

SUBCOMITÉ DE PROTECCIÓN
CONTRA INCENDIOS
54º periodo de sesiones
Punto 25 del orden del día

FP 54/WP.5
16 abril 2010
Original: INGLÉS

ADVERTENCIA

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

PROYECTO DE INFORME PARA EL COMITÉ DE SEGURIDAD MARÍTIMA

1 GENERALIDADES

Introducción

1.1 El Subcomité celebró su 54º periodo de sesiones del 12 al 16 de abril de 2010 bajo la presidencia del Sr. J. C. Cubisino (Argentina). El Vicepresidente, Sr. C. Abbate (Italia), también estuvo presente.

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

ALEMANIA	FRANCIA
ANGOLA	GRECIA
ARABIA SAUDITA	INDONESIA
ARGELIA	IRÁN (REPÚBLICA ISLÁMICA DEL)
ARGENTINA	IRLANDA
BAHAMAS	ISLAS COOK
BÉLGICA	ISLAS MARSHALL
BRASIL	ITALIA
CANADÁ	JAMAHIRIYA ÁRABE LIBIA
CHILE	JAPÓN
CHINA	KUWAIT
CHIPRE	LIBERIA
CROACIA	MALASIA
CUBA	MALTA
DINAMARCA	MARRUECOS
EGIPTO	MÉXICO
ESPAÑA	NIGERIA
ESTADOS UNIDOS	NORUEGA
FEDERACIÓN DE RUSIA	PAÍSES BAJOS
FILIPINAS	PANAMÁ
FINLANDIA	POLONIA

REINO UNIDO	SUECIA
REPÚBLICA DE COREA	TURQUÍA
REPÚBLICA DOMINICANA	TUVALU
REPÚBLICA POPULAR DEMOCRÁTICA DE COREA	UCRANIA
SINGAPUR	URUGUAY
SUDÁFRICA	VANUATU
	VENEZUELA (REPÚBLICA BOLIVARIANA DE)

y los siguientes Miembros Asociados de la OMI:

HONG KONG (CHINA)
ISLAS FEROE (DINAMARCA)

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

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

1.4 También asistieron al periodo de sesiones observadores de las siguientes organizaciones no gubernamentales:

CÁMARA NAVIERA INTERNACIONAL (ICS)
ORGANIZACIÓN INTERNACIONAL DE NORMALIZACIÓN (ISO)
UNIÓN INTERNACIONAL DE SEGUROS DE TRANSPORTES (IUMI)
COMITÉ INTERNACIONAL RADIOMARÍTIMO (CIRM)
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE PUERTOS (IAPH)
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE SOCIEDADES DE CLASIFICACIÓN (IACS)
FORO MARÍTIMO INTERNACIONAL DE COMPAÑÍAS PETROLERAS (OCIMF)
FEDERACIÓN INTERNACIONAL DE ASOCIACIONES DE CAPITANES DE
BUQUE (IFSMA)
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE ARMADORES INDEPENDIENTES DE
PETROLEROS (INTERTANKO)
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE LÍNEAS DE CRUCEROS (CLIA)
INSTITUTO DE INGENIERÍA, CIENCIA Y TECNOLOGÍA NAVALES (IMarEST)
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE BUQUES TANQUE PARA CARGA
DIVERSIFICADA (IPTA)
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE CONTRATISTAS MARÍTIMOS (IMCA)
THE ROYAL INSTITUTION OF NAVAL ARCHITECTS (RINA)
FEDERACIÓN INTERNACIONAL DE LOS TRABAJADORES DEL TRANSPORTE (ITF)
INSTITUTO NÁUTICO (NI)]

Discurso de apertura del Secretario General

1.5 El Secretario General dio la bienvenida a los participantes y pronunció su discurso de apertura, cuyo texto íntegro se reproduce en el documento FP 54/INF.7.

Observaciones del Presidente

1.6 El Presidente, al dar las gracias al Secretario General, declaró que sus palabras de aliento así como su asesoramiento y peticiones se tendrían muy en cuenta en relación con los puntos del orden del día pertinentes, y que se agradecían en gran medida sus útiles orientaciones sobre los temas que el Subcomité iba a examinar, en particular por lo que respecta a la futura labor sobre el examen general del Código de Procedimientos de Ensayo de Exposición al Fuego, las medidas para evitar explosiones en petroleros y quimiqueros que transporten cargas con un bajo punto de inflamación y también sobre la labor en curso relativa a las pruebas de funcionamiento y normas de aprobación de los sistemas de seguridad contra incendios.

Trágico fallecimiento del Presidente de Polonia

1.7 Antes de volver a las cuestiones relacionadas con la labor del Subcomité, el Secretario General señaló al Subcomité las noticias desoladoras del trágico fallecimiento del Presidente de Polonia, el Sr. Lech Kaczynski, su mujer y numerosos dignatarios de la élite política y militar polaca, que ha sumido a todos en la tristeza, la pesadumbre y un sentimiento de pérdida personal. Es una desgracia que la orgullosa nación polaca, que a lo largo de su historia durante siglos ha sufrido tanto, tenga que soportar otro trauma de dimensiones inimaginables. El Secretario General, en nombre de todos los Miembros y el personal de la Organización, expresó su más sentido pésame, su condolencia y, sobre todo, su solidaridad con el pueblo polaco, las familias y amigos del Presidente y sus allegados. Hizo hincapié en los pensamientos y los rezos que deberían dirigirse a los fallecidos en ese accidente trágico y pidió a la delegación de Polonia que transmitiera los sentimientos de profunda desesperación y consternación a su Gobierno y sus conciudadanos.

1.8 La delegación de Polonia informó al Subcomité de que la nación polaca estaba sumida en un dolor y una pesadumbre profundos tras el trágico fallecimiento de su Presidente, su mujer y todas las personas a bordo del avión que se estrelló el sábado 10 de abril de 2010 sin que quedara ningún superviviente. La delegación de Polonia señaló que apreciaba en gran medida el pésame y las palabras de condolencia de quienes compartían su dolor, que le servían de apoyo y de consuelo. La delegación hizo hincapié en que el espíritu de solidaridad y compasión por quienes atravesaban momentos difíciles siempre había estado presente en la Organización y había sido manifestado una vez más en esta ocasión extremadamente triste por el Secretario General y el Presidente, así como por numerosos colegas que se habían dirigido a la delegación con expresiones de condolencia. La delegación de Polonia aprovechó esa oportunidad para agradecer a todos sus

manifestaciones de condolencia y conmiseración, que esperaban servirían de apoyo a las familias y amigos de los fallecidos en ese trágico accidente y a todo el pueblo de Polonia.

1.9 La delegación de la Federación de Rusia declaró que el pueblo ruso, como el pueblo polaco, estaba consternado por esa horrible tragedia: la muerte del Presidente de la República de Polonia, el Sr. Lech Kaczynski, su mujer y los demás ciudadanos polacos que viajaban a bordo del avión que se estrelló cerca de Smolensk el 10 de abril. Informaron de que el Presidente Kaczynski había volado a Rusia para rendir homenaje a la memoria de los oficiales polacos que habían fallecido en los tiempos de un régimen totalitario. Hicieron hincapié en que todos los rusos compartían el dolor y el luto del pueblo polaco con respecto a esta tragedia. La delegación informó al Subcomité de que las autoridades rusas y polacas estaban cooperando estrechamente para investigar las causas del accidente y todas las circunstancias de esta tragedia. La delegación extendió sus condolencias más profundas y más sinceras al pueblo polaco y expresó su solidaridad y su apoyo a los parientes y amigos de los fallecidos, señalando que el lunes 12 de abril se había declarado día de luto nacional en la Federación de Rusia.

1.10 El Subcomité, atendiendo la petición de la delegación de la Federación de Rusia, guardó un minuto de silencio en memoria de los fallecidos en el trágico accidente.

Terremoto en China

1.11 En la apertura de la reunión del miércoles 14 de abril de 2010 el Presidente informó al Subcomité de que había ocurrido un terremoto en la ciudad de Yushu en la provincia de Qinghai de China y expresó su pesar y su condolencia por las víctimas del terremoto y pidió a la delegación de China que transmitiera sus sentimientos y su profundo dolor y pesadumbre por ese trágico acontecimiento. El Subcomité se unió al Presidente en la expresión de los sentimientos mencionados.

Adopción del orden del día y cuestiones conexas

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

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 BLG 13, DE 52, FSI 17, MSC 86, NAV 55, DSC 14, SLF 52, BLG 14 y DE 53, tal como se informa en los documentos FP 54/2, FP 54/2/1 y FP 54/2/2, y las tuvo en cuenta en sus deliberaciones al tratar los puntos del orden del día pertinentes.

Resultados del vigésimo sexto periodo de sesiones de la Asamblea

2.2 El Subcomité tomó nota de que la Asamblea, en su vigésimo sexto periodo de sesiones (A 26), había adoptado el Plan estratégico de la Organización (para el sexenio 2010-2015) (resolución A.1011(26)), el Plan de acción de alto nivel de la Organización y prioridades para el bienio 2010-2011 (resolución A.1012(26)) y las Directrices sobre la aplicación del Plan estratégico y el Plan de acción de alto nivel de la Organización (resolución A.1013(26)), y de que al tratar el punto 22 del orden del día (Programa de trabajo y orden del día del FP 55) se examinarán con detenimiento las repercusiones que tiene la adopción de esas resoluciones en el procedimiento de organización de los órdenes del día y en el programa de trabajo del Subcomité.

3 PRUEBAS DE FUNCIONAMIENTO Y NORMAS DE APROBACIÓN DE LOS SISTEMAS DE SEGURIDAD CONTRA INCENDIOS

Generalidades

3.1 El Subcomité recordó que en el FP 53 había aprobado el plan de acción revisado con las prioridades, plazos y objetivos para cada categoría de prioridad, elaborado por el Grupo de trabajo constituido para tal fin (FP 53/WP.1, anexo 19).

3.2 El Subcomité también recordó que en el FP 53 había vuelto a constituir el Grupo de trabajo por correspondencia sobre pruebas de funcionamiento y normas de aprobación de los sistemas de seguridad contra incendios y había aprobado su mandato, que figura en el párrafo 3.38 del documento FP 53/23, y había encargado al Grupo que presentara su informe al FP 54.

3.3 El Subcomité examinó, en relación con este punto del orden del día, los documentos presentados por el Japón (FP 54/3/3), la República de Corea (FP 54/3/4), Suecia (FP 54/3/2), los Estados Unidos (FP 54/3 y FP 54/3/1) y la Secretaría (FP 54/2/2) y

(FP 54/3/5). En relación con este punto del orden del día, el Subcomité también examinó los documentos FP 54/24/1 y FP 54/INF.3 presentados por la República de Corea.

Informe del Grupo de trabajo constituido en el FP 53 (parte 2)

3.4 El Subcomité examinó la parte 2 del informe del Grupo de trabajo sobre pruebas de funcionamiento y normas de aprobación de los sistemas de seguridad contra incendios, constituido en el FP 53 (FP 54/3) y, tras aprobarlo en general, tomó nota de que el Grupo de trabajo por correspondencia constituido en el FP 53 (FP 54/3/1) había examinado a fondo el informe del Grupo de trabajo.

Informe del Grupo de trabajo por correspondencia

3.5 El Subcomité examinó el informe del Grupo de trabajo por correspondencia sobre pruebas de funcionamiento y normas de aprobación de los sistemas de seguridad contra incendios (FP 54/3/1), junto con los documentos indicados en el párrafo 3.3 y, tras aprobarlo en general:

- .1 se mostró de acuerdo con el proyecto de enmiendas al capítulo 5 del Código SSCI para suprimir la referencia a los productos gaseosos procedentes del combustible utilizado en los sistemas fijos de extinción de incendios a base de gas, que figuran en el anexo ..., para presentarlo al MSC 88 con miras a su aprobación y posterior adopción;
- .2 decidió encargar al Grupo de trabajo que examinara si los caudales de aplicación del sistema de espuma para las helicubiertas que figura en la regla II-2/18 del Convenio SOLAS debería armonizarse con los caudales de aplicación del sistema de espuma para las helicubiertas que figuran en el Código MODU;
- .3 tomó nota de que la interpretación unificada SC 216 de la IACS sobre los sistemas de extinción de incendios a base de agua se aplica a los buques de pasaje y a los buques de carga, y acordó encargar al Grupo de trabajo que armonizara los resultados de la labor de los grupos de trabajo por correspondencia pertinentes sobre las cuestiones relativas a la interpretación unificada SC 216;

- .4 acordó que sólo debían elaborarse las enmiendas a las Directrices para el mantenimiento y la inspección de los sistemas fijos de extinción de incendios a base de anhídrido carbónico (MSC.1/Circ.1318) que eran estrictamente necesarias. A la luz de lo anterior, el Subcomité acordó que debería examinarse la posibilidad de incluir en el párrafo 6.1.2 de las Directrices la expresión "normas nacionales e internacionales aceptables para la Administración", así como las cuestiones relacionadas con la inspección de las botellas de alta presión, si se enmiendan las Directrices; y
- .5 se mostró de acuerdo con la necesidad de revisar el párrafo 3.2.6 del proyecto de Directrices revisadas para la aprobación de sistemas fijos de lucha contra incendios de aplicación local a base de agua destinados a los espacios de máquinas de categoría A (FP 54/3/1, anexo 8), dado que el texto que figura entre corchetes constituye una prescripción sobre el equipo que debe llevarse a bordo y, por consiguiente, no debería estar incluido en las Directrices revisadas.

3.6 Al examinar los documentos FP 54/24/1 y FP 54/INF.3 (República de Corea) en los que se facilitan información y resultados de pruebas para confirmar la capacidad de lucha contra incendios del sistema de lucha contra incendios de aplicación local a base de agua de conformidad con la regla II-2/10.5.6 del Convenio SOLAS, el Subcomité, teniendo presente que los documentos hacen referencia a las interpretaciones unificadas del capítulo II-2 del Convenio SOLAS (MSC.1/Circ.1276) elaboradas por el FP 52 basándose en la interpretación unificada SC 217 de la IACS, tomó nota de que no era la intención del autor del documento proponer enmiendas a la circular MSC.1/Circ.1276 sino facilitar información a los propietarios de buques y a las sociedades de clasificación. El Subcomité también tomó nota de la opinión de la República de Corea de que la interpretación unificada mejora la capacidad de extinción de incendios del sistema de una fila única. No obstante, esto no significa que el sistema convencional de una fila única tenga una capacidad de extinción de incendios inferior.

Información facilitada por la delegación de las Bahamas en relación con el siniestro del *Oscar Wilde*

3.7 En el contexto de este punto del orden del día, el Subcomité tomó nota de la información facilitada por la delegación de las Bahamas en relación con un siniestro ocurrido en el transbordador de pasajeros **Oscar Wilde** en las Bahamas. El 2 de febrero de 2010 se

declaró un incendio en el espacio de maquinaria auxiliar a bordo del citado buque que navegaba desde Falmouth (Reino Unido) tras haber terminado su permanencia en dique anual. El origen del incendio fue un módulo de suministro de combustible al alternador de diésel y el incendio se propagó rápidamente por todo el compartimiento. Como parte de las operaciones de lucha contra incendios, se activó el sistema fijo de inundación total (espuma de alta expansión) pero éste no logró extinguir el incendio. Aunque se descargó toda la solución de espuma del sistema en la cámara de máquinas, no se formó ninguna espuma. El incendio ardió con fuerza durante más de una hora antes de que la tripulación del buque consiguiera apagarlo. El sistema de espuma de alta expansión estaba homologado y se había mantenido y sometido a prueba de conformidad con las instrucciones del fabricante y las orientaciones actuales de la OMI. La investigación técnica determinó que:

- .1 el 80 % de las boquillas generadoras de espuma en la sala de maquinaria auxiliar estaban bloqueadas por detritos y aproximadamente el 50 % de las boquillas en los otros espacios protegidos también estaban atascadas;
- .2 las tuberías de distribución de la solución de espuma también contenían detritos y estaban corroídas; y
- .3 había varias secciones de las tuberías de distribución del sistema en las que podía haber quedado atrapada agua o solución de espuma a raíz de las pruebas del sistema.

3.8 A la luz de lo anterior, el Subcomité acordó encargar al Grupo de trabajo que examinara la información anterior y asesorara al Subcomité en consecuencia.

Resultados del BLG 14

Utilización de espumas resistentes al alcohol cuando se transporten mezclas de etanol/gasolina

3.9 Al examinar el documento FP 54/2/2 (Secretaría) sobre los resultados del BLG 14 por lo que respecta a cuestiones relativas a la utilización de espumas resistentes al alcohol cuando se transporten mezclas de etanol/gasolina, en relación con las prescripciones de protección contra incendios de las reglas II-2/1.6.1 y II-2/1.6.2 del Convenio SOLAS, el Subcomité acordó remitir el documento al Grupo de trabajo para que examinara esta cuestión, en detalle.

Proyecto de enmiendas al capítulo 14 del Código SSCI en relación con los sistemas fijos a base de espuma instalados en cubierta

3.10 Durante el examen del documento FP 54/3/5 (Secretaría) sobre los resultados del BLG 14 por lo que respecta a cuestiones relacionadas con el proyecto de enmiendas al capítulo 14 del Código SSCI relativas a los sistemas fijos a base de espuma instalados en cubierta, el Subcomité tomó nota de que el Subcomité BLG:

- .1 estimó que el proyecto de enmiendas al capítulo 14 del Código SSCI podría exigir una nueva prescripción de transporte para tales sistemas en buques que transporten sustancias enumeradas en los capítulos 17 y 18 del Código CIQ, teniendo en cuenta que en el capítulo 18 se enumeran sustancias a las cuales no se aplica el Código CIQ y que los buques que transportan tales sustancias no suelen tener que ajustarse al Código CIQ;
- .2 reconoció que las citadas propuestas de enmienda podrían prestarse a confusión ya que el texto propuesto contiene diferencias con respecto al Código CIQ y plantea posibles contradicciones con el Convenio SOLAS y el Código CIQ;
- .3 acordó que el Código SSCI no debería introducir ninguna prescripción relativa al transporte de productos químicos contemplados en el Código CIQ y que, si es necesario modificar las prescripciones de transporte de los productos químicos contemplados en el Código CIQ, esto sólo debería hacerse enmendando las prescripciones pertinentes de dicho Código;
- .4 invitó al Subcomité a que esperara a incluir enmiendas relativas al Código CIQ en las propuestas de enmienda al capítulo 14 del Código SSCI hasta que el Subcomité BLG haya examinado la cuestión en detalle, y pidió al Subcomité que facilitara la información pertinente sobre los ensayos con productos químicos que tengan un alto punto de inflamación para determinar el caudal de aplicación de la espuma; y
- .5 tras observar que sería preferible llevar a cabo esta labor en relación con un punto distinto del orden del día, invitó al MSC 87 a que incluyera un resultado no previsto en el orden del día bienal del Subcomité BLG y en el orden del día provisional del BLG 15, teniendo en cuenta la justificación conexas.

3.11 Por consiguiente, el Subcomité decidió, como lo había pedido el BLG 14, aplazar la inclusión de enmiendas relativas al Código CIQ en las propuestas de enmienda al capítulo 14 del Código SSCI, a la espera de recibir el asesoramiento del Subcomité BLG y de la decisión pertinente del MSC 87 sobre esta cuestión. Mientras tanto, el Subcomité invitó a los Gobiernos Miembros y a las organizaciones internacionales a que presentaran información pertinente sobre los ensayos de los productos químicos con un alto punto de inflamación por lo que respecta al caudal de aplicación de la espuma.

Constitución del Grupo de trabajo

3.12 Tras recordar la decisión pertinente sobre la constitución de un grupo de trabajo adoptada en el FP 53, el Subcomité constituyó el Grupo de trabajo sobre pruebas de funcionamiento y normas de aprobación y le encargó que, teniendo en cuenta las observaciones formuladas y las decisiones adoptadas en el Pleno, llevara a cabo las siguientes tareas:

- .1 proseguir la labor sobre las prioridades a medio plazo identificadas en el anexo 19 del documento FP 53/WP.1, teniendo en cuenta la parte 2 del informe del Grupo de trabajo constituido en el FP 53 (FP 54/3), el informe del Grupo de trabajo por correspondencia (FP 54/3/1) y los documentos FP 54/3/2, FP 54/3/3 y FP 54/3/4 y, en particular:
 - .1.1 ultimar el proyecto de capítulo 6 revisado del Código SSCI (FP 54/3/1, anexo 1);
 - .1.2 ultimar el proyecto de Directrices para el ensayo y la aprobación de los sistemas fijos de extinción de incendios a base de espuma de alta expansión (FP 54/3/1, anexo 2); y
 - .1.3 armonizar los resultados de los grupos de trabajo por correspondencia por lo que respecta a la interpretación unificada SC 216 de la IACS sobre los sistemas de extinción de incendios a base de agua, teniendo en cuenta el párrafo 8 y el anexo 4 del documento FP 54/3/1 y los párrafos 13 y 14 y el anexo 3 del documento
FP 54/8;

- .2 proseguir la labor sobre las prioridades a largo plazo identificadas en el anexo 19 del documento FP 53/WP.1, teniendo en cuenta la parte 2 del informe del Grupo de trabajo constituido en el FP 53 (FP 54/3) y el informe del Grupo de trabajo por correspondencia (FP 54/3/1);
- .3 examinar la cuestión de la utilización de las espumas resistentes al alcohol cuando se transporten mezclas de etanol/gasolina, en relación con las prescripciones de protección contra incendios de las reglas II-2/1.6.1 y II-2/1.6.2 del Convenio SOLAS, teniendo en cuenta la parte del documento FP 54/2/2 que guarda relación con este punto, y asesorar al Subcomité en consecuencia;
- .4 actualizar el Plan revisado para la armonización o la elaboración de las pruebas de funcionamiento y normas de aprobación de los sistemas de seguridad contra incendios, que figura en el anexo 19 del documento FP 53/WP.1, teniendo en cuenta los progresos realizados hasta la fecha, y elaborar un plan revisado con las prioridades, plazos y objetivos para cada categoría de prioridad, con miras a su ultimación en el FP 55; y
- .5 considerar si es necesario volver a constituir el Grupo de trabajo por correspondencia y, en caso afirmativo, elaborar el mandato del Grupo para que el Subcomité lo examine.

[Informe del Grupo de trabajo

3.13 Tras recibir el informe del Grupo de trabajo (FP 54/WP.1), el Subcomité lo aprobó en general y adoptó las medidas que se indican a continuación.

Mantenimiento e inspección de los sistemas fijos de extinción de incendios a base de anhídrido carbónico

3.14 Por lo que respecta a las propuestas de modificación del párrafo 6.1 de las Directrices sobre el mantenimiento y la inspección de los sistemas fijos de extinción de incendios a base de anhídrido carbónico (MSC.1/Circ.1318) en relación con los intervalos periódicos de inspección de las botellas de alta presión, el Subcomité refrendó la opinión del Grupo de que no era absolutamente necesario enmendar las Directrices en este momento.

Sistemas fijos de extinción de incendios por gas y aspersion de agua para los espacios para vehículos, espacios de carga rodada, espacios para contenedores y espacios de carga general

3.15 Por lo que respecta a los sistemas fijos de extinción de incendios por gas y aspersion de agua para los espacios para vehículos, espacios de carga rodada, espacios para contenedores y espacios de carga general, el Subcomité se mostró de acuerdo con el proyecto de enmiendas a los capítulos 5 y 7 del Código SSCI y con el proyecto de enmiendas a la regla II-2/20 del Convenio SOLAS, que figuran en los anexos ... y ..., respectivamente, para presentarlos al MSC 88 con miras a su aprobación y posterior adopción.

Enmiendas al capítulo 6 del Código SSCI y proyecto de directrices para el ensayo y la aprobación de los sistemas fijos de extinción de incendios a base de espuma de alta expansión

3.16 El Subcomité se mostró de acuerdo con el proyecto de enmiendas al capítulo 6 del Código SSCI y con el proyecto de directrices para el ensayo y la aprobación de los sistemas fijos de extinción de incendios a base de espuma de alta expansión, junto con el proyecto de circular MSC conexas, que figuran en los anexos ... y ..., respectivamente, para presentarlos al MSC 88 con miras a su aprobación y posterior adopción, según proceda.

Métodos científicos para la extrapolación de los volúmenes utilizados en los ensayos de exposición al fuego de los sistemas de extinción de incendios por nebulización

3.17 El Subcomité se mostró de acuerdo con los métodos científicos para la extrapolación de los volúmenes utilizados en los ensayos de exposición al fuego de los sistemas de extinción de incendios por nebulización, junto con el proyecto de circular MSC conexas, que figuran en el anexo ..., para presentarlos al MSC 88 con miras a su aprobación.

Interpretación unificada SC 216 de la IACS sobre los sistemas de extinción de incendios a base de agua

3.18 El Subcomité tomó nota de que el Grupo había examinado la interpretación unificada SC 216 de la IACS (interpretación unificada de la regla II-2 sobre los sistemas de extinción de incendios a base de agua), y acordó no elaborar interpretaciones sobre este tema.

3.19 A este respecto, el Subcomité se mostró de acuerdo con el proyecto de enmiendas a las Directrices revisadas para la aprobación de sistemas equivalentes de extinción de incendios a base de agua para los espacios de máquinas y las cámaras de bombas de carga (circular MSC/Circ.1165), relativas a los medios duplicados de bombeo y las boquillas

montadas en el techo y las boquillas de sentina (párrafo 17 y párrafo 1.3 del apéndice B del anexo de las Directrices revisadas), que figuran en el anexo ..., para presentarlas al MSC 88 con miras a su aprobación.

Sistemas de extinción para puestos de control

3.20 El Subcomité se mostró de acuerdo con el proyecto de enmiendas al capítulo 8 del Código SSCI relativo a los sistemas de extinción alternativos para los puestos de control, que figuran en el anexo ..., para presentarlas al MSC 88 con miras a su aprobación y posterior adopción.

Sistemas fijos de extinción a base de espuma instalados en cubierta

3.21 El Subcomité refrendó la opinión del Grupo en relación con los sistemas fijos de extinción de incendios a base de espuma instalados en cubierta (FP 54/WP.1 párrafo 18) y pidió a la Secretaría que remitiera su opinión al BLG 15 para que éste la examinara y formulara las observaciones oportunas.

Directrices revisadas para la aprobación de sistemas fijos de lucha contra incendios de aplicación local a base de agua destinados a los espacios de máquinas de categoría A (circular MSC/Circ.913)

3.22 El Subcomité se mostró de acuerdo con el proyecto de directrices revisadas para la aprobación de sistemas fijos de lucha contra incendios de aplicación local a base de agua destinados a los espacios de máquinas de categoría A (circular MSC/Circ.913) y el proyecto de circular MSC conexas, que figura en el anexo ..., para presentarlos al MSC 88 con miras a su aprobación.

3.23 El Subcomité también se mostró de acuerdo con el proyecto de enmiendas a la regla II-2/10.5.6.3.1 del Convenio SOLAS que figura en el anexo ..., para presentarlo al MSC 88 para su aprobación y posterior adopción.

Directrices revisadas para el mantenimiento y la inspección de los sistemas y dispositivos de extinción de incendios (circular MSC/Circ.850)

3.24 El Subcomité convino en que es necesario revisar y actualizar las Directrices revisadas para el mantenimiento y la inspección de los sistemas y dispositivos de extinción de incendios (circular MSC/Circ.850), para tener en cuenta las últimas tecnologías, como una de las prioridades a largo plazo.

Plan de acción revisado

3.25 El Subcomité aprobó el plan de acción revisado que figura en el anexo 10 del documento FP 54/WP.1.

Restablecimiento del grupo de trabajo por correspondencia

3.26 El Subcomité volvió a constituir el Grupo de trabajo por correspondencia, coordinado por Estados Unidos*, y le encargó que, teniendo en cuenta la información pertinente recogida en el documento FP 54/3/1 y los resultados de la labor del Grupo de trabajo indicados en la parte 1 (FP 54/WP.1) y en la parte 2 de su informe, lleve a cabo las siguientes tareas:

- .1 siga examinando el proyecto de directrices para la aprobación de los dispositivos de lucha contra incendios de las instalaciones para helicópteros;
- .2 vuelva a examinar los sistemas de prioridad a largo plazo enumerados en el anexo 10 del documento FP 54/WP.1; y
- .3 presente un informe al FP 55.]

*

Coordinador:

Sr. R. Eberly, P. E.
Comandante (CG-5214)
Estados Unidos de América
2100 Second Street, SW
Washington, DC 20593-001
Teléfono: +1 202 372 1393
Facsimil: +1 202 372 1924
Sitio de la Red: Randall.Eberly@uscg.mil

4 EXAMEN GENERAL DEL CÓDIGO DE PROCEDIMIENTOS DE ENSAYO DE EXPOSICIÓN AL FUEGO

Generalidades

4.1 El Subcomité recordó que en el FP 53 había constituido el Grupo de trabajo sobre el examen general del Código de Procedimientos de Ensayo de Exposición al Fuego y que, tras aprobar su informe en general, se había mostrado de acuerdo, en principio, con el proyecto de Código internacional para la aplicación de procedimientos de ensayo de exposición al fuego, 2010 (Código PEF 2010) para presentarlo al MSC 86 con miras a su aprobación, en principio, y su posterior adopción.

4.2 También se recordó que, en el FP 53, el Subcomité se había mostrado de acuerdo en el proyecto de enmiendas al capítulo II-2 del Convenio SOLAS para dar carácter obligatorio al citado Código PEF 2010, a fin de presentarlo al MSC 86 para su aprobación y posterior adopción, junto con la adopción del Código PEF 2010.

4.3 El Subcomité tomó nota de que el MSC 86 había acordado invitar a los Gobiernos Miembros y a las organizaciones internacionales a que presentaran observaciones sobre el proyecto de Código PEF 2010 al FP 54, y que el MSC 87 examinaría el proyecto de código, elaborado por el FP 53 (FP 53/23/Add.1, anexo 14), junto con las modificaciones al proyecto de código que elaborara el FP 54, con miras a su aprobación y posterior adopción en el MSC 88. En este contexto, el MSC 86 aprobó el proyecto de enmiendas al capítulo II-2 del Convenio SOLAS para dar carácter obligatorio al Código PEF 2010, con miras a su adopción en el MSC 88 junto con la adopción del Código.

Propuestas de modificación del proyecto de Código PEF 2010

4.4 El Subcomité examinó los siguientes documentos:

- .1 FP 54/4 (Presidente del Grupo de trabajo en el FP 53), en el que figura una lista de las correcciones que es necesario introducir en el proyecto de Código PEF 2010, elaboradas por el Presidente del Grupo de trabajo constituido en el FP 53, en consulta con algunos miembros del Grupo. En el documento también figuraba una adición a la parte 5 del proyecto de código sobre las tuberías de plástico;
- .2 FP 54/4/1 (Noruega), en el que figuran enmiendas a las Directrices para la instalación de tuberías de plástico en los buques (resolución A.753(18)) a

fin de ampliar su aplicación a las tuberías de caucho sintético. En el documento se recuerda que el FP 51 había acordado que las Directrices deberían enmendarse a fin de dar cabida a las prescripciones de seguridad contra incendios para las tuberías de caucho sintético pero que esta cuestión aún no se había ultimado; y

- .3 FP 54/4/2 (Finlandia), en el que se formulan observaciones sobre el proyecto de Código PEF 2010, que se consideraba aceptable en general. Las observaciones se formularon con el propósito de mejorar el proyecto de texto y armonizar la utilización de algunos métodos de ensayo.

Constitución del Grupo de redacción

4.5 Tras el examen de los documentos presentados, el Subcomité recordó la decisión pertinente adoptada en el FP 53, constituyó el Grupo de redacción sobre el examen general del Código de Procedimientos de Ensayo de Exposición al Fuego y le encargó que, teniendo en cuenta las observaciones formuladas y las decisiones adoptadas en el Pleno:

- .1 ultimara las modificaciones de redacción del proyecto de Código PEF 2010, basándose en el texto elaborado por el Grupo de trabajo constituido en el FP 53 (FP 53/23/Add.1, anexo 14), y teniendo en cuenta los documentos FP 54/4 y FP 54/4/2; y
- .2 ultimara el proyecto de directrices para el proyecto, construcción y pruebas de los sistemas fijos de detección de gases de hidrocarburos en los petroleros de doble casco y el proyecto de circular MSC conexo, basándose en el informe del Grupo de trabajo por correspondencia (FP 54/11) y teniendo en cuenta el documento FP 54/11/1.

Enmiendas a las Directrices para la instalación de tuberías de plástico en los buques (resolución A.753(18))

4.6 Tras breves deliberaciones sobre el documento FP 54/4/1 (Noruega), el Subcomité recordó su decisión de que los procedimientos de ensayo recogidos en las Directrices (resolución A.753(18)) deberían enmendarse para dar cabida a las prescripciones de seguridad contra incendios para las tuberías de caucho sintético (FP 51/19, párrafo 4.8) y, tras tomar nota de que las Directrices no están incluidas en el Código PEF, acordó pedir a un grupo de expertos que elaborara un texto definitivo del proyecto de enmiendas a las

Directrices para la instalación de tuberías de plástico en los buques, que figuran en el documento FP 54/4/1, para que el Subcomité lo examinara.

4.7 Tras examinar los resultados de la labor del Grupo de expertos (FP 54/WP.6), el Subcomité:

- .1 al examinar el proyecto de enmiendas a las Directrices (resolución A.753(18)), por lo que respecta al párrafo 1.2.3 acordó el siguiente texto:

"1.2.3 Las presentes directrices ~~sólo~~ son aplicables a ~~las tuberías de plástico~~ ~~[los sistemas de tuberías no metálicas]~~ los sistemas de tuberías que sean predominantemente de un material que no sea un metal. ~~[Asimismo, estas directrices se aplican a las tuberías flexibles y mangueras con acoplamientos que se aceptan para su utilización en los sistemas de tuberías metálicas.]~~ ~~[No se contempla la utilización de tuberías flexibles y mangueras con acoplamientos mecánicos y flexibles que se aceptan para su utilización en los sistemas de tuberías metálicas en las presentes directrices.]"; y~~

- .2 posteriormente se mostró de acuerdo con el proyecto de enmiendas a las Directrices para la instalación de tuberías de plástico en los buques (resolución A.753(18)), y el proyecto de resolución MSC conexo, que figuran en el anexo..., para presentarlos al MSC 88 con miras a su adopción.

Informe del Grupo de redacción sobre el examen general del Código de Procedimientos de Ensayo de Exposición al Fuego

4.8 Tras recibir el informe del Grupo de redacción (FP 54/WP.7), el Subcomité lo aprobó en general y, en particular:

- .1 se mostró de acuerdo con el proyecto de directrices para el proyecto, construcción y pruebas de los sistemas fijos de detección de gases de hidrocarburos en los petroleros de doble casco, incluidas las modificaciones, y el proyecto de circular MSC conexas, que figuran en el anexo ..., para someterlos a la aprobación del MSC 87; y

- .2 se mostró de acuerdo con las modificaciones introducidas en el proyecto de Código PEF 2010, que figura en el anexo ..., para presentarlo al MSC 87 a fin de que lo examine y adopte las medidas que estime oportunas.

5 PIORRESISTENCIA DE LOS CONDUCTOS DE VENTILACIÓN

5.1 El Subcomité recordó que en el FP 52 se había mostrado de acuerdo con el proyecto de enmiendas a la regla II-2/9.7 del Convenio SOLAS sobre cuestiones relacionadas con la piroresistencia de los conductos de ventilación, que fue aprobado por el MSC 84 y posteriormente adoptado mediante la resolución MSC.269(85). Las enmiendas entrarán en vigor el 1 de julio de 2010 y se aplicarán únicamente a los buques nuevos.

5.2 También se recordó que en el FP 53, al examinar el documento FP 53/6 (Estados Unidos), en el que figuraba una propuesta de enmiendas a la regla II-2/9.7 del Convenio SOLAS para aclarar y armonizar las prescripciones relativas a los sistemas de ventilación del Convenio SOLAS, el Subcomité había tomado nota de la opinión de algunas delegaciones de que era necesario proceder a un examen más detallado de la cuestión ya que la instalación de válvulas de mariposa contra incendios automáticas en todas las divisiones de clase "A" resultaría muy costosa para los buques de pasaje y técnicamente no estaba demostrado que permitiera mejorar sustancialmente la seguridad.

5.3 El Subcomité tomó nota de que el FP 53 había acordado invitar al Comité a que ampliara el plazo de ultimación de este punto hasta 2010 y había invitado a los Gobiernos Miembros y a las organizaciones internacionales a que presentaran observaciones y propuestas pertinentes al FP 54.

5.4 Tras examinar el documento FP 54/5 (Estados Unidos), en el que figuraban más aclaraciones de las enmiendas a la regla II-2/9.7, recogidas en el anexo del documento FP 53/6, para mejorar y armonizar las prescripciones de los sistemas de ventilación que figuran en el Convenio SOLAS, teniendo en cuenta el criterio del regreso a puerto en condiciones de seguridad y las observaciones formuladas en el FP 53, el Subcomité convino en que era necesario un examen más detallado, en particular para:

- .1 aclarar las expresiones vagas tales como "accionado por telemando desde el centro de seguridad a bordo";

- .2 determinar la sección transversal mínima de los conductos necesaria para instalar válvulas de mariposa automáticas;
- .3 abordar las preocupaciones relativas a las penetraciones en el acero, el aislamiento y la existencia de varias interpretaciones unificadas sobre esta cuestión; y
- .4 mejorar el proyecto de texto que figura en el anexo del documento FP 54/5.

Constitución del Grupo de trabajo por correspondencia

5.5 Posteriormente, el Subcomité constituyó el Grupo de trabajo por correspondencia sobre la piroresistencia de los conductos de ventilación, coordinado por los Estados Unidos*, para avanzar con la labor sobre esta cuestión, y encargó al Grupo que, basándose en el anexo del documento FP 54/5, llevara a cabo las siguientes tareas:

- .1 incorporar las interpretaciones unificadas de la OMI pendientes relacionadas con el proyecto de enmiendas a la regla II-2/9.7 del Convenio SOLAS a fines de armonización;
- .2 validar la necesidad y las dimensiones propuestas de las limitaciones para la instalación de válvulas de mariposa automáticas en los conductos que pasan a través de penetraciones en los mamparos límite de clase "A";
- .3 seguir examinando las disposiciones para las penetraciones de clase "B", dispositivos de cierre y conductos de ventilación de las cocinas;
- .4 aclarar el proyecto de disposiciones relacionadas con los sistemas de control/gestión del humo;

* **Coordinador:**
Sr. Laurence E. Fisher
Comandante (CG-5214)
United States Coast Guard
2100 Second St. SW
Washington, DC 20593-7126
Estados Unidos de América
Teléfono: +1 202 372 1447
Correo electrónico: Laurence.e.fisher@uscg.mil

- .5 elaborar una serie detallada de proyectos de enmienda de la regla II-2/9 del Convenio SOLAS para que el Subcomité los examine; y
- .6 presentar un informe al FP 55.

Ampliación del plazo de ultimación

5.6 Teniendo en cuenta las novedades antes indicadas, el Subcomité invitó al Comité a que ampliara el plazo de ultimación previsto para este resultado hasta 2011.

6 MEDIDAS PARA EVITAR EXPLOSIONES EN PETROLEROS Y QUIMIQUEROS QUE TRANSPORTEN CARGAS CON UN BAJO PUNTO DE INFLAMACIÓN

Generalidades

6.1 El Subcomité recordó que, en su 53º periodo de sesiones, había acordado que los petroleros nuevos de menos de 20 000 toneladas de peso muerto deben equiparse con sistemas de gas inerte y que debería continuar examinándose la necesidad de aplicar un límite inferior basándose en las propuestas de [4 000] [6 000] [8 000] toneladas de peso muerto, y reconoció que tales prescripciones podrían introducirse modificando apropiadamente las disposiciones de la regla II-2/4.5.5 del Convenio SOLAS.

6.2 También se recordó que, durante el FP 53, el Subcomité llegó a un acuerdo respecto de que se deben elaborar prescripciones para la instalación de sistemas de gas inerte en los quimiqueros nuevos, y que, como los quimiqueros presentan problemas mucho más complejos que los petroleros, es posible que sea necesario elaborar nuevas prescripciones para regularlos, lo que también incluiría, por necesidad, modificaciones a la regla II-2/4.5.5.2 del Convenio SOLAS.

6.3 El Subcomité tomó nota de que, durante su 53º periodo de sesiones, había decidido constituir un grupo de trabajo en este periodo de sesiones para avanzar en el examen de esta cuestión e instó a Gobiernos Miembros y organizaciones internacionales a que presenten propuestas de enmiendas a los instrumentos pertinentes de la OMI y cualquier otra información pertinente al FP 54 para que el Subcomité las examine y adopte las medidas del caso.

6.4 El Subcomité tuvo ante sí los siguientes documentos bajo este punto del orden del día:

- .1 FP 54/6 (ICS e IPTA), que contiene información pertinente sobre sus miembros; la mayoría de los datos tratan de las operaciones de los quimiqueros respecto de muchas cuestiones diferentes examinadas durante el FP 53; por ejemplo, el efecto en el tiempo de permanencia en puerto y en la congestión portuaria, el aumento del consumo de combustible y las emisiones/costos ambientales relacionados asociados con el funcionamiento de la planta de IG/N₂ y el incremento de los costos de construcción de los buques;
- .2 FP 54/6/1 (IPTA), en el que se pide una aclaración del significado preciso de la expresión "el enfoque basado en las propiedades" en el contexto de los debates actuales, en relación con la definición de "enfoque basado en las propiedades" presentada por Noruega (FP 52/20/2, párrafo 13);
- .3 FP 54/6/2 (Noruega y OCIMF), en el que se proponen enmiendas a la regla II-2/4.5.5 del Convenio SOLAS, a fin de prescribir la inertización de los tanques de los buques tanque nuevos que transportan cargas de punto de inflamación bajo, que se aplicaría a todos los buques tanque de arqueo bruto igual o superior a 500 toneladas, independientemente de la edad o tamaño del buque o del tamaño de los tanques;
- .4 FP 54/6/3 (China), que contiene observaciones y recomendaciones sobre la instalación de sistemas de gas inerte en petroleros y quimiqueros nuevos de menos de 20 000 toneladas de peso muerto, para los que el límite inferior de peso muerto debe ser de 8 000 toneladas. Ello se debe a que ambos estudios de evaluación formal de la seguridad llevados a cabo respectivamente por el Japón (FP 51/10/1 y FP 52/INF.2) y Noruega (FP 53/5/3), revelaron que instalar sistemas de gas inerte en petroleros de menos de 8 000 toneladas de peso muerto no sería eficaz en función de los costos, y que, por otra parte, se debe tener en cuenta la viabilidad del proyecto y la instalación en buques tanque más pequeños; y

- .5 FP 54/INF.5 (Japón), que contiene los resultados del estudio de seguimiento de la evaluación de costo-beneficio que tendría aplicar la prescripción de instalar sistemas de gas inerte en los buques tanque. En particular, los resultados del estudio de seguimiento indicaron que la aplicación obligatoria de la prescripción de instalar sistemas de gas inerte en petroleros de hasta 8 000 toneladas de peso muerto y en quimiqueros de hasta 20 000 toneladas de peso muerto no pueden justificarse desde el punto de vista del costo bruto de evitar una muerte (GCAF) y del costo neto de evitar una muerte (NCAF). Además, el estudio reveló que la aplicación obligatoria de la prescripción de instalar sistemas de gas inerte en petroleros de 8 000 a 20 000 toneladas de peso muerto puede justificarse desde el punto de vista del NCAF, pero no desde el punto de vista del GCAF.

6.5 Tras haber examinado los documentos *supra*, y tras un extenso debate sobre esta cuestión, el Subcomité tomó nota de las siguientes opiniones manifestadas durante el debate:

- .1 se debe definir claramente el término "enfoque basado en las propiedades" dado que es ambiguo en relación con la aplicación de los sistemas de gas inerte a petroleros y quimiqueros;
- .2 si bien algunas delegaciones señalaron que siempre se dispone de gas inerte en tierra a pedido, otras delegaciones indicaron que algunos puertos no suministran gas inerte desde tierra;
- .3 además de lo antedicho sobre el suministro desde tierra, algunas delegaciones señalaron que si se confiere carácter obligatorio al suministro de gas inerte desde tierra existe la posibilidad de que se sobrepresuricen los tanques de carga;
- .4 también es necesario examinar el punto 17 del orden del día (Revisión de las Recomendaciones relativas a la entrada en espacios cerrados a bordo de los buques) en el contexto de este punto, dado que el transporte de cargas de productos químicos supone un nivel relativamente elevado de preparación de los tanques (véase también el párrafo 17...);

- .5 teniendo en cuenta lo anterior, algunas delegaciones mencionaron la necesidad de aumentar el nivel de formación y ejercicios en relación con los procedimientos de entrada a espacios cerrados haciendo hincapié en generar una cultura de seguridad; en particular, se debe concientizar a los marinos de que los tanques de carga siempre deben tratarse como una zona de riesgo;
- .6 si bien las delegaciones acordaron que los factores de seguridad deberían ser la base de todas las recomendaciones que acuerde el Subcomité, también se deberían tener en cuenta, en la medida de lo posible, cuestiones tales como la eficacia en función de los costos, el perfil operacional y la protección ambiental teniendo en cuenta los estudios de EFS presentados sobre esta cuestión y las ventajas y desventajas de la aplicación de los sistemas de gas inerte a bordo de petroleros y quimiqueros; y
- .7 algunas delegaciones manifestaron que instalar sistemas de gas inerte en petroleros y quimiqueros pequeños sería difícil, mientras que otras delegaciones señalaron que esta cuestión solamente era pertinente para la instalación de sistemas de gas inerte en petroleros y quimiqueros existentes, cuestión que el Comité no había encargado al Subcomité que examine en esta fase.

6.6 El Presidente señaló que el debate había sido extenso y profundo y que había opiniones divergentes sobre esta cuestión, y recordó las palabras del Secretario General de que, dada la complejidad del tema, ésta no sería tarea fácil, pero que, sin embargo, esperaba que trabajando juntos con el espíritu de cooperación habitual de la OMI, y sabiendo que su labor tendría en cuenta la importancia tanto de la seguridad como de la protección del medio ambiente, el Subcomité podría resolver con éxito cualquier dificultad que pueda encontrar en el camino.

6.7 Al hacer un resumen del debate, el Presidente hizo hincapié en que al Subcomité solamente se le había encargado que elaborara recomendaciones para los buques tanque nuevos y recordó el acuerdo básico alcanzado durante el FP 53 (párrafos 6.1 y 6.2), y tomó nota de que muchas de las opiniones manifestadas no podían resolverse rápidamente y

que, en consecuencia, el Grupo de trabajo debería continuar examinando las observaciones *supra* en detalle e informar de ello al Subcomité.

Constitución del Grupo de trabajo

6.8 El Subcomité recordó la decisión que había adoptado en el FP 53 en relación con los grupos de trabajo, y constituyó el Grupo de trabajo sobre medidas para evitar explosiones en petroleros y quimiqueros que transportan cargas de punto de inflamación bajo, y le encargó que, teniendo en cuenta las observaciones formuladas y las decisiones adoptadas en el Pleno, tuviera a bien:

- .1 definir el límite inferior de tamaño para los petroleros y quimiqueros nuevos a los cuales se aplicaría la prescripción de instalar sistemas de gas inerte teniendo en cuenta los documentos FP 54/6, FP 54/6/1, FP 54/6/2, FP 54/6/3, FP 54/INF.5, FP 53/5/3, FP 51/10/1 y FP 52/INF.2;
- .2 elaborar un proyecto de enmiendas a la regla II-2/4.5.5 del Convenio SOLAS a fin de disponer la instalación de sistemas de gas inerte y el uso de gas inerte en petroleros nuevos de menos de 20 000 toneladas de peso muerto teniendo en cuenta los documentos FP 54/6, FP 54/6/1, FP 54/6/2, FP 54/6/3 y FP 54/INF.5; y
- .3 elaborar un proyecto de enmiendas a la regla II-2/4.5.5.2 del Convenio SOLAS para estipular la instalación de sistemas de gas inerte y el uso de gas inerte en los quimiqueros nuevos teniendo en cuenta los documentos FP 54/6, FP 54/6/1, FP 54/6/2, FP 54/6/3 y FP 54/INF.5.

Informe del Grupo de trabajo

6.9 Tras recibir el informe del Grupo de trabajo (FP 54/WP.2), el Subcomité lo aprobó en general y adoptó las medidas que se reseñan a continuación.

Límite inferior de tamaño para los petroleros y quimiqueros nuevos

6.10 El Subcomité acordó que se debería definir el límite inferior solamente para la instalación de sistemas de gas inerte y que, como no podía garantizarse en todas las rutas la disponibilidad de gas inerte suministrado desde tierra, la cuestión de introducir disposiciones independientes que prescriban el uso de gas inerte sin prescribir la instalación de sistemas de gas inerte no era el tema de debate y que, en consecuencia, no se

examinaría en el contexto del proyecto de enmiendas a la regla II-2/4.5.5 del Convenio SOLAS que se está elaborando.

6.11 El Subcomité tomó nota de que el estudio de EFS presentado por el Japón (FP 54/INF.5) no apoya la instalación de sistemas de gas inerte en buques tanque nuevos de menos de 8 000 toneladas de peso muerto, mientras que el estudio de EFS presentado por Noruega (FP 53/5/3) se decanta por la cifra de 4 000 toneladas de peso muerto. Sin embargo, varias delegaciones señalaron que el objeto de los estudios de evaluación formal de la seguridad era ayudar y dar orientación para las decisiones que se deben tomar y que los resultados se deberían examinar de manera holística, lo cual podría tener como resultado decisiones sobre los límites de tamaño que difieran de las recomendadas en dichos estudios de EFS.

6.12 El Subcomité tomó nota de que, en un principio, el Grupo se había encontrado dividido entre la opción de definir el límite inferior utilizando el límite inherente aplicable al capítulo II-2 del Convenio SOLAS (500 TRB) y establecer un límite superior basado en el peso muerto, centrándose en los buques de 5 000 y 8 000 toneladas de peso muerto. En relación con ello, el Subcomité mencionó el documento FP 54/6 que indica que, por debajo de las 5 000 toneladas de peso muerto, se agudizan las dificultades que supone la instalación y el funcionamiento de los sistemas de gas inerte en los quimiqueros; asimismo, también se tomó nota de que en el Grupo se había señalado que, si se siguen adecuadamente los procedimientos operativos de seguridad, un tanque no inertizado no quiere decir un tanque inseguro.

6.13 El Subcomité tomó nota de que el Grupo había acordado aplicar la prescripción de instalar sistemas de gas inerte en los buques dedicados al transporte de líquidos cuyo punto de inflamación no supere los 60° C.

6.14 El Subcomité acordó que la prescripción de instalar sistemas de gas inerte solamente debería aplicarse a los petroleros y quimiqueros nuevos de peso muerto igual o superior a 5 000 toneladas que transporten cargas de punto de inflamación bajo.

6.15 Las delegaciones del Brasil, China, Panamá y Turquía se mostraron en desacuerdo con el límite inferior de tamaño de 5 000 toneladas de peso muerto, y se manifestaron a favor de un límite de 8 000 toneladas.

Proyecto de enmiendas a la regla II-2/4.5.5 del Convenio SOLAS

6.16 El Subcomité tomó nota de que, teniendo en cuenta el límite inferior de tamaño acordado para los buques tanque nuevos (véase el párrafo 6.14), el Grupo había elaborado un proyecto de enmiendas a la regla II-2/4.5.5 del Convenio SOLAS, el cual figura en el anexo del documento FP 54/WP.2, y acordado que el proyecto de enmiendas debería continuar examinándose durante el FP 55.

6.17 El Subcomité también tomó nota de que el Grupo había:

- .1 acordado que las prescripciones para la instalación y aplicación de sistemas de gas inerte en los petroleros y quimiqueros que transportan cargas cuyo punto de inflamación no supera los 60^o C (prueba en vaso cerrado) deberían ser similares, con la salvedad de que las reglas para los quimiqueros también deben tener en cuenta sus perfiles de explotación específicos y las cuestiones relacionadas con las cargas de productos químicos;
- .2 tomado nota de la prescripción funcional de la regla II-2/4.1.6 del Convenio SOLAS de que la atmósfera de los tanques de carga se debe mantener fuera del espectro de explosión, y de la prescripción de la resolución A.567(14) de que los sistemas de gas inerte deben proyectarse y funcionar de modo que logren que la atmósfera de los tanques de carga no sea inflamable en ningún momento y que se mantenga en dicha condición, salvo cuando es necesario que dichos tanques se mantengan vacíos y desgasificados; había examinado los perfiles de explotación que se presentan en el documento FP 54/6 y tomado nota de que la atmósfera del espacio vacío de los tanques llenos suele estar por encima del valor inflamable, y recordó que los incendios y las explosiones suelen ocurrir principalmente durante la descarga, la limpieza de los tanques y el mantenimiento; y había acordado que no era necesario que se inertizaran los tanques de carga de los quimiqueros durante el proceso de embarque de la carga, pero que sería necesario que se inerticen antes de dar comienzo a la descarga y que permanezcan inertizados durante la descarga y la limpieza de los tanques hasta que el tanque esté desgasificado;

- .3 tomó nota de que algunos agentes inertizantes podrían introducir el riesgo de descarga electrostática y acordó que dichos agentes de inertización deberían evitarse cuando la atmósfera pueda ser inflamable, por ejemplo, al inertizar un tanque cargado de un quimiquero;
- .4 tomó nota de que, al aplicar gas inerte a un quimiquero, se debería evitar toda reacción química no deseada; y
- .5 en relación con las enmiendas propuestas al párrafo 5.5.2 de la regla II-2/4 del Convenio SOLAS, acordó que era necesario examinar cuidadosamente las siguientes propuestas de proyecto de textos alternativos, y que éstas podrían incluirse en el Código CIQ en vez de en el Convenio SOLAS:

"En los quimiqueros o gaseros construidos el [fecha] o posteriormente, cuando transporten cargas [de punto de inflamación bajo] [inflamables] que figuran en la lista de productos de los capítulos 17 y 18 del Código CIQ y en los anexos 1 a 4 de las circulares de la serie MEPC.2, se podrá aplicar gas inerte después de que se haya cargado el tanque pero antes [de que el buque salga del puesto de atraque para la carga o, en caso que el tanque se cargue con el buque fondeado] [de su llegada al puerto de descarga] [antes de dar comienzo a la descarga] de que el buque salga del fondeadero. De acuerdo con esta disposición, solamente es aceptable el nitrógeno como gas inerte."

o

"En los quimiqueros y gaseros construidos el [fecha] o posteriormente, cuando transporten en tanques de carga específicos productos cuyo punto de inflamación es inferior a 60 °C, como figura en la lista de productos de los capítulos 17 y 18 del Código CIQ y en los anexos 1 a 4 de las circulares de la serie MEPC.2, se podrá utilizar gas inerte para que el tanque de carga no sea inflamable después de que se haya cargado, pero antes de dar comienzo a la descarga, y deberá continuar aplicándose gas inerte hasta que el tanque de carga esté casi desgasificado. De acuerdo con esta disposición, sólo es aceptable el nitrógeno como gas inerte."

6.18 El Subcomité tomó nota de que la regla II-2/4.5.5 del Convenio SOLAS contiene referencias al Código de Sistemas de Seguridad contra Incendios, que actualmente se centra en los sistemas utilizados en los petroleros, por lo cual es posible que no se puedan aplicar plenamente a los sistemas de los quimiqueros y acordó que el proyecto, funcionamiento y las prescripciones operacionales de todos los sistemas de gas inerte deberían figurar en un mismo documento, independientemente del tipo de buque, y que se debe llevar a cabo una revisión a fondo del capítulo 15 del Código SSCI a fin de determinar su aplicabilidad a los quimiqueros, con la posibilidad de introducir enmiendas al Código.

6.19 El Subcomité invitó al Comité a que tomara nota de que las reglas y directrices de la OMI en relación con el gas inerte suelen ser complejas y encontrarse en varios lugares de distintos instrumentos, y le pidió que examinara si era necesario actualizar, revisar y refundir las referencias al gas inerte que figuran en los instrumentos pertinentes de la OMI.

6.20 El Subcomité invitó a Gobiernos Miembros y organizaciones internacionales a que presenten al FP 55 observaciones y propuestas en relación con el proyecto de enmiendas que figura en el anexo del documento FP 54/WP.2 y que se describe en los párrafos *supra*, la aplicabilidad del Código SSCI a los quimiqueros, y las enmiendas al capítulo 15 del Código SSCI y/o la "Regla relativa a los sistemas de gas inerte destinados a los buques tanque quimiqueros" (resolución A.567(14)).

6.21 El Subcomité tomó nota de que, a pesar de haber llegado a un acuerdo respecto de muchas de las cuestiones tratadas, el Grupo había tomado nota de que las reglas existentes eran bastante complejas y que deberían examinarse las relaciones existentes entre el capítulo II-2 del Convenio SOLAS, el Código SSCI, el Código CIQ y la resolución A.567(14) antes de poder proponer enmiendas apropiadas.

Aportes de otros subcomités

6.22 El Subcomité recordó la instrucción que había recibido del MSC 83 de que, si fuera necesario, el Subcomité debería colaborar con los subcomités BLG y DE en la labor sobre esta cuestión, y convino en que en este momento no era necesario ningún aporte del Subcomité DE, pero que se debería pedir al Subcomité BLG que presentara observaciones en relación con el proyecto de enmiendas propuestas al Convenio SOLAS que figuran en el anexo del documento FP 54/WP.2.

- 6.23 En particular, el Subcomité solicitó al Subcomité BLG que tuviera a bien:
- .1 tener en cuenta que el proyecto de enmiendas propuestas al Convenio SOLAS puede repercutir en los capítulos 9 y 11 del Código CIQ;
 - .2 evaluar los impactos de aplicar gas inerte a ciertas cargas; y
 - .3 tener en cuenta que la columna "h" del capítulo 17 del Código CIQ indica las cargas para las que se requiere la inertización en virtud del Código y que esto puede generar cierta confusión entre marinos, Administraciones y operadores de quimiqueros, dado que el criterio para la inertización que figura en el párrafo 21.4.8.1 del Código se basa en aspectos de control ambiental, incluido un punto de inflamación de 23 °C, y son distintos de los criterios del proyecto de enmiendas propuestas al Convenio SOLAS.

6.24 El Subcomité tomó nota de que el Grupo había recordado que, en los incendios y explosiones relacionados con tanques que investigó el IIWG (MSC 81/8/1) se había constatado que, en un número considerable de incidentes, no se habían seguido los procedimientos establecidos y que el FP 53 había invitado al Subcomité STW a que examinara, con carácter urgente, el documento STW/ISWG 1/5/12 en el contexto de la revisión del Convenio de Formación. El Subcomité aceptó la opinión del Grupo de que esta cuestión no se había examinado a fondo durante el STW 41 (STW 41/16, párrafos 7.6.5 a 7.6.10) y que debería examinarse el elemento específico de la carga a efectos de la formación para los refrendos de los quimiqueros, incluidos los aspectos específicos de los aspectos químicos peligrosos y las cargas con punto de inflamación bajo, y pidió al MSC 87 que examinara esta cuestión con carácter urgente en el contexto de la labor de revisión del Convenio y Código de Formación.

7 ACLARACIÓN DE LAS PRESCRIPCIONES DEL CAPÍTULO II-2 DEL CONVENIO SOLAS CON RESPECTO A LA INTERRELACIÓN DEL PUESTO CENTRAL DE CONTROL Y EL CENTRO DE SEGURIDAD

Generalidades

7.1 El Subcomité recordó que, en su 53º periodo de sesiones, había constituido el Grupo de redacción sobre la aclaración del capítulo II-2 del Convenio SOLAS con respecto a la interrelación del puesto central de control y el centro de seguridad, y que le había encomendado que elaborara un proyecto de aclaraciones sobre las prescripciones del

capítulo II-2 del Convenio SOLAS con respecto a la interrelación entre el puesto central de control y el centro de seguridad, basándose en el documento FP 53/8 (CLIA).

7.2 También se recordó que, durante el FP 53, el Subcomité había remitido esta cuestión al Grupo de trabajo por correspondencia sobre las notas explicativas para la aplicación de las prescripciones relativas al regreso a puerto en condiciones de seguridad, había aprobado el mandato del Grupo (el cual figura en el párrafo 8.9 del documento FP 53/23) y le había dado instrucciones para que presentara un informe al FP 54.

Informe del Grupo de trabajo por correspondencia

7.3 El Subcomité examinó la parte pertinente del informe del Grupo de trabajo por correspondencia (FP 54/8 y Add.1) y, en particular, si existía un posible conflicto entre las reglas II-2/8.5 y 23.6.15 del Convenio SOLAS con respecto a la disponibilidad de funcionamiento del sistema de extracción de humos del atrio del centro de seguridad, y convino en que dichas reglas no estaban en conflicto, dado que las funciones del centro de seguridad no son las mismas que las del puesto central de control.

Instrucciones al Grupo de trabajo

7.4 Tras continuar el debate sobre el punto 8, el Subcomité, reconociendo que era necesario avanzar respecto de este punto, encargó al Grupo de trabajo sobre las notas explicativas para la aplicación de las prescripciones relativas al regreso a puerto en condiciones de seguridad, constituido bajo el punto 8 del orden del día, que ultimara el texto del proyecto de aclaración del capítulo II-2 del Convenio SOLAS con respecto a la interrelación del puesto central de control y el centro de seguridad y la circular MSC conexas basándose en los anexos 4 y 5 del informe del Grupo de trabajo por correspondencia (FP 54/8), a fin de que los examine el Subcomité:

[Informe del Grupo de trabajo

7.5 Tras examinar la parte del informe del Grupo de trabajo (FP 54/WP.3) relacionada con este punto, el Subcomité:

- .1 aceptó el proyecto de aclaraciones provisionales sobre las prescripciones del capítulo II-2 del Convenio SOLAS con respecto a la interrelación entre el puesto central de control y el centro de seguridad y la circular MSC conexas, que figura en el anexo... a fin de presentarla al MSC 87 para su aprobación; y

- .2 pidió al Comité que encomendara a los subcomités STW y NAV que examinaran las aclaraciones provisionales y que proporcionaran los resultados de su examen al Subcomité con fines de coordinación cuando se elaboren las aclaraciones definitivas.]

8 NOTAS EXPLICATIVAS PARA LA APLICACIÓN DE LAS PRESCRIPCIONES RELATIVAS AL REGRESO A PUERTO EN CONDICIONES DE SEGURIDAD

8.1 El Subcomité recordó que, durante el FP 53, había aceptado remitir las cuestiones relacionadas con las Notas explicativas para la aplicación de las prescripciones relativas al regreso a puerto en condiciones de seguridad al Grupo de redacción sobre la aclaración de las prescripciones del capítulo II-2 del Convenio SOLAS con respecto a la interrelación del puesto central de control y el centro de seguridad, y que le había encargado que elaborara un texto refundido del proyecto de Notas explicativas basándose en el anexo del documento FP 53/18/1 (Italia y CLIA).

8.2 También se recordó que, en su 53^o periodo de sesiones, el Subcomité había constituido el Grupo de trabajo por correspondencia sobre las Notas explicativas para la aplicación de las prescripciones relativas al regreso a puerto en condiciones de seguridad, y aprobado su mandato, cuyo texto figura en el párrafo 18.12 del documento FP 53/23, y que había dado instrucciones al Grupo de que presentara un informe al FP 54.

Informe del Grupo de trabajo por correspondencia

8.3 El Subcomité examinó la parte pertinente del informe del Grupo de trabajo mencionado (FP 54/8 y Add.1), junto con el documento FP 54/8/1 (Secretaría) sobre los resultados del SLF 52 y, tras aprobarlo en general:

- .1 coincidió con el punto de vista del Grupo de que las capacidades de los sistemas de los buques deben estar incluidas en la Lista de las limitaciones operacionales expedida de conformidad con lo dispuesto en la regla V/30 del Convenio SOLAS y que las cantidades de los parámetros, medios y procedimientos operacionales que van a aplicarse con respecto a posibles aspectos del funcionamiento del buque deben describirse detalladamente en el manual de gestión de la seguridad del buque;
- .2 convino en que el "Documento de aprobación" que figura en el apéndice 2 del anexo del documento FP 54/8 no debe incluirse en el proyecto de Notas

explicativas, dado que sería una carga adicional innecesaria para las Administraciones;

- .3 decidió eliminar las interpretaciones que deberían examinar los Subcomités SLF y NAV a fin de que el proyecto de Notas explicativas pueda concluirse en el presente periodo de sesiones y presentarse al MSC 87 para su aprobación, y remitir dichas interpretaciones a los subcomités a fin de que éstos las ultimen y las presenten al siguiente periodo de sesiones del Comité para que éste las apruebe y las emita como una adición a las Notas explicativas; y
- .4 convino en que el Grupo de trabajo sobre las pruebas de funcionamiento y normas de aprobación de los sistemas de seguridad contra incendios que se constituyó bajo el punto 3 del orden del día debería examinar las observaciones planteadas por el Grupo con respecto a la idoneidad de la interpretación unificada SC 126 de la IACS en relación con las prescripciones relativas al regreso a puerto en condiciones de seguridad teniendo en cuenta el anexo 3 del documento FP 54/8, y notificar al Subcomité (véase el párrafo 3...).

Resultados del SLF 52

8.4 El Subcomité examinó el documento FP 54/8/1 (Secretaría), que trata de los resultados del SLF 52 respecto de los asuntos relacionados con el proyecto de Notas explicativas para la evaluación de las capacidades de los sistemas de los buques de pasaje, y tomó nota de que el SLF 52 había recomendado eliminar de las Notas explicativas la interpretación 15 (de la regla II-2/21.3.2 del Convenio SOLAS) por ser redundante, dado que la regla II-2/21.3.2 del Convenio SOLAS contempla la inundación de un solo compartimiento estanco, y la interpretación 69 (de la regla II-1/18 del Convenio SOLAS) porque contradice lo dispuesto en la regla II-1/18-1 del Convenio SOLAS y por ello constituiría una enmienda al Convenio, y aceptó las recomendaciones del SLF 52.

Constitución del Grupo de trabajo

8.5 El Subcomité recordó la decisión pertinente que había adoptado durante su 53^o periodo de sesiones en relación con los grupos de trabajo, y constituyó el Grupo de trabajo sobre las Notas explicativas para la aplicación de las prescripciones relativas al regreso a puerto en condiciones de seguridad y le encargó que, teniendo en cuenta las observaciones

planteadas y las decisiones adoptadas en el Pleno, ultimara el proyecto de Notas explicativas para la evaluación de las capacidades de los sistemas de los buques de pasaje después de un incendio o inundación basándose en los documentos FP 54/8 y Add.1 y teniendo en cuenta las observaciones y decisiones pertinentes del Subcomité y el documento FP 54/8/1.

[Informe del Grupo de trabajo

8.6 Tras recibir el informe del Grupo de trabajo (FP 54/WP.3), el Subcomité lo aprobó en general y, en particular:

- .1 aceptó el proyecto de Notas explicativas para la evaluación de las capacidades de los sistemas de los buques de pasaje después de un incendio o inundación y el proyecto de circular MSC conexo, que figura en el anexo... a fin de presentarlo al MSC 87 para su aprobación; y
- .2 pidió al Comité que encomendara a los Subcomités SLF, NAV y COMSAR que examinaran el proyecto de interpretaciones que figuran en el anexo 4 del documento FP 54/WP.3 relacionadas con su labor y que presentaran los resultados de su examen al Subcomité COMSAR con fines de coordinación y con miras a presentarlas al MSC 89 para su aprobación y para que se emitan como una adición a las Notas explicativas (véase también el párrafo 8.3.3.)]

9 RECOMENDACIÓN SOBRE EL ANÁLISIS DE LA EVACUACIÓN DE LOS BUQUES DE PASAJE NUEVOS Y EXISTENTES

Generalidades

9.1 El Subcomité recordó que, durante su 53º periodo de sesiones, había convenido en que debe constituirse un grupo de trabajo por correspondencia para elaborar marcos hipotéticos alternativos y para tratar la naturaleza obligatoria de las Directrices para el análisis de la evacuación de los buques de pasaje nuevos y existentes (MSC.1/Circ.1238), teniendo en cuenta que las Directrices son una herramienta de proyecto. El FP 53 también había acordado que dicho grupo debería continuar examinando la propuesta de los Estados Unidos del documento FP 53/9/1, que trata de la necesidad de establecer criterios uniformes para la seguridad de la vida humana que se apliquen al realizar modelos de incendios por ordenador en relación con los análisis de evacuación.

9.2 También se recordó que, durante el FP 53, el Subcomité había constituido el Grupo de trabajo por correspondencia sobre el análisis de la evacuación de los buques de pasaje nuevos y existentes y aprobado su mandato, cuyo texto figura en el párrafo 9.5 del documento FP 53/23, y había encargado al Grupo que presentara un informe al FP 54.

Informe del Grupo de trabajo por correspondencia

9.3 Tras haber examinado el informe del Grupo de trabajo por correspondencia, el cual se presentó en los documentos FP 54/9 y FP 54/INF.6 (Alemania), el Subcomité tomó nota de que el Grupo:

- .1 no llegó a un consenso respecto del carácter obligatorio de las Directrices (MSC.1/Circ.1238);
- .2 acordó que para la implantación de las Directrices (MSC.1/Circ.1238) podría ser útil enmendar los marcos hipotéticos para el análisis de la evacuación; y
- .3 convino en que deberían enmendarse las Directrices sobre proyectos y disposiciones alternativos de seguridad contra incendios (MSC/Circ.1002) a fin de incluir en ellas criterios sobre la seguridad de la vida humana.

9.4 En vista de lo anterior y teniendo presente que no se había presentado ninguna propuesta concreta de enmienda a las circulares MSC.1/Circ.1238 y MSC/Circ.1002, el Subcomité tomó nota de que muchas delegaciones no apoyaron la propuesta de conferir carácter obligatorio a las Directrices (MSC.1/Circ.1238), e invitó a Gobiernos Miembros y organizaciones internacionales a que presenten al FP 55 propuestas detalladas que no traten el carácter obligatorio de las Directrices para el análisis de la evacuación de los buques de pasaje nuevos y existentes (MSC.1/Circ.1238), dado que este asunto debe tratarse después de que el Subcomité llegue a un acuerdo sobre el proyecto de enmiendas.

9.5 En vista de lo anterior, el Subcomité acordó pedir al Comité que aplazara el plazo de ultimación de este resultado previsto hasta 2011.

9.6 En este contexto, la delegación de Francia informó al Subcomité de un proyecto que está desarrollando la Unión Europea respecto de esta cuestión, llamado SAFEGUARD, que podría ser útil para continuar examinando esta cuestión. Por otra parte, la delegación señaló que pensaba presentar un informe preliminar sobre este proyecto al FP 55.

10 EXAMEN DE LAS INTERPRETACIONES UNIFICADAS DE LA IACS

Generalidades

10.1 El Subcomité recordó que, durante el FP 53, al examinar el documento FP 53/12 (IACS), en el cual se solicita una aclaración sobre la aplicación de regla II-2/7.5.5 del Convenio SOLAS respecto de cuál de los tres métodos de protección (IC, IIC o IIIC) debería utilizarse en los puestos de control, el Subcomité había acordado que los tres métodos de protección exigían la instalación de detectores de incendio fijos y de sistemas de alarma de incendio. El sistema de extinción de incendios debe ser compatible con el equipo y con el método de protección utilizado en los espacios de alojamiento. En este contexto, el observador de la IACS había informado al Subcomité de que tenía la intención de presentar en este periodo de sesiones una interpretación unificada de la IACS respecto de esta cuestión.

10.2 El Subcomité también recordó que, en su 53^{er} periodo de sesiones, había examinado el documento FP 53/12/2 (IACS), que contiene actualizaciones a dos interpretaciones unificadas de la IACS (SC 42 y SC 43) relacionadas con la implantación de la regla II-2/20.3 del Convenio SOLAS, y las había aceptado en principio. Sin embargo, tras reconocer que la norma de la CEI se trataba en otra parte de la circular MSC/Circ.1120, el Subcomité invitó a la IACS a que efectúe un examen completo de la circular MSC/Circ.1120 en el contexto de esta norma de la CEI y que presente un documento sobre este asunto al FP 54.

10.3 También se recordó que, durante el FP 53, tras haber examinado una propuesta de la Secretaría (FP 53/WP.8) basada en las interpretaciones unificadas de la IACS que figuran en el documento FP 51/9/9, teniendo en cuenta las modificaciones propuestas que figuran en el documento FP 53/12/3, y habiendo tomado nota de que:

- .1 varias delegaciones eran del parecer de que el texto era apropiado desde el punto de vista técnico; y
- .2 la mayoría de las delegaciones expresaron cierta inquietud con respecto a las exenciones transitorias aplicables al intercambio de agua de lastre del buque y su condición de atraque,

el Subcomité no llegó a un consenso sobre el proyecto de interpretaciones unificadas del Código SSCI. Sin embargo, tras tomar nota de que había apoyo para la propuesta, el Subcomité decidió continuar examinando el documento FP 53/WP.8, e invitó a Gobiernos Miembros y organizaciones internacionales a que presenten observaciones y propuestas sobre este asunto al FP 54.

Ubicación de las válvulas de aislamiento del colector contraincendios de los buques tanque

10.4 El Subcomité examinó el documento FP 54/10 (IACS), en el cual se pide una aclaración respecto de la aplicación de la regla II-2/10.2.1.4.4 del Convenio SOLAS a fin de determinar qué se entiende por la "posición protegida" de la válvula de aislamiento utilizada para proteger la integridad del sistema del colector contraincendios en caso de incendio o explosión, y convino en que, en caso de incendio en la zona de carga, la válvula podría quedar inaccesible/inactivable, y que se debería proteger tanto la válvula en sí como los medios de acceso a la válvula al mismo nivel de protección que proporciona la toldilla del mamparo delantero, en cuyo caso sería necesario situar la válvula dentro del espacio de alojamiento, pero dentro de una zona general situada a proa de la estructura de la caseta. En este contexto, el observador de la IACS informó al Subcomité de que pensaba presentar al FP 55 una interpretación unificada de la IACS sobre esta cuestión.

Instalación de sistemas de extinción de incendios fijos de aplicación local

10.5 El Subcomité examinó una propuesta de la IACS (FP 54/10/1) sobre una interpretación de la regla II-2/10.5.6.3.1 del Convenio SOLAS, en particular, respecto de que los bloques de alimentación hidráulicos diésel accionados por el motor, que se utilizan exclusivamente para las operaciones de carga, deben estar protegidos con sistemas de extinción de incendios fijos de aplicación local y, tras tomar nota de que la interpretación unificada SC 176 de la IACS contiene una interpretación de la regla II-2/10.5.6 sobre la aplicación de sistemas fijos locales de extinción de incendios, convino en que, independientemente de su uso, los motores de combustión interna (situados en un espacio de máquinas de categoría A de más de 500 m³) deben estar protegidos por sistemas de extinción de incendios fijos de aplicación local. Teniendo esto en cuenta, el observador de la IACS informó al Subcomité de que pensaba presentar al FP 55 un documento sobre esta cuestión.

Tubería de succión de las bombas contraincendios de emergencia

10.6 El Subcomité examinó el documento FP 54/10/2 (IACS), en el cual se solicita ayuda para ultimar una interpretación unificada sobre las tuberías de succión de las bombas contra incendios de emergencia que se tienden a través de los espacios de máquinas, y aceptó las interpretaciones que figuran en el párrafo 3 del documento, y tomó nota de la información proporcionada por el observador de la IACS en el sentido de que esta organización pensaba presentar un documento sobre esta cuestión al FP 55.

Fuentes de alimentación eléctrica para los sistemas fijos de detección de incendios y los sistemas de alarma contra incendios

10.7 El Subcomité examinó el documento FP 54/10/3 (IACS), en el cual se presenta la interpretación unificada SC 35 de la IACS (revisión 2), sobre el párrafo 9.2.2 del Código SSCI, que trata de las fuentes de alimentación eléctrica para los sistemas fijos de detección de incendios y los sistemas de alarma contra incendios. La versión original de esta interpretación unificada contenía una interpretación de la regla II-2/13.1.3 del Convenio SOLAS, aunque posteriormente, dichas disposiciones se trasladaron al párrafo 9.2.2 del Código SSCI. El Subcomité tomó nota de que el FP 53 había elaborado enmiendas al capítulo 9 del Código SSCI, con miras a su aprobación por el MSC 87 y, al considerar la necesidad real de dicha interpretación, acordó que era necesaria para el capítulo 9 existente del Código SSCI. Asimismo, el Subcomité convino en que la cuestión del uso de baterías requería un examen a fondo y, teniendo en cuenta que esta cuestión es competencia del grupo de trabajo por correspondencia constituido bajo el punto 3 del orden del día (Pruebas de funcionamiento y normas de aprobación de los sistemas de seguridad contra incendios), encargó al Grupo con continuara examinando la interpretación unificada SC 35 de la IACS (revisión 2) y que informara al Subcomité en consecuencia (véase también el párrafo 3...)

Bombas contra incendios de emergencia en los buques de carga

10.8 El Subcomité examinó el documento FP 54/10/4 (IACS), el cual contiene un proyecto revisado de una parte de la interpretación unificada elaborada durante el FP 53 (FP 53/WP.8) en el párrafo 2.2.1.3 del capítulo 12 del Código SSCI, para la cual se tuvieron en cuenta las observaciones formuladas en ese periodo de sesiones, y aceptó el proyecto de interpretación unificada del capítulo 12 del Código SSCI y el proyecto de circular MSC conexa, que figura en el anexo, a fin de presentarlo al MSC 88 para su aprobación.

Cuestiones pendientes

10.9 Tras recordar que, durante su 53º periodo de sesiones, había:

- .1 tomado nota de que la IACS pensaba presentar al FP 54 una interpretación unificada sobre la aplicación de la regla II-2/7.5.5 del Convenio SOLAS relativa a los puestos de control (FP 53/12); y
- .2 invitado a la IACS a que efectuara un examen completo de la circular MSC/Circ.1120 en el contexto de esta norma de la CEI (FP 53/12/2) y que presentara un documento sobre este asunto al FP 54,

el Subcomité tomó nota de la información proporcionada por el observador de la IACS de que presentaría al FP 55 la interpretación unificada sobre la aplicación de la regla II-2/7.5.5 del Convenio SOLAS relativa a los puestos de control, y que la IACS había incluido en su programa de trabajo una revisión completa de la circular MSC/Circ.1120, la cual no se había concluido todavía.

11 SISTEMAS FIJOS DE DETECCIÓN DE GASES DE HIDROCARBUROS EN LOS PETROLEROS DE DOBLE CASCO

Generalidades

11.1 El Subcomité recordó que el MSC 84, tras haber examinado el documento MSC 84/22/7 (Alemania, Finlandia y Francia), había acordado ampliar el punto existente del programa de trabajo titulado "Sistemas fijos de detección de gases de hidrocarburos en los petroleros de doble casco" a fin de abarcar los medios para evitar explosiones en los espacios del doble casco de los petroleros tras la detección de gases, en colaboración con el Subcomité BLG.

11.2 El Subcomité recordó también que, en su 53^o periodo de sesiones, había encargado al Grupo de trabajo por correspondencia sobre pruebas de funcionamiento y normas de aprobación de los sistemas de seguridad contra incendios que estudiara más a fondo la cuestión y presentara un informe al FP 54, y había aprobado el mandato pertinente, que figura en el párrafo 13.13 del documento FP 53/23.

Informe del Grupo de trabajo por correspondencia

11.3 Al examinar la parte pertinente del informe del Grupo de trabajo por correspondencia sobre pruebas de funcionamiento y normas de aprobación de los sistemas de seguridad contra incendios, que figura en el documento FP 54/11 (Estados Unidos), junto con el documento FP 54/11/1 (Japón), el Subcomité:

- .1 refrendó la opinión del Grupo de que debería disponerse de bombas de extracción duplicadas, pero la Administración podría aceptar la disponibilidad de piezas de respeto a bordo como equivalente;
- .2 respaldó, en general, las modificaciones del proyecto de directrices recogido en el documento FP 54/11/1;
- .3 tras tomar nota de que la norma CEI 60079-29-1 (*Gas detectors – Performance requirements of detector for flammable gases*) a la que se hace referencia en el párrafo 2.2.1.1 del proyecto de Directrices se aplica a los detectores de gases y no al análisis de gases, aprobó las modificaciones pertinentes del texto del párrafo 2.2.1 del proyecto de Directrices; y
- .4 acordó suprimir la última frase del párrafo 1.1 del proyecto de Directrices, dado que el Convenio contiene disposiciones para la aplicación del proyecto de regla II-2/4.5.7* (Medición y detección de gases).

Instrucciones impartidas al Grupo de redacción

11.4 Tras reconocer la necesidad de ultimar el proyecto de Directrices para someterlo a la aprobación del MSC 87, junto con la adopción de las enmiendas a la regla II-2/4.5.7 del Convenio SOLAS y el nuevo capítulo 16 (Sistemas fijos de detección de gases de hidrocarburos) del Código SSCI, el Subcomité encargó al Grupo de redacción sobre el examen general del Código de Procedimientos de Ensayo de Exposición al Fuego, establecido en relación con el punto 4 del orden del día, para ultimar el texto del proyecto de Directrices para el proyecto, construcción y pruebas de los sistemas fijos de detección de gases de hidrocarburos, y el proyecto de circular MSC conexas, basándose en el informe del Grupo de trabajo por correspondencia (FP 54/11), teniendo en cuenta las observaciones y decisiones formuladas en el Pleno y el documento FP 54/11/1.

[Informe del Grupo de redacción

11.5 Tras examinar la parte del informe del Grupo de redacción (FP 54/WP.7) en relación con este punto, el Subcomité aprobó el proyecto de Directrices para el proyecto, construcción y pruebas de los sistemas fijos de detección de gases de hidrocarburos, y el proyecto de circular MSC conexas, que figura en el anexo ..., con miras a su aprobación por el MSC 87.

* El proyecto de regla II-2/4.5.7 del Convenio SOLAS (Medición y detección de gases) fue aprobado por el MSC 86, con miras a su adopción en el MSC 87.

Ultimación del punto

11.6 Por lo tanto, el Subcomité invitó al Comité a tomar nota de que la labor sobre este punto se había ultimado.]

12 ARMONIZACIÓN DE LAS PRESCRIPCIONES PARA EL EMPLAZAMIENTO DE LAS ENTRADAS, ADMISIONES DE AIRE Y ABERTURAS EN LAS SUPERESTRUCTURAS DE LOS BUQUES TANQUE

Generalidades

12.1 El Subcomité recordó que, en su 51º periodo de sesiones, había decidido establecer un nuevo punto en el programa de trabajo del Subcomité para examinar un planteamiento integral único para armonizar las distancias admisibles prescritas en el capítulo II-2 del Convenio SOLAS, y en los Códigos CIQ y CIG con respecto a las entradas, admisiones de aire y aberturas en las superestructuras en los buques tanque, teniendo en cuenta la norma 60092-502 de la CEI, las interpretaciones unificadas recogidas en las circulares MSC/Circ.474, MSC/Circ.1120 y MSC/Circ.1203 y el documento FP 51/9/4 (IACS), y había refrendado una justificación de la propuesta de introducción de un nuevo punto en el programa de trabajo (FP 51/19, anexo 6) para que la examinara el MSC 83.

12.2 Asimismo, se recordó que en el MSC 83, el Comité había refrendado la propuesta del FP 51, y había decidido incluir en el programa de trabajo del Subcomité un punto de alta prioridad titulado "Armonización de las prescripciones para el emplazamiento de las entradas, admisiones de aire y aberturas en las superestructuras de los buques tanque", asignándole dos periodos de sesiones para ultimar la labor sobre este punto.

12.3 Asimismo, el Subcomité recordó que en su 53º periodo de sesiones, había invitado a los Gobiernos Miembros y las organizaciones internacionales a formular observaciones y propuestas al FP 54.

Opciones para armonizar las prescripciones existentes

12.4 Dentro de ese punto del orden del día el Subcomité examinó el documento FP 54/12 (Argentina), en el que se presentan dos opciones distintas para la armonización de las prescripciones que existen en diversos instrumentos de la OMI y otras normas internacionales, respecto de la ignición de gases o vapores inflamables que puedan ingresar por las distintas aberturas de los espacios de trabajo o acomodación, que se indican a continuación:

- .1 perfeccionar el actual enfoque prescriptivo, realizando un cuadro comparativo de todas las prescripciones en los distintos instrumentos de la OMI a fin de avanzar en la armonización de todos ellos en comparación con otras normas internacionales; o
- .2 enmendar el Código SSCI, introduciendo un nuevo capítulo que contenga las prescripciones armonizadas. Consiguientemente, tendrían que enmendarse los Códigos CIQ y CIG y el Convenio SOLAS para hacer referencia al nuevo capítulo del Código SSCI.

12.5 Al examinar la propuesta mencionada, el Subcomité tomó nota de la opinión de la delegación de Francia de que la aplicación de las disposiciones de la norma 600092-502 de la CEI para evitar la ignición de gases provenientes de la zona de carga en los buques tanque significaría una reducción del nivel de seguridad actual de la OMI. En ese contexto el Subcomité también tomó nota de que varias delegaciones consideraron que eso no era apropiado para alcanzar la armonización propuesta en el documento FP 54/12 mediante la elaboración de un nuevo capítulo del Código SSCI, debido a la inclusión de disposiciones para los quimiqueros y gaseros.

12.6 La delegación de los Estados Unidos opinó que, si los extractos de la norma de la CEI se insertaban en el Código SSCI, eso causaría conflictos para las Administraciones que tienen unas normas más elevadas con respecto a la protección de zonas potencialmente peligrosas. Dependiendo de la disposición del buque y la disponibilidad de ventilación natural o mecánica, las clasificaciones de nueva zona propuestas darían lugar a un nivel de seguridad más bajo que el actualmente previsto en el Convenio SOLAS y los Códigos CIQ y CIG. Otra consideración era que la norma 600092-502 de la CEI tiene por objeto principal las fuentes eléctricas de ignición, que solamente es uno de los elementos del peligro. Se informó al Subcomité de que la guía de seguridad ISGOTT, por ejemplo, trata de muchas otras fuentes de ignición, como las llamas abiertas, chispas, superficies calentadas y descargas estáticas, que es necesario tener en cuenta. Para concluir, se señaló que, además del riesgo de ignición, debería tenerse en cuenta la toxicidad de los vapores de petróleo y de productos químicos cuando se examine la ubicación de las entradas y las tomas de aire de ventilación a las zonas de alojamiento.

12.7 El Subcomité tomó nota de que la delegación de Argentina opinaba que las prescripciones de seguridad incluidas en las normas de la CEI eran, en general, superiores a las previstas en reglas de la OMI similares, presentadas en su documento FP 54/12. La

delegación de Argentina también señaló que todos los capítulos del Código SSCI eran aplicables a los quimiqueros y a los gaseros, excepto en el caso de que los códigos pertinentes establecieran una prescripción distinta. En el caso de las cargas que producen gases inflamables no habría ninguna razón técnica para establecer distancias de seguridad distintas para evitar la ignición de esos gases solamente debido al tipo de buque.

12.8 Tras examinar las opiniones mencionadas, el Subcomité acordó que era necesario examinar más a fondo la cuestión a fin de adoptar un enfoque más amplio que el de la norma de la CEI mencionada e invitó a los Gobiernos Miembros y a las organizaciones internacionales a que presentaran observaciones y propuestas pertinentes al FP 55.

Ampliación de la fecha de ultimación

12.9 En vista de lo anterior, el Subcomité invitó al Comité a que ampliara la fecha de ultimación para el resultado a 2011.

13 ENMIENDAS AL CAPÍTULO II-2 DEL CONVENIO SOLAS RELATIVAS A LOS MECANISMOS DE CONTROL DE LA DESCARGA Y LOS MEDIOS DE EVACUACIÓN DE LOS ESPACIOS PROTEGIDOS POR SISTEMAS FIJOS A BASE DE ANHÍDRIDO CARBÓNICO

13.1 El Subcomité recordó que, en su 51^o periodo de sesiones, había elaborado una justificación de la propuesta de inclusión de un nuevo punto en el programa de trabajo (FP 51/19, anexo 3), en la que se pedía un examen ampliado de las cuestiones de seguridad relativas a la instalación de sistemas de inundación total a base de dióxido de carbono, incluidas las disposiciones sobre el control de las descargas y los criterios para el alumbrado y las marcas de los medios de evacuación desde el espacio protegido.

13.2 El Subcomité tomó nota de que el MSC 83 había refrendado la propuesta formulada por el FP 51 y había decidido incluir en el programa de trabajo del Subcomité un punto de alta prioridad titulado "Enmiendas al capítulo II-2 del Convenio SOLAS relativas a los mecanismos de control de la descarga y los medios de evacuación de los espacios protegidos por sistemas fijos a base de anhídrido carbónico", asignándole dos periodos de sesiones para ultimar la labor sobre esta cuestión.

13.3 Se recordó asimismo que el FP 53, tras tomar nota de que no se había presentado ningún documento en dicho periodo de sesiones, y tras reconocer que era necesario avanzar en lo que respecta a esta cuestión, había invitado a los Gobiernos Miembros y

organizaciones internacionales a que presentaran las observaciones y las propuestas pertinentes al FP 54.

13.4 Tras señalar que no se habían presentado documentos en el actual periodo de sesiones, el Subcomité, teniendo en cuenta que ya se habían abordado los mecanismos de control de las descargas de sistemas fijos de CO₂ en el marco del punto 3 del orden del día (Pruebas de funcionamiento y normas de aprobación de los sistemas de seguridad contra incendios) y que la evacuación desde los espacios de máquinas se abordará en el marco del punto 14 del orden del día (Medios de evacuación desde los espacios de máquinas), acordó invitar al Comité a tomar nota de que se había ultimado la labor sobre esta cuestión.

14 MEDIOS DE EVACUACIÓN DESDE LOS ESPACIOS DE MÁQUINAS

Generalidades

14.1 El Subcomité recordó que el FP 53, al examinar el documento FP 53/16 (Dinamarca, Noruega y Suecia), en el que se propone introducir enmiendas a las reglas II-2/13.4.1 y II-2/13.4.2 del Convenio SOLAS a fin de introducir prescripciones sobre medios de evacuación independientes desde espacios de trabajo cerrados, había aprobado, en principio, la propuesta de enmiendas al Convenio SOLAS y había invitado a los Gobiernos Miembros y a las organizaciones internacionales a que presentaran observaciones y propuestas al FP 54.

Examen del proyecto de enmiendas

14.2 Al examinar el documento FP 54/14 (Chile, Dinamarca, Noruega y Suecia), en el que se propone un proyecto de enmiendas a la regla II-2/13.4.1 y II-2/13.4.2 del Convenio SOLAS sobre medios de evacuación sobre las cámaras de control y otros espacios cerrados situados dentro de los espacios de máquinas de los buques de pasaje y de carga, el Subcomité, teniendo en cuenta las observaciones formuladas en el FP 53, aprobó, en principio, el proyecto de enmiendas y propuso que el proyecto de enmiendas se aplicase únicamente a los buques nuevos.

14.3 Tras reconocer que es necesario seguir examinando el proyecto de enmiendas, en particular, para aclarar expresiones tales como "tales escalas", "espacios cerrados" y "protección continua contra el fuego", y abordar la excepción con respecto a los buques de pequeñas dimensiones; y tras tomar nota de las preocupaciones planteadas en lo que respecta al párrafo 10 del documento FP 54/14 sobre equipo a bordo "que podría dejarse a la discreción de la Administración", lo que requeriría la elaboración de una interpretación

unificada en el futuro, el Subcomité invitó a los Gobiernos Miembros y las organizaciones internacionales a presentar observaciones y propuestas al FP 55.

Investigación del siniestro del "Río Blanco"

14.4 A este respecto, la delegación de Chile, tras subrayar la importancia que reviste la cuestión, informó al Subcomité del informe del siniestro resultante de la investigación de un incendio ocurrido en el buque de pabellón chileno para el transporte de vehículos **Río Blanco**, en el puerto de Santos (Brasil). La investigación se llevó a cabo de conformidad con lo dispuesto en el Código para la investigación de siniestros y sucesos marítimos (resolución A.849(20)).

14.5 Se informó asimismo al Subcomité de que a las 21:40 horas del 16 de febrero de 2008, mientras se estaban desmontando dos válvulas de dieseloil situadas en la cámara de máquinas, un miembro de la tripulación que estaba realizando esa tarea se salpicó de hidrocarburos, que salpicaron a continuación a un generador en funcionamiento, lo que ocasionó un incendio de gran magnitud. La escala del accidente fue tal que desde su inicio ninguna de las personas que se encontraba en las inmediaciones pudo contener el incendio con extintores portátiles, y se dio la orden de abandonar la cámara de máquinas. En unos pocos minutos, la elevada temperatura y el humo que se estaba generando, a lo que se añadió un apagón que dejó al buque únicamente con el alumbrado de emergencia, dificultaron el abandono. En lo que respecta a las personas que seguían permaneciendo en la cámara de máquinas, el tripulante que había estado desmontando las válvulas quedó atrapado entre las llamas al inicio del incendio y no pudo recibir ayuda. Aquellos que lograron abandonar la cámara de máquinas en el primer intento, por las vías de evacuación de proa o de popa se unieron a los que se hallaban en la cámara de control de máquinas y trataron de abandonar sin éxito el buque por la popa. Dado que el humo les impedía ver, utilizaron varias vías de evacuación para llegar a la cubierta principal. No obstante, dos maquinistas navales regresaron a la cámara del control de máquinas, desde la cual, a pesar de los esfuerzos de la tripulación y los bomberos, fue imposible recuperarlos vivos.

14.6 El Subcomité tomó nota de la opinión manifestada por la delegación de Chile de que si la cámara de control de máquinas del **Río Blanco** hubiera contado con vías de evacuación, los dos oficiales que fallecieron asfixiados por el humo hubieran tenido más suerte. La delegación consideró que en el capítulo II-2 del Convenio SOLAS hay discrepancias ya que se prescriben vías de evacuación desde los espacios de máquinas cerrados de los buques de pasaje, pero no en lo que respecta a otros tipos de buques. Habida cuenta de que todos los tripulantes que se hallan en la cámara de máquinas realizan

tareas semejantes, la delegación consideró importante proseguir con la elaboración del proyecto de enmiendas que estaban proponiendo los coautores del documento FP 54/14 (véase el párrafo 14.2).

15 EXAMEN DE LAS PRESCRIPCIONES CONTRA INCENDIOS PARA LAS ZONAS DE CARGA EN CUBIERTA

15.1 El Subcomité recordó que el MSC 83, tras haber examinado el documento MSC 83/25/5 (Alemania), en el que se propone examinar las prescripciones de protección contra incendios del capítulo II-2 del Convenio SOLAS para hacer frente a los riesgos de incendio en las zonas de carga en cubierta, había acordado incluir en el programa de trabajo del Subcomité un punto de alta prioridad sobre el "Examen de las prescripciones de protección contra incendios para las zonas de carga en cubierta", asignándole tres periodos de sesiones para ultimar el punto, en cooperación con el Subcomité DSC según fuera necesario y cuando se lo pidiese el Subcomité.

15.2 El Subcomité recordó además que en su 53^º periodo de sesiones, tras haber examinado el documento FP 53/17 y el documento FP 53/INF.2 (Alemania) en el que se resumen los resultados de la primera etapa de un estudio de la evaluación formal de la seguridad (EFS) en curso sobre la seguridad contra incendios de los contenedores que estén en cubierta, llevada a cabo por Alemania, y se facilitan los datos fundamentales sobre el nivel existente de riesgo, había acordado volver a examinar esta cuestión en su 54^º periodo de sesiones, teniendo en cuenta el estudio de EFS anteriormente mencionado, e invitó a los Gobiernos Miembros y organizaciones internacionales a que presentasen las observaciones y las propuestas pertinentes al FP 54.

15.3 Tras examinar los documentos:

- .1 FP 54/15 (Alemania), en el que se presenta un resumen de los resultados del estudio de la EFS llevado a cabo por Alemania sobre el incendio de un contenedor en cubierta, junto con las propuestas para incrementar la seguridad contra incendios en las zonas de carga en cubierta; y
- .2 FP 54/INF.2 (Alemania), en el que se facilitan más pormenores del estudio de la EFS sobre el incendio de un contenedor en cubierta, que se recoge en el documento FP 54/15,

el Subcomité, tras tomar nota de la opinión de que es necesario disponer en cubierta de monitores y cámaras térmicas para detectar contenedores que puedan estar ardiendo o en peligro de arder, invitó a los Gobiernos Miembros y las organizaciones internacionales a presentar observaciones y propuestas sobre el punto.

16 ANÁLISIS DE EXPEDIENTES DE SINIESTROS CAUSADOS POR INCENDIOS

Generalidades

16.1 El Subcomité recordó que en su 53^º periodo de sesiones, tras haber examinado el documento FP 53/19/1 (Dinamarca e Islas Feroe) en el que se facilitaba información sobre el gravísimo incendio que tuvo lugar en abril de 2007 a bordo del buque piscifactoría de las Islas Feroe **Hercules**, había tomado nota de lo siguiente:

- .1 el incendio fue provocado por lámparas de baja calidad;
- .2 las operaciones de lucha contra el incendio y búsqueda de los tripulantes en los espacios de alojamiento fueron transitorias por falta de aire en los aparatos respiratorios de los bomberos; y
- .3 el proyecto de enmiendas al capítulo II-2 elaborado por los autores del documento.

16.2 Asimismo, se recordó que el FP 53, a la luz de lo anterior, había invitado a Dinamarca a presentar una propuesta al Comité para que se incluyera un nuevo punto en el programa de trabajo, de conformidad con lo dispuesto en las Directrices sobre organización y método de trabajo (MSC-MEPC.1/Circ.2) y había pedido a la Secretaría que remitiese el documento FP 53/19/1 al FSI 17 para que lo volviese a examinar.

Incendio a bordo del buque piscifactoría "Hercules"

16.3 Al examinar el documento FP 54/16 (Secretaría), sobre cuestiones relacionadas con el gravísimo incendio que tuvo lugar en abril de 2007 a bordo del buque piscifactoría feroés **Hercules**, en particular, el Subcomité tomó nota de que:

- .1 el FSI 17 había remitido el documento FP 53/19/1 a su Grupo de trabajo sobre análisis de siniestros, señalando que el informe sobre la investigación se había incluido en el GISIS y que también podía consultarse en el portal de la Autoridad Marítima Feroesa y en el de la

Autoridad Marítima Danesa. Tras el examen preliminar del informe, el FSI 17 observó varias cuestiones de seguridad importantes, como la escasa comunicación entre los tripulantes, la falta de instrucciones y ejercicios adecuados, los aspectos técnicos de las instalaciones eléctricas y la necesidad de disponer de un compresor de aire a bordo, y remitió el informe de la investigación a los Subcomités STW, DE y FP para que lo examinaran;

.2 el MSC 86, tras tomar nota de que Dinamarca y las Islas Feroe habían presentado propuestas para incluir en el programa de trabajo dos nuevos puntos de alta prioridad titulados "Prescripciones generales de las instalaciones eléctricas" y "Medios para recargar las botellas de aire de los aparatos respiratorios" para los subcomités DE y FP, respectivamente, acordó remitir el informe sobre la investigación del incendio a bordo del buque piscifactoría **Hercules** a los subcomités FP, DE y STW para su examen;

.3 por lo que respecta a las propuestas para incluir nuevos puntos en el programa de trabajo presentadas en los documentos MSC 83/23/14 y MSC 83/23/15 (Dinamarca y las Islas Feroe), el MSC 86 acordó lo siguiente:

.1 con respecto a la propuesta de elaborar enmiendas a la regla II-2/10.10.2 del Convenio SOLAS en relación con las prescripciones relativas a los aparatos respiratorios de los bomberos, incluir en el programa de trabajo del Subcomité FP y en el orden del día provisional del FP 54 un punto de alta prioridad titulado "Medios para recargar las botellas de aire de los aparatos respiratorios", fijando 2011 como plazo para su ultimación; y

.2 con respecto a la propuesta de elaborar enmiendas a la regla II-1/40.2 del Convenio SOLAS en relación con las prescripciones generales aplicables a las instalaciones eléctricas, incluir en el programa de trabajo del Subcomité DE un punto de alta prioridad titulado "Prescripciones generales sobre las instalaciones eléctricas" y asignó dos periodos de sesiones para su ultimación.

16.4 Teniendo en cuenta que los resultados del FSI 17 sobre las cuestiones relacionadas con el aparato respiratorio se examinarán en relación con el punto 21 del orden del día (Medios para recargar las botellas de aire de los aparatos respiratorios), el Subcomité tomó nota de que el **Hercules** no había sido certificado de conformidad con el Convenio SOLAS y, por ese motivo, para toda conclusión sobre ese siniestro debería tenerse en cuenta que las consecuencias del mismo incendio en un buque certificado por el SOLAS tendrían probablemente un resultado distinto y que las enseñanzas extraídas también serían distintas.

16.5 En ese contexto, y sobre la base de las pruebas del informe de investigación, el Presidente señaló que la prescripción del nuevo equipo de seguridad para atenuar las consecuencias de un incendio en un buque no certificado por el Convenio SOLAS con un sistema de gestión de la seguridad deficiente no representaría necesariamente una mejora de la seguridad. En el siniestro del **Hercules**, por ejemplo, la alarma contra incendios y la detección de incendios falló, el aparato respiratorio falló, el incendio se propagó rápidamente debido a que las divisiones pirorresistentes eran ineficaces, lo que aumentó la generación de humo y la propagación, reduciendo gravemente la visibilidad y aumentando los gases tóxicos dentro del buque.

16.6 Por consiguiente, el Subcomité pidió a la Secretaría que remitiera las observaciones mencionadas al FSI 18.

17 REVISIÓN DE LAS RECOMENDACIONES RELATIVAS A LA ENTRADA EN ESPACIOS CERRADOS A BORDO DE LOS BUQUES

Generalidades

17.1 El Subcomité recordó que el MSC 85 había examinado una propuesta formulada por el DSC 13 para examinar y revisar, según sea necesario, las disposiciones específicas de las Recomendaciones relativas a la entrada en espacios cerrados a bordo de los buques (resolución A.864(20)) y había acordado incluir, en los programas de trabajo de los Subcomités BLG, DSC, FP y STW y en el orden del día provisional del DSC 14 un punto de alta prioridad titulado "Revisión de las Recomendaciones relativas a la entrada en espacios cerrados a bordo de los buques", fijando 2010 como plazo de ultimación, con el Subcomité DSC como coordinador. De conformidad con las instrucciones impartidas por el MSC 85, el FP 53 examinó con carácter preliminar la cuestión e incluyó el punto en el orden del día provisional del FP 54.

17.2 El Subcomité recordó además que en su 53^º periodo de sesiones, tras haber tomado nota de las decisiones del MSC 85 al respecto y de que no se habían presentado documentos en ese periodo de sesiones, había invitado a los Gobiernos Miembros y organizaciones internacionales a presentar observaciones y propuestas sobre esta cuestión al FP 54.

Resultados del DSC 14

17.3 Al examinar el documento FP 54/17 (Secretaría) el Subcomité tomó nota de que el DSC 14:

- .1 había señalado tres cuestiones que debían examinarse en relación con esta labor, a saber:
 - .1 el Foro Internacional de Investigadores de Accidentes Marítimos (MAIIF) sobre la entrada en espacios cerrados;
 - .2 las propuestas de enmienda a las "Recomendaciones relativas a la entrada en espacios cerrados a bordo de los buques" (resolución A.864(20)); y

- .3 una propuesta de enmiendas a la regla III/19 del Convenio SOLAS para hacer obligatorios los ejercicios sobre los procedimientos de entrada y salvamento en los espacios cerrados, que se han sometido al examen del MSC 87;
- .2 había tomado nota de que el MAIF había señalado varias cuestiones que plantean preocupación sobre las deficiencias en los sistemas de gestión de la seguridad, la formación y los ejercicios relativos a los procedimientos relacionados con las condiciones de seguridad para la entrada y el salvamento en espacios cerrados;
- .3 había acordado tener en cuenta la información facilitada por el MAIF cuando prepare enmiendas a la resolución A.864(20), y había pedido a la Secretaría que publicara el documento DSC 14/INF.9 para que estuviera disponible para ser examinado en el STW 41, BLG 15 y FP 54;
- .4 se había mostrado de acuerdo, en principio, con la propuesta de Suecia (DSC 14/16) relativa a los riesgos que entraña el transporte de cargas y materiales que agotan el oxígeno; y
- .5 había establecido un grupo de trabajo por correspondencia para que prosiguiera la labor sobre esta cuestión y le había encargado que presentara un informe al DSC 15.

Resultados del STW 41

17.4 Tras ser informado acerca de los resultados del STW 41 sobre esta cuestión, el Subcomité tomó nota de que el STW 41 había acordado pedir al Comité que decidiera si era necesario disponer de formación adicional para la entrada en espacios cerrados después de examinar los informes de los subcomités interesados en esta cuestión y, de ser así, que invitara a la Conferencia sobre el Convenio de Formación a que incluyera medidas de formación adicionales en las propuestas de enmienda al Convenio y el Código de Formación.

Resultados del BLG 14

17.5 En relación con los resultados del BLG 14 sobre esta cuestión, el Subcomité tomó nota de que ese Subcomité no había propuesto ninguna enmienda a las Recomendaciones en esta etapa, había considerado que se había ultimado la labor sobre el punto y había invitado al Comité a que tomara nota de los resultados sobre el particular. No obstante, tras reconocer la importancia que reviste la cuestión, el BLG 14 acogió con agrado una labor ulterior sobre aspectos en los que posea conocimientos especializados, en caso de que el Comité determinara que esa labor fuera necesaria. El Subcomité también tomó nota de que el BLG 14 había alentado a los Gobiernos Miembros y las organizaciones internacionales a que participaran en la labor del Grupo de trabajo por correspondencia constituido en el DSC 14 (véase el párrafo 17.3.5).

Análisis

17.6 El Subcomité tuvo los siguientes documentos ante sí para su examen bajo este punto del orden del día:

- .1 FP 54/17/1 (IPTA), en el que se propone elaborar directrices para la entrada en los tanques de los quimiqueros;
- .2 FP 54/17/2 (Estados Unidos), que propone enmiendas de tipo general a las recomendaciones recogidas en la resolución A.864(20), basándose en la experiencia adquirida por su Administración en la entrada en espacios cerrados a bordo de los buques; y
- .3 FP 54/17/3 (OCIMF), que contiene observaciones sobre el documento FP 54/17/1 (IPTA) relacionadas con las orientaciones específicas para la entrada en espacios cerrados en los quimiqueros.

17.7 Tras examinar estos documentos, el Subcomité observó que las propuestas que figuran en el documento FP 54/17/2 también se habían presentado al Grupo de trabajo por correspondencia establecido en el DSC 14 para su examen. Por consiguiente, el Subcomité, para evitar la duplicación de la labor, decidió esperar a los resultados del examen del informe de este Grupo que se hará en el DSC 14.

17.8 Por lo que respecta a los documento FP 54/17/1 y FP 54/17/3, el Subcomité, tras observar que la elaboración de orientaciones específicas independientes para los petroleros y quimiqueros, según se propone en el documento FP 54/17/1, está fuera del alcance de este punto, recordó que sus instrucciones eran examinar y revisar, según sea necesario, las disposiciones específicas de las Recomendaciones para la entrada en espacios cerrados a bordo de los buques (resolución A.864(20)), teniendo en cuenta la salud y la seguridad del personal que entre en espacios cerrados a bordo.

17.9 No obstante, el Subcomité tomó nota de la opinión de algunas delegaciones de que era necesario disponer de recomendaciones específicas de la OMI para contemplar los riesgos derivados de espacios de cargas protegidos por sistemas de gas inerte. En este contexto, el Subcomité tomó nota también de la opinión de la mayoría de las delegaciones que intervinieron de que la existencia de dos series de recomendaciones podría causar confusión en el sector, y de que por tanto el enfoque general de las Recomendaciones existentes (resolución A.864(20)) debería mantenerse, y los riesgos de la entrada en espacios cerrados deberían contemplarse desde una perspectiva general (es decir, aplicable a la entrada en cualquier espacio cerrado), teniendo en cuenta que algunos espacios puedan presentar más riesgos que otros.

17.10 Al resumir los debates, el Presidente puso de relieve los puntos con respecto a los que hay un acuerdo general; en particular, señaló que la gran mayoría de las delegaciones que intervinieron sobre esta cuestión se habían mostrado de acuerdo en que:

- .1 la OMI debería elaborar una sola serie de recomendaciones generales para ofrecer orientaciones al sector sobre los riesgos derivados de la entrada en espacios cerrados a bordo de los buques;
- .2 deberían reforzarse las disposiciones del Código IGS para promover la toma de conciencia de la necesidad de observar los procedimientos de seguridad establecidos para la entrada en espacios cerrados y el salvamento; y
- .3 deberían tenerse en cuenta, en el contexto de la revisión de las Recomendaciones, algunas de las propuestas que figuran en el documento presentado por la IPTA (FP 54/17/1).

17.11 A la luz de lo anterior y teniendo en cuenta las observaciones conexas que figuran en los párrafos 6.5.4 y 6.5.5, el Subcomité decidió encargar al Grupo de trabajo sobre las medidas para evitar explosiones en petroleros y quimiqueros que transporten cargas con un bajo punto de inflamación, constituido dentro del punto 6 del orden del día (véase el párrafo 6.8), que examinara el documento FP 54/17/1 e informara al Subcomité de las propuestas incluidas en el anexo del documento que pueden incorporarse en las Recomendaciones relativas a la entrada en espacios cerrados a bordo de los buques (resolución A.864(20)), desde una perspectiva genérica, aplicable a todos los espacios inertes con independencia del gas inerte utilizado.

[Informe del Grupo de trabajo

17.12 Tras examinar la parte del informe del Grupo de trabajo (FP 54/WP.2) relacionada con este punto, el Subcomité adoptó las medidas que se indican a continuación.

17.13 El Subcomité tomó nota de que el Grupo había examinado el documento FP 54/17/1 con objeto de determinar los aspectos concretos del proyecto de directrices sobre la entrada en los tanques de los quimiqueros que figura en el anexo del documento que debería examinar el Subcomité DSC en el contexto de su labor de revisión de la resolución A.864(20): Recomendaciones relativas a la entrada en espacios cerrados a bordo de los buques, y, tras examinar los resultados de las deliberaciones del Grupo, acordó remitir el anexo completo al Subcomité DSC para que éste formulara observaciones, teniendo en cuenta su aplicabilidad a todos los buques tanque.

17.14 Además de tener en cuenta su aplicabilidad a todos los buques tanque, el Subcomité acordó que el Subcomité DSC examinara específicamente la sección 2 (Utilización del nitrógeno) de la propuesta de directrices, a fin de incluir las disposiciones pertinentes en las Recomendaciones revisadas relativas a la entrada en espacios cerrados a bordo de los buques, y alentó a los Gobiernos Miembros y organizaciones internacionales a participar en el Grupo de trabajo por correspondencia del Subcomité DSC sobre este asunto.

17.15 A este respecto, el Subcomité, tras reconocer que el Subcomité BLG es el órgano con conocimientos especializados en las cuestiones relacionadas con tales buques tanque y que puede ser beneficioso poner el proyecto de directrices que figura en el anexo del documento FP 54/17/1 en conocimiento de dicho Subcomité para que efectúe un examen

especializado teniendo en cuenta su aplicabilidad a todos los buques tanque, acordó remitir el proyecto de directrices al Subcomité BLG.

17.16 Se pidió a la Secretaría que informara a los Subcomités BLG y DSC de los resultados anteriores, y la Secretaría invitó al Comité a que ampliara el plazo previsto de ultimación de los trabajos hasta 2011.]

18 INTEGRIDAD AL FUEGO DE LOS MAMPAROS Y LAS CUBIERTAS DE LOS ESPACIOS DE CARGA RODADA EN BUQUES DE PASAJE Y BUQUES DE CARGA

18.1 El Subcomité recordó que en el MSC 85 el Comité había examinado el documento MSC 85/23/3, presentado por China, en el que se propone que se enmienden las prescripciones del capítulo II-2 del Convenio SOLAS sobre la integridad al fuego de los mamparos límite y las cubiertas de los espacios de carga rodada en los buques de pasaje que no transporten más de 36 pasajeros y en los buques de carga, con miras a clasificar tanto los espacios especiales como los espacios de carga rodada en buques de pasaje de transbordo rodado como espacios de elevado riesgo de incendio, y había acordado incluir en el programa de trabajo del Subcomité un punto de alta prioridad titulado "Integridad al fuego de los mamparos y las cubiertas de los espacios de carga rodada en buques de pasaje y buques de carga", asignando dos periodos de sesiones para su ultimación.

18.2 Al examinar el documento FP 54/18 (China), en el que se proponen enmiendas a las tablas 9.3 y 9.4 de la regla II-2/9 del Convenio SOLAS y, por consiguiente, la supresión de las reglas II-2/9.6.2 y 9.6.3 sobre la integridad al fuego de los mamparos que separan espacios adyacentes de los espacios de carga rodada de los buques de pasaje que no transporten más de 36 pasajeros y los buques de carga, el Subcomité, tras decidir que las enmiendas deberían aplicarse únicamente a los buques nuevos, acordó el proyecto de enmiendas, con modificaciones menores, para su presentación al MSC 88 con miras a su aprobación y posterior adopción.

18.3 Durante las deliberaciones, el Subcomité, tras tomar nota de la preocupación expresada por la delegación del Japón de que la prescripción de la clase "A-30" propuesta (FP 54/18, anexo) podría no ser apropiada en algunos casos para las cubiertas entre los espacios de carga rodada o los espacios para vehículos de los buques de carga, y su propuesta de examinar la cuestión más a fondo, acordó no adoptar ninguna medida por el momento.

18.4 Seguidamente, el Subcomité consideró que se había ultimado el punto e invitó al Comité a que tomara nota de los avances conseguidos.

19 PRESCRIPCIONES APLICABLES A LOS BUQUES QUE TRANSPORTEN VEHÍCULOS DE HIDRÓGENO Y DE GAS NATURAL COMPRIMIDO

19.1 El Subcomité recordó que en el MSC 85 el Comité había examinado el documento MSC 85/23/5, presentado por el Japón, en el que se propone que se elaboren unas prescripciones de seguridad adecuadas en el capítulo II-2 del Convenio SOLAS para los buques que transporten vehículos de hidrógeno y vehículos de gas natural comprimido, y había acordado incluir en el programa de trabajo del Subcomité un punto de alta prioridad titulado "Prescripciones aplicables a los buques que transporten vehículos de hidrógeno y de gas natural comprimido", asignándole dos periodos de sesiones para su ultimación.

19.2 El Subcomité también recordó que en el MSC 85 el Comité, tras tomar nota de que varias delegaciones opinaban que ese punto del programa de trabajo debía ampliarse a fin de incluir otros tipos de vehículos que actualmente no se tenían en cuenta en las prescripciones del capítulo II-2 del Convenio SOLAS, había invitado a los Gobiernos Miembros y organizaciones internacionales a que presentaran propuestas pertinentes al Comité, de conformidad con las Directrices sobre organización y método de trabajo.

19.3 Al examinar los documentos FP 54/19 y FP 54/INF.4 (Japón), en los que se informa de las características de los vehículos que utilizan pilas de combustible de hidrógeno y de los vehículos que utilizan gas natural comprimido, a fin de facilitar un entendimiento común de las características de los vehículos mencionados, para que puedan examinarse las prescripciones para los espacios de carga destinados al transporte de esos vehículos, el Subcomité acordó que era necesario seguir adelante con la labor relacionada con este asunto en el lapso interperiodos, teniendo en cuenta que las baterías de los vehículos era una cuestión importante que debía incluirse en la labor por realizar.

19.4 Seguidamente, el Subcomité constituyó el Grupo de trabajo por correspondencia sobre las prescripciones aplicables a los buques que transporten vehículos de hidrógeno y de gas natural comprimido, bajo la coordinación del Japón*, y le encargó que, teniendo en cuenta la información pertinente facilitada en los documentos FP 54/19 y FP 54/INF.4, realizara las siguientes tareas:

* **Coordinador:**
[por determinar]

- .1 examinar la información sobre los buques que transportan vehículos de hidrógeno y los buques que transportan vehículos de gas comprimido facilitada en los documentos FP 54/19 y FP 54/INF.4;
- .2 determinar los peligros potenciales que conlleva el transporte de vehículos de hidrógeno y vehículos de gas natural comprimido, incluidos el alto voltaje y las baterías de gran capacidad;
- .3 aclarar las prescripciones de seguridad necesarias para los espacios de carga destinados al transporte de vehículos de hidrógeno y vehículos de gas natural comprimido;
- .4 preparar un proyecto de enmiendas al capítulo II-2 del Convenio SOLAS y/o unas directrices conexas, según proceda, para que las examine el Subcomité; y
- .5 presentar un informe al FP 55.

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

20.1 El Subcomité recordó que, en el MSC 86, el Comité había examinado los documentos MSC 86/23/10 y MSC 86/INF.2 (Estados Unidos y CLIA), en los que se propone que se elaboren directrices de carácter no obligatorio relativas a un elemento visible de la alarma general de emergencia en los buques de pasaje, para los pasajeros que sean sordos o tengan dificultades auditivas, y había acordado incluir en los programas de trabajo de los Subcomités FP y DE y en los órdenes del día provisionales del FP 54 y el DE 53 un punto de alta prioridad titulado "Directrices relativas a un elemento visible de los sistemas de alarma general de emergencia en los buques de pasaje", había fijado 2012 como fecha prevista para su ultimación, y había designado coordinador al Subcomité DE.

20.2 Al examinar el documento FP 54/20 (Secretaría), sobre los resultados del DE 53 con respecto a ese asunto, el Subcomité tomó nota de que el DE 53 había examinado los documentos DE 53/20 (Estados Unidos) y DE 53/20/1 (CLIA), en los que se proponían proyectos de directrices para el proyecto y la instalación de un elemento visible de la alarma general de emergencia en los buques de pasaje, a fin de atender a las necesidades de los pasajeros que sean sordos o tengan dificultades auditivas y, tras tomar nota del apoyo que

habían recibido ambas propuestas y de que éstas tenían muchas analogías que podrían armonizarse fácilmente, el DE 53 había invitado a la delegación de los Estados Unidos a que presentara al DE 54 un proyecto refundido de directrices, teniendo en cuenta las observaciones formuladas en ese periodo de sesiones.

20.3 En vista de la decisión del DE 53, y teniendo en cuenta que el DE 54 tendrá lugar antes del FP 55, el Subcomité acordó aplazar el examen de ese asunto hasta que pudieran examinarse los resultados del DE 54 e invitó a los Gobiernos Miembros y organizaciones internacionales a que presentaran observaciones y propuestas pertinentes al FP 55, teniendo en cuenta los resultados del DE 54.

21 MEDIOS PARA RECARGAR LAS BOTELLAS DE AIRE DE LOS APARATOS RESPIRATORIOS

21.1 El Subcomité recordó que, en el MSC 86, el Comité había examinado el documento MSC 86/23/15 (Dinamarca e Islas Feroe), en el que se propone que se elaboren enmiendas a la regla II-2/10.10.2 del Convenio SOLAS en relación con las prescripciones relativas a los aparatos respiratorios de los bomberos, había acordado incluir en el programa de trabajo del Subcomité y en el orden del día provisional del FP 54 un punto de alta prioridad titulado "Medios para recargar las botellas de aire de los aparatos respiratorios", y había fijado 2011 como fecha prevista para su ultimación.

21.2 Tomando nota de que no se había presentado ningún documento sobre ese asunto en este periodo de sesiones, y reconociendo que era necesario avanzar con respecto a ese asunto, el Subcomité invitó a los Gobiernos Miembros y a las organizaciones internacionales a que presentaran observaciones y propuestas pertinentes al FP 55.

[22 PROGRAMA DE TRABAJO Y ORDEN DEL DÍA DEL FP 55

Generalidades

22.1 Tras tomar nota de la adopción del Plan de acción de alto nivel de la Organización y las prioridades para el bienio 2010-2011 (resolución A.1012(26)), el Subcomité tomó nota además de que la Asamblea, habiendo reconocido la necesidad de disponer de una base uniforme para la aplicación del Plan estratégico y el Plan de acción de alto nivel en toda la Organización, y para el fortalecimiento de las prácticas de trabajo existentes mediante la provisión de procedimientos mejorados de planificación y gestión, adoptó las Directrices sobre la aplicación del Plan estratégico y el Plan de acción de alto nivel (resolución A.1013(26)). En particular, el Subcomité tomó nota de que la Asamblea había pedido al

Comité que examinara y revisara, durante el bienio 2010-2011, las Directrices del Comité sobre organización y método de trabajo (circular MSC-MEPC.1/Circ.2), con objeto de armonizarlas con las Directrices sobre la aplicación del Plan estratégico y el Plan de acción de alto nivel.

22.2 Se informó al Subcomité de que, atendiendo a la petición anteriormente formulada, la Secretaría, en consulta con los Presidentes del MSC y del MEPC, había preparado el proyecto de Directrices revisadas del Comité para que lo examinara el MSC 87 (MSC 87/23), en el cual también se tenían en cuenta las disposiciones del Plan de conversión aprobado por el Consejo. A este respecto, el Subcomité tomó nota, en el contexto de este punto, de que el antiguo formato del "programa de trabajo" se había sustituido por el nuevo formato del "orden del día bienal" y del "orden del día postbienal", de que el antiguo formato para notificar la situación de los resultados previstos también se había sustituido por el nuevo formato, y de que los Presidentes de los Comités habían acordado implantar el uso de los nuevos formatos mencionados desde el inicio de 2010, según figuran en los anexos 1 y 4 del documento FP 54/WP.4.

Órdenes del día bienales y postbienales y orden del día provisional para el FP 55

22.3 Teniendo en cuenta el progreso conseguido en el actual periodo de sesiones, las decisiones del MSC 86 y las disposiciones del procedimiento de organización de los órdenes del día, el Subcomité preparó el proyecto de los órdenes del día bienal y postbienal del Comité y el orden del día provisional del FP 55 (FP 54/WP.4), basados en el programa de trabajo aprobado por el MSC 86 (FP 54/2, anexo), que figuran en los anexos [...] y [...], respectivamente, para su examen por el MSC 87 y adopción de medidas, según proceda. Al examinar el orden del día bienal, el Subcomité acordó invitar al Comité a que tuviera a bien:

[la Secretaría preparará el texto después de la reunión basándose en las decisiones adoptadas por el Subcomité]

Situación de los resultados previstos

22.4 El Subcomité elaboró el 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 relativas al Subcomité (FP 54/WP.4, anexo 4), que figura en el anexo ... e invitó al Comité a que lo examinara y adoptara las medidas que estimara oportunas.

Preparativos para el próximo periodo de sesiones

22.5 El Subcomité acordó constituir en su próximo periodo de sesiones grupos de trabajo sobre los siguientes temas:

- .1 pruebas de funcionamiento y normas de aprobación de los sistemas de seguridad contra incendios;
- .2 medidas para evitar explosiones en petroleros y quimiqueros que transporten cargas con un bajo punto de inflamación; y
- .3 prescripciones aplicables a los buques que transporten vehículos de hidrógeno y de gas natural comprimido,

y grupos de redacción sobre [pirorresistencia de los conductos de ventilación].

22.6 El Subcomité constituyó grupos de trabajo por correspondencia sobre los temas que se indican a continuación y les encargó que presentaran informes al FP 55:

- .1 pruebas de funcionamiento y normas de aprobación de los sistemas de seguridad contra incendios;
- .2 pirorresistencia de los conductos de ventilación; [y]
- .3 prescripciones aplicables a los buques que transporten vehículos de hidrógeno y de gas natural comprimido; [y]
- [.4 examen de las prescripciones de protección contra incendios para las zonas de carga en cubierta].

Cuestiones urgentes que deben examinarse en el MSC 89

22.7 Tras tomar nota de la proximidad entre el FP 55 (febrero de 2011) y el MSC 89 (mayo de 2011), el Subcomité invitó al MSC 87 a que estuviera de acuerdo en que, además de su programa de trabajo y el orden del día del FP 55, en el MSC 89 se examinaran como cuestiones urgentes los resultados del FP 55 sobre los siguientes puntos:

- .1 pruebas de funcionamiento y normas de aprobación de los sistemas de seguridad contra incendios;
- .2 medidas para evitar explosiones en petroleros y quimiqueros que transporten cargas con un bajo punto de inflamación; y
- .3 revisión de las Recomendaciones relativas a la entrada en espacios cerrados a bordo de los buques.

22.8 El Subcomité tomó nota de que se había previsto de manera provisional que su 55º periodo de sesiones tuviera lugar del 21 al 25 de febrero de 2011.]

23 ELECCIÓN DE PRESIDENTE Y VICEPRESIDENTE PARA 2011

23.1 De conformidad con el reglamento interior del Comité de Seguridad Marítima, el Subcomité reeligió por unanimidad al Sr. J. C. Cubisino (Argentina) Presidente y al Sr. C. Abbate (Italia) Vicepresidente, ambos para 2011.

24 OTROS ASUNTOS

Aparatos respiratorios para evacuaciones de emergencia

24.1 Tras examinar el documento FP 54/24 (Reino Unido), en el que se propone una enmienda a la regla II-2/13.3.4 del Convenio SOLAS, relativa al lugar de almacenamiento y la utilización de los aparatos respiratorios para evacuaciones de emergencia en los espacios de alojamiento, y tras tomar nota de que la propuesta se encontraba fuera del ámbito de su punto del programa de trabajo, el Subcomité invitó a la delegación del Reino Unido a que presentara al Comité una propuesta adecuada de nuevo resultado, de conformidad con las Directrices sobre organización y método de trabajo (MSC-MEPC.1/Circ.2).

Capacidad de lucha contra incendios de los sistemas de extinción de incendios a base de agua con boquillas dispuestas en una sola hilera

24.2 El Subcomité recordó que los documentos FP 54/24/1 y FP 54/INF.3 (República de Corea) se habrán remitido al Grupo de trabajo constituido dentro del punto 3 (Pruebas de funcionamiento y normas de aprobación de los sistemas de seguridad contra incendios) para su examen (véase el párrafo ...).

Disposición de los extintores de espuma

24.3 Tras examinar el documento FP 54/24/2 (China), en el que se propone que se examinen las prescripciones relativas a la disposición de los extintores de espuma de 45

y 135 litros en las cámaras de máquinas de los buques de carga y tras acordar que esa propuesta debería examinarse como un nuevo resultado, el Subcomité invitó a la delegación de China a que presentara una propuesta adecuada al Comité de conformidad con las Directrices sobre organización y método de trabajo (MSC-MEPC.1/Circ.2).

Disposiciones de seguridad aplicables a los buques auxiliares que operan desde los buques de pasaje

24.4 El Subcomité tomó nota de que el MSC 84 había examinado una propuesta presentada por el Reino Unido y la IACS (MSC 84/22/8) de elaborar disposiciones sobre el proyecto, el equipo y las operaciones de los buques auxiliares que transporten pasajeros y tripulantes desde buques de pasaje a tierra, para garantizar que se adopte un enfoque uniforme, junto con el documento MSC 84/22/24 (CLIA), en el que la CLIA señala que sus miembros han llevado a cabo, sin sucesos de importancia, numerosas operaciones de los buques auxiliares todos los años, con decenas de miles de pasajeros, y que por esos motivos la CLIA no puede apoyar la propuesta sin información detallada sobre los siniestros en buques auxiliares y orientaciones más específicas sobre el alcance de la labor que se desarrollaría, teniendo en cuenta que la propuesta puede dar lugar a que se reglamenten en exceso unas operaciones ya seguras.

24.5 El Subcomité también tomó nota de que, tras las deliberaciones mencionadas, el MSC 84 había acordado incluir en los programas de trabajo de los Subcomités DE, FP, COMSAR, NAV, SLF y STW un punto de alta prioridad titulado "Disposiciones de seguridad aplicables a los buques auxiliares que operan desde los buques de pasaje", asignándole tres periodos de sesiones para su ultimación, y designó coordinador al Subcomité DE.

24.6 Tras examinar el documento FP 54/24/3 (Secretaría), sobre los resultados del DE 53 con respecto a ese asunto, el Subcomité tomó nota de que el DE 53:

- .1 habrá constituido un grupo de redacción encargado de elaborar un proyecto refundido de Directrices para los buques auxiliares de los buques de pasaje, basándose en los documentos DE 53/14 (CLIA) y DE 53/14/1 (Reino Unido), y un proyecto de lista de los otros asuntos que debían abordarse en el DE 54;

- .2 habrá acordado que las Directrices deberían representar el nivel de las mejores prácticas internacionales, pero no incluir las prescripciones de los correspondientes Estados ribereños que podrían ser aplicables de otra manera, e incluir una declaración a tal efecto en el preámbulo de las Directrices;
- .3 habrá acordado que, puesto que se considera que las "operaciones auxiliares" están limitadas al traslado de pasajeros desde un buque de pasaje a tierra y viceversa, las disposiciones del Código IDS establecen un nivel de seguridad aceptable para las operaciones auxiliares; y
- .4 habrá tomado nota de la opinión del Grupo de que el combustible utilizado en los sistemas de propulsión de los botes salvavidas debe tener un punto de inflamación superior a 43 °C (párrafo 4.4.6.1 del Código IDS), mientras que el combustible utilizado en los sistemas de propulsión para los buques de pasaje regidos por el Convenio SOLAS debe tener un punto de inflamación superior a 60 °C (regla II-2/4.2.1 del Convenio SOLAS), y de que el Grupo había acordado incluir una disposición relativa a los combustibles utilizados en los buques auxiliares bajo el encabezamiento de propulsión y maniobrabilidad en la sección 3 del proyecto de directrices, pero no había podido determinar si convenía utilizar las prescripciones relativas al punto de inflamación aplicables a los botes salvavidas o las aplicables a los buques de pasaje. Por consiguiente, el DE acordó remitir esta cuestión al FP 54 para que éste formulara sus observaciones al respecto (véase el párrafo 8 del documento DE 53/WP.3),

y, teniendo en cuenta que este punto se incluiría en el orden del día del FP 55, acordó invitar a los Gobiernos Miembros y organizaciones internacionales a que presentaran observaciones y propuestas al FP 55 teniendo en cuenta los resultados del DE 54.

Laboratorios de ensayo reconocidos por las Administraciones

24.7 La Secretaría informó al Subcomité de que la circular FP anual más reciente sobre laboratorios de ensayo reconocidos por las Administraciones se había publicado con la signatura FP.1/Circ.39, de fecha 8 de enero de 2010.

Bancos e instalaciones de recepción de halones

24.8 El Subcomité tomó nota de la información presentada por la Secretaría de que la circular FP anual más reciente sobre bancos e instalaciones de recepción de halones se había publicado con la signatura FP.1/Circ.40, de fecha 8 de enero de 2010.

25 MEDIDAS CUYA ADOPCIÓN SE PIDE AL COMITÉ

25.1 Se invita al Comité de Seguridad Marítima, en su 87º periodo de sesiones, a que tenga a bien:

[se preparará en consulta con el Presidente después de la reunión]

25.2 Se invita al Comité de Seguridad Marítima, en su 87º periodo de sesiones, a que tenga a bien:

[se preparará en consulta con el Presidente después de la reunión]

* * *

ANEXOS

[la Secretaría preparará el texto después del periodo de sesiones]

ANEXO ...

PROYECTO DE RESOLUCION MSC

**ADOPCIÓN DE ENMIENDAS A LAS DIRECTRICES PARA LA INSTALACIÓN DE
TUBERÍAS DE PLÁSTICO EN LOS BUQUES (RESOLUCIÓN A.753(18))**

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 MSC.61(67), mediante la que el Comité adoptó el Código internacional para la aplicación de procedimientos de ensayo de exposición al fuego (Código PEF), para someter a prueba los nuevos materiales marinos que se utilizan cada vez más en el proyecto y la construcción de buques y embarcaciones dedicados al transporte marítimo internacional,

RECORDANDO ADEMÁS la resolución A.753(18), por la que la Asamblea, en su 18º periodo de sesiones, adoptó las Directrices para la instalación de tuberías de plástico en los buques, a fin de asistir a las administraciones marítimas a determinar de una manera racional e uniforme las aplicaciones permitidas de tales materiales,

TOMANDO NOTA de que en la parte 2 del Código PEF se hace referencia a la resolución A.753(18) en relación con los ensayos de materiales con respecto a los riesgos de producción de humo y sustancias tóxicas,

RECONOCIENDO que el continuo desarrollo de los materiales plásticos para su utilización en los buques y la mejora de las normas de seguridad marítima desde la adopción de la resolución A.753(18) hacían necesaria la revisión de las disposiciones de las Directrices para la instalación de tuberías de plástico en los buques, a fin de tener en cuenta el desarrollo tecnológico y mantener el más alto nivel práctico de seguridad,

TOMANDO NOTA ADEMÁS de que la Asamblea pidió al Comité que mantuviera las Directrices revisadas y las enmendara cuando fuera necesario,

HABIENDO EXAMINADO en su [88º] periodo de sesiones, las enmiendas a las Directrices para la instalación de tuberías de plástico en los buques, propuestas por el Subcomité de Protección contra Incendios en su 54º periodo de sesiones,

1. ADOPTA las enmiendas a las Directrices para la instalación de tuberías de plástico en los buques (resolución A.753(18)), cuyo texto figura en el anexo de la presente resolución;

2. INVITA a los Gobiernos a que apliquen las enmiendas adjuntas cuando examinen la utilización de tuberías de plástico a bordo de los buques que enarboles el pabellón de su Estado.

ANEXO...

PROYECTO DE CIRCULAR MSC

**DIRECTRICES PARA EL PROYECTO, CONSTRUCCIÓN Y PRUEBAS DE LOS
SISTEMAS FIJOS DE DETECCIÓN DE GASES DE HIDROCARBUROS**

1 El Comité, en su [87º periodo de sesiones (12 a 21 de mayo de 2010)], tras tomar nota de las enmiendas a la regla II-2/4 del Convenio SOLAS, adoptadas mediante la resolución MSC...., y el capítulo 16 del Código SSCI, adoptado mediante la resolución MSC...., aprobó las Directrices para el proyecto, construcción y pruebas de los sistemas fijos de detección de gases de hidrocarburos, que figuran en el anexo, propuestas por el Subcomité de Protección contra Incendios, en su 54º periodo de sesiones.

2 Se invita a los Gobiernos Miembros a que apliquen las Directrices adjuntas cuando aprueben sistemas fijos de detección de gases de hidrocarburos, de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 5.7.3 de la regla II-2/4 del Convenio SOLAS y el capítulo 16 del Código SSCI, y a que las pongan en conocimiento de los proyectistas de buques, propietarios de buques, fabricantes de equipo, laboratorios de ensayo y demás partes interesadas.
