - .15 apruebe el informe, en términos generales.

23.3 Se invita al Comité de Protección del Medio Marino a que, en su 62º periodo de sesiones:

- .1 apruebe, a reserva de que el MSC 89 adopte la misma decisión al respecto y de las observaciones que formule el NAV 57, el proyecto de circular MSC-MEPC, "Interpretaciones unificadas sobre la aplicación de las prescripciones del Convenio SOLAS, el Convenio MARPOL y el Convenio de Líneas de Carga a las transformaciones de petroleros de casco sencillo en petroleros de doble casco o en graneleros" (párrafo 5.6 y anexo 4);
- .2 tome nota de la decisión del Subcomité de examinar la cuestión del ruido debido al transporte marítimo y sus efectos adversos en la fauna marina en su 55º periodo de sesiones (párrafo 14.9);
- .3 adopte el proyecto de resolución MEPC sobre Directrices y especificaciones relativas al equipo añadido para modernizar el equipo filtrador de hidrocarburos que se ajusta a lo dispuesto en la resolución MEPC.60(33) (párrafo 16.7.1 y anexo 8);
- .4 examine la opinión del Subcomité de que las Directrices y especificaciones anteriormente mencionadas no deben aplicarse con carácter retroactivo y adopte las decisiones que estime apropiadas (párrafo 16.7.2);
- .5 tome nota de que el Subcomité decidió volver a examinar la cuestión del fomento de los sistemas integrados de tratamiento de las aguas de sentina en su 55º periodo de sesiones (párrafo 17.5);

- .6 apruebe el proyecto de circular MEPC sobre Directrices relativas a un plan de a bordo para la prevención de la contaminación por desechos oleosos (párrafo 18.5 y anexo 9);
- .7 examine las preocupaciones manifestadas por el Subcomité acerca de la condición jurídica (carácter obligatorio o recomendatorio) de la resolución MEPC.108(49), "Directrices y especificaciones revisadas relativas a los sistemas de vigilancia y control de las descargas de hidrocarburos para los petroleros", y brinde las orientaciones oportunas (párrafo 19.6); y
- 8 adopte el proyecto de resolución MEPC sobre Enmiendas a las Directrices y especificaciones revisadas relativas a los sistemas de vigilancia y control de las descargas de hidrocarburos para los petroleros (resolución MEPC.108(49)) (párrafo 19.7 y anexo 10)

ANEXO 1

PROYECTO DE CIRCULAR MSC

INTERPRETACIÓN UNIFICADA DE LA REGLA III/15.1 DEL CONVENIO SOLAS

ESTIBA DE LOS SISTEMAS DE EVACUACIÓN MARINOS

1 El Comité de Seguridad Marítima, en su [89º periodo de sesiones (...)], con objeto de garantizar un enfoque uniforme en la aplicación de lo dispuesto en la regla III/15.1 del Convenio SOLAS sobre la estiba de los sistemas de evacuación marinos, y atendiendo a la recomendación formulada por el Subcomité de Proyecto y Equipo del Buque en su 54º periodo de sesiones, aprobó la siguiente interpretación unificada:

La regla III/15.1 del Convenio SOLAS prescribe que el costado del buque carecerá de aberturas desde el puesto de embarco del sistema de evacuación marino hasta la flotación de navegación marítima con calado mínimo. Esto significa que no se debería permitir ningún tipo de abertura en esta zona concreta, ya sean aberturas permanentes, pasillos empotrados o aberturas temporales tales como puertas del forro exterior, ventanas o portillos.

En los buques de pasaje se permiten ventanas y portillos en el costado en esta zona, siempre que no puedan abrirse y se ajusten a lo dispuesto en la regla II-2/9.4.1.3.3 del Convenio SOLAS. En los buques de carga, si se instalan ventanas y portillos en el costado en la zona de un sistema de evacuación marino, solo deberían ser de tipo fijo.

2 Se invita a los Gobiernos Miembros a que utilicen la interpretación que figura *supra* desde el [fecha de aprobación] cuando apliquen las disposiciones pertinentes de la regla III/15.1 del Convenio SOLAS y la pongan en conocimiento de todas las partes interesadas.

ANEXO 2

PROYECTO DE CIRCULAR MSC

INTERPRETACIÓN UNIFICADA DE LA REGLA II-1/29 DEL CONVENIO SOLAS

1 El Comité de Seguridad Marítima, en su [89º periodo de sesiones (...)], con miras a garantizar un enfoque uniforme de la aplicación de las disposiciones de la regla II-1/29, y atendiendo a la recomendación formulada por el Subcomité de Proyecto y Equipo del Buque en su 54º periodo de sesiones, aprobó la interpretación unificada que se adjunta sobre independencia mecánica, hidráulica y eléctrica y detección y respuesta a fallos de los sistemas de control de gobierno.

2 Se invita a los Gobiernos Miembros a que utilicen la interpretación adjunta a partir del [fecha de aprobación] cuando apliquen las disposiciones pertinentes de la regla II-1/29 del Convenio SOLAS, y a que la pongan en conocimiento de todas las partes interesadas.

ANEXO

INDEPENDENCIA MECÁNICA, HIDRÁULICA Y ELÉCTRICA Y DETECCIÓN Y RESPUESTA A FALLOS DE LOS SISTEMAS DE CONTROL DE GOBIERNO

1 ÁMBITO DE APLICACIÓN

La presente interpretación se aplica a los sistemas de control de gobierno definidos en la regla II-1/3.1 del Convenio SOLAS para el aparato de gobierno principal y el auxiliar que se accionen desde el puente de navegación, para los que en el Convenio SOLAS se estipulan dos sistemas de mando del aparato de gobierno independientes el uno del otro (capítulo II-1 del Convenio SOLAS, reglas 29.6.1, 29.7.2, 29.7.3, 29.15 y 29.16).

La regla 29.6.1 del capítulo II-1 del Convenio SOLAS establece que:

"Cuando el aparato de gobierno principal esté provisto de dos o más servomotores idénticos no será necesario instalar aparato de gobierno auxiliar, a condición de que:

- .1 en el caso de los buques de pasaje, el aparato de gobierno principal pueda mover el timón tal como se prescribe en el párrafo 3.2 estando sin funcionar uno cualquiera de los servomotores;*
- .2 en el caso de los buques de carga, el aparato de gobierno principal pueda mover el timón tal como se prescribe en el párrafo 3.2 estando en funcionamiento todos los servomotores;*
- .3 el aparato de gobierno principal tenga una disposición tal que después de un solo fallo en su sistema de tuberías o en uno de los servomotores quepa aislar el defecto de modo que sea posible conservar la capacidad de gobierno o recuperarla rápidamente."*

Las reglas 29.7.2 y .7.3 del capítulo II- del Convenio SOLAS establecen que:

- "7 Cabrá accionar el aparato de gobierno:*
- .2 si el aparato de gobierno principal está instalado de conformidad con el párrafo 6, mediante dos sistemas de mando independientes, que podrán accionarse desde el puente de navegación. No se necesitará para esto duplicación de la rueda ni de la palanca del timón. Cuando el sistema de mando esté constituido por un telemotor hidráulico, no será necesario instalar un segundo sistema independiente, salvo si se trata de un buque tanque, un buque tanque quimiquero o un buque gasero de arqueo bruto igual o superior a 10 000;*
 - .3 desde el compartimiento del aparato de gobierno cuando se trate del aparato de gobierno auxiliar, y si éste es de accionamiento a motor, también será posible hacerlo funcionar desde el puente de navegación con medios independientes del sistema de mando del aparato de gobierno principal."*

Las reglas 29.15 y .16 del capítulo II-1 del Convenio SOLAS establecen que:

"15 *En todo buque tanque, buque tanque quimiquero o buque gasero de arqueo bruto igual o superior a 10 000 y en todo otro buque de arqueo bruto igual o superior a 70 000, el aparato de gobierno principal irá provisto de dos o más servomotores idénticos que se ajusten a lo dispuesto en el párrafo 6.*

16 *A reserva de lo dispuesto en el párrafo 17, todo buque tanque, buque tanque quimiquero o buque gasero de arqueo bruto igual o superior a 10 000 se ajustará a las siguientes prescripciones:*

- .1 el aparato de gobierno principal estará dispuesto de modo que, en el caso de pérdida de la capacidad de gobierno debida a un solo fallo en cualquier parte de uno de los sistemas accionadores a motor del aparato de gobierno principal, con exclusión de la caña del timón y el sector o de componentes que desempeñen la misma función que esas piezas, o al agarrotamiento de los accionadores del timón, será posible recuperar la capacidad de gobierno en no más de 45 s después de que haya fallado un sistema accionador a motor;*
- .2 el aparato de gobierno principal irá provisto de:*
 - .1 dos sistemas accionadores a motor independientes y separados, cada uno de ellos capaz de satisfacer lo prescrito en el párrafo 3.2; o*
 - .2 por lo menos dos sistemas accionadores a motor idénticos que, funcionando simultáneamente en condiciones normales, puedan satisfacer lo prescrito en el párrafo 3.2. Los sistemas accionadores a motor hidráulicos estarán interconectados cuando ello sea necesario para dar cumplimiento a la presente prescripción. Se podrá detectar la pérdida de fluido hidráulico en un sistema, y el sistema defectuoso quedará automáticamente aislado de modo que los demás sistemas accionadores que pueda haber conserven plenamente su capacidad de funcionamiento;*
 - .3 los aparatos de gobierno que no sean de tipo hidráulico se ajustarán a normas equivalentes."*

Se han tenido en cuenta las siguientes disposiciones:

- Reglas 3.1, 3.3, 3.13 y 29 del capítulo II-1 del Convenio SOLAS; y
- Publicación 60092-204 de la CEI: *Electric and electro-hydraulic steering gear* (1987),

en la medida en que contienen prescripciones relativas a la independencia de los sistemas de control.

2 PRESCRIPCIONES BÁSICAS

Se instalarán dos sistemas independientes de control del aparato de gobierno dispuestos de tal modo que un fallo mecánico o eléctrico de uno de ellos no inutilice al otro.

La expresión "sistema de mando del aparato de gobierno", que se define en la regla 3.1 de la parte A del capítulo II-1 del Convenio SOLAS (UR M42, apéndice, punto 1) se entenderá como un "sistema de mando del aparato de gobierno" que comprenda el "equipo por medio del cual se transmiten órdenes desde el puente de navegación a los servomotores del aparato de gobierno".

3 SEPARACIÓN DE LOS SISTEMAS Y COMPONENTES DE MANDO

3.1 Generalidades

Los cables, terminales y componentes de los sistemas de mando del aparato de gobierno duplicados que se instalen en unidades, cajas de control, cuadros de distribución o consolas en el puente deben separarse lo más posible. Cuando no sea viable separarlos físicamente, pueden separarse por una plancha piroretardante.

3.2 Rueda o palanca de gobierno

Deberán duplicarse todos los componentes eléctricos de los sistemas de mando del aparato de gobierno. Esto no exige una duplicación de la rueda o palanca de gobierno.

3.3 Interruptor para seleccionar la modalidad de gobierno

Si se utiliza un interruptor (interruptor de un solo eje) conjunto para ambos sistemas de mando del aparato de gobierno, se dividirán en consecuencias las conexiones de los circuitos de los sistemas de mando y se separarán las unas de las otras mediante una plancha de aislamiento o un vano.

3.4 Amplificador de seguimiento

En el caso de un control doble de seguimiento (véase el ejemplo 2 del anexo), los amplificadores se proyectarán y alimentarán de manera que queden separados desde el punto de vista eléctrico y electrónico. En el caso de un control sin seguimiento y un control de seguimiento, se comprobará que los amplificadores de seguimiento cuentan con una protección selectiva (véase el ejemplo 3 del anexo).

3.5 Sistemas de mando adicionales

Los circuitos de control de los sistemas adicionales de mando, por ejemplo, la palanca de gobierno o el piloto automático, estarán proyectados de modo que puedan desconectarse en todos los puntos (véanse los ejemplos 1, 2 y 3 del anexo).

3.6 Unidades de realimentación e interruptores límite

Las unidades de realimentación y los interruptores límite, si los hay, de los sistemas de mando del aparato de gobierno estarán separados desde el punto de vista eléctrico y mecánico mediante conexiones separadas a la mecha o accionador del timón.

3.7 Componentes de control hidráulico

3.7.1 Los componentes del sistema hidráulico del accionador o de los servomotores hidráulicos que controlan los sistemas de alimentación del aparato de gobierno (por ejemplo, válvulas solenoide, válvulas magnéticas) deberán considerarse parte del sistema de mando del aparato de gobierno, y deberán estar duplicados y separados.

3.7.2 Los componentes de los sistemas hidráulicos de los sistemas de mando del aparato de gobierno que formen parte de una unidad de suministro pueden considerarse duplicados y separados cuando haya dos o más unidades de suministro separadas, y puedan aislarse los conductos de cada unidad de suministro.

4 DETECCIÓN DE FALLOS Y RESPUESTA DE LOS SISTEMAS DE MANDO

4.1 Detección de fallos

4.1.1 Los fallos más probables que pueden deteriorar el rendimiento del sistema u ocasionar errores deberán detectarse, y deberán comprender al menos lo siguientes:

- .1 Fallo del suministro eléctrico.
- .2 Fallos del bucle en sistemas de bucle cerrados, en el bucle de mando y el de realimentación (normalmente se trata de cortocircuitos, conexiones rotas y fallos de puesta a masa).
- .3 Si se utilizan sistemas electrónicos programables:
 - .1 errores de comunicación de datos; y
 - .2 fallos del soporte físico y los programas informáticos.
- .4 Bloqueo hidráulico de una orden dada por la rueda o palanca de gobierno.

4.1.2 Todos los fallos detectados deberán iniciar una alarma visual y audible en el puente. El bloqueo hidráulico deberá avisarse por separado, según se prescribe en la UR M42.12, a menos que el proyecto del sistema haga que sea innecesaria una intervención manual.

Nota: El "bloqueo hidráulico" incluye todas las situaciones en las cuales dos sistemas hidráulicos, por lo general idénticos, se oponen el uno al otro de manera que puedan provocar una pérdida de gobierno. Ello puede deberse a que la presión en los dos sistemas hidráulicos trabajen en sentido opuesto o de un "desvío" hidráulico, en el caso de que los sistemas se "pinchen" el uno al otro y provoquen una caída de presión a ambos lados o imposibiliten el aumento de presión.

4.1.3 Como alternativa a lo dispuesto en 4.1.1.2 y 4.1.1.3, en función de las características del timón, las desviaciones críticas entre las órdenes al timón y la respuesta deberán indicarse por medios visuales y audibles mediante una alarma de fallo de gobierno en el puente.

4.1.4 Se vigilarán los siguientes parámetros:

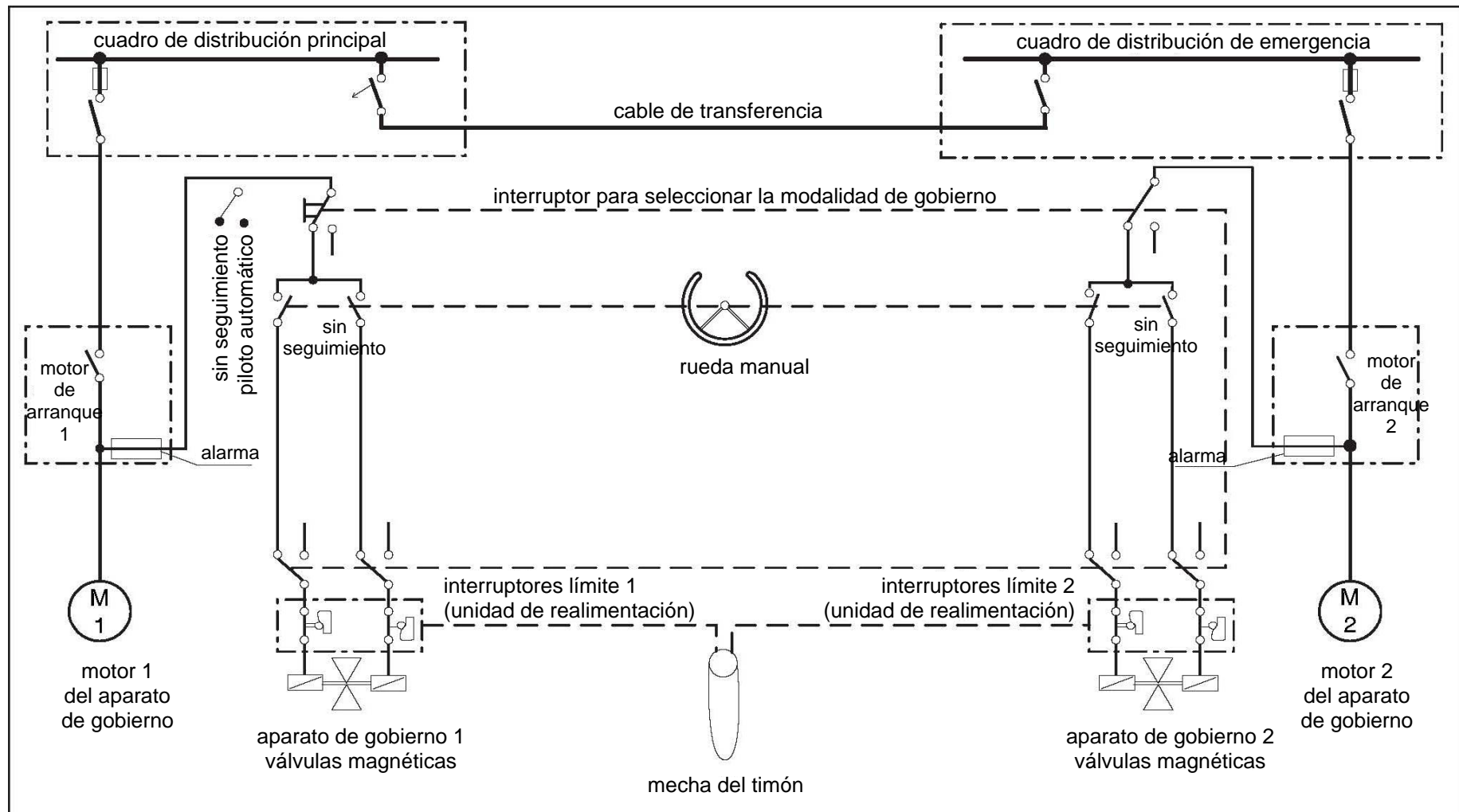
- .1 Dirección: La posición real de timón se ajusta al valor fijado.
- .2 Demora: La posición real del timón alcanza la posición fijada dentro de un límite de tiempo aceptable.
- .3 Precisión: La posición final real se corresponde con el valor fijado dentro de los márgenes de tolerancia de proyecto.

4.2 Respuesta del sistema de un fallo

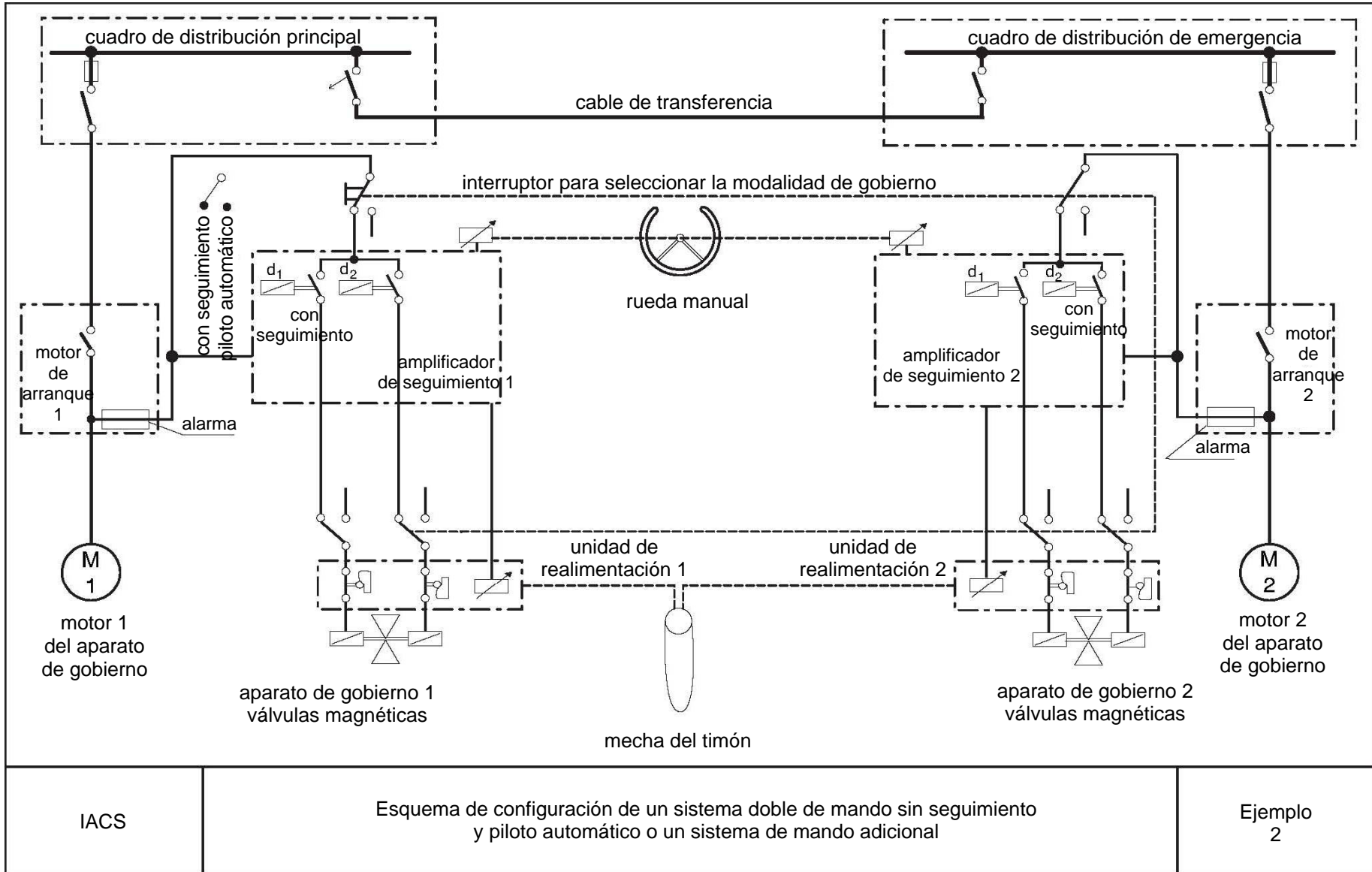
Los fallos más probables, como por ejemplo, la pérdida del suministro eléctrico o un fallo en el bucle, darán como resultado las condiciones menos críticas de todas las nuevas condiciones posibles.

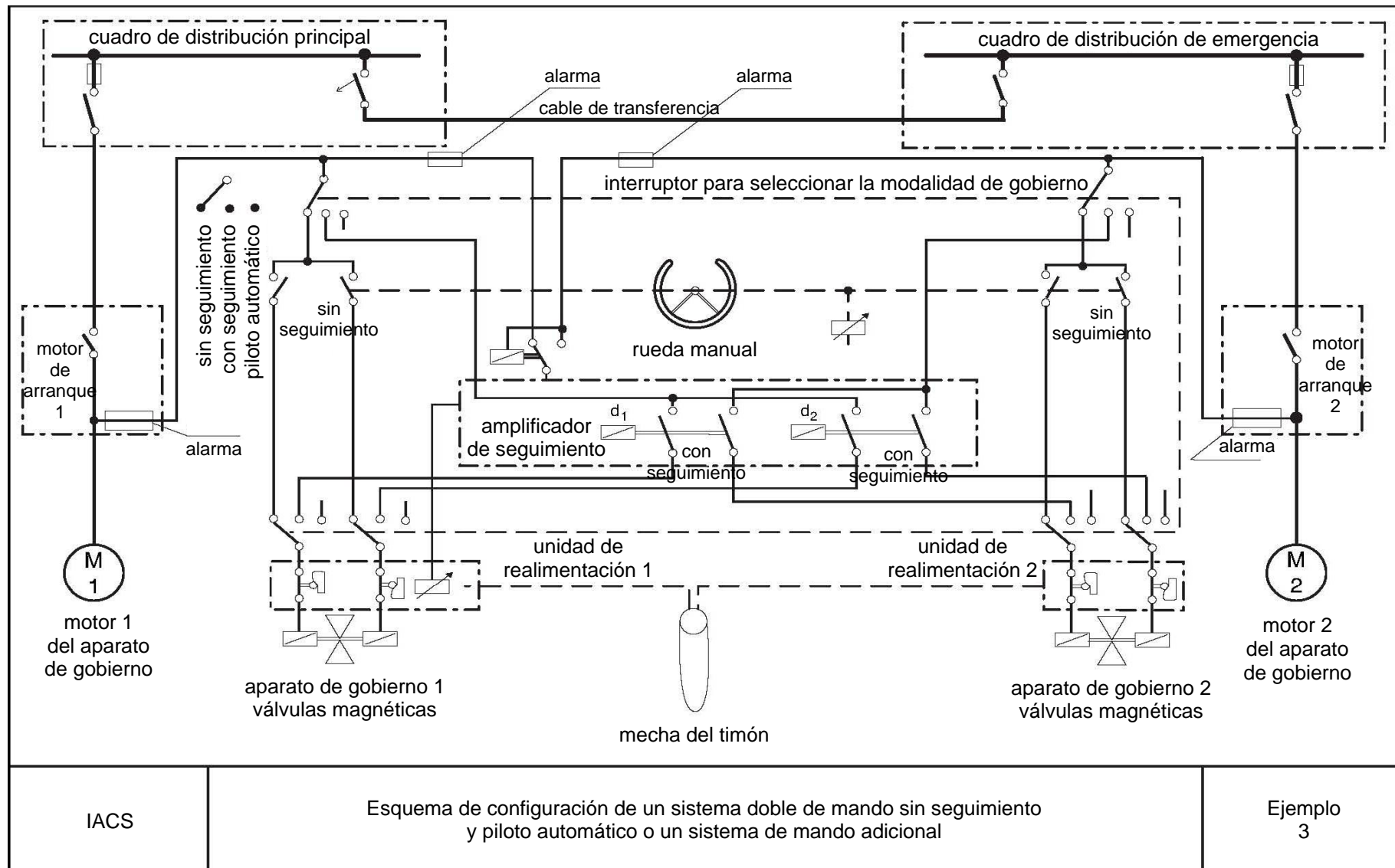
APÉNDICE

Debe hacerse referencia a los ejemplos 1, 2 y 3, que pueden considerarse proyectos básicos.



IACS	Esquema de configuración de un sistema doble de mando sin seguimiento y piloto automático o un sistema de mando adicional	Ejemplo 1
------	---	-----------





ANEXO 3

PROYECTO DE CIRCULAR MSC

ORIENTACIONES SOBRE LAS PUERTAS ESTANCAS DE LOS BUQUES DE PASAJE QUE PUEDEN ABRIRSE DURANTE LA NAVEGACIÓN

1 El Comité de Seguridad Marítima, en su [88º periodo de sesiones (...)], con miras a ayudar a las Administraciones a examinar las puertas estancas de los buques de pasaje para determinar si una puerta estanca puede permanecer abierta durante la navegación en virtud de lo dispuesto en la regla II-1/22 del Convenio SOLAS (párrafo 4) (antigua regla II-1/15, párrafo 9.3), aprobó las Orientaciones sobre las puertas estancas de los buques de pasaje que pueden abrirse durante la navegación, cuyo texto figura en el anexo, elaborado por el Subcomité de Estabilidad y Líneas de Carga y de Seguridad de Pesqueros, en su 52º periodo de sesiones, y el Subcomité de Proyecto y Equipo del Buque en su 54º periodo de sesiones.

2 Las Orientaciones contienen los siguientes apéndices:

- .1 Procedimiento para determinar el efecto de las puertas estancas abiertas en la conservación de la flotabilidad de los buques de pasaje (evaluación de la flotabilidad) (apéndice 1);
- .2 Normas técnicas relativas a las puertas estancas en los buques de pasaje (apéndice 2); y
- .3 Diagrama de flujo sobre las Orientaciones (apéndice 3).

3 Se invita a los Gobiernos Miembros a que apliquen las Orientaciones del anexo a partir del [...] y a que las señalen a la atención de las organizaciones reconocidas, los proyectistas de buques, los constructores de buques, los fabricantes, las compañías, los propietarios de buques, los armadores y cualquier otra parte interesada.

ANEXO

ORIENTACIONES SOBRE LAS PUERTAS ESTANCAS DE LOS BUQUES DE PASAJE QUE PUEDEN ABRIRSE DURANTE LA NAVEGACIÓN

1 PREÁMBULO

1.1 El compartimentado estanco es de vital importancia para la estabilidad del buque y la conservación de la flotabilidad a fin de proteger las vidas humanas, los bienes y el medio marino en casos de avería del casco tras abordaje o varada. El número de aberturas en los mamparos estancos de los buques de pasaje se limitará al mínimo estipulado en la regla II-1/13.1 del Convenio SOLAS (antigua regla II-1/15.1 del Convenio SOLAS).

1.2 A fin de mantener el compartimentado estanco, a la vez que se posibilita el funcionamiento eficaz y seguro del buque, todas las puertas estancas deben mantenerse cerradas durante la navegación, salvo en ciertas circunstancias limitadas. La regla II-1/22.3 del Convenio SOLAS (antigua regla II-1/15.9.2) dispone que una puerta estanca podrá abrirse momentáneamente para permitir el paso de pasajeros y tripulantes, o cuando sea necesario abrirla para realizar trabajo en las inmediaciones. En este caso, la puerta se cerrará inmediatamente después de que se haya pasado por ella o se haya terminado la tarea que hizo necesario abrirla. Asimismo, la regla II-1/22.4 del Convenio SOLAS (antigua regla II-1/15.9.3) establece que ciertas puertas estancas podrán permanecer abiertas durante la navegación sólo si se considera absolutamente necesario para utilizar eficazmente y con seguridad las máquinas del buque o para permitir a los pasajeros el acceso normal sin restricciones a todas las zonas del buque que les estén destinadas. La Administración sólo tomará tal decisión tras haber examinado con detenimiento las repercusiones que pueda tener en las operaciones del buque y en su aptitud para conservar la flotabilidad.

1.3 Las reglas del capítulo II-1 del Convenio SOLAS a las que se hace referencia en estas Orientaciones son las reglas del capítulo II-1 del Convenio SOLAS enmendadas mediante la resolución MSC.216(82) (que entró en vigor el 1 de enero de 2009), y las reglas antiguas del capítulo II-1 del Convenio SOLAS son las reglas enmendadas por la resolución MSC.13(57) (que entró en vigor el 1 de febrero de 1992) y por otras enmiendas posteriores.

2 INTRODUCCIÓN

Las presentes orientaciones tienen por objeto ayudar a las Administraciones a examinar con detenimiento las repercusiones que pueda tener en las operaciones del buque y en su aptitud para conservar la flotabilidad la determinación de si una puerta estanca podrá permanecer abierta durante la navegación para utilizar eficazmente y con seguridad las máquinas del buque o para permitir a los pasajeros el acceso normal sin restricciones a todas las zonas del buque que les estén destinadas. Asimismo, se incluye orientación sobre cuándo pueden abrirse y cuándo deben mantenerse cerradas las puertas estancas.

3 LA IMPORTANCIA DE LAS PUERTAS ESTANCAS

3.1 Ignorar la importancia de las puertas estancas puede afectar gravemente la integridad de la estanqueidad del buque y tener consecuencias catastróficas. Cuando un buque sufre daños estructurales, especialmente a causa de abordaje o varada, existe el posible riesgo de que los mamparos y las cubiertas se deformen, provocando de esta manera que las puertas estancas no puedan cerrarse. El riesgo de que se produzca una inundación progresiva a raíz de dicha deformación de la estructura del buque puede incrementarse si se dejan abiertas o no pueden cerrarse las puertas estancas.

3.2 Otro riesgo potencial para la conservación de la flotabilidad del buque es la inundación por grandes cantidades de agua, especialmente tras haber sufrido una avería estructural de importancia. La velocidad de entrada del agua, que depende del tamaño de la abertura causada por la avería y de la presión del agua, puede causar la rápida inundación de un compartimiento. Por consiguiente, es fundamental que los buques dispongan de suficiente capacidad de conservación de la flotabilidad en caso de avería, habida cuenta de que cuando están abiertas las puertas estancas adyacentes puede producirse la inundación de varios compartimientos, dado que dichas puertas pueden tardar hasta 60 segundos en cerrarse, en virtud de lo dispuesto en la regla II-1/13.5.1 del Convenio SOLAS (antigua regla II-1/15.6.1).

4 FUNCIONAMIENTO DE LAS PUERTAS ESTANCAS

Las puertas estancas de accionamiento a motor están proyectadas para cerrarse por telemando en un breve periodo de tiempo con una fuerza cuya magnitud es suficientemente grande para vencer no solo el peso de la puerta, sino también el del agua que esté pasando por su abertura, ambos con el buque escorado 15° a cualquiera de sus bandas. El funcionamiento de las puertas estancas puede poner en peligro a las personas que estén atravesando una puerta que se esté cerrando, y es probable que se produzcan lesiones o fatalidades si alguien queda atrapado en la puerta. La alarma audible que se activa durante unos pocos segundos antes de que la puerta comience a moverse, y que continúa activada mientras la puerta está en movimiento, tiene como finalidad reducir el riesgo ocasionado por el factor humano.

5 REGLA DEL CONVENIO SOLAS Y NORMAS TÉCNICAS RELATIVAS A LAS PUERTAS ESTANCAS

5.1 La regla II-1/13 del Convenio SOLAS (antigua regla II-1/15) establece las normas técnicas relativas a las puertas estancas en los buques de pasaje construidos el 1 de febrero de 1992 o posteriormente. El principio sobre el que se basa esta regla es que todas las puertas estancas se mantendrán cerradas durante la navegación en virtud de la regla II-1/22.1 del Convenio SOLAS (antigua regla II-1/15.9.1), excepto en los siguientes casos:

- .1 las puertas estancas podrán abrirse durante la navegación para permitir el paso de pasajeros y tripulantes o cuando sea necesario abrirlas para realizar trabajos en las inmediaciones. La puerta se cerrará inmediatamente después de que se haya pasado por ella o se haya terminado la tarea que hizo necesario abrirla; y
- .2 solo se podrá permitir que algunas puertas estancas permanezcan abiertas durante la navegación si se considera absolutamente necesario de conformidad con lo dispuesto en la regla II-1/22.4 del Convenio SOLAS (antigua regla II-1/15.9.3), es decir, si se determina que es indispensable que estén abiertas para utilizar eficazmente con seguridad las máquinas del buque o para permitir a los pasajeros el acceso normal sin restricciones a todas las zonas del buque que les estén destinadas. La Administración solo tomará tal decisión después de examinar con detenimiento las repercusiones que pueda tener en las operaciones del buque y en su aptitud para conservar la flotabilidad. Toda puerta estanca que esté permitido dejar abierta en tales circunstancias se indicará claramente en la información sobre la estabilidad del buque y estará siempre en condiciones de ser cerrada en el acto.

5.2 Con respecto a los buques de pasaje construidos antes del 1 de febrero de 1992, las puertas estancas que no cumplan lo dispuesto en las reglas II-1/13.5.1 a 13.5.3 y 13.6 del Convenio SOLAS (antiguas reglas II-1/15.6.1 a 15.6.4) se cerrarán antes de que empiece el viaje y se mantendrán cerradas durante la navegación, es decir, nunca deberá permitirse que se abran durante el viaje. Las Administraciones pueden utilizar la lista de comprobaciones que figura en el apéndice 2 para evaluar si los buques construidos antes de 1992 cumplen lo dispuesto en las reglas II-1/13.5.1 a 13.5.3 y 13.6 (antiguas reglas 15.6.1 a 15.6.4), que también incluyen las prescripciones que figuran en el párrafo 7 de la regla I II-1/13 del Convenio SOLAS (antigua regla II-1/15).

6 CATEGORÍAS DE PUERTAS ESTANCAS

A fin de asistir a las Administraciones a la hora de decidir en qué medida pueden permanecer abiertas las puertas estancas durante la navegación, éstas pueden clasificarse en cuatro tipos distintos de puertas:

.1 Puertas de categoría A:

Son las puertas estancas que satisfacen las prescripciones técnicas que figuran en las reglas II-1/ 13.5.1 a 13.5.3 y 13.6 del Convenio SOLAS (antiguas reglas II-1/15.6.1 a 15.6.4), que asimismo incluyen lo prescrito en el párrafo 7 de la regla II-1/13 del Convenio SOLAS (antigua regla II-1/15), y que la Administración permite que permanezcan abiertas durante la navegación en virtud de lo dispuesto en la regla II-1/22.4 del Convenio SOLAS (antigua regla II-1/15.9.3).

.2 Puertas de categoría B:

Son las puertas estancas que satisfacen las prescripciones técnicas de las reglas II-1/13.5.1 a 13.5.3 y 13.6 del Convenio SOLAS (antiguas reglas II-1/15.6.1 a 15.6.4), que asimismo incluyen lo prescrito en el párrafo 7 de la regla II-1/13 del Convenio SOLAS (antigua regla II-1/15), y que pueden abrirse durante la navegación cuando la labor que se esté llevando a cabo en las inmediaciones de la puerta requiera que ésta esté abierta, en virtud de la regla II-1/22.3 del Convenio SOLAS (antigua regla II-1/15.9.2). La puerta se cerrará inmediatamente después de que se haya terminado la tarea que hizo necesario abrirla.

.3 Puertas de categoría C:

Son las puertas estancas que satisfacen las prescripciones técnicas de las reglas II-1/13.5.1 a 13.5.3 y 13.6 del Convenio SOLAS (antiguas reglas II-1/15.6.1 a 15.6.4), que asimismo incluyen lo prescrito en el párrafo 7 de la regla II-1/13 del Convenio SOLAS (antigua regla II-1/15), y que pueden abrirse durante la navegación para permitir el paso de pasajeros y tripulantes, en virtud de la regla II-1/22.3 del Convenio SOLAS (antigua regla II-1/15.9.2). La puerta se cerrará inmediatamente después de que se haya pasado por ella.

.4 Puertas de categoría D:

.1 Son las puertas estancas que no satisfacen lo prescrito en las reglas II-1/13.5.1 a 13.5.3 y 13.6 del Convenio SOLAS (antiguas reglas II-1/15.6.1 a 15.6.4), que a su vez incluyen lo prescrito en

el párrafo 7 de la regla II-1/13 del Convenio SOLAS (antigua regla II-1/15), y que se cerrarán antes de que comience la travesía y se mantendrán cerradas durante la navegación en virtud de lo dispuesto en la regla II-1/22.1 del Convenio SOLAS (antigua regla II-1/15.6.5) (véase el párrafo 5.2).

- .2 Además, las puertas estancas instaladas en mamparos estancos que dividan los espacios de carga situados en los entrepuentes de conformidad con la regla II-1/13.9.1 del Convenio SOLAS (antigua regla II-1/15.10.1) se cerrarán antes de que empiece la travesía y se mantendrán cerradas durante la navegación de conformidad con lo dispuesto en la regla II-1/22.6 del Convenio SOLAS (antigua regla II-1/15.10.2). Dichas puertas estancas no pueden clasificarse en otra categoría.

7 PERMISO PARA MANTENER ABIERTAS LAS PUERTAS ESTANCAS DE CATEGORÍA A

7.1 Al solicitar a la Administración permiso para clasificar una puerta estanca en la categoría A, la compañía, como se define en la regla IX/1.2 del Convenio SOLAS, debe llevar a cabo una evaluación del riesgo y dar prioridad a la conservación de la flotabilidad del buque. Se debe encontrar el punto justo entre el alcance de la evaluación del riesgo y las necesidades operacionales.

7.2 Cuando se permite que las puertas estancas queden abiertas, la Administración debería tener en cuenta los resultados de la evaluación del riesgo llevada a cabo por la compañía, que incluye los procedimientos para determinar el efecto que tienen las puertas estancas abiertas en la conservación de la flotabilidad de los buques de pasaje, y que figura en el apéndice 1 (en adelante "la evaluación de la flotabilidad").

7.3 La Administración puede continuar permitiendo que permanezcan abiertas durante la navegación las puertas estancas que se ha permitido que permanezcan abiertas durante la navegación antes de la entrada en vigor de las presentes orientaciones (véase el párrafo 6.1). Sin embargo, esto no impide a las Administraciones que vuelvan a considerar si cualquier puerta estanca de categoría A debe permanecer abierta cuando se está operando en las condiciones descritas en el párrafo 9.

7.4 La compañía debería ser quien demuestre la necesidad de mantener abierta una puerta estanca durante la navegación. La compañía debería facilitar a la Administración la información pertinente que ésta requiera, como por ejemplo el número de tránsitos a través de la puerta estanca por unidad de tiempo, las vías de paso alternativas a la puerta estanca y los resultados de la evaluación del riesgo. La compañía también debería presentar una copia de las secciones pertinentes de sus procedimientos de gestión de la seguridad con respecto al funcionamiento de las puertas estancas durante la navegación e información conexas, por ejemplo las restricciones o limitaciones sobre cuándo pueden permanecer abiertas las puertas estancas.

7.5 Antes de permitir que una puerta estanca permanezca abierta durante la navegación, la Administración debería valorar la información descrita en los párrafos 7.1 y 7.4 y verificar que:

- .1 la puerta estanca cumple las prescripciones técnicas que figuran en las reglas II-1/13.5.1 a 13.5.3 y 13.6 del Convenio SOLAS (antiguas reglas II-1/15.6.1 a 15.6.4), que incluyen asimismo lo prescrito en el párrafo 7 de la regla II-1/13 del Convenio SOLAS (antigua regla II-1/15);
- .2 se haya tenido en cuenta la evaluación de la flotabilidad (apéndice 1); y
- .3 la clasificación propuesta de puertas de categoría A satisface los criterios especificados en la regla II-1/22.4 del Convenio SOLAS (antigua regla II-1/15.9.3).

7.6 El diagrama de flujo que figura en el apéndice 3 y la lista de comprobaciones de las normas técnicas aplicables a las puertas estancas que figura en el apéndice 2 pueden utilizarse como orientaciones para la evaluación.

7.7 Asimismo, es importante que las Administraciones prevean las condiciones en las que cabe la posibilidad de que las puertas estancas contiguas de las categorías B o C se abran durante ciertos periodos limitados durante la navegación, en virtud de lo permitido por la regla II-1/22.3 del Convenio SOLAS (antigua regla II-1/15.9.2), con vistas a la preservación del compartimentado estanco y a la mejora de la conservación de la flotabilidad. También deberían evaluarse factores adicionales tales como la zona en la que esté navegando el buque, a fin de considerar cualquier riesgo o situación potencialmente peligrosa adicional (para el examen de dichos riesgos, véase la lista que figura en el párrafo 9).

7.8 Todas las puertas de categoría A estarán claramente indicadas en la información relativa a la estabilidad del buque y estarán siempre en condiciones de poder cerrarse en el acto. Las instrucciones relativas a dichas puertas estancas deben incorporarse al sistema de gestión de la seguridad del buque e incluirse entre las limitaciones operacionales del buque en virtud de lo prescrito en el capítulo V del Convenio SOLAS.

7.9 En situaciones potencialmente peligrosas no se permitirá que permanezca abierta una puerta estanca durante la navegación si el buque no satisface los criterios de conservación de la flotabilidad que figuran en la sección 3 del apéndice 1 para cada extensión de la inundación conexas.

7.10 Se permitirá que una puerta estanca que esté funcionando en condiciones normales (como se definen en el párrafo 10.3) permanezca abierta si el buque no satisface los criterios de conservación de la flotabilidad siempre y cuando la evaluación de riesgos general haya revelado un nivel de seguridad aceptable para la Administración.

8 ASPECTOS QUE DEBEN TENERSE EN CUENTA RESPECTO DE LAS PUERTAS ESTANCAS DE CATEGORÍAS B Y C QUE PUEDEN ABRIRSE DURANTE PERIODOS LIMITADOS, O PARA DAR PASO

En la información sobre estabilidad del buque se deberá indicar claramente cuáles son las puertas estancas de categoría B y C que siempre deben estar listas para su cierre inmediato. En la información sobre estabilidad del buque también deben indicarse claramente cuáles son las puertas de categoría D.

9 FACTORES QUE LIMITAN EL FUNCIONAMIENTO DE LAS PUERTAS ESTANCAS

Cabe la posibilidad de que, en ciertas condiciones de funcionamiento o por la combinación de diversos factores, se haga necesario mantener cerradas las puertas de categorías A, B y C durante la navegación para mejorar la conservación de la flotabilidad. En particular, se

debería evaluar de manera continua la zona en la que está operando el buque por riesgos derivados de condiciones potencialmente peligrosas. Con la excepción de las puertas de categoría A respecto de las cuales el buque cumple los criterios de la evaluación de flotabilidad, se recomienda mantener cerradas las puertas de categorías A, B y C durante la navegación mientras el buque esté navegando:

- .1 en aguas con alta densidad de tráfico;
- .2 en las proximidades de las zonas costeras;
- .3 en condiciones meteorológicas adversas;
- .4 en aguas con condiciones peligrosas de hielo (véase la regla V/31 del Convenio SOLAS);
- .5 en aguas en las que los sondeos no sean fiables;
- .6 durante periodos de visibilidad reducida;
- .7 dentro de los límites portuarios o en aguas de practica obligatorio;
- .8 cuando haya objetos sueltos cerca que pudieran bloquear el cierre de la puerta estanca; o
- .9 en cualquier otra situación en la que el capitán del buque considere que la situación requiere el cierre de todas las puertas estancas.

10 AVISOS, MARCAS E INSTRUCCIONES DE FUNCIONAMIENTO

10.1 Instrucciones de funcionamiento

Las instrucciones de funcionamiento de las puertas estancas deberían incluirse en la información relativa a la estabilidad del buque y abordar las situaciones descritas en los párrafos 10.2 y 10.3. Además:

- .1 debería disponerse de un ejemplar de las instrucciones de funcionamiento en la unidad central de control, de forma que sean fácilmente accesibles para el oficial a cargo de la guardia de navegación;
- .2 en las instrucciones de funcionamiento deberían especificarse los medios de verificación de la posición correcta de todas las puertas estancas; y
- .3 las instrucciones de funcionamiento deberían incluir los procedimientos para accionar las puertas estancas de forma que se permita el paso seguro de los pasajeros y, en concreto, las operaciones de las puertas estancas solamente deberían llevarlas a cabo personal cualificado y no los pasajeros.

10.2 Instrucciones operacionales en situaciones potencialmente peligrosas

10.2.1 Se define como "situación potencialmente peligrosa" una situación en la cual el buque está navegando y funcionando en condiciones como las descritas en la sección 9.

10.2.2 Las instrucciones de funcionamiento deberían especificar que, mientras el buque esté navegando en situaciones potencialmente peligrosas, deberán estar cerradas todas las puertas estancas de categoría A, B y C, salvo las puertas de categoría A respecto de las cuales el buque cumple los criterios de evaluación de la flotabilidad o cuando una persona esté atravesándolas. Si se abren dichas puertas en tales circunstancias, deberían cerrarse inmediatamente después del paso de las personas.

10.3 Instrucciones operacionales en situaciones normales

10.3.1 Se define como "situación normal" una situación no peligrosa en la cual el buque está navegando y funcionando en condiciones distintas a las descritas en el párrafo 9.

10.3.2 En las instrucciones de funcionamiento se debería especificar que mientras el buque esté navegando en situaciones normales, el uso de cada puerta estanca de las categorías A, B y C se ajustará a la correspondiente categoría (véase el párrafo 6).

10.4 Marcas y anuncios

10.4.1 La categoría asignada a cada puerta estanca y su significado deberían estar indicados claramente a ambos lados de la propia puerta estanca o en el mamparo contiguo a la puerta para garantizar su correcto funcionamiento.

10.4.2 La categoría asignada a cada puerta estanca debería estar indicada en la consola central de mando situada en el puente de navegación o en sus inmediaciones, a fin de que pueda saberse en todo momento el estado correcto de todas las puertas.

APÉNDICE 1

PROCEDIMIENTO PARA DETERMINAR EL EFECTO DE LAS PUERTAS ESTANCAS ABIERTAS EN LA CONSERVACIÓN DE LA FLOTABILIDAD DE LOS BUQUES DE PASAJE (EVALUACIÓN DE LA FLOTABILIDAD)

1 INTRODUCCIÓN

1.1 La presente evaluación de la flotabilidad tiene la única finalidad de determinar el efecto de las puertas estancas abiertas en la conservación de la flotabilidad del buque en virtud de lo dispuesto en la regla II-1/22.4 del Convenio SOLAS (antigua regla II-1/15.9.3). El propósito es que esta evaluación de la flotabilidad se aplique solamente después de que se haya determinado la necesidad de que una o más puertas estancas permanezcan abiertas durante la navegación.

1.2 No deben confundirse los criterios de "evaluación de la flotabilidad" utilizados en este procedimiento (para determinar el efecto de las puertas estancas abiertas en la conservación de la flotabilidad) con lo prescrito en las reglas sobre estabilidad con avería del capítulo II-1 del Convenio SOLAS.

2 EXTENSIÓN DE LA INUNDACIÓN Y DE LA AVERÍA PARA EVALUAR LA FLOTABILIDAD

2.1 Se deberían efectuar cálculos de evaluación de la flotabilidad en todos los casos en que se determine que es absolutamente necesario mantener una o más puertas estancas abiertas durante la navegación.

2.2 A los efectos de evaluar la flotabilidad se supondrá que la avería tiene las dimensiones definidas en la regla II-1/8.3 del Convenio SOLAS. Además, se considerarán inundados los compartimientos estancos situados hacia el interior de la extensión transversal de la avería, independientemente de si los mamparos longitudinales tienen puertas estancas, si:

- .1 el compartimiento interior está dentro de la extensión longitudinal de la avería; y
- .2 el compartimiento interior está conectado por la puerta o puertas estancas que se están estudiando y que se propone que permanezcan abiertas durante la navegación.

Si cualquier avería que se extienda menos de lo indicado *supra* puede dar lugar a condiciones más graves desde el punto de vista de los criterios de flotabilidad, para efectuar los cálculos se atribuirá tal extensión a la avería. En este contexto, se supondrá que la extensión de la avería podrá o no penetrar el doble fondo; se deberán tener en cuenta ambas hipótesis.

2.3 En la evaluación de la flotabilidad se deben tener en cuenta los peores casos que supongan una inundación adicional de los compartimientos conectados con las puertas estancas que permanezcan abiertas durante la navegación. La extensión supuesta de la inundación a efectos de los cálculos relacionados con la evaluación de la flotabilidad será la siguiente: toda puerta estanca que se solicite que quede abierta durante la navegación podrá considerarse cerrada en cada hipótesis de inundación, siempre que tal puerta estanca esté en un mamparo estanco que esté separado de la extensión de la avería al menos por una puerta o mamparo transversal estanco indemne.

3 CRITERIOS PARA LA EVALUACIÓN DE LA FLOTABILIDAD

3.1 En cada una de las hipótesis de inundación descritas en la sección 2, el buque debe satisfacer los siguientes criterios de flotabilidad con el calado máximo de compartimentado y con el asiento a nivel. En esta condición de carga se utilizará para los cálculos la altura límite KG o GM.





- .1 La cubierta de cierre puede sumergirse en tanto no se produzca una inundación progresiva (es decir, no pueden sumergirse las aberturas estancas a la intemperie, sino sólo las aberturas estancas).
- .2 El brazo adrizante positivo máximo no debe ser inferior a 0,05 m.
- .3 La gama de brazos adrizantes positivos no debe ser inferior a 7 grados.
- .4 El ángulo de escora máximo para alcanzar el equilibrio no debe exceder de 15 grados.

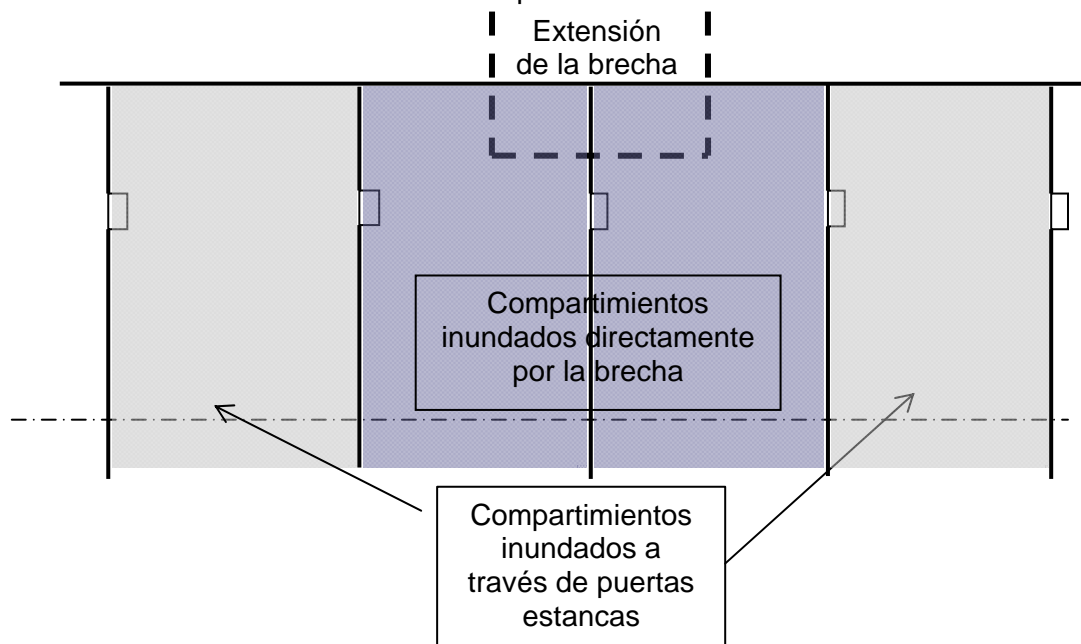
3.2 La Administración podrá aceptar metodologías alternativas si, a su juicio, se logra, como mínimo, el mismo nivel de seguridad que brinda este procedimiento (véase la regla II-1/4.2 del Convenio SOLAS).

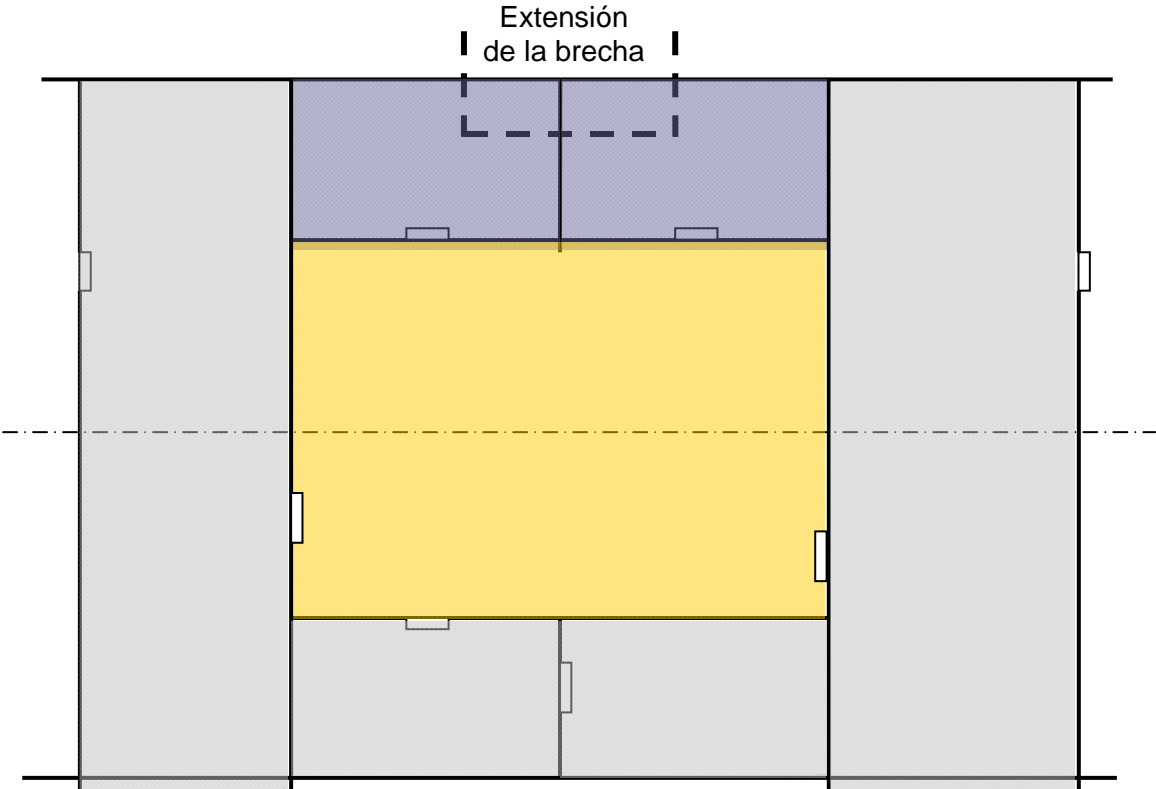
DOCUMENTO ADJUNTO
DIAGRAMAS ILUSTRATIVOS

Notas:

- 1 En los diagramas que figuran a continuación se supone que "todas las puertas pueden permanecer abiertas durante la navegación".
- 2 En el caso de los buques que transporten menos de 400 personas, solo se tendrá en cuenta la brecha abierta entre mamparos transversales (si la distancia entre ellos es mayor que $0,03 \cdot L$).

-  Puerta estanca que puede permanecer abierta durante la navegación
-  Inundación directa (párrafo 2.2)
-  Inundación adicional conforme al párrafo 2.2
-  Inundación adicional conforme al párrafo 2.3





APÉNDICE 2

NORMAS TÉCNICAS RELATIVAS A LAS PUERTAS ESTANCAS EN LOS BUQUES DE PASAJE

La Administración solo tomará la decisión de permitir que las puertas estancas permanezcan abiertas durante la navegación después de examinar con detenimiento las repercusiones que ello pueda tener en las operaciones del buque y en su aptitud para conservar la flotabilidad. Esta lista de comprobaciones de las puertas estancas se ha elaborado con el fin de ayudar a la Administración a que tome dicha decisión mediante la validación de cada norma técnica. Otros aspectos que no eran de carácter técnico han quedado recogidos en el documento principal de las orientaciones.

Buque:	
Fecha:	
Nº de puertas:	

Nota: Las reglas del Convenio SOLAS que figuran entre paréntesis son las reglas antiguas del capítulo II-1.

Normas técnicas del Convenio SOLAS	Sí	No	Observaciones
Buque de pasaje construido el 1 de febrero de 1992 o posteriormente (fecha de las nuevas enmiendas)			
Regla II-1/13.5.1 (15.6.1) ¿Se puede cerrar la puerta simultáneamente desde el puente de navegación en menos de 60 segundos?			
Regla II-1/13.5.2 (15.6.2) ¿Se puede cerrar la puerta con el buque escorado 15º en cualquier costado y con una presión de una altura hidrostática de 1 m por encima de la falca?			
Regla II-1/13.6.3 (15.6.3) ¿Están los elementos de control situados cerca de la puerta, de manera que si el buque sufre alguna avería a una distancia inferior a un quinto de la manga, la puerta siga funcionando?			
Regla II-1/13.6 (15.6.4) ¿Hay un dispositivo que indique en todos los puestos de telemando si la puerta está abierta o cerrada en el puente de navegación y en los lugares en los que se prescribe que haya medios de accionamiento manual por encima de la cubierta?			
Regla II-1/13.7.1.1 (15.7.1.1) ¿Es la puerta de movimiento horizontal o vertical?			
Regla II-1/13.7.1.2 (15.7.1.2) ¿Tiene el vano de la puerta una anchura máxima de 1,2 m?			
Regla II-1/13.7.1.2.1 (15.7.1.2.1) En aquellas puertas con una anchura superior a 1,2 m, ¿se ha prestado atención especial a la resistencia de la puerta y su dispositivo de cierre a fin de evitar fugas?			
Regla II-1/13.7.1.2.2 (15.7.1.2.2) En aquellas puertas con una anchura superior a 1,2 m, ¿está la puerta situada fuera de la zona de avería B/5?			

Normas técnicas del Convenio SOLAS	Sí	No	Observaciones
Regla II-1/22.1 (15.7.1.2.3) En aquellas puertas con una anchura superior a 1,2 m, ¿se mantendrá la puerta cerrada cuando el buque está en la mar, a excepción de periodos determinados en los que sea absolutamente necesario?			
Regla II-1/13.7.1.3 (15.7.1.3) ¿Llevan instaladas las puertas el equipo necesario para abrirlas y cerrarlas utilizando energía eléctrica, energía hidráulica o cualquier otro tipo de energía que sea aceptable a juicio de la Administración?			
Regla II-1/13.7.1.4 (15.7.1.4) ¿Está cada puerta provista de un mecanismo individual de accionamiento manual que permite abrirla o cerrarla por ambos lados, y desde una posición por encima de la cubierta de cierre en menos de 90 segundos?			
Regla II-1/13.7.1.4 (15.7.1.4) ¿Está claramente indicada la dirección de la rotación o del movimiento que haya de hacer con paneles informativos en todos los puestos de accionamiento?			
Regla II-1/13.7.1.5 (15.7.1.5) ¿Está la puerta provista de elementos de control que permitan, mediante un sistema de accionamiento a motor, abrirla y cerrarla desde ambos lados, así como cerrarla desde la consola central de mando situada en el puente de navegación?			
Regla II-1/13.7.1.6 (15.7.1.6) ¿Está la puerta provista de una alarma audible, distinta de cualquier otra alarma que haya en la zona, que funcione cuando la puerta se cierre a motor por telemando y suene como mínimo durante 5 segundos pero no más de 10 segundos, antes de que la puerta empiece a cerrarse, y siga sonando hasta que se haya cerrado por completo?			
Regla II-1/13.7.1.6 (15.7.1.6) Cuando el accionamiento se hace manualmente a distancia, ¿suena la alarma audible cuando la puerta está en movimiento?			
Regla II-1/13.7.1.6 (15.7.1.6) ¿Se dispone de una alarma audible como complemento de la alarma visual intermitente en la puerta, en zonas destinadas a los pasajeros y en zonas donde el ruido ambiental sea considerable? (Si lo requiere la Administración)			
Regla II-1/13.7.1.7 (15.7.1.7) ¿Tiene la puerta, en la modalidad de accionamiento a motor, una velocidad de cierre uniforme que permita que la puerta se cierre en un mínimo de 20 segundos y un máximo de 40 segundos, con el buque adrizado?			
Regla II-1/15.7.2 ¿Se suministra la energía eléctrica desde el cuadro de distribución de emergencia, directamente o mediante un cuadro de distribución especial situado por encima de la cubierta de cierre?			

Normas técnicas del Convenio SOLAS	Sí	No	Observaciones
<p>Regla II-1/13.7.2 (15.7.2) ¿Se alimentan los correspondientes circuitos de control, indicación y alarma desde el cuadro de distribución de emergencia, directamente o mediante un cuadro de distribución especial situado por encima de la cubierta de cierre, y podrán ser alimentados automáticamente por la fuente transitoria de energía eléctrica de emergencia que se prescribe en la regla 42.3.1.3 del Convenio SOLAS en el caso de que falle la fuente de energía eléctrica principal o la de emergencia?</p>			
<p>Regla II-1/13.7.3.1 (15.7.3.1) [Requiere 13.7.3.1 o 3.2 o 3.3 (15.7.3.1 o 3.2 o 3.3)] ¿Hay un sistema hidráulico centralizado con dos fuentes independientes de energía, constituidas cada una por un motor y una bomba que puedan simultáneamente cerrar todas las puertas, que tenga acumuladores hidráulicos de capacidad suficiente para accionar todas las puertas al menos tres veces, esto es, para cerrarlas, abrirlas y cerrarlas, con una escora contraria de 15º?</p>			
<p>Regla II-1/13.7.3.2 (15.7.3.2) [Requiere 13.7.3.1 o 3.2 o 3.3 (15.7.3.1 o 3.2 o 3.3)] ¿Tiene cada puerta un sistema hidráulico independiente con su fuente de energía constituida por un motor y una bomba que tengan capacidad para abrirla y cerrarla, y con un acumulador hidráulico de capacidad suficiente para accionar la puerta al menos tres veces, esto es, para cerrarla, abrirla y cerrarla, con una escora contraria de 15º?</p>			
<p>Regla II-1/13.7.3.3 (15.7.3.3) [Requiere 13.7.3.1 o 3.2 o 3.3 (15.7.3.1 o 3.2 o 3.3)] ¿Tiene cada puerta un sistema eléctrico y un motor independiente, con su fuente de energía constituida por un motor que tenga capacidad suficiente para abrirla y cerrarla, que se alimente automáticamente por la fuente transitoria de energía eléctrica de emergencia como prescribe la regla 42.4.2 del Convenio SOLAS, en el caso de que falle la fuente de energía principal o la de emergencia, con capacidad suficiente para accionar la puerta al menos tres veces, esto es, para cerrarla, abrirla y cerrarla, con una escora contraria de 15º?</p>			
<p>Regla II-1/13.7.3 (15.7.3) ¿Hay alarmas que indiquen una baja presión o una pérdida de energía eléctrica?</p>			
<p>Regla II-1/13.7.3 (15.7.3) ¿Hay sistemas de energía independientes de cualquier otro sistema de energía a fin de que un solo fallo en los sistemas de accionamiento a motor eléctrico o hidráulico, excluido el accionador hidráulico, no impida el accionamiento manual de ninguna puerta?</p>			
<p>Regla II-1/13.7.4 (15.7.4) ¿Hay manivelas de control a ambos lados del mamparo a una altura mínima de 1,6 m por encima del suelo, instaladas de manera que una persona que pase por la puerta pueda mantener ambas manivelas en la posición de apertura sin que sea posible poner en funcionamiento el mecanismo de cierre mecánico involuntariamente?</p>			

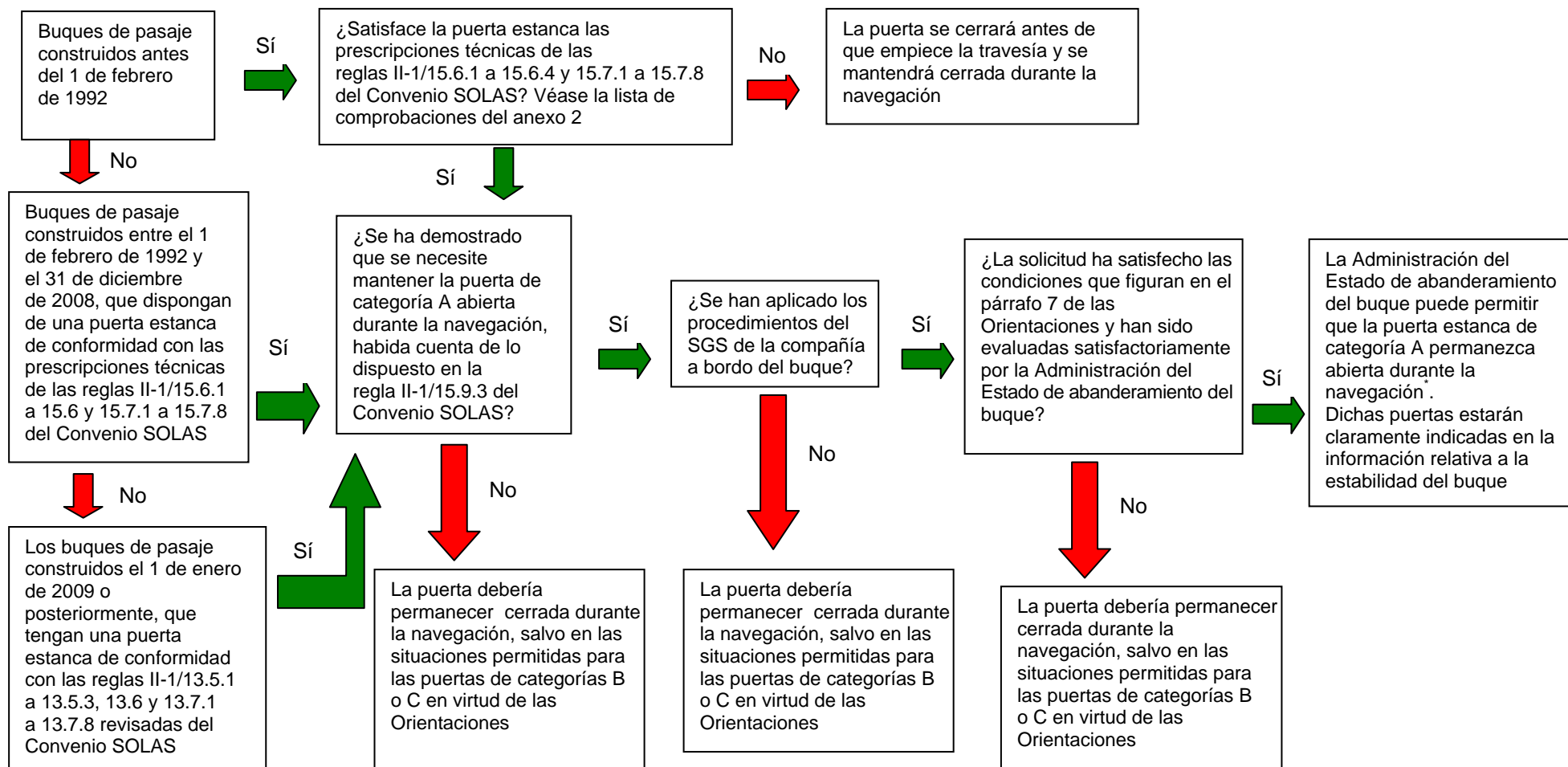
Normas técnicas del Convenio SOLAS	Sí	No	Observaciones
Regla II-1/13.7.4 (15.7.4) ¿Es la dirección de la manivela para abrir y cerrar la puerta la misma que la dirección de la puerta, y está claramente indicado?			
Regla II-1/13.7.5 (15.7.5) En la medida de lo posible, ¿están el equipo y los componentes eléctricos de las puertas estancas situados por encima de la cubierta de cierre y fuera de las zonas y espacios potencialmente peligrosos?			
Regla II-1/13.7.6 (15.7.6) ¿Ofrecen las envueltas de los componentes eléctricos, que necesariamente se hallan por debajo de la cubierta de cierre, una protección adecuada contra la entrada de agua? (Véase la nota a pie de página en el Convenio SOLAS)			
Regla II-1/13.7.7 (15.7.7) ¿Están los circuitos de energía eléctrica, control, indicación y alarma protegidos contra las averías, de manera que un fallo en el circuito de una puerta no ocasione fallo en el circuito de ninguna otra puerta?			
Regla II-1/13.7.7 (15.7.7) ¿Están los cortocircuitos u otras averías en los circuitos de la alarma o de los indicadores de una puerta protegidos para que no ocasionen una pérdida de energía que impida el accionamiento a motor de la puerta?			
Regla II-1/13.7.7 (15.7.7) ¿Impiden los medios de protección la entrada de agua en el equipo eléctrico situado por debajo de la cubierta de cierre?			
Regla II-1/13.7.8 (15.7.8) ¿Existe algún dispositivo de protección que evite que un solo fallo eléctrico en el sistema de accionamiento a motor o en el mando de una puerta estanca de corredera de accionamiento a motor abra la puerta si está cerrada?			
Regla II-1/13.7.8 (15.7.8) ¿Se vigila continuamente la disponibilidad del suministro de energía en un punto del circuito eléctrico tan próximo como sea posible a los motores prescritos en el párrafo 7.3?			
Regla II-1/13.7.8 (15.7.8) ¿Activa la pérdida de ese suministro una alarma audible y visual en la consola central de mando del puente de navegación?			
Regla II-1/13.8.1 (15.8.1)* ¿Está la consola central de mando del puente de navegación provista de un selector de modalidad de dos posiciones que dispone de una modalidad de "control local", que permite que cualquier puerta se pueda abrir y cerrar in situ después de pasar por ella sin que se cierre automáticamente, y de una modalidad de "puertas cerradas", que cierra automáticamente cualquier puerta que esté abierta?			
Regla II-1/13.8.1 (15.8.1)* ¿Permite la modalidad de "puertas cerradas" abrir las puertas in situ y que éstas se vuelvan a cerrar automáticamente al soltar el mecanismo de control local?			

Normas técnicas del Convenio SOLAS	Sí	No	Observaciones
Regla II-1/13.8.1 (15.8.1)* ¿Permanece el selector de modalidad normalmente en la posición de "control local", dejando que la modalidad de "puertas cerradas" se utilice únicamente en casos de emergencia o para realizar pruebas?			
Regla II-1/13.8.2 (15.8.2)* ¿Está la consola central de mando del puente de navegación provista de un diagrama que muestre el emplazamiento de cada puerta, con indicadores visuales para cada puerta que indiquen si está abierta o cerrada, de forma tal que una luz roja indique que la puerta está completamente abierta, y una luz verde indique que está completamente cerrada?			
Regla II-1/13.8.2 (15.8.2)* Cuando la puerta se cierra por telemando, ¿hay una luz roja destelleando que indica que la puerta está en situación intermedia?			
Regla II-1/13.8.2 (15.8.2)* ¿Es el circuito indicador independiente del circuito de control de cada puerta?			
Regla II-1/13.8.3 (15.8.3)* ¿Se ha descartado la posibilidad de abrir una puerta por telemando desde la consola central de mando?			

* No es necesario actualizar estas reglas en la antigua regla II-1/15.6.5 del Convenio SOLAS.

APÉNDICE 3 DIAGRAMA DE FLUJO

ORIENTACIONES PARA PERMITIR QUE LAS PUERTAS ESTANCAS DE LOS BUQUES DE PASAJE PERMANEZCAN ABIERTAS DURANTE LA NAVEGACIÓN



* Factores a tener en cuenta en el caso de que las puertas estancas no deban abrirse durante la navegación y mientras el buque esté navegando:

- 1 en aguas con alta densidad de tráfico;
- 2 en las proximidades de las zonas costeras;
- 3 durante la noche;
- 4 en aguas en las que los sondeos no sean fiables;
- 5 durante periodos de visibilidad reducida;
- 6 dentro de los límites portuarios o en aguas de practica obligatorio;
- 7 cuando haya objetos sueltos cerca que pudieran impedir que se cerrase la puerta estanca; o
- 8 en cualquier otra condición en la que el capitán del buque considere que la situación requiere que todas las puertas estancas estén cerradas.

ANEXO 4

PROYECTO DE CIRCULAR MSC-MEPC

INTERPRETACIONES UNIFICADAS SOBRE LA APLICACIÓN DE LAS PRESCRIPCIONES DEL CONVENIO SOLAS, EL CONVENIO MARPOL Y EL CONVENIO DE LÍNEAS DE CARGA A LAS TRANSFORMACIONES DE PETROLEROS DE CASCO SENCILLO EN PETROLEROS DE DOBLE CASCO O EN GRANELEROS

1 El Comité de Seguridad Marítima, en su [89º periodo de sesiones (11 a 20 de mayo de 2011)], y el Comité de Protección del Medio Marino, en su [62º periodo de sesiones (11 a 15 de julio de 2011)], aprobaron las Interpretaciones unificadas sobre la aplicación de las reglas del Convenio SOLAS, el Convenio MARPOL y el Convenio de Líneas de Carga a las transformaciones de petroleros de casco sencillo en petroleros de doble casco o en graneleros, que figuran en el anexo de la presente circular. En el caso de interpretaciones de prescripciones no especificadas en las interpretaciones unificadas aprobadas por la Organización, debería consultarse a la Administración interesada.

2 Se invita a los Gobiernos Miembros a que apliquen las Interpretaciones unificadas adjuntas, de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 2 del anexo (Ámbito de aplicación), a todas las transformaciones que se hagan a partir del [fecha de aprobación], y a que las pongan en conocimiento de todas las partes interesadas.

ANEXO

INTERPRETACIONES UNIFICADAS SOBRE LA APLICACIÓN DE LAS REGLAS DEL CONVENIO SOLAS, EL CONVENIO MARPOL Y EL CONVENIO DE LÍNEAS DE CARGA A LAS TRANSFORMACIONES DE PETROLEROS DE CASCO SENCILLO EN PETROLEROS DE DOBLE CASCO O EN GRANELEROS

1 GENERALIDADES

Las Interpretaciones unificadas sobre la aplicación de las reglas del Convenio SOLAS, el Convenio MARPOL y el Convenio de Líneas de Carga a las transformaciones de petroleros de casco sencillo en petroleros de doble casco o en graneleros se han desarrollado desde una perspectiva de conjunto, para asistir a los Gobiernos Miembros y a todas las partes interesadas a aplicar las reglas pertinentes a las transformaciones importantes. Las Interpretaciones unificadas sobre las prescripciones de las reglas del Convenio SOLAS, el Convenio MARPOL y el Convenio de Líneas de Carga figuran en los apéndices 1 a 3, respectivamente.

2 ÁMBITO DE APLICACIÓN*

2.1 A los efectos de determinar la aplicabilidad de las prescripciones a los buques construidos en la fecha de entrada en vigor de las enmiendas pertinentes o posteriormente, la fecha en que se efectúa esta transformación debería ser:

- .1 la fecha en que se adjudique el contrato de transformación; o
- .2 en ausencia de un contrato, la fecha en que comience la labor relacionada con la transformación específica; o
- .3 la fecha en que se termine la transformación, si es más de tres años posterior a la fecha indicada en el párrafo 1.1.1 *supra* o 30 meses posterior a la fecha indicada en el párrafo 1.1.2 *supra*, según proceda en ambos casos.

2.2 A los efectos del párrafo 1, regirán las siguientes disposiciones:

- .1 Cuando la fecha en que se termine la transformación se haya retrasado más del periodo mencionado en el párrafo 1.1.3 *supra* con respecto a la fecha especificada debido a circunstancias imprevistas, ajenas a la voluntad del constructor y del propietario, la Administración podrá aceptar como fecha de entrega la fecha en que se adjudique el contrato de construcción o, si procede, la fecha en que comiencen los trabajos propios de la transformación en sí, en lugar de la fecha en que se termine la transformación. La Administración examinará caso por caso la forma de tratar dichos buques, teniendo en cuenta las diversas circunstancias.

* Véase la Interpretación unificada de la aplicación de las reglas que dependen de la fecha del contrato de construcción, la fecha de colocación de la quilla y la fecha de entrega a efectos de lo prescrito en los convenios SOLAS y MARPOL (MSC-MEPC.5/Circ.4).

- .2 Es importante que los buques aceptados por la Administración en virtud de lo dispuesto en el apartado .1 *supra* sean también aceptados como tales por los Estados rectores de puertos. Para garantizar esa aceptación se recomienda a las Administraciones que, cuando examinen las solicitudes relativas a dichos buques, apliquen el siguiente procedimiento:
- .1 la Administración examinará cuidadosamente las solicitudes, caso por caso, teniendo en cuenta las diversas circunstancias. En el caso de los buques transformados en un país extranjero, la Administración podrá pedir un informe oficial de las autoridades del país en que se haya transformado el buque en el que conste que el retraso se debió a circunstancias imprevistas, ajenas a la voluntad del constructor y del propietario;
 - .2 cuando un buque sea aceptado por la Administración en virtud de lo dispuesto en el apartado .1 *supra*, se debería hacer constar en una nota a pie de página del Certificado de seguridad de construcción para buque de carga o del Certificado de seguridad para buque de carga la fecha de transformación indicada para que quede constancia de que la Administración acepta el buque con arreglo a las disposiciones de esta interpretación sobre los retrasos imprevistos en la terminación de la transformación; y
 - .3 la Administración debería comunicar a la Organización la identidad del buque y los motivos por los cuales el buque ha sido aceptado con arreglo a las disposiciones de esta interpretación sobre los retrasos imprevistos en la terminación de la transformación.

APÉNDICE 1

INTERPRETACIONES UNIFICADAS SOBRE LA APLICACIÓN DE LAS REGLAS DEL CONVENIO SOLAS A LAS TRANSFORMACIONES DE PETROLEROS DE CASCO SENCILLO EN PETROLEROS DE DOBLE CASCO O EN GRANELEROS

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

1 REGLA 1.3 – ÁMBITO DE APLICACIÓN

Con respecto a las transformaciones de petroleros de casco sencillo en petroleros de doble casco o en graneleros, debería regir lo siguiente:

- .1 Las transformaciones de los petroleros de casco sencillo en petroleros de doble casco o en graneleros deberían considerarse modificaciones de carácter importante a los efectos del capítulo II-1 del Convenio SOLAS.
- .2 Las reparaciones, reformas y modificaciones de carácter importante incluyen:
 - .1 Una reforma considerable de las dimensiones del buque, por ejemplo el alargamiento de un buque mediante la adición de una nueva sección central. La nueva sección central debería cumplir las disposiciones del capítulo II-1 del Convenio SOLAS.
 - .2 Un cambio del tipo de buque, por ejemplo un petrolero transformado en un granelero. Toda estructura, máquinas y sistemas que se añadan o se modifiquen deberían cumplir las disposiciones del capítulo II-1 del Convenio SOLAS, teniendo en cuenta la interpretación de las reglas del capítulo II-1 del Convenio SOLAS que se citan a continuación.

2 REGLAS 3-2.2 Y 3-2.4 – REVESTIMIENTOS PROTECTORES DE LOS TANQUES DEDICADOS A LASTRE DE AGUA DE MAR DE TODOS LOS TIPOS DE BUQUES Y DE LOS ESPACIOS DEL DOBLE FORRO EN EL COSTADO DE LOS GRANELEROS

2.1 En el caso de las transformaciones de petroleros de casco sencillo en petroleros de doble casco, la regla II-1/3-2 del Convenio SOLAS, adoptada mediante la resolución MSC.216(82), sólo se aplica a los tanques dedicados a lastre de agua construidos con miembros estructurales completamente nuevos. En caso de que se transformen espacios existentes en tanques de lastre de agua construidos en parte con miembros estructurales existentes, no será preciso aplicar la regla II-1/3-2 revisada del Convenio SOLAS (resolución MSC.216(82)). No obstante, tales tanques dedicados a lastre de agua de mar deberían tener un sistema de prevención de la corrosión adecuado, tales como revestimientos protectores rígidos o un sistema equivalente, y ser de un color claro.

2.2 En el caso de las transformaciones de petroleros de casco sencillo en graneleros, la regla II-1/3-2 del Convenio SOLAS, adoptada mediante la resolución MSC.216(82), sólo se aplica a los tanques dedicados a lastre de agua y a los espacios del doble forro en el costado de los graneleros construidos con miembros estructurales completamente nuevos. En caso de que se transformen espacios existentes en tanques dedicados a lastre de agua o en espacios de doble forro en el costado de los graneleros construidos en parte con

miembros estructurales existentes que no se modifiquen, no será preciso aplicar la regla II-1/3-2 revisada del Convenio SOLAS (resolución MSC.216(82)). No obstante, tales tanques dedicados a lastre de agua de mar deberían tener un sistema de prevención de la corrosión adecuado, tales como revestimientos protectores rígidos o un sistema equivalente, y ser de un color claro.

3 REGLA 3-6 – ACCESO EXTERIOR E INTERIOR A LOS ESPACIOS SITUADOS EN LA ZONA DE LA CARGA DE LOS PETROLEROS Y GRANELEROS, Y A PROA DE DICHA ZONA

3.1 Aplicable a las transformaciones de petroleros de casco sencillo en petroleros de doble casco

3.1.1 No será necesario aplicar los medios de acceso permanentes que figuran en el cuadro 1 de las Disposiciones técnicas relativas a los medios de acceso para las inspecciones (resolución MSC.158(78)). No obstante, si en el curso de la transformación se añaden nuevas estructuras importantes, esas nuevas estructuras deberían cumplir la regla.

3.1.2 La expresión "nuevas estructuras importantes" significa estructuras del casco totalmente renovadas o ampliadas mediante un nuevo doble fondo y/o una construcción de doble forro en el costado (por ejemplo, la sustitución de la estructura dentro de la zona de la carga o la adición de un nuevo doble fondo y/o de una nueva sección de doble forro a la zona de la carga existente).

3.1.3 Además, se debería proporcionar un manual de acceso a las estructuras del buque aprobado.

3.2 Aplicable a las transformaciones de petroleros de casco sencillo en graneleros

3.2.1 No será necesario aplicar los medios de acceso permanentes que figuran en el cuadro 2 de las Disposiciones técnicas relativas a los medios de acceso para las inspecciones (resolución MSC.158(78)). No obstante, si en el curso de la transformación se añaden nuevas estructuras importantes, esas nuevas estructuras deberían cumplir la regla.

3.2.2 La expresión "nuevas estructuras importantes" significa estructuras del casco totalmente renovadas o ampliadas mediante un nuevo doble fondo y/o una construcción de doble forro en el costado (por ejemplo, la sustitución de la estructura dentro de la zona de la carga o la adición de un nuevo doble fondo y/o de una nueva sección de doble forro a la zona de la carga existente).

3.2.3 Además, se debería proporcionar un manual de acceso a las estructuras del buque aprobado.

4 REGLA 3-8 – EQUIPO DE REMOLQUE Y AMARRE

Aplicable a las transformaciones de petroleros de casco sencillo en petroleros de doble casco o en graneleros

Esta regla debería aplicarse a las sustituciones o modificaciones de equipo y accesorios de remolque o amarre en los casos en que se conozca la carga de trabajo segura de las piezas y el equipo existentes. Cuando no se pueda determinar dicha carga, deberían buscarse otras formas de asegurar el cumplimiento de la regla II-1/3-8 del Convenio SOLAS (es decir, debería sustituirse, someterse a prueba o modificarse el equipo).

5 PARTE B – COMPARTIMENTADO Y ESTABILIDAD

5.1 Aplicable a las transformaciones de petroleros de casco sencillo en petroleros de doble casco

No es necesario que los petroleros que cumplan las prescripciones de estabilidad con avería que figuran en el Anexo I del Convenio MARPOL 73/78 (excepto los buques para carga combinada con francobordos de tipo B) cumplan las prescripciones sobre estabilidad con avería recogidas en la parte B-1 del capítulo II-1 del Convenio SOLAS.

5.2 Aplicable a las transformaciones de petroleros de casco sencillo en graneleros

5.2.1 Los graneleros a los que se asigne un francobordo reducido B que cumpla las prescripciones sobre estabilidad con avería de la regla 27 del Convenio de Líneas de Carga 1966 y en las resoluciones A.320(IX) y A.514(13) o en la regla 27 del Protocolo de 1988 relativo al Convenio de Líneas de Carga pueden quedar exentos del cumplimiento de las prescripciones sobre estabilidad con avería recogidas en la parte B-1 del capítulo II-1 del Convenio SOLAS.

5.2.2 En el caso de los graneleros a los que se asigne un francobordo B, deberían aplicarse las partes B y B-1 del capítulo II-1 del Convenio SOLAS.

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

6 REGLA 1.3 – REPARACIONES, REFORMAS, MODIFICACIONES E INSTALACIÓN DE EQUIPO

En las transformaciones de petroleros de casco sencillo en petroleros de doble casco o en graneleros, las partes nuevas y las partes transformadas deberían cumplir las últimas prescripciones aplicables.

CAPÍTULO III DEL CONVENIO SOLAS DISPOSITIVOS Y MEDIOS DE SALVAMENTO

7 REGLA 1.4.2 – ÁMBITO DE APLICACIÓN

Las transformaciones de petroleros de casco sencillo en petroleros de doble casco o en graneleros deberían considerarse una reforma o modificación de carácter importante.

8 REGLA 31.1.8 – EMBARCACIONES DE SUPERVIVENCIA Y BOTES DE RESCATE

8.1 Esta regla no corresponde en el caso de las transformaciones de petroleros de casco sencillo en petroleros de doble casco.

8.2 En el caso de las transformaciones de petroleros de casco sencillo en graneleros, se recomienda que la regla III/31.1.8 del Convenio SOLAS se aplique como en el caso de los buques nuevos, a menos que el espacio disponible sea insuficiente para instalar y poner a flote por caída libre un bote salvavidas de conformidad con lo dispuesto en la regla III/31.1.2.1, en cuyo caso se aceptará la instalación existente de los botes salvavidas a condición de que cumpla lo dispuesto en la regla III/1.4.2 del Convenio SOLAS.

CAPÍTULO V DEL CONVENIO SOLAS SEGURIDAD DE LA NAVEGACIÓN

9 REGLA 22 – VISIBILIDAD DESDE EL PUENTE DE NAVEGACIÓN

En el caso de las transformaciones de petroleros de casco sencillo en petroleros de doble casco o en graneleros, el buque debería mantener el grado de visibilidad que tuviera en la condición de lastre antes de la transformación al término de ésta. Cuando la transformación comporte la modificación de la disposición de la estructura que se haya utilizado para determinar la visibilidad mínima desde el puente de conformidad con lo dispuesto en la regla V/22 del Convenio SOLAS, dicha transformación debería cumplir la citada regla.

CAPÍTULO XII DEL CONVENIO SOLAS MEDIDAS DE SEGURIDAD ADICIONALES APLICABLES A LOS GRANELEROS

Esta regla no corresponde a las transformaciones de petroleros de casco sencillo en petroleros de doble casco.

En el caso de las transformaciones de petroleros de casco sencillo en graneleros, las disposiciones del capítulo XII aplicables a los buques construidos en la fecha en que se produce la transformación, o posteriormente, deberían aplicarse a todo el granelero como en el caso de un buque nuevo, es decir, a todas las partes y todos los espacios, nuevos y existentes.

10 REGLA 4 – PRESCRIPCIONES SOBRE ESTABILIDAD CON AVERÍA APLICABLES A LOS GRANELEROS

10.1 La regla 4.1 es aplicable.

10.2 La regla 4.2 es aplicable, en consonancia con las interpretaciones unificadas de las reglas XII/4.2 y XII/5.2 del Convenio SOLAS (circular MSC/Circ.1178).

10.3 La regla 4.3 no es aplicable.

10.4 La regla 4.4 es aplicable.

10.5 La regla 4.5 no es aplicable.

10.6 Las reglas 4.6 y 4.7 son aplicables.

11 REGLAS 5.1 Y 5.2 – RESISTENCIA ESTRUCTURAL DE LOS GRANELEROS

La regla 5.1 es aplicable. La regla 5.2 es aplicable, en consonancia con las interpretaciones unificadas de las reglas XII/4.2 y XII/5.2 del Convenio SOLAS (circular MSC/Circ.1178).

12 REGLA 6.1 – PRESCRIPCIONES ESTRUCTURALES Y DE OTRO TIPO APLICABLES A LOS GRANELEROS

Esta regla no es aplicable.

13 REGLA 6.2 – PRESCRIPCIONES ESTRUCTURALES Y DE OTRO TIPO APLICABLES A LOS GRANELEROS

Esta regla es aplicable.

14 REGLA 6.3 – PRESCRIPCIONES ESTRUCTURALES Y DE OTRO TIPO APLICABLES A LOS GRANELEROS

Esta regla es aplicable.

15 REGLA 6.4 – PRESCRIPCIONES ESTRUCTURALES Y DE OTRO TIPO APLICABLES A LOS GRANELEROS

Esta regla es aplicable.

16 REGLA 7.1 – RECONOCIMIENTO Y MANTENIMIENTO DE LOS GRANELEROS

Esta regla no es aplicable. No obstante, sí se aplicará la regla XI-1/2 del Convenio SOLAS.

17 REGLA 7.2 – RECONOCIMIENTO Y MANTENIMIENTO DE LOS GRANELEROS

Esta regla es aplicable.

18 REGLA 8 – INFORMACIÓN SOBRE EL CUMPLIMIENTO DE LAS PRESCRIPCIONES APLICABLES A LOS GRANELEROS

18.1 La regla 8.1 es aplicable.

18.2 Las reglas 8.2 y 8.3 no son aplicables.

19 REGLA 9 – PRESCRIPCIONES APLICABLES A LOS GRANELEROS QUE NO PUEDAN CUMPLIR LO DISPUESTO EN LA REGLA 4.3 DEBIDO A LA CONFIGURACIÓN DE PROYECTO DE SUS BODEGAS DE CARGA

Esta regla no es aplicable.

20 REGLA 10 – DECLARACIÓN DE LA DENSIDAD DE LA CARGA SÓLIDA A GRANEL

20.1 La regla 10.1 es aplicable.

20.2 La regla 10.2 no es aplicable.

21 REGLA 11 – INSTRUMENTO DE CARGA

21.1 La regla 11.1 es aplicable.

21.2 La regla 11.2 no es aplicable.

21.3 La regla 11.3 es aplicable.

22 REGLA 12 – ALARMAS PARA DETECTAR LA ENTRADA DE AGUA EN BODEGAS, ESPACIOS DE LASTRE Y ESPACIOS SECOS

22.1 Las reglas 12.1 y 12.2 son aplicables.

22.2 La regla 12.3 no es aplicable.

23 REGLA 13 – DISPONIBILIDAD DE LOS SISTEMAS DE BOMBEO

23.1 La regla 13.1 es aplicable.

23.2 La regla 13.2 no es aplicable.

24 REGLA 14 – RESTRICCIONES RELATIVAS A LA NAVEGACIÓN CON ALGUNA BODEGA VACÍA

Esta regla no es aplicable.

APÉNDICE 2

INTERPRETACIONES UNIFICADAS SOBRE LA APLICACIÓN DE LAS PRESCRIPCIONES DEL CONVENIO MARPOL A LAS TRANSFORMACIONES DE PETROLEROS DE CASCO SENCILLO EN PETROLEROS DE DOBLE CASCO O EN GRANELEROS

ANEXO I DEL CONVENIO MARPOL

REGLAS PARA PREVENIR LA CONTAMINACIÓN POR HIDROCARBUROS

1 Aplicable a las transformaciones de petroleros de casco sencillo en petroleros de doble casco

A los efectos de determinar la fecha en que deben aplicarse las prescripciones de la regla 20.4* del Anexo I del MARPOL, en el caso de que un petrolero haya sido objeto de una transformación importante, tal como se define ésta en la regla 1 del Anexo I del MARPOL, que haya llevado a la sustitución del cuerpo de proa del petrolero, incluida toda la sección de transporte de carga, se considerará que la fecha en que se termine la transformación más importante del petrolero es la fecha de entrega del buque a la que se hace referencia en la regla 20.4 del Anexo I del MARPOL, siempre que:

- .1 la transformación del petrolero se termine antes del 6 de julio de 1996;
- .2 la transformación incluya la sustitución de toda la sección de transporte de carga y del cuerpo de proa y el petrolero cumpla todas las disposiciones pertinentes del Anexo I del MARPOL aplicables en la fecha en que se termine la transformación importante; y
- .3 la fecha de entrega original del petrolero se aplique cuando se considere el umbral de los 15 años de edad relativo al primer reconocimiento CAS que se efectúe de conformidad con lo dispuesto en la regla 20.6 del Anexo I del MARPOL.

2 Aplicable a las transformaciones de petroleros de casco sencillo en graneleros

2.1 Las correspondientes disposiciones del Anexo I del Convenio MARPOL deberían aplicarse a todo el granelero en su conjunto.

2.2 En el caso de las transformaciones de petroleros de casco sencillo en graneleros, la regla 12A del Anexo I del Convenio MARPOL se debería aplicar a todo el granelero o mineralero, es decir, a todos los tanques de combustible líquido, nuevos y existentes.

*

Véase la Interpretación unificada 37 del Anexo I del Convenio MARPOL – Transformación importante con respecto a la regla 20.4, adoptada por el MEPC 55.

APÉNDICE 3

INTERPRETACIONES UNIFICADAS SOBRE LA APLICACIÓN DE LAS PRESCRIPCIONES DEL CONVENIO DE LÍNEAS DE CARGA A LAS TRANSFORMACIONES DE PETROLEROS DE CASCO SENCILLO EN PETROLEROS DE DOBLE CASCO O EN GRANELEROS

Artículo 10 – Reparaciones, reformas y modificaciones

1 Aplicable a las transformaciones de petroleros de casco sencillo en petroleros de doble casco:

- .1 el buque debería ajustarse a lo prescrito en las reglas del capítulo III (Francobordos) del Anexo I del Convenio en vigor en la fecha de la transformación. En los casos en que no hay ningún cambio de los parámetros que dé como resultado un cambio del francobordo mínimo o una reducción de la magnitud del francobordo asignado después de la transformación, el buque transformado debería seguir ajustándose, como mínimo, a las prescripciones que eran aplicables al buque antes de la transformación; y
- .2 toda estructura y/o el equipo, tales como puertas, escotillas y pañoles, etc., que se añada, sustituya o modifique en ese momento tendrá que cumplir las prescripciones de las reglas del capítulo II (Condiciones de asignación del francobordo) del Anexo I del Convenio en vigor en la fecha de la transformación.

2 Aplicable a las transformaciones de petroleros de casco sencillo en graneleros:

- .1 toda transformación de este tipo debería considerarse como una modificación de carácter importante y el buque debería satisfacer todas las prescripciones de las reglas del anexo del Convenio (incluida la regla 39) en vigor en el momento de la transformación; y
- .2 ello no obstante, las prescripciones de las reglas del capítulo II (Condiciones de asignación del francobordo) del Anexo I del Convenio en vigor en la fecha de la transformación deberían aplicarse solamente a las estructuras y/o el equipo, tales como puertas, escotillas y pañoles, etc., que se añadan, sustituyan o modifiquen en ese momento.

ANEXO 5

PROYECTO DE DIRECTRICES REVISADAS SOBRE EL PROGRAMA MEJORADO DE INSPECCIONES DURANTE LOS RECONOCIMIENTOS DE GRANELEROS Y PETROLEROS (DIRECTRICES ESP) (RESOLUCIÓN A.744(18))

El texto del proyecto de Directrices revisadas sobre el programa mejorado de inspecciones durante los reconocimientos de graneleros y petroleros figura en el documento DE 54/23/Add.1.

ANEXO 6

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 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 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),

RECONOCIENDO que es necesario armonizar las enmiendas a la Recomendación revisada sobre las pruebas de los dispositivos de salvamento adoptadas mediante las resoluciones MSC.200(80) y MSC.226(82),

HABIENDO EXAMINADO, en su 85º 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), ENMENDADA)

PARTE 1 PRUEBAS DE PROTOTIPO DE LOS DISPOSITIVOS DE SALVAMENTO

2 – CHALECOS SALVAVIDAS

- 1 En la nota a pie de página del párrafo 2.4 se añade [2006] después de la norma a que se hace referencia "ISO 12402-7".
- 2 Se suprime el párrafo 2.10.4.1 y la numeración de los párrafos siguientes se modifica según corresponda.
- 3 En el párrafo que ahora se convierte en 2.10.4.1, las normas ISO a que se hace referencia se modifican como sigue:
 - .1 ISO 2411:1991 se sustituye por ISO 2411:2000;
 - .2 ISO 188 se sustituye por ISO 188:2007;
 - .3 ISO 4674:1977 se sustituye por ISO 4674-1:2003 y ISO 4674-2:1998;
 - .4 ISO 7854:1984 se sustituye por ISO 7854:1995;
 - .5 ISO 1421:1977 se sustituye por ISO 1421:1998;
 - .6 ISO 105-B02:1988 se sustituye por ISO 105-B02:1994;
 - .7 ISO 105-X12:1995 se sustituye por ISO 105-X12:2001; y
 - .8 ISO 105-E02:1978 puede sustituirse por ISO 105-E02:1994.
- 4 La enmienda propuesta para la cuarta oración del párrafo que tiene ahora el número 2.10.4.3.2 no afecta al texto en español.
- 5 En el párrafo que ahora se convierte en 2.10.4.5.1, la norma a que se hace referencia, "ISO 9227:1990" se sustituye por "ISO 9227:2006".
- 6 En la sexta oración del párrafo que ahora se convierte en 2.10.4.6.1, la palabra "apuntando" se sustituye por la expresión "y apuntará".
- 7 La enmienda propuesta para la primera oración del párrafo que tiene ahora el número 2.10.4.6.3 no afecta al texto en español.

3 – TRAJES DE INMERSIÓN, TRAJES DE PROTECCIÓN CONTRA LA INTEMPERIE Y AYUDAS TÉRMICAS

8 La enmienda propuesta en relación con el epígrafe del párrafo 3.1.7 no afecta al texto en español.

9 En el párrafo 3.1.18:

.1 en la primera oración, la referencia al párrafo "2.6.1" se sustituye por "2.5.1" y se añaden al final las palabras "a las partes que no sean el collar de izada "; y

.2 se introduce la siguiente nueva oración entre las oraciones primera y segunda existentes:

"Para la prueba de resistencia del collar de izada deberá aplicarse una carga de 3 200 N como mínimo."

10 En la segunda oración del párrafo 3.3.9, la palabra "conductividad" se sustituye por la palabra "conductancia" y la expresión "0,25 W/(m·K)" se sustituye por "7 800 W/(m²·K)".

4 – ARTEFACTOS PIROTÉCNICOS: COHETES LANZABENGALAS CON PARACAÍDAS, BENGALAS DE MANO Y SEÑALES FUMÍGENAS FLOTANTES

11 En el párrafo 4.8.3:

.1 en la primera oración del apartado 4.8.3.1, las palabras "se hará pasar" se sustituyen por las palabras "se aspirará", y al final se introduce la siguiente oración:

"La densidad del humo será del 70 % por lo menos durante el periodo mínimo de emisión.";

.2 en el apartado 4.8.3.2 y en la nota relativa al párrafo, la expresión "8,75 YR 6/14" se sustituye por "8,75 R 6/14".

5 – BALSAS SALVAVIDAS RÍGIDAS E INFLABLES

12 El párrafo 5.11 se sustituye por el siguiente:

5.11 Prueba de anegamiento

Se deberá demostrar que la balsa salvavidas completamente anegada puede soportar todo su equipo y el número de personas para el que se vaya a aprobar. Habrá que demostrar también que la balsa salvavidas no se deforma excesivamente en estas condiciones."

13 En la sección 5.17, las normas ISO a que se hace referencia se modifican como sigue:

.1 ISO 1421 se sustituye por la norma ISO 1421:1998;

.2 ISO 2411 se sustituye por la norma ISO 2411:2000;

- .3 ISO 4892-4:1994 se sustituye por la norma ISO 4892-4:2004;
- .4 ISO 4892- se sustituye por ISO 4892-2:2006, con la enmienda 1:2009;
- .5 ISO 4675 se sustituye por ISO 4675:1990;
- .6 ISO 7854 se sustituye por ISO 7854:1995;
- .7 ISO 5978 se sustituye por ISO 5978:1990; y
- .8 ISO 3011 se sustituye por ISO 3011:1997.

6 – BOTES SALVAVIDAS

- 14 En el párrafo 6.2.2, las referencias a los párrafos "2.7" y "2.7.6.3" se sustituyen por "2.6" y "2.6.6.3", respectivamente.
- 15 En el párrafo 6.2.5, las referencias a los párrafos "2.7.5" y "2.7.8" se sustituyen por "2.6.5" y "2.6.7", respectivamente.

7 – BOTES DE RESCATE Y BOTES DE RESCATE RÁPIDOS

- 16 En el párrafo 7.2.11, las palabras "tanque de combustible " se sustituyen por las palabras "tanque de combustible completamente lleno".

8 – DISPOSITIVOS DE PUESTA A FLOTE Y DE EMBARCO

- 17 En el párrafo 8.2.3, la referencia a la norma "ISO 3768:1976" se sustituye por una referencia a la norma "ISO 9227:2006 *Corrosion tests in artificial atmospheres – Salt spray tests*".

10 – LUCES DE SITUACIÓN DE LOS DISPOSITIVOS DE SALVAMENTO

- 18 En el párrafo 10.1.2, la última oración se enmienda como sigue:
- "Las luces del interior deberán alumbrar con una intensidad luminosa cuya media aritmética no sea inferior a 0,5 cd al medirla en la totalidad del hemisferio superior, para poder leer las instrucciones de supervivencia y de manejo del equipo durante un periodo no inferior a 12 h."
- 19 En el párrafo 10.2.2:
- .1 en la primera oración, se cambia la palabra "y" después de la palabra "-1 °C" por una coma y se añade al final de la oración el texto ", y se sacará la luz restante que haya estado en un lugar a la temperatura ambiente y se hará funcionar sumergida en agua dulce a la temperatura ambiente"; y

.2 al comienzo de la segunda oración se sustituyen las palabras "Ambas luces" por "Todas las luces".

20 En la sección 10.4, la referencia a la norma "IEC 945: 3ª edición (Noviembre 1996)" se sustituye por una referencia a la norma IEC 60945:2002.

13 PROYECTORES PARA BOTES SALVAVIDAS Y BOTES DE RESCATE

21 En los párrafos 13.1 a 13.3, las referencias a las normas IEC 945 e IEC 447 se sustituyen por referencias a las normas IEC 60945:2002 e IEC 60447:2004, respectivamente.

ANEXO 7

JUSTIFICACIÓN DE UN NUEVO RESULTADO NO PREVISTO: "REVISIÓN DE LAS PRESCRIPCIONES PARA LAS PRUEBAS DE LOS DISPOSITIVOS DE PRUEBA DE REFERENCIA (DPR) DE LOS CHALECOS SALVAVIDAS"

Propuesta

Examinar las enmiendas a la Recomendación revisada sobre las pruebas de los dispositivos de salvamento (resolución MSC.81(70)) relativas a la introducción de un dispositivo de prueba de referencia (DPR) para los chalecos salvavidas, adoptadas mediante la resolución MSC.200(80).

Objetivos de la OMI

La propuesta se ajusta a los objetivos de la OMI y al Plan de acción de alto nivel de la Organización para el bienio 2010-2011, en particular la medida de alto nivel 5.1.2, "Desarrollar y revisar las disposiciones relativas a la evacuación en condiciones de seguridad, la supervivencia, el rescate y el trato que debe darse a las personas tras un siniestro marítimo o en caso de peligro".

Necesidad imperiosa

Los Gobiernos Miembros informaron al Subcomité DE de que varios laboratorios y fabricantes de chalecos salvavidas habían observado que el dispositivo de prueba de referencia mencionado en la Recomendación revisada sobre las pruebas de los dispositivos de salvamento había introducido una serie de variantes e incoherencias en el proceso de prueba que habían tenido un efecto perjudicial en el proyecto y la elaboración de los chalecos salvavidas.

Análisis de la cuestión y repercusiones

Las variantes e incoherencias notificadas pueden abordarse mediante enmiendas a la Recomendación revisada sobre las pruebas de los dispositivos de salvamento (resolución MSC.81(70)). Esto requeriría unas instalaciones de prueba para ajustar el DPR de los chalecos salvavidas en consonancia.

Ventajas

Las enmiendas propuestas eliminarían toda variante e incoherencia en las pruebas de los chalecos salvavidas a nivel mundial.

Normas del sector

Existen normas europeas (EN) y normas ISO para la realización de pruebas de chalecos salvavidas que pueden consultarse, pero esta cuestión solo puede resolverse mediante enmiendas a la Recomendación revisada.

Resultado

La elaboración de enmiendas a la Recomendación revisada sobre las pruebas de los dispositivos de salvamento (resolución MSC.81(70)) respecto de las disposiciones relacionadas con los DPR de los chalecos salvavidas.

Prioridad/urgencia

Dado que esta cuestión afecta a las pruebas de los chalecos salvavidas en todo el mundo, debería tener la más alta prioridad y figurar en el orden del día bienal del Subcomité. Se espera que el Subcomité DE pueda finalizar las enmiendas en dos periodos de sesiones. Si se acepta la propuesta, la labor se iniciaría en el DE 55 con 2012 como año previsto para su ultimación.

ANEXO 8

PROYECTO DE RESOLUCIÓN MEPC

DIRECTRICES Y ESPECIFICACIONES RELATIVAS AL EQUIPO AÑADIDO PARA MODERNIZAR EL EQUIPO FILTRADOR DE HIDROCARBUROS QUE SE AJUSTA A LO DISPUESTO EN LA RESOLUCIÓN MEPC.60(33)

EL COMITÉ DE SEGURIDAD MARÍTIMA,

RECORDANDO el artículo 38 a) del Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional, artículo que trata de las funciones del Comité,

TOMANDO NOTA de la resolución MEPC.107(49), adoptada el 18 de julio de 2003, mediante la cual el Comité de Protección del Medio Marino adoptó, en su 49º periodo de sesiones, las actuales Directrices y especificaciones revisadas relativas al equipo de prevención de la contaminación para las sentinas de los espacios de máquinas de los buques, e invitó a los Gobiernos a que las adoptaran y aplicaran en la mayor medida posible y notificaran a la Organización los resultados de tal aplicación,

TOMANDO NOTA ADEMÁS de las disposiciones de la regla 14.6 del Anexo I del Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, modificado por el correspondiente Protocolo de 1978 (Convenio MARPOL), en la que se hace referencia a las Directrices y especificaciones revisadas antes mencionadas,

HABIENDO EXAMINADO, en su [62º] periodo de sesiones, las Directrices y especificaciones relativas al equipo añadido para modernizar el equipo filtrador de hidrocarburos que se ajusta a lo dispuesto en la resolución MEPC.60(33),

1. ADOPTA las Directrices y especificaciones relativas al equipo añadido para modernizar el equipo filtrador de hidrocarburos que se ajusta a lo dispuesto en la resolución MEPC.60(33), cuyo texto figura en el anexo de la presente resolución;
2. INVITA a los Gobiernos a que:
 - a) examinen las Directrices y especificaciones y fomenten su aplicación de modo que el equipo añadido voluntariamente instalado a bordo de los buques para modernizar el equipo filtrador de hidrocarburos existente que se ajusta a lo dispuesto en las Directrices y especificaciones revisadas relativas al equipo de prevención de la contaminación para las sentinas de los espacios de máquinas de los buques, adoptadas mediante la resolución MEPC.60(33), se ajuste a lo dispuesto en las Directrices y especificaciones relativas al equipo añadido; y
 - b) informen a la Organización sobre la experiencia adquirida al respecto y, en particular, sobre los resultados positivos de las pruebas del equipo efectuadas conforme a las especificaciones;
3. PIDE a la Secretaría que, en base a la información recibida, mantenga y actualice una lista del equipo aprobado, y que la distribuya a las Partes a través del Sistema mundial integrado de información marítima (GISIS); y
4. INVITA ADEMÁS a los Gobiernos a que expidan el correspondiente "Certificado de homologación", según se indica en el párrafo 4.2.1 de las especificaciones, y a que concedan a los certificados expedidos con la autoridad de otros Gobiernos la misma validez que a los propios.

ANEXO

DIRECTRICES Y ESPECIFICACIONES RELATIVAS AL EQUIPO AÑADIDO PARA MODERNIZAR EL EQUIPO FILTRADOR DE HIDROCARBUROS QUE SE AJUSTA A LO DISPUESTO EN LA RESOLUCIÓN MEPC.60(33)

ÍNDICE GENERAL

- 1 INTRODUCCIÓN
 - 1.1 Generalidades
 - 1.2 Ámbito de aplicación
 - 1.3 Opciones de modernización
 - 2 DEFINICIONES
 - 3 ESPECIFICACIONES TÉCNICAS
 - 4 ESPECIFICACIONES RELATIVAS A LAS PRUEBAS DE HOMOLOGACIÓN DEL EQUIPO AÑADIDO
 - 4.1 Prescripciones relativas a las pruebas
 - 4.2 Procedimientos para la aprobación y la certificación
 - 5 PRESCRIPCIONES RELATIVAS A LA INSTALACIÓN
- ANEXO ESPECIFICACIONES DE PRUEBAS Y RENDIMIENTO PARA LA HOMOLOGACIÓN DEL EQUIPO AÑADIDO PARA MODERNIZAR EL EQUIPO FILTRADOR DE HIDROCARBUROS QUE SE AJUSTA A LO DISPUESTO EN LA RESOLUCIÓN MEPC.60(33)
- PARTE 1 EQUIPO AÑADIDO QUE VAYA INSTALARSE EN UN EQUIPO FILTRADOR DE HIDROCARBUROS ESPECÍFICO APROBADO EN VIRTUD DE LA RESOLUCIÓN MEPC.60(33)
- PARTE 2 EQUIPO AÑADIDO QUE VAYA INSTALARSE EN CUALQUIER EQUIPO FILTRADOR DE HIDROCARBUROS
- PARTE 3 DOCUMENTACIÓN NECESARIA PARA LA HOMOLOGACIÓN
- Apéndice 1 Certificado de homologación para el equipo añadido
- Apéndice 2 Datos y resultados de las pruebas realizadas al equipo añadido de conformidad con lo dispuesto en las partes 1 o 2 del anexo de las Directrices que figuran en la resolución MEPC....(..)

1 INTRODUCCIÓN

1.1 Generalidades

1.1.1 En 2003, el Comité de Protección del Medio Marino adoptó las Directrices y especificaciones revisadas relativas al equipo de prevención de la contaminación para las sentinas de los espacios de máquinas de los buques (resolución MEPC.107(49)). En esa revisión de las especificaciones del equipo filtrador de hidrocarburos se pretendía principalmente mejorar su capacidad para tratar hidrocarburos emulsionados.

1.1.2 Las presentes Directrices se han elaborado con objeto de ofrecer una mejor asistencia para modernizar los sistemas instalados a bordo de los buques con anterioridad al 1 de enero de 2005, y cuyo equipo filtrador de hidrocarburos se aprobó en virtud de la resolución MEPC.60(33).

1.1.3 Se ha reconocido que la mejor medida para prevenir la contaminación resultante de las aguas de sentina oleosas es la instalación de un sistema integrado de tratamiento de las aguas de sentina (SITAS) con arreglo a lo dispuesto en la circular MEPC.1/Circ.642, según sea enmendada. El SITAS evita que se generen aguas de sentina oleosas. Aunque puede que no sea fácil ni viable instalar SITAS completos en buques existentes, la limpieza previa de las aguas de sentina oleosas, por ejemplo, con la instalación de un tanque primario entre los pozos de sentina y los tanques de sentina, debería examinarse con detenimiento a fin de eliminar las impurezas en la sentina mediante emersión o sedimentación, que es una forma eficaz de evitar que se tupan los separadores de sentina.

1.2 Ámbito de aplicación

Las presentes Directrices se aplican al equipo añadido con posterioridad al tratamiento para el equipo filtrador de hidrocarburos que se ajusta a lo dispuesto en la resolución MEPC.60(33) con objeto de mejorar su capacidad para tratar hidrocarburos emulsionados de modo que el rendimiento demulsionante de los separadores de agua e hidrocarburos que vaya a obtenerse mediante la instalación del equipo añadido pueda ser equivalente al del equipo que se ajusta a lo dispuesto en la resolución MEPC.107(49).

1.3 Opciones de modernización

Existen dos tipos de equipo, indicados a continuación, para la modernización del equipo filtrador de hidrocarburos existente:

- .1 equipo que podría utilizarse para modernizar una marca específica de equipo filtrador de hidrocarburos. Dicho equipo debería someterse a prueba de conformidad con lo dispuesto en la parte 1 de las especificaciones relativas a las pruebas recogidas en el anexo de las presentes Directrices, vincularse con un equipo filtrador de hidrocarburos regido por la resolución MEPC.60(33) y homologarse para su uso junto con la marca específica del equipo filtrador de hidrocarburos sometido a prueba, a reserva de: 1) las pruebas ambientales recogidas en la parte 3 del anexo de la resolución MEPC.107(49) y 2) las limitaciones impuestas en la certificación del equipo modernizado.
- .2 equipo que podría utilizarse para modernizar cualquier marca de equipo filtrador de hidrocarburos que se ajuste a lo dispuesto en la resolución MEPC.60(33). Dicho equipo debería someterse a prueba de conformidad con lo dispuesto en la parte 2 de las especificaciones relativas a las

pruebas recogidas en el anexo de las presentes Directrices y homologarse para su uso junto con cualquier marca de equipo filtrador de hidrocarburos, a reserva de: 1) las pruebas ambientales recogidas en la parte 3 del anexo de la resolución MEPC.107(49) y 2) las limitaciones impuestas en la certificación del equipo modernizado.

2 DEFINICIONES

A menos que se indique lo contrario, en las presentes Directrices rigen las definiciones de las expresiones utilizadas en las Directrices y especificaciones revisadas relativas al equipo de prevención de la contaminación para las sentinas de los espacios de máquinas de los buques (resolución MEPC.107(49)).

3 ESPECIFICACIONES TÉCNICAS

3.1 El equipo añadido debería ser de construcción robusta y adecuado para su uso a bordo, teniendo en cuenta el emplazamiento previsto en el buque.

3.2 Si se prevé instalarlo en espacios en que pueda haber una atmósfera inflamable, debería cumplir las reglas de seguridad aplicables a tales espacios. Todo elemento eléctrico que forme parte del equipo añadido debería ir situado en una zona no peligrosa, o bien la Administración debería certificar que puede instalarse sin riesgo en una zona potencialmente peligrosa. Toda pieza móvil instalada en zonas potencialmente peligrosas debería estar dispuesta de modo que se evite la acumulación de electricidad estática.

3.3 El equipo añadido debería estar proyectado de modo que funcione automáticamente junto con el equipo existente.

3.4 El equipo añadido debería requerir el mínimo de atención para ponerlo en funcionamiento. En el caso del equipo utilizado para las sentinas de la cámara de máquinas, no debería ser necesario efectuar ningún ajuste de las válvulas ni de otro equipo para poner en funcionamiento el equipo añadido. El equipo debería poder funcionar normalmente durante 24 horas como mínimo sin ser atendido.

3.5 Cabe señalar que la homologación completa con el líquido de prueba "C" debería llevarse a cabo sin interrupción para vigilar, limpiar o mantener el separador de aguas de sentina. Esa prueba se consideraría una simulación del funcionamiento sin vigilancia durante 24 horas que no requiere ninguna atención por parte de la tripulación.

3.6 El separador de sentina de 15 ppm debería funcionar de manera continua y automática sin ninguna interrupción. Debería garantizarse que el lavado a contracorriente, si se lleva a cabo durante la prueba de certificación, no cause:

- .1 dilución del líquido de prueba "C", ni
- .2 dilución de la muestra de prueba enviada al laboratorio para análisis.

3.7 Si el flujo de entrada del líquido de prueba "C" se interrumpe durante la realización de la prueba, debería garantizarse que las cantidades totales de líquido de prueba "C" procesadas automáticamente no sean inferiores al flujo nominal del equipo sometido a prueba multiplicado por la duración de prueba especificada, es decir, 150 minutos (2,5 horas). Entretanto, el equipo sometido a prueba funcionará continua y automáticamente sin intervención humana.

3.8 El funcionamiento continuo y automático debería aplicarse a las pruebas de rendimiento con el líquido de prueba "C" según los diagramas de los resultados de las pruebas que figuran en el apéndice del apéndice 1 de la resolución MEPC.107(49). No obstante, si debido al proceso de separación se considera que es necesario interrumpir la alimentación del líquido de prueba con el caudal nominal, por ejemplo para el lavado a contracorriente, durante la prueba de rendimiento debería añadirse la duración de esas interrupciones al tiempo prescrito de la etapa de la prueba que se interrumpió. Entretanto, el equipo sometido a prueba funcionará continua y automáticamente sin intervención humana.

3.9 Todas las piezas del equipo añadido que puedan sufrir desgaste o daño deben ser de fácil acceso para el mantenimiento.

4 ESPECIFICACIONES RELATIVAS A LAS PRUEBAS DE HOMOLOGACIÓN DEL EQUIPO AÑADIDO

4.1 Prescripciones relativas a las pruebas

4.1.1 El modelo de producción del equipo añadido al cual corresponderá la homologación debería ser idéntico al equipo sometido a pruebas de homologación acordes con las especificaciones relativas a la prueba y el funcionamiento que figuran en la parte 1 o en la parte 2 del anexo de las presentes Directrices. El equipo también debería someterse a pruebas de homologación acordes con las especificaciones para las pruebas ambientales que figuran en la parte 3 del anexo de la resolución MEPC.107(49).

4.1.2 Cuando una serie de equipos añadidos del mismo modelo y diferente capacidad requiera certificación de conformidad con las presentes especificaciones, la Administración podrá aceptar las pruebas realizadas con dos capacidades de la serie, en vez de pruebas de todas las capacidades, siempre que las dos pruebas que efectivamente se lleven a cabo correspondan al cuarto inferior y al cuarto superior de la serie.

4.2 Procedimientos para la aprobación y la certificación

La Administración podrá aprobar la instalación a bordo de equipo añadido que satisfaga en todos los aspectos las disposiciones de las presentes Directrices. La aprobación debería hacerse mediante un certificado de homologación en el que se consignen las características más importantes del instrumento, así como todas las limitaciones necesarias que restrinjan su uso para garantizar su adecuado rendimiento. Dicho certificado debería expedirse según el modelo indicado en la parte 3 del anexo.

5 PRESCRIPCIONES RELATIVAS A LA INSTALACIÓN

5.1 Antes de la instalación del equipo añadido, es importante cerciorarse de que el equipo filtrador de hidrocarburos existente está bien mantenido y en buen estado y que la capacidad nominal se corresponde con la del equipo añadido.

5.2 El equipo añadido debería instalarse entre el equipo filtrador de hidrocarburos existente y el punto de muestreo provisto a efectos de inspecciones futuras a bordo.

5.3 El equipo añadido debería ir provisto de una placa fijada de manera permanente en la que se indiquen todas las limitaciones operacionales o de instalación que el fabricante o la Administración consideren necesarias.

5.4 Todo buque en el que se haya instalado un equipo añadido debería llevar a bordo, en todo momento, ejemplares de los manuales de instrucciones y mantenimiento.

5.5 A efectos de inspecciones a bordo, debería establecerse un punto de muestreo en una sección vertical de la tubería del efluente tan próximo como sea posible al orificio de descarga del separador de sentina de 15 ppm y del equipo añadido. Deberían instalarse medios de recirculación, detrás y adyacentes a la salida de descarga al mar del dispositivo de detención que permitan someter a prueba el sistema separador de sentina de 15 ppm con la descarga al mar cerrada, incluidos la alarma de sentina de 15 ppm y el dispositivo de detención automático, si los hubiere.

5.6 Si la hubiere, la alarma de sentina debería aprobarse con arreglo a lo dispuesto en la resolución MEPC.107(49).

ANEXO

ESPECIFICACIONES DE PRUEBAS Y RENDIMIENTO PARA LA HOMOLOGACIÓN DEL EQUIPO AÑADIDO PARA MODERNIZAR EL EQUIPO FILTRADOR DE HIDROCARBUROS QUE SE AJUSTA A LO DISPUESTO EN LA RESOLUCIÓN MEPC.60(33)

PARTE 1

EQUIPO AÑADIDO QUE VAYA A INSTALARSE EN UN EQUIPO FILTRADOR DE HIDROCARBUROS ESPECÍFICO APROBADO EN VIRTUD DE LA RESOLUCIÓN MEPC.60(33)

1 Generalidades

1.1 Las presentes especificaciones relativas a la prueba y el funcionamiento para la homologación se refieren al equipo añadido en el equipo filtrador de hidrocarburos homologado de conformidad con lo dispuesto en la resolución MEPC.60(33) (denominado en adelante "equipo filtrador de hidrocarburos"). Además, deberían someterse a prueba los sistemas eléctricos y electrónicos del equipo añadido de conformidad con las especificaciones para las pruebas ambientales que figuran en la parte 3 de la resolución MEPC.107(49).

1.2 La prueba del equipo añadido debería llevarse a cabo junto con la del equipo filtrador de hidrocarburos en el que está previsto que se instale el equipo añadido.

2 Especificaciones relativas a las pruebas

2.1 Las presentes especificaciones se refieren al equipo añadido en el equipo filtrador de hidrocarburos. El conjunto formado por el equipo filtrador de hidrocarburos y el equipo añadido debería ser capaz de producir un efluente para descargar en el mar que no contenga más de 15 ppm de hidrocarburos, cuando las emulsiones de entrada contengan 3 000 ppm de hidrocarburos en agua.

2.2 La instalación de prueba debe estar construida de modo que incluya no sólo el equipo filtrador de hidrocarburos y el equipo añadido, sino también las bombas, válvulas, tuberías y accesorios que se muestran en la figura 1:

- .1 en la prueba del equipo filtrador de hidrocarburos que no tenga una bomba incorporada, la bomba centrífuga "A" (figura 1) se utiliza para alimentar el equipo filtrador de hidrocarburos con las válvulas 2 y 4 abiertas y la válvula 3 cerrada. El caudal de la bomba centrífuga "A" se iguala al caudal de proyecto del equipo filtrador de hidrocarburos mediante el ajuste de la válvula de descarga de la bomba centrífuga;
- .2 debería instalarse una bomba centrífuga "B" para recircular en el tanque el líquido de prueba "C" a fin de asegurar que dicho líquido de prueba se mantiene en condición estable durante toda la prueba;
- .3 a fin de garantizar que el líquido de prueba y el agua se mezclan debidamente, debería instalarse inmediatamente antes del equipo filtrador

de hidrocarburos una tubería de acondicionamiento, según se especifica en el párrafo 2.4;

- .4 en la instalación de prueba deberían montarse otras válvulas, caudalímetros y puntos de muestreo, según se muestra en la figura 1; y
- .5 las tuberías deberían estar proyectadas de modo que la velocidad máxima del líquido sea de 3 m/s.

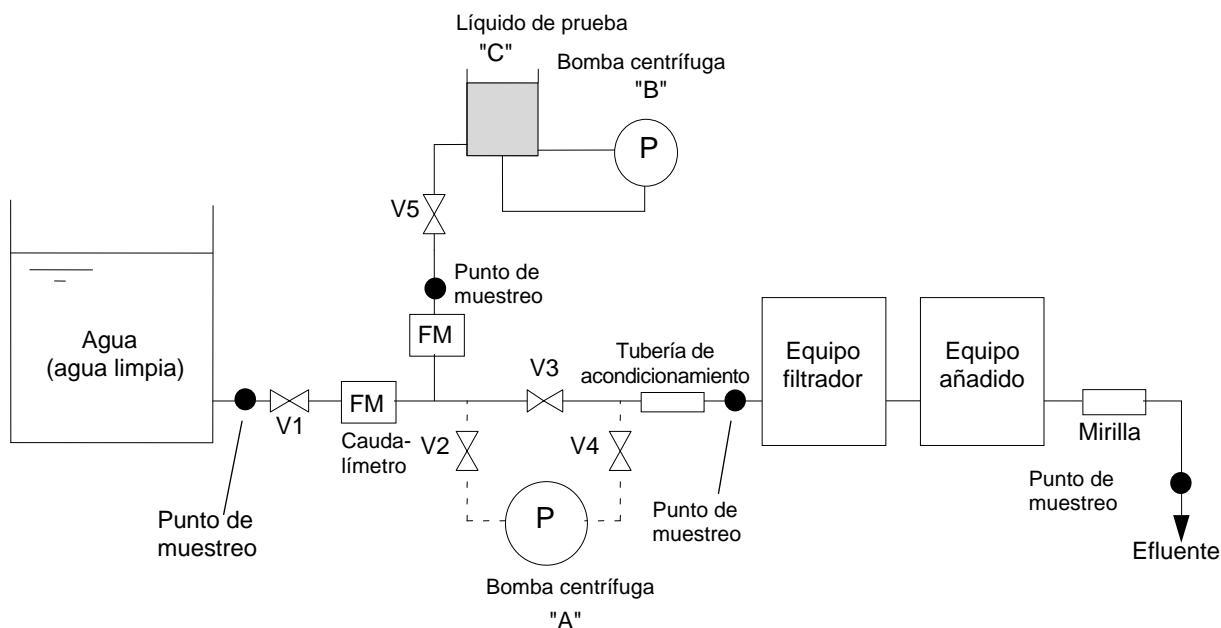


Figura 1: Instalación de prueba

2.3 Las pruebas deberían realizarse utilizando el líquido de prueba "C" descrito en la resolución MEPC.107(49).

2.4 Si el equipo filtrador de hidrocarburos tiene incorporada una bomba de alimentación, el equipo filtrador de hidrocarburos y el equipo añadido deberían someterse a prueba con la bomba suministrando al equipo filtrador de hidrocarburos la cantidad necesaria de líquido de prueba y agua a su capacidad nominal. Si el equipo filtrador de hidrocarburos va a ser alimentado por las bombas del buque, se someterá a prueba suministrando la cantidad necesaria de mezcla de líquido de prueba y agua al orificio de admisión de una bomba centrífuga que trabaje como mínimo a 1 000 rpm (véase la línea punteada en la figura 1). Esa bomba debería tener una capacidad de bombeo no inferior a 1,1 veces la capacidad nominal del equipo filtrador de hidrocarburos a la presión de entrega exigida para la prueba. Si se usa una bomba centrífuga, el exceso de capacidad de la bomba debería disiparse mediante una válvula reguladora en el lado de descarga de la bomba. En todos los casos, para garantizar unas condiciones uniformes, la disposición de la tubería inmediatamente antes del equipo filtrador de hidrocarburos debería ser tal que el influente tenga un número de Reynolds no inferior a 10 000 calculado en agua dulce, la velocidad mínima del líquido sea de 1 m/s y la longitud de la tubería de alimentación desde el punto de inyección del líquido de prueba hasta el equipo filtrador de hidrocarburos sea de al menos 20 veces su diámetro. Cerca de la entrada del equipo filtrador de hidrocarburos debería haber un punto de muestreo de la mezcla entrante y una cavidad para un termómetro, y el conducto de descarga debería estar provisto de un punto de muestreo de la mezcla saliente y de una mirilla.

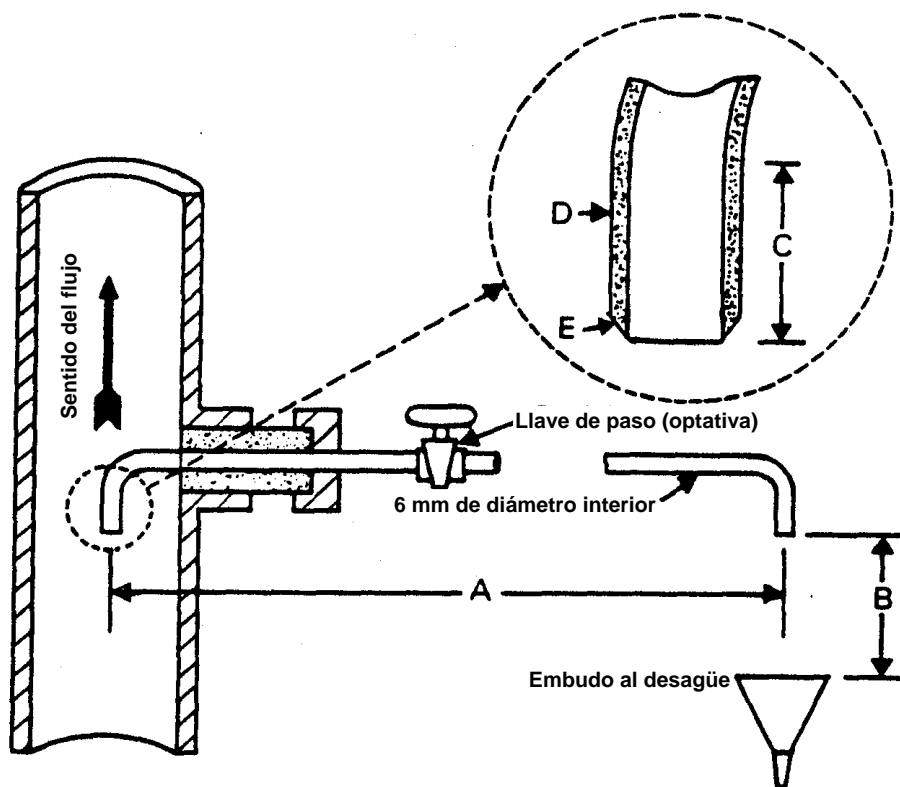


Figura 2: Diagrama del dispositivo de muestreo

A	Distancia A:	no superior a 400 mm
B	Distancia B:	suficiente para colocar la botella receptora de muestras
C	Dimensión C:	tramo recto (no debería ser inferior a 60 mm)
D	Dimensión D:	espesor de la pared del tubo (no debería ser superior a 2 mm)
E	Detalle E:	corte biselado (30°)

2.5 A fin de aproximarse a un muestreo isocinético, es decir, aquel en que la muestra entra en el conducto de muestreo a la velocidad del flujo, el dispositivo de muestreo debería ser según se indica en la figura 2 y, si el equipo tiene llave de paso, debería dejarse correr libremente el líquido durante un minuto como mínimo antes de tomar la muestra. Los puntos de muestreo deberían estar situados en tuberías tendidas verticalmente.

2.6 Si el funcionamiento del equipo filtrador de hidrocarburos y del equipo añadido depende esencialmente de la gravedad, la entrada al equipo añadido de la mezcla de agua y del líquido de prueba debería mantenerse a una temperatura no superior a 40 °C, y, cuando sea necesario, deberían proveerse serpentines de caldeo y de refrigeración. La densidad del agua no será superior a 1,015 a 20 °C. En otras formas de separación en que no se haya establecido que la eficacia de la separación depende de la temperatura, las pruebas deberían llevarse a cabo a una gama de temperaturas del influente que represente la gama normal del funcionamiento a bordo, de 10 °C a 40 °C, o a la temperatura de esta gama en que se sepa que la eficacia de separación es mínima.

2.7 En los casos en que el equipo filtrador de hidrocarburos y el equipo añadido requieran calentar el agua a una temperatura determinada y suministrar calor para mantener dicha temperatura, las pruebas deberían realizarse a esa temperatura.

2.8 Las pruebas con el líquido de prueba "C" deberían realizarse según se indica a continuación:

- .1 antes de llevar a cabo la prueba con el líquido de prueba "C", el equipo filtrador de hidrocarburos y el equipo añadido deberían llenarse de agua (de densidad no superior a 1,015 a 20 °C);
- .2 el equipo filtrador de hidrocarburos y el equipo añadido deberían ser alimentados con una mezcla compuesta por 6 % del líquido de prueba "C" y 94 % de agua para lograr un contenido de 3 000 ppm de hidrocarburos en emulsión en el agua de prueba, hasta que se hayan logrado condiciones estables. Se supone que las condiciones estables son aquellas que se logran después de bombear a través del equipo filtrador de hidrocarburos y el equipo añadido una cantidad de mezcla de líquido de prueba "C"/agua no inferior al doble del volumen del equipo filtrador de hidrocarburos y el equipo añadido; y
- .3 la prueba debería llevarse a cabo durante 2,5 horas. Deberían tomarse muestras de la descarga del efluente al cabo de 50 y 100 minutos después del acondicionamiento. Al finalizar esta prueba, debería abrirse una llave de paso de aire en el lado de aspiración de la bomba y, si es necesario, las válvulas del líquido de prueba "C" y del agua deberían cerrarse juntas despacio, y debería tomarse una muestra de la descarga del efluente al cesar el flujo (lo cual puede comprobarse mirando por la mirilla).

2.9 El muestreo debería realizarse como se indica en la figura 2, de modo que la muestra tomada represente convenientemente el fluido procedente del orificio de salida del efluente del equipo añadido.

2.10 Las muestras deberían tomarse de conformidad con la norma ISO 9377-2:2000. La muestra deberá extraerse el mismo día en que se recoge, sellarse y etiquetarse en presencia de un representante de la autoridad nacional, y deberían tomarse medidas para efectuar el análisis tan pronto como sea posible y, en todo caso, dentro de los siete días subsiguientes, siempre que las muestras se mantengan a una temperatura de entre 2 °C y 6 °C en laboratorios aprobados por la Administración.

2.11 El contenido de hidrocarburos de las muestras debería determinarse de conformidad con lo estipulado en la parte 4 del anexo de la resolución MEPC.107(49).

2.12 Cuando en la entrada y en la salida del equipo añadido haya instalados hidrocarbурómetros precisos y fiables, bastará tomar una muestra en ambos puntos durante cada prueba si las muestras confirman, con una tolerancia de $\pm 10\%$, los valores que indique el instrumento en ese mismo instante.

PARTE 2

EQUIPO AÑADIDO QUE VAYA A INSTALARSE EN CUALQUIER EQUIPO FILTRADOR DE HIDROCARBUROS

3 Generalidades

Las presentes especificaciones relativas a la prueba y el funcionamiento para la homologación se refieren al equipo añadido en cualquier equipo filtrador de hidrocarburos homologado de conformidad con lo dispuesto en la resolución MEPC.60(33). Además, deberían someterse a prueba los sistemas eléctricos y electrónicos del equipo añadido de conformidad con las especificaciones para las pruebas ambientales que figuran en la parte 3 de la resolución MEPC.107(49).

4 Especificaciones relativas a las pruebas

4.1 Las presentes especificaciones se refieren al equipo añadido. El equipo añadido debería ser capaz de producir un efluente para descargar en el mar que no contenga más de 15 ppm de hidrocarburos, cuando las emulsiones de entrada contengan 3 000 ppm de hidrocarburos en agua.

4.2 La instalación de prueba debe estar construida de modo que incluya no sólo el equipo añadido, sino también las bombas, válvulas, tuberías y accesorios que se muestran en la figura 3:

- .1 en la prueba, la bomba centrífuga "A" (figura 3) se utiliza para alimentar el equipo añadido. El caudal de la bomba centrífuga "A" se iguala al caudal de proyecto del equipo añadido mediante el ajuste de la válvula de descarga de la bomba centrífuga;
- .2 debería instalarse una bomba centrífuga "B" para recircular al tanque el líquido de prueba "C" a fin de asegurar que dicho líquido de prueba se mantiene en condición estable durante toda la prueba;
- .3 a fin de garantizar que el líquido de prueba y el agua se mezclan debidamente, debería instalarse inmediatamente antes del equipo añadido una tubería de acondicionamiento, según se especifica en el párrafo 4.4;
- .4 en la instalación de prueba deberían montarse otras válvulas, caudalímetros y puntos de muestreo, según se muestra en la figura 3; y
- .5 las tuberías deberían estar proyectadas de modo que la velocidad máxima del líquido sea de 3 m/s.

4.3 Las pruebas deberían realizarse utilizando el líquido de prueba "C" descrito en la resolución MEPC.107(49).

4.4 El equipo añadido se somete a prueba suministrando la cantidad necesaria de mezcla de líquido de prueba y agua al orificio de admisión por medio de una bomba centrífuga que trabaje como mínimo a 1 000 rpm. Esa bomba debería tener una capacidad de bombeo no inferior a 1,1 veces la capacidad nominal del equipo filtrador de hidrocarburos a la presión de entrega exigida para la prueba. Si se usa una bomba centrífuga, el exceso de capacidad de la bomba debería disiparse mediante una válvula reguladora en el lado de descarga de la bomba. En todos los casos, para garantizar unas condiciones uniformes, la

disposición de la tubería inmediatamente antes del equipo añadido debería ser tal que el influente tenga un número de Reynolds no inferior a 10 000 calculado en agua dulce, la velocidad mínima del líquido sea de 1 m/s y la longitud de la tubería de alimentación desde el punto de inyección del líquido de prueba hasta el equipo añadido sea de al menos 20 veces su diámetro. Cerca de la entrada del equipo añadido debería haber un punto de muestreo de la mezcla entrante y una cavidad para un termómetro, y el conducto de descarga debería estar provisto de un punto de muestreo de la mezcla saliente y de una mirilla.

4.5 A fin de aproximarse a un muestreo isocinético, es decir, aquel en que la muestra entra en el conducto de muestreo a la velocidad del flujo, el dispositivo de muestreo debería ser según se indica en la figura 2 y, si el equipo tiene llave de paso, debería dejarse correr libremente el líquido durante un minuto como mínimo antes de tomar la muestra. Los puntos de muestreo deberían estar situados en tuberías tendidas verticalmente.

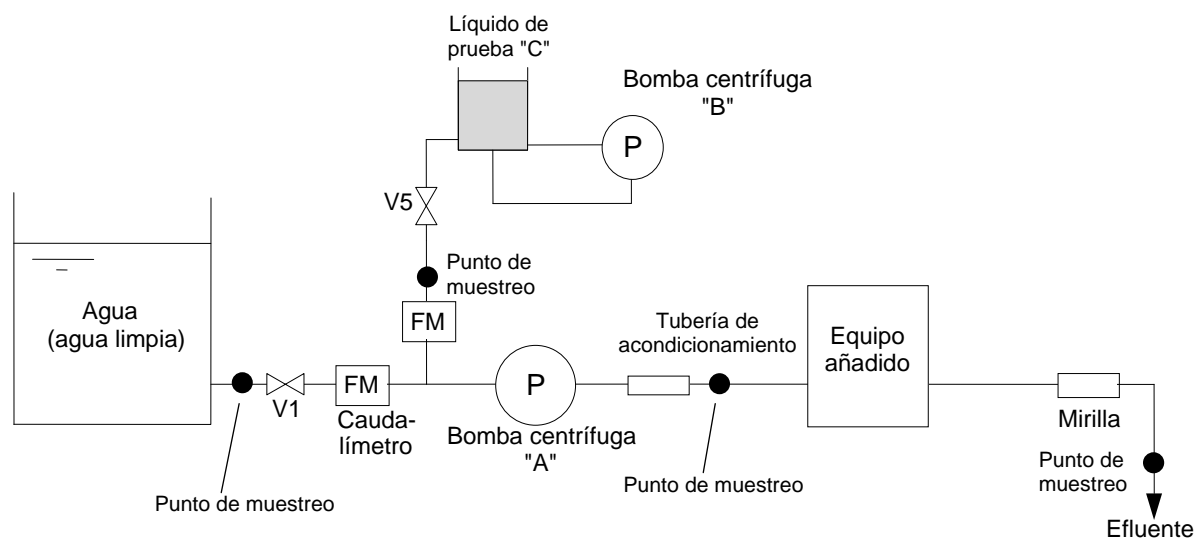


Figura 3: Instalación de prueba

4.6 Si el funcionamiento del equipo añadido depende esencialmente de la gravedad, la entrada al equipo añadido de la mezcla de agua y del líquido de prueba debería mantenerse a una temperatura no superior a 40 °C, y, cuando sea necesario, deberían proveerse serpentines de caldeo y de refrigeración. La densidad del agua no debería ser superior a 1,015 a 20 °C. En otras formas de separación en que no se haya establecido que la eficacia de la separación depende de la temperatura, las pruebas deberían llevarse a cabo a una gama de temperaturas del influente que represente la gama normal del funcionamiento a bordo, de 10 °C a 40 °C, o a la temperatura de esta gama en que se sepa que la eficacia de separación es mínima.

4.7 En los casos en que el equipo añadido requiera calentar el agua a una temperatura determinada y suministrar calor para mantener dicha temperatura, las pruebas deberían realizarse a esa temperatura.

4.8 Las pruebas con el líquido de prueba "C" deberían realizarse según se indica a continuación:

- .1 antes de llevar a cabo la prueba con el líquido de prueba "C", el equipo añadido debería llenarse de agua (de densidad no superior a 1,015 a 20 °C);
- .2 el equipo añadido debería ser alimentado con una mezcla compuesta por 6 % del líquido de prueba "C" y 94 % de agua para lograr un contenido

de 3 000 ppm de hidrocarburos en emulsión en el agua de prueba, hasta que se hayan logrado condiciones estables. Se supone que las condiciones estables son aquellas que se logran después de bombear a través del equipo añadido una cantidad de mezcla de líquido de prueba "C"/agua no inferior al doble del volumen del equipo añadido; y

- .3 la prueba debería llevarse a cabo durante 2,5 horas. Deberían tomarse muestras de la descarga del efluente al cabo de 50 y 100 minutos después del acondicionamiento. Al finalizar esta prueba, debería abrirse una llave de paso de aire en el lado de aspiración de la bomba y, si es necesario, las válvulas del líquido de prueba "C" y del agua deberían cerrarse juntas despacio, y debería tomarse una muestra en la descarga del efluente al cesar el flujo (lo cual puede comprobarse mirando por la mirilla).

4.9 El muestreo debería realizarse como se indica en la figura 2, de modo que la muestra tomada represente convenientemente el fluido procedente del orificio de salida del efluente del equipo añadido.

4.10 Las muestras deberían tomarse de conformidad con la norma ISO 9377-2:2000. La muestra deberá extraerse el mismo día en que se recoge, sellarse y etiquetarse en presencia de un representante de la autoridad nacional, y deberían tomarse medidas para efectuar el análisis tan pronto como sea posible y, en todo caso, dentro de los siete días subsiguientes, siempre que las muestras se mantengan a una temperatura de entre 2 °C y 6 °C en laboratorios aprobados por la Administración.

4.11 El contenido de hidrocarburos de las muestras debería determinarse de conformidad con lo estipulado en la parte 4 del anexo de la resolución MEPC.107(49).

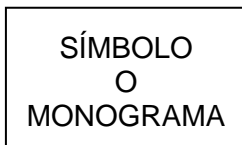
4.12 Cuando en la entrada y en la salida del equipo añadido haya instalados hidrocarbурómetros precisos y fiables, bastará tomar una muestra en ambos puntos durante cada prueba si las muestras confirman, con una tolerancia de $\pm 10\%$, los valores que indique el instrumento en ese mismo instante.

PARTE 3

DOCUMENTACIÓN NECESARIA PARA LA HOMOLOGACIÓN

5.1 En el certificado de homologación que expida la Administración, según el modelo señalado en el párrafo 5.2 *infra*, debería indicarse que se han cumplido satisfactoriamente todas las prescripciones sobre las pruebas enumeradas en las partes 1 y 2 del presente anexo. La Administración podrá expedir un certificado de homologación basado en pruebas efectuadas por separado o en pruebas ya efectuadas bajo la supervisión de otra Administración.

5.2 El certificado de homologación debería expedirse según el modelo que aparece en el apéndice del presente anexo. En él deberían indicarse el tipo y el modelo del equipo añadido a que se refiere, con los dibujos de montaje del equipo, debidamente fechados. Cada dibujo debería llevar los números de las especificaciones del modelo o pormenores de identificación equivalentes. El certificado debería incluir el protocolo completo de las pruebas de funcionamiento en que esté basado. Cuando una Administración expida un certificado de homologación basado en un certificado previamente expedido por otra Administración, dicho certificado debería indicar la Administración que efectuó las pruebas del equipo añadido y llevar adjunta una copia de los resultados de las pruebas originales.



APÉNDICE 1

CERTIFICADO DE HOMOLOGACIÓN PARA EL EQUIPO AÑADIDO

Nombre de la Administración

Se certifica que el equipo añadido indicado a continuación se ha examinado y sometido a prueba de conformidad con lo prescrito en el anexo de las Directrices que figuran en la resolución MEPC....(..). El presente certificado es válido únicamente para el equipo añadido que se indica a continuación.

Equipo añadido provisto por

.....
del modelo y tipo
que comprende:

- *Equipo añadido fabricado por
según especificación/dibujo de montaje N° de fecha.....
- *Coalescedor/absorbente/membrana/filtro fabricado por
según especificación/dibujo de montaje N°
- *Equipo de control fabricado por
según especificación/dibujo de montaje N° de fecha
- *Otros dispositivos
según especificación/dibujo de montaje N°

*A efectos de instalación en equipo filtrador de hidrocarburos provisto por

.....
del modelo y tipo

CAUDAL MÁXIMO DEL SISTEMA M³/H

Limitaciones impuestas

Los datos y resultados de las pruebas se adjuntan en el apéndice.

Sello oficial Firmado

Administración de

A días del mes de de 20.....

* Táchese según proceda.

APÉNDICE 2

DATOS Y RESULTADOS DE LAS PRUEBAS REALIZADAS AL EQUIPO AÑADIDO DE CONFORMIDAD CON LO DISPUESTO EN LAS PARTES 1 O 2 DEL ANEXO DE LAS DIRECTRICES QUE FIGURAN EN LA RESOLUCIÓN MEPC....(..)

Equipo añadido suministrado por

Lugar de la prueba

Método de análisis de las muestras

Muestras analizadas por

Las pruebas ambientales de las secciones eléctrica y electrónica del equipo añadido se llevaron a cabo de conformidad con la parte 3 del anexo de las Directrices que figuran en la resolución MEPC....(..). El equipo funcionó satisfactoriamente al término de cada una de las pruebas especificadas en el protocolo de las pruebas ambientales.

Líquido de prueba "C".

Surfactante – prueba documental*

Óxidos de hierro – prueba documental*

Agua de prueba

Densidad a 20 °C

Sustancias sólidas presentes

Temperaturas de prueba

Ambiente °C

Líquido de prueba "C" °C

Agua de prueba °C

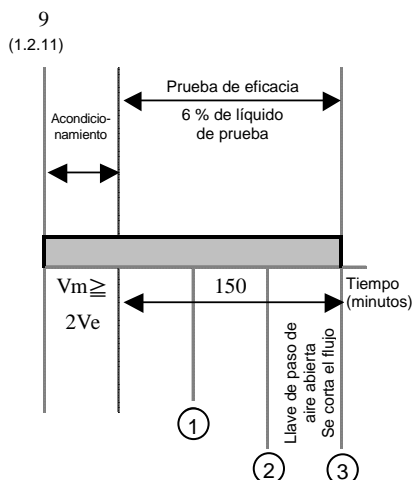
Se adjunta diagrama de la instalación de prueba

Se adjunta diagrama del dispositivo de muestreo

* Certificado o análisis en laboratorio.

RESULTADOS DE LAS PRUEBAS (EN PPM) Y PROCEDIMIENTOS DE PRUEBA

Líquido de prueba "C"



[El gráfico deberá actualizarse]

	1	2	3
Influente			
Efluente			

Firma Fecha Sello oficial

(Deberá ponerse el sello oficial o un signo de identificación equivalente y la fecha de homologación en todas las páginas del protocolo de prueba.)

ANEXO 9

PROYECTO DE CIRCULAR MEPC

DIRECTRICES RELATIVAS A UN PLAN DE A BORDO PARA LA PREVENCIÓN DE LA CONTAMINACIÓN POR DESECHOS OLEOSOS

1 En su [62º periodo de sesiones, celebrado del... al ... de julio de 2011], el Comité de Protección del Medio Marino aprobó las Directrices relativas a un plan de a bordo para la prevención de la contaminación por desechos oleosos y acordó distribuirlas mediante una circular MEPC.

2 Se invita a los Gobiernos Miembros a que insten a los propietarios y armadores de buques a que apliquen estas directrices, que figuran en el anexo, al elaborar planes para la prevención de la contaminación por desechos de hidrocarburos para los buques que enarbolan su pabellón, y a que pongan el contenido de estas directrices en conocimiento de todas las partes interesadas.

ANEXO

DIRECTRICES RELATIVAS A UN PLAN DE A BORDO PARA LA PREVENCIÓN DE LA CONTAMINACIÓN POR DESECHOS OLEOSOS

1 INTRODUCCIÓN

1.1 Las presentes directrices tienen por objeto ayudar a los propietarios de buques y armadores a elaborar planes de a bordo para la prevención de la contaminación por desechos oleosos procedentes de los espacios de máquinas de los buques en apoyo de los objetivos ambientales prescritos en el Código IGS.

1.2 Entre los elementos fundamentales del plan de a bordo para la prevención de la contaminación por desechos oleosos deberían incluirse los procedimientos documentados de la compañía específicos del buque que se indican en las directrices.

2 EVALUACIÓN INICIAL

Tales procedimientos deberían basarse en una evaluación inicial de los medios actuales de la compañía, el incinerador de a bordo y el equipo filtrador de hidrocarburos, así como los correspondientes sistemas de gestión de los desechos oleosos y de las aguas de sentina oleosas, incluida la reducción al mínimo de la generación de desechos relacionados directamente con el mantenimiento, la limpieza y el funcionamiento de todo el equipo y sistemas de un espacio de máquinas.

3 PLAN DE A BORDO PARA LA PREVENCIÓN DE LA CONTAMINACIÓN POR DESECHOS OLEOSOS

El plan de a bordo para la prevención de la contaminación por desechos oleosos debería contener medidas, en particular las contempladas en los párrafos 4 a 14, con objeto de garantizar la eliminación adecuada de los desechos oleosos de conformidad con los reglamentos pertinentes del Estado de abanderamiento y del Estado rector del puerto. Las medidas podrían reflejarse directamente en un plan de a bordo para la prevención de la contaminación por desechos oleosos o en el sistema de gestión de la seguridad.

4 ALMACENAMIENTO, TRATAMIENTO Y ELIMINACIÓN

Principios específicos de la compañía sobre el almacenamiento, el tratamiento y la eliminación de los desechos oleosos y la gestión de las aguas de sentina.

5 EXAMEN CONTINUO

Principios de la compañía para fomentar la mejora* de la gestión de los desechos oleosos. Entre esos principios podrían incluirse mejoras relacionadas con los procedimientos, el mantenimiento y el funcionamiento de los sistemas.

*

Es posible que sea necesario contar con la aprobación de la Administración de abanderamiento para instalar equipo añadido o introducir cambios en el equipo añadido homologado que ya esté instalado.

6 AUTORIDAD Y ASUNCIÓN DE RESPONSABILIDADES

Niveles definidos de autoridad y asunción de responsabilidades para garantizar una gestión adecuada de los residuos oleosos, incluido lo siguiente:

- .1 vías de comunicación entre el personal de tierra y del buque;
- .2 métodos para garantizar la asunción de responsabilidades en tierra y a bordo del buque; y
- .3 verificación del cumplimiento.

7 DETERMINACIÓN DE LAS CORRIENTES DE DESECHOS

Procedimientos para determinar y documentar las corrientes de desechos, por volumen y tipos.

8 REDUCCIÓN AL MÍNIMO DE LOS DESECHOS

Procedimientos para reducir al mínimo la generación de desechos oleosos, los contaminantes de la sentina y la segregación de agua limpia*, incluido lo siguiente:

- .1 mantenimiento, procedimientos y controles operacionales; y
- .2 reducción al mínimo de la generación de desechos y contaminantes relacionados directamente con el mantenimiento, la limpieza y el funcionamiento del equipo y los sistemas de un espacio de máquinas.

9 DOCUMENTACIÓN Y MANTENIMIENTO DE REGISTROS

Procedimientos de vigilancia documental, incluido el Libro registro de hidrocarburos.

10 REDUCCIÓN DEL RIESGO DE ERROR HUMANO

Mecanismos y procedimientos para reducir toda posibilidad de error humano, y promover la exactitud de los registros y la integridad del funcionamiento del sistema.

11 NOTIFICACIÓN DE ACCIDENTES

Procedimientos para la notificación de accidentes y casos de incumplimiento.

12 RESPUESTA EN CASO DE EMERGENCIA

Procedimientos para la preparación y respuesta a emergencias a bordo, en relación específicamente con la descarga de aguas de sentina oleosas.

* Véanse las Directrices revisadas de 2008 sobre sistemas para la manipulación de desechos oleosos en los espacios de máquinas de los buques, con notas de orientación para un sistema integrado de tratamiento de las aguas de sentina (SITAS), recogidas en la circular MEPC.1/Circ.642 y en las posibles enmiendas a la misma.

13 INSTRUCCIONES SOBRE EL EQUIPO

Procedimientos para garantizar el funcionamiento adecuado de los separadores de agua e hidrocarburos, los incineradores y los sistemas de tratamiento y gestión de las aguas de sentina, incluidas las instrucciones del fabricante del equipo relativas al mantenimiento, la resolución de problemas y el funcionamiento de los mandos y el equipo especializado.

14 FORMACIÓN

Procedimientos para la evaluación de la competencia, sensibilización y formación del personal de a bordo, relacionados específicamente con la prevención de la contaminación por desechos oleosos y el funcionamiento de los sistemas de tratamiento de las aguas de sentina.

ANEXO 10

PROYECTO DE RESOLUCIÓN MEPC

**ENMIENDAS A LAS DIRECTRICES Y ESPECIFICACIONES REVISADAS RELATIVAS
A LOS SISTEMAS DE VIGILANCIA Y CONTROL DE LAS DESCARGAS
DE HIDROCARBUROS PARA LOS PETROLEROS
(RESOLUCIÓN MEPC.108(49))**

EL COMITÉ DE PROTECCIÓN DEL MEDIO MARINO,

RECORDANDO el artículo 38 a) del Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional, artículo que trata de las funciones que confieren al Comité de Protección del Medio Marino los convenios internacionales relativos a la prevención y contención de la contaminación del mar,

TOMANDO NOTA de que la regla 31 del Anexo I del Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, en su forma modificada por el correspondiente Protocolo de 1978 (MARPOL 73/78), estipula que los petroleros de arqueo bruto igual o superior a 150 irán provistos de un sistema de vigilancia y control de las descargas de hidrocarburos aprobado por la Administración, y proyectado e instalado de conformidad con las directrices y especificaciones relativas a los sistemas de vigilancia y control de las descargas de hidrocarburos para los petroleros elaboradas por la Organización,

TOMANDO NOTA TAMBIÉN de la resolución MEPC.108(49), titulada "Directrices y especificaciones revisadas relativas a los sistemas de vigilancia y control de las descargas de hidrocarburos para los petroleros", elaboradas con el objeto de implantar la citada regla,

HABIENDO EXAMINADO, en su [62º] periodo de sesiones, la recomendación presentada por el Subcomité de Proyecto y Equipo del Buque,

1. ADOPTA enmiendas a las Directrices y especificaciones revisadas relativas a los sistemas de vigilancia y control de las descargas de hidrocarburos para los petroleros, cuyo texto constituye el anexo de la presente resolución; y
2. INVITA a los Gobiernos a que apliquen las Directrices y especificaciones revisadas, en su forma enmendada, cuando aprueben la instalación, en petroleros, de sistemas de vigilancia y control de las descargas de hidrocarburos el [...] o posteriormente en virtud de lo dispuesto en los párrafos .2 y .3 de la regla 31 del Anexo I del MARPOL 73/78.

ANEXO

ENMIENDAS A LAS DIRECTRICES Y ESPECIFICACIONES REVISADAS

6 ESPECIFICACIONES TÉCNICAS

6.11 Otras posibilidades de operación con medios manuales en caso de funcionamiento defectuoso del equipo

Enmiéndese el párrafo 6.11.1 del modo siguiente:

"6.11.1 Los otros medios de obtención de datos que habrá que utilizar si se produce un fallo en el sistema de monitorización se ajustarán a las prescripciones de la regla 31.4 del Anexo I del Convenio MARPOL con respecto al manual de operaciones aprobado por las Administraciones y serán los siguientes:

- .1 hidrocarbúmetro o sistema de muestreo: ubicación y medición de la interfaz hidrocarburos/agua utilizando el equipo prescrito en la regla 32, observación ocular de la superficie del agua contigua a la descarga de efluente y registro exacto en las secciones H e I de la Parte II del Libro registro de hidrocarburos de los datos para la descarga pertinentes;
- .2 caudalímetro: características de descarga de las bombas, etc.;
- .3 dispositivo indicador de la velocidad del buque: revoluciones por minuto del motor principal, etc.;
- .4 unidad de tratamiento: cálculo y registro manuales; y
- .5 regulación de la descarga en el mar: accionamiento manual de las bombas y de las válvulas."

ANEXO 11

ORDEN DEL DÍA BIENAL DEL SUBCOMITÉ DE Y PUNTOS DEL ORDEN DEL DÍA POSTBIENAL
DEL COMITÉ QUE SON COMPETENCIA DEL SUBCOMITÉ

ORDEN DEL DÍA BIENAL *

SUBCOMITÉ DE PROYECTO Y EQUIPO DEL BUQUE (DE)					
RESULTADOS PREVISTOS 2010-2011 (resolución A.1012(26))		Órgano u órganos superiores	Órgano u órganos coordinadores	Órgano u órganos participantes	Año de ultimación previsto
Número	Descripción				
1.1.2.2	Examen de las interpretaciones unificadas de la IACS	MSC		DE	Tarea continuada
2.0.1.6	Orientaciones destinadas a garantizar la aplicación de una política coherente para determinar la necesidad de que las puertas estancas permanezcan abiertas durante la navegación	MSC	DE	SLF	2010
2.0.1.29	Interpretación sobre la aplicación de las prescripciones del Convenio SOLAS, del Convenio MARPOL y del Convenio de Líneas de Carga a las transformaciones importantes de petroleros	MSC MEPC	DE		2010
2.0.1.[30]	Aplicación de las enmiendas al capítulo III del Convenio SOLAS y al Código IDS	MSC	DE		2010
5.1.1.1	Normas de funcionamiento de los sistemas de rescate para todos los tipos de buques	MSC	DE		2010 2011
5.1.1.7	Disposiciones de seguridad aplicables a los buques auxiliares que operan desde los buques de pasaje	MSC	DE	FP, COMSAR, NAV, SLF, STW	2011
5.1.1.10	Directrices relativas a un elemento visible de los sistemas de alarma general en los buques de pasaje	MSC	DE	FP	2012

* Los puntos impresos en negrita se han seleccionado para el proyecto de orden del día provisional del DE 55, que figura en el anexo 2. El texto tachado indica los resultados alcanzados y el texto sombreado indica las modificaciones propuestas. Los resultados suprimidos se mantendrán en el informe sobre la situación de los resultados previstos.

SUBCOMITÉ DE PROYECTO Y EQUIPO DEL BUQUE (DE)					
RESULTADOS PREVISTOS 2010-2011 (resolución A.1012(26))		Órgano u órganos superiores	Órgano u órganos coordinadores	Órgano u órganos participantes	Año de ultimación previsto
Número	Descripción				
5.1.2.1	Conferir obligatoriedad a las disposiciones de la circular MSC.1/Circ.1206/Rev.1	MSC	DE	FSI, NAV, STW	2010 2011
5.1.2.1	Directrices para la normalización de los medios de control de los botes salvavidas	MSC	DE		2010 2011
5.1.2.4	Elaboración de un nuevo marco de prescripciones aplicables a los dispositivos de salvamento	MSC	DE		2012
5.2.1.1/ 5.3.1.1	Enmiendas a la resolución A.774(18)	MSC	DE		2010 2011
5.2.1	Elaboración de directrices para el empleo de plástico reforzado con fibra de vidrio (PRFV) en las estructuras de los buques	MSC	DE	FP	2013
5.2.1.8	Directrices complementarias para el revestimiento de los tanques de carga de hidrocarburos y protección contra la corrosión	MSC	DE		2010 2011
5.2.1.13	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	MSC	DE		2011
5.2.1.14	Comportamiento térmico de los trajes de inmersión	MSC	DE		2010 2012
5.2.1.19	Elaboración de un código obligatorio para los buques que naveguen en aguas polares	MSC	DE		2012
5.2.1.24	Revisión de la resolución A.760(18)	MSC	DE		2010 2011
5.2.1.26	Protección contra los ruidos a bordo de los buques	MSC	DE		2010 2011
5.2.1.27	Enmiendas a la Recomendación revisada sobre las pruebas de los dispositivos de salvamento	MSC	DE		2010 2011

SUBCOMITÉ DE PROYECTO Y EQUIPO DEL BUQUE (DE)					
RESULTADOS PREVISTOS 2010-2011 (resolución A.1012(26))		Órgano u órganos superiores	Órgano u órganos coordinadores	Órgano u órganos participantes	Año de ultimación previsto
Número	Descripción				
5.2.1.28	Clasificación de los buques dedicados a las actividades mar adentro y examen de la necesidad de un código relativo a los buques de apoyo para la construcción mar adentro	MSC	DE		2010 2011
7.1.2.27	Normas de ensayo para la homologación del equipo añadido	MEPC	DE		2011
7.1.2.28	Medidas para fomentar los sistemas integrados de tratamiento de las aguas de sentina	MEPC	DE		2011
7.1.2.29	Directrices relativas a un plan de a bordo para la prevención de la contaminación por desechos de hidrocarburos	MEPC	DE		2011
7.1.2.30	Alternativas de accionamiento manual en caso de funcionamiento defectuoso del equipo de prevención de la contaminación	MEPC	DE		2011
[...]	Revisión de la resolución MEPC.159(55)*	MEPC	DE		2012
[...]	Revisión de las prescripciones para las pruebas de los DPR de los chalecos salvavidas**	MSC	DE		2012

* Nuevo resultado no previsto aprobado por el MEPC 61.

** Nuevo resultado no previsto propuesto por el Subcomité para su examen por el MSC 88.

PUNTOS DEL ORDEN DEL DÍA POSTBIENAL DEL COMITÉ QUE SON COMPETENCIA DEL SUBCOMITÉ

COMITÉ DE SEGURIDAD MARÍTIMA								
RESULTADOS POSTBIENALES ACEPTADOS				Órgano u órganos superiores	Órgano u órganos coordinadores	Órgano u órganos participantes	Plazo (periodos de sesiones)	Observaciones
Nº	Referencia a los principios estratégicos	Referencia a las medidas de alto nivel	Descripción					
1	2.0.1		Aplicación obligatoria de la Norma de rendimiento de los revestimientos protectores para los espacios vacíos de graneleros y petroleros	MSC	DE		2	MSC 76/23, párrafos 20.41.2 y 20.48; DE 50/27, sección 4
2	2.0.1		Norma de rendimiento de los revestimientos protectores para los espacios vacíos de todos los tipos de buques	MSC	DE		2	MSC 76/23, párrafos 20.41.2 y 20.48; DE 50/27, sección 4
3	2.0.1		Revisión de las disposiciones sobre las instalaciones para helicópteros que figuran en el Convenio SOLAS y en el Código MODU	MSC	DE		2	DE 52/21, párrafo 5.5; MSC 86/26, párrafo 23.39
4	2.0.1		Prescripciones generales sobre las instalaciones eléctricas	MSC	DE		2	MSC 86/26, párrafo 23.36
7	5.2.1	5.2.1.15	Enmiendas al Código IDS relativas a los botes salvavidas de caída libre autozafables	MSC	DE		1	MSC 76/23, párrafos 20.41.3 y 20.48; DE 47/25, párrafo 19.2
8	5.2.1		Pruebas de los compartimientos estancos	MSC	DE		2	MSC 86/26, párrafo 23.36
9	5.2.1		Recomendación sobre las condiciones para la aprobación de estaciones de servicio de balsas salvavidas inflables	MSC	DE		1	MSC 87/26, párrafo 24.30

ANEXO 12

ORDEN DEL DÍA PROVISIONAL DEL DE 55

- Apertura del periodo de sesiones
- 1 Adopción del orden del día
 - 2 Decisiones de otros órganos de la OMI
 - 3 Examen de las interpretaciones unificadas de la IACS
 - 4 Normas de rendimiento para los sistemas de rescate de todos los tipos de buques
 - 5 Disposiciones de seguridad aplicables a los buques auxiliares que operan desde los buques de pasaje
 - 6 Directrices relativas a un elemento visible de los sistemas de alarma general en los buques de pasaje
 - 7 Conferir obligatoriedad a las disposiciones de la circular MSC.1/Circ.1206/Rev.1
 - 8 Directrices para la normalización de los medios de control de los botes salvavidas
 - 9 Elaboración de un nuevo marco de prescripciones aplicables a los dispositivos de salvamento
 - 10 Enmiendas a la resolución A.744(18)
 - 11 Directrices complementarias para el revestimiento de los tanques de carga de hidrocarburos y protección contra la corrosión
 - 12 Elaboración de un código obligatorio para los buques que naveguen en aguas polares
 - 13 Revisión de la resolución A.760(18)
 - 14 Protección contra los ruidos a bordo de los buques
 - 15 Clasificación de los buques dedicados a las actividades mar adentro y examen de la necesidad de un código relativo a los buques de apoyo para la construcción mar adentro
 - 16 Medidas para fomentar los sistemas integrados de tratamiento de las aguas de sentina
 - 17 Revisión de la resolución MEPC.159(55)
 - 18 Revisión de las prescripciones para las pruebas de los DPR de los chalecos salvavidas
 - 19 Orden del día bienal y orden del día provisional del DE 56

- 20 Elección de Presidente y Vicepresidente para 2012
- 21 Otros asuntos
- 22 Informe para el Comité de Seguridad Marítima

ANEXO 13

INFORME SOBRE LA SITUACIÓN DE LOS RESULTADOS PREVISTOS DEL PLAN DE ACCIÓN DE ALTO NIVEL DE LA ORGANIZACIÓN Y PRIORIDADES PARA EL BIENIO 2010-2011 QUE SON DE INTERÉS PARA EL SUBCOMITÉ*

SUBCOMITÉ DE PROYECTO Y EQUIPO DEL BUQUE								
Número del resultado previsto en el Plan de acción de alto nivel para 2010-2011	Descripción	Año de ultimación	Órgano u órganos superiores	Órgano u órganos coordinadores	Órgano u órganos conexos	Situación del resultado para el año 1	Situación del resultado para el año 2	Referencias
1.1.2.2	Cooperación con la IACS: examen de las interpretaciones unificadas	Tarea continuada	MSC			De plazo indefinido		DE 54/23, sección 3; MSC 78/26, párrafo 22.12
2.0.1.6	Instrumentos no obligatorios: Orientaciones destinadas a garantizar la aplicación de una política coherente para determinar la necesidad de que las puertas estancas permanezcan abiertas durante la navegación	2010	MSC	DE	SLF	Alcanzado		DE 54/23, sección 4; SLF 52/19, sección 7; MSC 82/24, párrafo 21.47
2.0.1.29	Interpretación sobre la aplicación de las prescripciones del Convenio SOLAS, el Convenio MARPOL y el Convenio de Líneas de Carga a las transformaciones importantes de petroleros	2010 (para el Subcomité DE)	MSC MEPC	DE		Alcanzado		DE 54/23, sección 5; MSC 85/26, párrafo 23.28

* Cabe señalar que algunos de los resultados aceptados enumerados figuran en el Plan de acción de alto nivel para el bienio 2010-2011, si bien, teniendo en cuenta la resolución A.1013(26), se han trasladado al orden del día postbienio, dado que no se espera iniciar la labor sobre ellos en este bienio.

SUBCOMITÉ DE PROYECTO Y EQUIPO DEL BUQUE								
Número del resultado previsto en el Plan de acción de alto nivel para 2010-2011	Descripción	Año de ultimación	Órgano u órganos superiores	Órgano u órganos coordinadores	Órgano u órganos conexos	Situación del resultado para el año 1	Situación del resultado para el año 2	Referencias
2.0.1.30	Aplicación de enmiendas al capítulo III del Convenio SOLAS y al Código IDS	2010	MSC	DE		Alcanzado		DE 54/23, sección 6; MSC 86/26, párrafos 3.18 y 23.31
5.1.1.1	Instrumentos obligatorios: Normas de rendimiento para los sistemas de rescate de todos los tipos de buques	2010 2011	MSC	DE	STW	En curso		DE 54/23, sección 7; MSC 81/25, párrafo 23.49.1
5.1.1.7	Instrumentos no obligatorios: Disposiciones de seguridad aplicables a los buques auxiliares que operan desde los buques de pasaje	2011	MSC	DE	FP, COMSAR, NAV, SLF y STW	En curso		DE 54/23, sección 8; MSC 84/24, párrafo 22.50
5.1.1.8	Instrumentos no obligatorios: Disposiciones alternativas para la inspección de la obra viva de los buques de pasaje que no sean buques de pasaje de transbordo rodado	2010 (para el Subcomité DE) 2010 (para el MSC)	MSC	DE		Alcanzado Alcanzado		DE 53/26, sección 12; MSC 84/24, párrafo 22.52
5.1.1.10	Instrumentos no obligatorios: Directrices relativas a un elemento visible de los sistemas de alarma general en los buques de pasaje	2012	MSC	DE	FP	En curso		DE 54/23, sección 9; MSC 86/26, párrafo 23.35

SUBCOMITÉ DE PROYECTO Y EQUIPO DEL BUQUE								
Número del resultado previsto en el Plan de acción de alto nivel para 2010-2011	Descripción	Año de ultimación	Órgano u órganos superiores	Órgano u órganos coordinadores	Órgano u órganos conexos	Situación del resultado para el año 1	Situación del resultado para el año 2	Referencias
5.1.2.1	Medidas para prevenir los accidentes causados por botes salvavidas Conferir obligatoriedad a las disposiciones de la circular MSC.1/Circ.1206/Rev.1	2010 2011	MSC	DE	FSI, NAV, STW	En curso		DE 53/26, sección 3; MSC 74/24, párrafo 21.34
5.1.2.1	Medidas para prevenir los accidentes causados por botes salvavidas Directrices para la normalización de los medios de control de los botes salvavidas	2010 2011	MSC	DE	FSI, NAV, STW	En curso		DE 53/26, sección 3; MSC 74/24, párrafo 21.34
5.1.2.2	Orientaciones sobre la compatibilidad de los dispositivos de salvamento	2010 (para el Subcomité DE) 2010 (para el MSC)	MSC	DE		Alcanzado Alcanzado		DE 53/26, sección 15; MSC 78/26, párrafo 24.37.1
5.1.2.4	Elaboración de un nuevo marco de prescripciones aplicables a los dispositivos de salvamento	2012	MSC	DE		En curso		DE 54/23, sección 10; MSC 82/24, párrafo 21.49
5.2.1.1	Instrumentos obligatorios: Enmiendas a la resolución A.744(18)	2010 2011	MSC	DE		En curso		DE 54/23, sección 11
5.2.1.8	Instrumentos no obligatorios: Directrices complementarias para el revestimiento de los tanques de carga de hidrocarburos y protección contra la corrosión	2010 2011	MSC	DE		En curso		DE 53/26, sección 7; MSC 82/24, párrafos 21.51 y 23.12

SUBCOMITÉ DE PROYECTO Y EQUIPO DEL BUQUE								
Número del resultado previsto en el Plan de acción de alto nivel para 2010-2011	Descripción	Año de ultimación	Órgano u órganos superiores	Órgano u órganos coordinadores	Órgano u órganos conexos	Situación del resultado para el año 1	Situación del resultado para el año 2	Referencias
5.2.1.13	Instrumentos obligatorios: 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	2011	MSC	DE		Aplazado		MSC 84/24, párrafos 3.92 y 21.52
5.2.1.14	Instrumentos obligatorios: Enmiendas al Código IDS relativas al comportamiento térmico de los trajes de inmersión	2010 2012	MSC	DE		En curso		DE 54/23, sección 12; MSC 84/24, párrafo 22.48
5.2.1.15	Instrumentos obligatorios: Enmiendas al Código IDS relativas a los botes salvavidas de caída libre autozafables	Un periodo de sesiones	MSC	DE		Aplazado		MSC 76/23, párrafos 20.41.3 y 20.48; DE 47/25, párrafo 19.2
5.2.1.19	Instrumentos obligatorios: Elaboración de un código obligatorio para los buques que naveguen en aguas polares	2012	MSC	DE		En curso		DE 54/23, sección 13; MSC 86/26, párrafo 23.32
5.2.1.24	Instrumentos no obligatorios: Revisión de la resolución A.760(18)	2010 2011	MSC	DE		En curso		DE 53/26, sección 5; DE 46/32, párrafo 31.23
5.2.1.26	Instrumentos no obligatorios: Protección contra los ruidos a bordo de los buques	2010 2011	MSC	DE		En curso		DE 54/23, sección 14; MSC 83/28, párrafo 25.41

SUBCOMITÉ DE PROYECTO Y EQUIPO DEL BUQUE								
Número del resultado previsto en el Plan de acción de alto nivel para 2010-2011	Descripción	Año de ultimación	Órgano u órganos superiores	Órgano u órganos coordinadores	Órgano u órganos conexos	Situación del resultado para el año 1	Situación del resultado para el año 2	Referencias
5.2.1.27	Instrumentos no obligatorios: Enmiendas a la Recomendación revisada sobre las pruebas de los dispositivos de salvamento	2010	MSC	DE		En curso		DE 54/23, sección 15; MSC 84/24, párrafo 22.49
5.2.1.28	Instrumentos no obligatorios: Clasificación de los buques dedicados a las actividades mar adentro y examen de la necesidad de un código relativo a los buques de apoyo para la construcción mar adentro	2010 2011	MSC	DE		En curso		DE 53/26, sección 15; MSC 85/26, párrafo 23.27
5.2.1.32	Instrumento no obligatorio: Elaboración de directrices para el empleo de plástico reforzado con fibra de vidrio (PRFV) en las estructuras de los buques	2013	MSC	DE	FP	Aplazado		MSC 87/26, párrafo 24.31
5.3.1.1	Enmiendas a las Directrices sobre el programa mejorado de inspecciones durante los reconocimientos de graneleros y petroleros (resolución A.744(18))	2010 2011	MSC	DE		En curso		DE 54/23, sección 11
7.1.2.27	Normas de ensayo para la homologación del equipo añadido	2011	MEPC	DE		En curso		DE 54/23, sección 16; MEPC 59/24, párrafo 20.20

SUBCOMITÉ DE PROYECTO Y EQUIPO DEL BUQUE								
Número del resultado previsto en el Plan de acción de alto nivel para 2010-2011	Descripción	Año de ultimación	Órgano u órganos superiores	Órgano u órganos coordinadores	Órgano u órganos conexos	Situación del resultado para el año 1	Situación del resultado para el año 2	Referencias
7.1.2.28	Medidas para fomentar los sistemas integrados de tratamiento del agua de sentina	2011	MEPC	DE		En curso		DE 54/23, sección 17; MEPC 59/24, párrafo 20.20
7.1.2.29	Directrices relativas a un plan de a bordo para la prevención de la contaminación por desechos de hidrocarburos	2011	MEPC	DE		Alcanzado		DE 54/23, sección 18; MEPC 59/24, párrafos 20.10 a 20.13 y 20.22
7.1.2.30	Alternativas de accionamiento manual en caso de funcionamiento defectuoso del equipo de prevención de la contaminación	2011	MEPC	DE		Alcanzado		DE 54/23, sección 19; MEPC 59/24, párrafos 10.29 a 10.31 y 20.21