

SUBCOMITÉ DE ESTABILIDAD  
Y LÍNEAS DE CARGA Y DE  
SEGURIDAD DE PESQUEROS  
53º periodo de sesiones  
Punto 19 del orden del día

SLF 53/WP.1  
14 enero 2011  
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**

**[Para los puntos 3, 12 y 16 véase el documento SLF 53/WP.1/Add.1]**

**1 GENERALIDADES**

1.1 El Subcomité celebró su 53º periodo de sesiones del 10 al 14 de enero de 2011 bajo la presidencia del Sr. Z. Szozda (Polonia), que fue reelegido por unanimidad Presidente para 2011 al inicio del periodo de sesiones. El Vicepresidente del Subcomité, Sr. K. Hunter (Reino Unido), también fue reelegido por unanimidad Vicepresidente para 2011 al inicio del periodo de sesiones.

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

ALEMANIA  
ANGOLA  
ARABIA SAUDITA  
ARGELIA  
ARGENTINA  
AUSTRALIA  
BAHAMAS  
BANGLADESH  
BÉLGICA  
BELICE  
BRASIL  
CANADÁ  
CHILE

CHINA  
CHIPRE  
CROACIA  
DINAMARCA  
ECUADOR  
EGIPTO  
ESLOVENIA  
ESPAÑA  
ESTADOS UNIDOS  
FEDERACIÓN DE RUSIA  
FILIPINAS  
FINLANDIA  
FRANCIA

GRECIA	PAÍSES BAJOS
INDIA	PANAMÁ
INDONESIA	PAPUA NUEVA GUINEA
IRÁN (REPÚBLICA ISLÁMICA DEL)	PERÚ
IRLANDA	POLONIA
ISLANDIA	PORTUGAL
ISLAS COOK	REINO UNIDO
ISLAS MARSHALL	REPÚBLICA DE COREA
ITALIA	REPÚBLICA POPULAR
JAPÓN	DEMOCRÁTICA DE COREA
KIRIBATI	SAINT KITTS Y NEVIS
LETONIA	SINGAPUR
LIBERIA	SUDÁFRICA
MALASIA	SUECIA
MALTA	TURQUÍA
MARRUECOS	TUVALU
MÉXICO	UCRANIA
NIGERIA	URUGUAY
NORUEGA	VANUATU

y el siguiente Miembro Asociado de la OMI:

HONG KONG (CHINA)

1.3 También asistieron al periodo de sesiones representantes de los siguientes organismos especializados de las Naciones Unidas:

ORGANIZACIÓN INTERNACIONAL DEL TRABAJO (OIT)  
ORGANIZACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS PARA LA AGRICULTURA Y LA ALIMENTACIÓN (FAO)

y observadores de la siguiente organización intergubernamental:

COMISIÓN EUROPEA (CE)

así como observadores de las siguientes organizaciones no gubernamentales:

CÁMARA NAVIERA INTERNACIONAL (ICS)  
ORGANIZACIÓN INTERNACIONAL DE NORMALIZACIÓN (ISO)  
COMITÉ INTERNACIONAL RADIOMARÍTIMO (CIRM)  
BIMCO  
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE SOCIEDADES DE CLASIFICACIÓN (IACS)  
FORO MARÍTIMO INTERNACIONAL DE COMPAÑÍAS PETROLERAS (OCIMF)  
CONSEJO INTERNACIONAL DE ASOCIACIONES DE LAS INDUSTRIAS NÁUTICAS (ICOMIA)  
FEDERACIÓN INTERNACIONAL DE ASOCIACIONES DE CAPITANES DE BUQUE (IFSMA)

ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE ARMADORES INDEPENDIENTES DE PETROLEROS (INTERTANKO)  
FEDERACIÓN INTERNACIONAL DE SALVAMENTO MARÍTIMO (IMRF)  
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE LÍNEAS DE CRUCEROS (CLIA)  
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE ARMADORES DE BUQUES DE CARGA SECA (INTERCARGO)  
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE BUQUES TANQUE PARA CARGA DIVERSIFICADA (IPTA)  
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE CONTRATISTAS MARÍTIMOS (IMCA)  
THE ROYAL INSTITUTION OF NAVAL ARCHITECTS (RINA)  
INTERFERRY  
FEDERACIÓN INTERNACIONAL DE LOS TRABAJADORES DEL TRANSPORTE (ITF)  
ASOCIACIÓN DE CONSTRUCTORES DE GRANDES YATES (SYBAss)

### **Discurso inaugural**

1.4 El Secretario General dio la bienvenida a los participantes y pronunció su alocución inaugural, cuyo texto completo figura en el documento SLF 53/INF.13.

### **Observaciones del Presidente**

1.5 El Presidente dio las gracias al Secretario General e indicó que sus palabras de aliento así como sus consejos y peticiones se tendrían debidamente en cuenta y que se agradecían enormemente sus útiles orientaciones sobre los temas que ha de examinar el Subcomité, en particular por lo que respecta a la continuación de la labor sobre las opciones jurídicas y técnicas para facilitar y acelerar la entrada en vigor lo antes posible del Protocolo de Torremolinos de 1993, la elaboración de criterios de estabilidad sin avería de nueva generación y la labor general relacionada con el compartimentado y la estabilidad con avería.

### **Adopción del orden del día**

1.6 El Subcomité adoptó el orden del día (SLF 53/1) y acordó, en general, orientar su labor con arreglo a las anotaciones al orden del día provisional que figuran en el documento SLF 53/1/1. En el documento SLF 53/INF.14 figura el orden del día adoptado, así como la lista de documentos examinados en relación con cada uno de sus puntos.

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

### **Generalidades**

2.1 El Subcomité tomó nota de las decisiones adoptadas y de las observaciones formuladas por el DE 53, FP 54, MSC 87, FSI 18, NAV 56, DSC 15 y MSC 88, de interés para su labor, según se da cuenta en los documentos SLF 53/2 y SLF 53/2/1, y las tuvo en cuenta durante sus deliberaciones sobre los puntos pertinentes del orden del día.

### **Cuestiones relacionadas con el Plan de conversión relativo a las Directrices sobre la aplicación del Plan estratégico y el Plan de acción de alto nivel de la Organización**

2.2 El Subcomité tomó nota de que el MSC 87 había recordado que el Plan de conversión relativo a las Directrices sobre la aplicación del Plan estratégico y el Plan de acción de alto nivel de la Organización, elaborado por el Grupo especial de trabajo del Consejo sobre el Plan estratégico para facilitar la implantación de la resolución A.1013(26), y que figura en el anexo 2 del documento MSC 87/23, se había elaborado con objeto de alcanzar la implantación plena de las citadas Directrices a más tardar a principios del bienio 2012-2013.

### ***Propuestas de los subcomités para los órdenes del día bienales del bienio 2012-2013***

2.3 El Subcomité también tomó nota de que el MSC 87 había encargado a los órganos auxiliares que elaborasen sus respectivos órdenes del día bienales para el próximo bienio en sus próximos periodos de sesiones, de conformidad con lo dispuesto en las Directrices revisadas de los Comités, teniendo en cuenta que:

- .1 los resultados seleccionados para el orden del día bienal deberían formularse en los términos siguientes: ser concretos, cuantificables, alcanzables, realistas y con plazo (SMART); y
- .2 cuando el año de ultimación previsto para un resultado específico sea posterior al bienio 2012-2013, debería establecerse un resultado provisional en el orden del día bienal cuyo año de ultimación previsto sea 2012 o 2013, según proceda, y debería establecerse un resultado conexo en el orden del día postbienal del Comité, con el año de ultimación previsto,

y pidió a la Secretaría que, en consulta con los Presidentes, preparara las propuestas iniciales para que las examinaran los subcomités, según correspondiera.

### ***Propuestas de los Comités para el Plan de acción de alto nivel del bienio 2012-2013***

2.4 El Subcomité tomó nota de que el MSC 87, tras reconocer la necesidad de lograr la plena implantación de las Directrices sobre la aplicación del Plan estratégico y el Plan de acción de alto nivel de la Organización a más tardar a principios del bienio 2012-2013, había acordado ultimar sus propuestas relativas al Plan de acción de alto nivel para el bienio 2012-2013, basándose en las Directrices revisadas, para su examen en el MSC 89, teniendo en cuenta las propuestas de órdenes del día bienales preparadas por los subcomités para su presentación al C 106. El Comité encargó a la Secretaría que adoptara las medidas pertinentes e informara al MEPC 62 en consecuencia.

### **Nuevo módulo de GISIS sobre planificación organizativa**

2.5 El Subcomité tomó nota de que el MSC 87 había tomado nota de la información presentada sobre la elaboración por la Secretaría de un nuevo módulo del Sistema mundial integrado de información marítima (GISIS) sobre planificación organizativa, a fin de apoyar el nuevo proceso de planificación estratégica, de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 2.2.4 del Plan de conversión, de que el nuevo módulo de GISIS entraría en pleno funcionamiento a más tardar el 1 de enero de 2012 y de que todos los presidentes y vicepresidentes y la Secretaría tendrían acceso a la nueva base de datos para fines de planificación.

### **Cuestiones relacionadas con el Plan de acción de alto nivel**

#### ***Orden del día postbienio del Comité***

2.6 En el contexto de las Directrices sobre la aplicación del Plan estratégico y el Plan de acción de alto nivel (resolución A.1013(26)), el Subcomité tomó nota de que se había pedido al Comité que estableciera y mantuviera un orden del día postbienio utilizando el formato que figura en las citadas Directrices, y de que la Secretaría había preparado el orden del día postbienio del Comité a partir de las propuestas formuladas por los subcomités en sus últimos periodos de sesiones, que figura en el anexo 23 del documento MSC 88/26.

## Decisiones del C 104

2.7 Por lo que respecta a los resultados del C 104, el Subcomité tomó nota de que el Consejo había aprobado varias medidas de ahorro con miras a mejorar el desarrollo de las reuniones mediante el incremento de la eficiencia y la eficacia. En este contexto, las medidas de interés inmediato para la labor del Subcomité se señalan a continuación:

- .1 los documentos que no sean documentos informativos y que tengan más de 20 páginas\* no se traducirán en su totalidad a todos los idiomas de trabajo pero deberían incluir, a efectos de traducción, un resumen del texto que no exceda de cuatro páginas, presentándose el contenido técnico en un anexo, en el idioma que requieran los grupos de trabajo o de redacción (por ejemplo, inglés);
- .2 solo se imprimirán dos ejemplares de los documentos de trabajo para su distribución durante la reunión por Estado Miembro, Miembro Asociado y organización intergubernamental, y un ejemplar por organización no gubernamental;
- .3 los documentos de trabajo se cargarán en IMODOCS al mismo tiempo que se imprimen y distribuyen en papel;
- .4 los presidentes de los órganos de la OMI y la Secretaría deberían examinar cuál sería el mejor modo de reducir el tamaño de los informes de las reuniones y normalizar su estilo y su estructura; y
- .5 para ahorrar tiempo en las reuniones, los documentos informativos y los que requieren que solo se tome nota de su contenido no deberían presentarse en las sesiones plenarias de ningún órgano de la OMI.

---

\* Los anexos de los informes de grupos de trabajo y de trabajo por correspondencia interperiodos se seguirán traduciendo en su totalidad si se espera que el órgano de la OMI en cuestión los examine con miras a su aprobación en el periodo de sesiones. Por consiguiente, la fecha límite para la presentación de tales documentos voluminosos se debería adelantar una semana por cada 20 páginas que excedan del tope de 50 páginas.

## **4 DIRECTRICES PARA INCREMENTAR LA SEGURIDAD DE LOS BUQUES PESQUEROS PEQUEÑOS**

### **Generalidades**

4.1 El Subcomité recordó que, en lo que respecta al proyecto de directrices para ayudar a las autoridades competentes en la implantación de la parte B del Código de seguridad para pescadores y buques pesqueros, las Directrices de aplicación voluntaria para el proyecto, la construcción y el equipo de buques pesqueros pequeños y las Recomendaciones de seguridad para los buques pesqueros con cubierta de eslora inferior a 12 m y los buques pesqueros sin cubierta (en adelante, "Directrices para la implantación"), el SLF 52, tras examinar los resultados de la labor del Grupo de trabajo por correspondencia pertinente (SLF 52/4/3), aceptó en principio el proyecto de directrices para la implantación elaborado por el Grupo de trabajo en ese periodo de sesiones (SLF 52/WP.2, anexo 1).

4.2 El Subcomité recordó también que el SLF 52 había remitido el proyecto de directrices para la implantación al FSI 18 para recabar observaciones y propuestas.

4.3 En lo que respecta a los resultados de la labor del Grupo de trabajo por correspondencia sobre seguridad de los buques pesqueros constituido en el SLF 52 (SLF 52/19, párrafo 4.19), al que se había encargado que continuara elaborando el proyecto de directrices para la implantación, el Subcomité tomó nota de que el Grupo había considerado que no era necesario seguir trabajando en el proyecto de directrices para la implantación y, por consiguiente, no había presentado un informe en este periodo de sesiones.

### **Resultados del FSI 18**

4.4 El Subcomité tomó nota de que el FSI 18, tras examinar el proyecto de directrices para la implantación, en particular los capítulos 1 a 5 y 8 y los anexos 1 y 5, y tras respaldar el principio de que era necesario mejorar la seguridad en esta esfera, se había mostrado de acuerdo en que dichos capítulos parecían cumplir las prescripciones generales sobre reconocimientos que se esperan de unas directrices de este tipo.

## **Proyecto de directrices para la implantación**

4.5 Tras deliberar al respecto, el Subcomité aceptó el proyecto de directrices para ayudar a las autoridades competentes en la implantación de la parte B del Código de seguridad para pescadores y buques pesqueros, las Directrices de aplicación voluntaria para el proyecto, la construcción y el equipo de buques pesqueros pequeños y las Recomendaciones de seguridad para los buques pesqueros con cubierta de eslora inferior a 12 m y los buques pesqueros sin cubierta, a efectos de presentarlos al MSC 89 para su aprobación.

4.6 A este respecto, el Subcomité tomó nota de las opiniones del observador de la FAO, relativas a que seguía siendo necesario examinar la mejor manera posible de poner las Directrices para la implantación a disposición de los usuarios, teniendo en cuenta decisiones parecidas adoptadas por el SLF 52 (SLF 52/19, párrafos 4.16 y 4.17) y el MSC 87 (MSC 87/26, párrafos 12.5 y 12.6). En consecuencia, el Subcomité invitó al Comité a:

- .1 pedir a la Secretaría que incluyera las Directrices para la implantación en el sitio en la Red público de la OMI; y
- .2 pedir al Comité de Cooperación Técnica que examinara la posibilidad de incluir en el Programa integrado de cooperación técnica (PICT) la garantía de financiación necesaria para la traducción de las Directrices para la implantación al idioma de los países receptores en el caso de que no se trate de ninguno de los seis idiomas oficiales de la OMI.

## **Ultimación del resultado**

4.7 A continuación, el Subcomité invitó al Comité a que tomara nota de que se había ultimado la labor relativa a este resultado.



---

## **5 DIRECTRICES PARA MEJORAR EL EFECTO DEL CONVENIO DE ARQUEO 1969 EN EL PROYECTO Y LA SEGURIDAD DE LOS BUQUES**

### **Generalidades**

5.1 El Subcomité recordó que el SLF 52, tras examinar el informe del Grupo de trabajo por correspondencia pertinente (SLF 52/5/2), tomó nota de que el Grupo había estudiado ocho opciones para mejorar el efecto del Convenio de Arqueo 1969 en el proyecto y la seguridad de los buques, y, después de combinar algunas de dichas opciones y de eliminar otras, había seleccionado cuatro para que el Subcomité siguiera examinándolas.

5.2 El Subcomité recordó también que el SLF 52, tras examinar el informe del Grupo de redacción pertinente (SLF 52/WP.6), acordó volver a constituir el Grupo de trabajo por correspondencia, cuyo mandato figura en el párrafo 5.11 del documento SLF 52/19, con miras a ultimar el asunto en el presente periodo de sesiones.

### **Informe del Grupo de trabajo por correspondencia**

5.3 El Subcomité examinó el informe del Grupo de trabajo por correspondencia sobre la elaboración de opciones para mejorar el efecto del Convenio de Arqueo 1969 en el proyecto y la seguridad de los buques (SLF 53/5) y tomó nota de que el Grupo había examinado a fondo las cuatro opciones elaboradas por el Grupo de trabajo por correspondencia anterior (SLF 52/5/2, anexo 2), y de que había recomendado que el Subcomité refrendara la opción A (SLF 53/5, anexos 2 y 4) como la mejor para abordar los problemas en cuanto al proyecto y la seguridad del buque de este resultado sin peligro de consecuencias no deseadas. El Subcomité tomó nota también de que el Grupo había elaborado un proyecto de propuesta de resultado nuevo para implantar la opción A (SLF 53/5, anexo 3), dado que la opción mencionada incluye el examen de cuestiones que rebasan el ámbito de aplicación del resultado actual aprobado por el Comité.

5.4 Al examinar el documento SLF 53/5/1 (Noruega y Estados Unidos), que contiene observaciones sobre el informe del Grupo de trabajo por correspondencia, el Subcomité tomó nota del apoyo de los coautores a la opción A y de la propuesta de que un resultado nuevo (SLF 53/5, anexo 3) se incluya en los resultados previstos para el próximo bienio. El Subcomité tomó nota también de que los coautores opinaban que el Subcomité había llevado a cabo diligentemente las tareas encomendadas en el contexto del resultado previsto actual mediante la labor de grupos de trabajo por correspondencia y grupos de redacción especiales y los extensos debates y deliberaciones sobre el particular celebrados en periodos de sesiones anteriores.

5.5 Al examinar los documentos anteriores, el Subcomité tomó nota de la declaración del representante de la OIT de que en el Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006 y el Convenio sobre el trabajo en la pesca, 2007 se utilizaban cifras de arqueo bruto como parámetros para la aplicabilidad de las normas sobre las condiciones de vida y de trabajo en los buques en general y en los buques pesqueros. Estos instrumentos se referían de manera específica al Convenio de Arqueo 1969, y de ahí que la claridad sea importante para la OIT. No obstante, continúa preocupando el hecho de que el Convenio de Arqueo 1969 se haya convertido en un elemento económico disuasorio para que los propietarios de buques mejoren las condiciones de la tripulación, al no favorecer en particular la provisión de un espacio de alojamiento y unas instalaciones conexas superiores al mínimo prescrito y aumentar el costo de proveer a los buques de espacios de alojamiento adicionales para llevar cadetes. Si bien reconoció la labor ardua del Grupo por correspondencia, el representante sugirió que, cuando se siguiera trabajando en esta cuestión, no se descartaran otros medios para examinar las repercusiones negativas de las prescripciones de arqueo en el alojamiento de la tripulación y el transporte de cadetes. Entre otras cosas, sugirió que los espacios de alojamiento de la tripulación se midieran para su posible inclusión en la sección de observaciones del Certificado internacional de arqueo, dado que esta medida podría facilitar la información que necesitan los puertos y otras entidades que tal vez deseen deducir dichos espacios del arqueo bruto total para calcular los derechos. En opinión de la FAO, esto parecería requerir un enfoque armonizado para medir dichos espacios.

5.6 Tras un debate breve, el Subcomité refrendó la opción A (SLF 53/5, anexos 2 y 4) con miras a garantizar la integridad y la implantación uniforme de los parámetros de arqueo bruto y arqueo neto existentes. Por consiguiente, el Subcomité aceptó la justificación de un nuevo resultado previsto sobre "Elaboración de disposiciones para garantizar la integridad y la implantación uniforme del Convenio de Arqueo 1969", que figura en el anexo ..., para que lo aprobara el MSC 89.

### **Ultimación del resultado**

5.7 A continuación, el Subcomité invitó al Comité a que tomara nota de que se había ultimado la labor relativa a este resultado.

---

## 6 NORMAS RELATIVAS A LA CONSERVACIÓN DE LA FLOTABILIDAD DE LOS BUQUES DE PASAJE DESPUÉS DE AVERÍA EN FUNCIÓN DEL TIEMPO

### Generalidades

6.1 El Subcomité recordó que el SLF 51, tras examinar el documento SLF 51/8 (ITTC), que contenía un informe preliminar de la segunda etapa de la referenciación de los códigos numéricos para la predicción del tiempo de inundación de los buques de pasaje después de avería para datos realistas sobre buques de crucero con únicamente dos resultados numéricos basados en dos códigos, había invitado a los Gobiernos Miembros y organizaciones internacionales a que presentaran documentos sobre el particular al SLF 52.

6.2 El Subcomité recordó también que el SLF 52, tras tomar nota de que no se habían presentado documentos, reconoció que estaba llevándose a cabo la labor de investigación pertinente y, tras acordar mantener el punto en el orden del día del próximo periodo de sesiones, había invitado a los Gobiernos Miembros y organizaciones internacionales a que presentaran los documentos pertinentes sobre el particular al SLF 53.

### Información sobre investigaciones conexas

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

- .1 SLF 53/INF.2 (Finlandia), en el que se facilita información intermedia sobre un proyecto de investigación en curso (FLOODSTAND (*Integrated Flooding Control and Standard for Stability and Crisis Management*)), que se inició en marzo de 2009 con la financiación de la Comisión Europea y se prolongará durante tres años; y
- .2 SLF 53/INF.6 (Japón), que contiene información intermedia sobre la investigación en curso del Japón acerca de la aplicación de la dinámica de fluidos computacional (CFD) como alternativa al método de evaluación para el medio de inundación compensatoria. La finalidad del cálculo es, en primer lugar, validar el instrumento CFD con los datos experimentales y, en segundo lugar, comparar la precisión del cálculo CFD y la de las fórmulas de regresión simplificada que figuran en la Recomendación sobre un método uniforme para evaluar los medios de inundación compensatoria (resolución MSC.245(83)).

### **Ampliación del plazo de ultimación previsto**

6.4 Teniendo en cuenta la información anterior, el Subcomité, tras tomar nota de las opiniones de que tal vez sea necesaria una revisión de la Recomendación sobre un método uniforme para evaluar los medios de inundación compensatoria (resolución MSC.245(83)) después de que se hayan publicado los resultados definitivos de la investigación anterior, acordó invitar al Comité a que ampliara hasta 2013 el plazo previsto de ultimación de este resultado.

6.5 A la luz de la decisión anterior, el Subcomité invitó a los Gobiernos Miembros y organizaciones internacionales a que presentaran documentos sobre el particular al SLF 54.

---

## **7 CARACTERÍSTICAS DE ESTABILIDAD Y NAVEGABILIDAD DE LOS BUQUES DE PASAJE DESPUÉS DE AVERÍA CON MAR ENCRESPADA AL REGRESAR A PUERTO POR SU PROPIA PROPULSIÓN O MEDIANTE REMOLQUE**

### **Generalidades**

7.1 El Subcomité recordó que el SLF 52 había vuelto a constituir el Grupo de trabajo por correspondencia sobre compartimentado y estabilidad con avería (SDS) y le había encargado que elaborara un proyecto de información operacional facilitada a los capitanes de buques de pasaje para el regreso a puerto del buque en condiciones de seguridad por su propia propulsión o mediante remolque, teniendo en cuenta los elementos que se enumeran en el párrafo 10 del documento SLF 52/WP.3 y las observaciones y propuestas formuladas en el SLF 52.

### **Informe del Grupo de trabajo por correspondencia**

7.2 El Subcomité, tras examinar el informe del Grupo de trabajo por correspondencia (SLF 53/7/1), tomó nota de lo siguiente:

.1 en lo que respecta a la prescripción obligatoria de que se lleven ordenadores a bordo para calcular la estabilidad, el Grupo elaboró dos proyectos alternativos de enmienda a la regla II-1/19 del Convenio SOLAS:

.1 llevar a bordo un ordenador para calcular la estabilidad, lo cual fue respaldado por la mayoría del Grupo; y

.2 permitir que "...la Administración tal vez considere la posibilidad del apoyo en tierra",

no obstante, dos miembros opinaron que debería prescribirse únicamente que el buque tuviera acceso a la información sobre estabilidad y que esto no debe concretarse necesariamente mediante un ordenador de estabilidad de a bordo o el apoyo en tierra;

- .2 en lo que respecta a la prescripción unificada L5 de la IACS (Ordenadores de a bordo para los cálculos de estabilidad), el Grupo acordó que la prescripción unificada puede considerarse un modelo adecuado para la evaluación de los ordenadores de estabilidad de a bordo y para la prestación del apoyo en tierra; y
- .3 el Grupo elaboró el proyecto de directrices sobre la información operacional facilitada a los capitanes de buques de pasaje para el regreso a puerto del buque en condiciones de seguridad por su propia propulsión o mediante remolque, que contiene orientaciones para las Administraciones sobre lo que puede ser la información mínima adecuada para el capitán en la evaluación de la conservación de la flotabilidad de un buque después de avería, para que se siguiera examinando en este periodo de sesiones.

7.3 Al examinar el proyecto de enmiendas a la regla II-1/19 del Convenio SOLAS, el Subcomité tomó nota de las inquietudes manifestadas por algunas delegaciones sobre la necesidad de que el nivel de formación de los capitanes de buques sea superior al prescrito por el Convenio de Formación. Además, el Subcomité tomó nota de las opiniones formuladas por el observador de la IACS sobre la necesidad de examinar la aprobación de los ordenadores de a bordo y del apoyo en tierra.

7.4 Tras un amplio debate, el Subcomité:

- .1 aceptó la segunda opción del proyecto de enmiendas a la regla II-1/19 del Convenio SOLAS elaborado por el Grupo (SLF 53/7/1, anexo 1) para permitir que "...la Administración tal vez considere la posibilidad del apoyo en tierra";
- .2 reconoció la necesidad de mejorar el proyecto de texto; y
- .3 acordó que el proyecto de enmiendas mencionado se aplicara únicamente a los buques nuevos, lo cual debería especificarse con claridad en el proyecto de texto.

7.5 A continuación, el Subcomité acordó remitir la cuestión al Grupo de trabajo SDS y le encargó que ultimara el proyecto de enmienda a la regla II-1/19 del Convenio SOLAS y el proyecto de directrices sobre información operacional facilitada a los capitanes de buques de pasaje para el regreso a puerto del buque en condiciones de seguridad por su propia propulsión o mediante remolque.

#### **Resultados del FP 54, MSC 87 y MSC 88**

7.6 El Subcomité examinó los documentos SLF 53/7 y SLF 53/2/1 (Secretaría), en los que se informa de los resultados del FP 54, MSC 87 y MSC 88 acerca de cuestiones relacionadas con este punto del orden del día, y adoptó las medidas que se indican en los párrafos 7.7 a 7.11.

#### **Resultados del FP 54**

7.7 En lo que respecta al proyecto de notas explicativas para la evaluación de la capacidad de los sistemas de los buques de pasaje, el Subcomité tomó nota de que el FP 54, tras examinar el documento FP 54/8/1 (Secretaría) sobre los resultados del SLF 52, en el que se recomendaba 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-1/8.1 del Convenio SOLAS y constituye por tanto una enmienda al Convenio, había aceptado las recomendaciones del SLF 52.

7.8 El Subcomité tomó nota de que el FP 54 había examinado el informe del Grupo de trabajo sobre las Notas explicativas para la aplicación de las prescripciones relativas al regreso a puerto en condiciones de seguridad (FP 54/WP.3) y había adoptado las medidas siguientes:

- .1 aceptó el proyecto de Notas explicativas provisionales para la evaluación de la capacidad de los sistemas de los buques de pasaje tras un siniestro por incendio o por inundación y el proyecto de circular MSC conexo, a fin de presentarlos 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 figura en el anexo 4 del documento FP 54/WP.3 relacionado con su labor y que presentaran los resultados de su examen al Subcomité FP con fines de coordinación y con miras a revisar las Notas explicativas provisionales, a fin de presentarlo al Comité para su aprobación.

### ***Resultados del MSC 87***

7.9 El Subcomité tomó nota de que el MSC 87 había aprobado la circular MSC.1/Circ.1369: "Notas explicativas provisionales para la evaluación de la capacidad de los sistemas de los buques de pasaje tras un siniestro por incendio o por inundación", con modificaciones (MSC 87/WP.12), con objeto de proporcionar orientaciones provisionales para la implantación de un informe de las reglas II-1/8-1, II-2/21 y II-2/22 del Convenio SOLAS, adoptadas mediante la resolución MSC.216(82), que entraron en vigor el 1 de julio de 2010.

### ***Resultados del MSC 88***

7.10 En lo que respecta a las Notas explicativas provisionales para la evaluación de la capacidad de los sistemas de los buques de pasaje tras un siniestro por incendio o por inundación (MSC.1/Circ.1369), el Subcomité tomó nota de que el MSC 88, tras recordar que el MSC 87 las había aprobado, había encargado a los Subcomités COMSAR, NAV y SLF que examinaran los proyectos de interpretaciones que figuran en el anexo 4 del documento FP 54/WP.3 que pertenecieran a sus ámbitos de competencia respectivos e informasen de los resultados de sus exámenes al Subcomité FP a efectos de coordinación.

7.11 Tras un debate general, el Subcomité decidió remitir las citadas interpretaciones, que figuran en el anexo del documento SLF 53/7, al Grupo de trabajo SDS para que las examinara más a fondo.

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

7.12 A continuación, el Subcomité constituyó el Grupo de trabajo SDS y le encargó que, teniendo en cuenta las observaciones formuladas y las decisiones adoptadas en el Pleno y el informe del Grupo de trabajo por correspondencia (SLF 53/7/1):



- .1 ultimara el proyecto de enmiendas a la regla II-1/19 del Convenio SOLAS a partir del informe del Grupo de trabajo por correspondencia (SLF 53/7/1, anexo 1);
- .2 ultimara el proyecto de directrices sobre información operacional facilitada a los capitanes de buques de pasaje para el regreso a puerto del buque en condiciones de seguridad por su propia propulsión o mediante remolque, a partir del informe del Grupo de trabajo por correspondencia (SLF 53/7/1, anexo 2); y
- .3 examinara los proyectos de interpretaciones sobre las Notas explicativas provisionales para la evaluación de la capacidad de los sistemas de los buques de pasaje tras un siniestro por incendio o por inundación (MSC.1/Circ.1369), teniendo en cuenta el anexo del documento SLF 53/7, e informara oportunamente al Subcomité.

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

7.13 Tras examinar la parte del informe del Grupo de trabajo SDS (SLF 53/WP.6) relacionada con este punto del orden del día, el Subcomité adoptó las medidas que se indican en los párrafos siguientes.

#### ***Modificaciones del proyecto de notas explicativas para la evaluación de la capacidad de los sistemas de buques de pasaje***

7.14 El Subcomité aceptó las modificaciones propuestas del proyecto de notas explicativas para la evaluación de la capacidad de los sistemas de los buques de pasaje preparadas por el Grupo, que figuran en el anexo..., y las remitió al FP 55 a efectos de coordinación.

#### ***Proyecto de prescripciones del Convenio SOLAS para los ordenadores de estabilidad de a bordo y el apoyo en tierra***

7.15 Al examinar el proyecto de enmiendas, el Subcomité tomó nota de que el Grupo había opinado que la regla II-1/19 no era la ubicación más adecuada para dichas prescripciones, y, en lugar de ello, había elaborado las enmiendas pertinentes a

la regla II-1/8-1. Tras su examen, el Subcomité aceptó la propuesta de enmienda a la regla II-1/8-1 del Convenio SOLAS, que figura en el anexo..., en la que se introduce la prescripción obligatoria de ordenadores de estabilidad de a bordo o del apoyo en tierra, a fin de presentarla al MSC 89 para su aprobación con miras a su posterior adopción.

***Directrices sobre la información operacional facilitada a los capitanes de buques de pasaje para el regreso a puerto del buque en condiciones de seguridad por su propia propulsión o mediante remolque***

7.16 El Subcomité aceptó el proyecto de directrices sobre información operacional facilitada a los capitanes de buques de pasaje para el regreso a puerto del buque en condiciones de seguridad por su propia propulsión o mediante remolque, que figura en el anexo..., a fin de presentarlo al MSC 89 para su aprobación, y encargó a la Secretaría que elaborase la página introductoria de la circular MSC conexas.

7.17 El Subcomité tomó nota de las deliberaciones del Grupo sobre la posible necesidad de formación adicional de los capitanes y miembros de la tripulación asignados a los ordenadores de estabilidad que rebasen las normas del Convenio y el Código de Formación, y, tras acordar la conveniencia de que el Subcomité STW examinara esta cuestión, se la remitió a este último para que siguiera estudiándola.

**Ultimación del resultado**

7.18 El Subcomité invitó al Comité a que tomara nota de que se había ultimado la labor relacionada con este resultado.]

---

## **8 DIRECTRICES PARA LA VERIFICACIÓN DE LAS PRESCRIPCIONES SOBRE ESTABILIDAD CON AVERÍA DE LOS BUQUES TANQUE Y LOS GRANELEROS**

### **Generalidades**

8.1 El Subcomité recordó que el SLF 52 había decidido elaborar en primer lugar las directrices de proyecto y operacionales para la verificación de las prescripciones sobre estabilidad con avería de los buques tanque, tras acordar que las directrices para los buques tanque deberían dividirse en dos partes (es decir, directrices de proyecto y directrices operacionales), y ocuparse de los graneleros una vez que se hubiese ultimado la labor relativa a los buques tanque. Por consiguiente, se invitó a los Gobiernos Miembros y organizaciones internacionales a que presentaran propuestas sobre las directrices de proyecto y operacionales para los buques tanque en este periodo de sesiones, en particular, sobre el ámbito de aplicación, los tipos de buques y el alcance de tales directrices.

### **Directrices para la verificación de las prescripciones sobre estabilidad con avería de los buques tanque**

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

- .1 SLF 53/8 (OCIMF y SIGTTO), en el que se facilita un proyecto de texto de orientaciones operacionales sobre la verificación de la estabilidad con avería de los buques tanque para un examen más a fondo por parte del Subcomité;
- .2 SLF 53/8/1 (China), en el que se informa de los resultados de la investigación realizada por China sobre la carga operacional y la verificación de la estabilidad con avería de los buques tanque de ocho grandes compañías chinas de buques tanque y se formulan propuestas sobre la elaboración de las directrices para la verificación de la estabilidad con avería;
- .3 SLF 53/8/2 (Noruega y Reino Unido), en el que se formulan observaciones sobre el documento SLF 53/8 con respecto al proyecto de directrices operacionales para la verificación de la estabilidad con avería de los petroleros, quimiqueros y gaseros, incluido un anexo que contiene definiciones e interpretaciones que podrían servir de complemento al

proyecto de directrices mencionado como respuesta a las solicitudes de aclaración de determinados aspectos de la verificación de la estabilidad con avería;

- .4 SLF 53/8/3 (IACS), en el que se formulan observaciones sobre el documento SLF 53/8/2 y se describen las inquietudes causadas por las ambigüedades de los instrumentos existentes de la OMI que deben utilizarse como base para la verificación de la estabilidad con avería. En particular, en el documento se invita al Subcomité a que aclare la aplicación correcta de la regla 27 del Convenio de Líneas de Carga 1966 a los cálculos de estabilidad con avería de los buques tanque (petroleros, quimiqueros y gaseros);
- .5 SLF 53/8/4 (República Islámica del Irán e IPTA), en el que se formulan observaciones sobre el documento SLF 53/8 y se apoya el contenido del documento y del anexo como aportación a la elaboración de orientaciones para la verificación operacional del cumplimiento de las prescripciones relativas a la estabilidad con avería de los buques tanque;
- .6 SLF 53/INF.9 (IACS), en el que se facilitan las orientaciones sobre el alcance de la verificación de la estabilidad con avería en petroleros, quimiqueros y gaseros nuevos, revisadas por la IACS (Recomendación Nº 110 de la IACS) como resultado de las observaciones oficiosas formuladas por la Agencia Marítima y del Servicio de Guardacostas del Reino Unido, así como de los procedimientos actuales utilizados por los miembros de la IACS y la experiencia práctica acumulada por estos en cuanto a los cálculos de estabilidad con avería; y
- .7 SLF 53/INF.11 (España), en el que se facilita información complementaria al documento SLF 53/8 acerca del uso de las curvas GM mínimas prescritas (o al valor máximo admisible de KG) como medio de verificación del cumplimiento, a partir de la experiencia acumulada por España y de sus investigaciones sobre la estabilidad con avería de los buques tanque para carga diversificada.

---

8.3 Tras examinar los documentos anteriores, el Subcomité tomó nota, en particular, de las opiniones siguientes manifestadas en el debate:

- .1 las propuestas y observaciones que figuran en los documentos indicados deberían ser examinadas más a fondo por un grupo de trabajo por correspondencia, constituido para tratar específicamente las Directrices para la verificación. Si bien la elaboración de Directrices para la verificación de la estabilidad con avería de los buques tanque está relacionada directamente con la labor del Grupo de trabajo por correspondencia y el Grupo de trabajo SDS, este último ya está sometido a una carga de trabajo excesiva, por lo que no puede asumir esta tarea adicional;
- .2 el ámbito de aplicación de las Directrices debería definirse con claridad;
- .3 las definiciones e interpretaciones deben aclararse, y deberían examinarse las maneras de evitar interpretaciones distintas y de garantizar la coherencia;
- .4 teniendo en cuenta el acuerdo concluido en el SLF 52 de que las Directrices se dividan en dos partes (es decir, proyecto y aspectos operacionales), es necesario incorporar una parte nueva en las Directrices para dar fe del cumplimiento de los funcionarios de supervisión por el Estado rector del puerto;
- .5 la primera parte de las Directrices (proyecto) y la segunda parte (aspectos operacionales) deberían basarse en los documentos SLF 53/INF.9 y SLF 53/8, respectivamente;
- .6 deberían determinarse y examinarse las ambigüedades de los instrumentos existentes de la OMI con respecto a las prescripciones sobre estabilidad con avería;
- .7 debería definirse con claridad el método de verificación del cumplimiento, por ejemplo el ordenador de estabilidad, el cuadernillo de estabilidad y la asistencia en tierra;

- .8 debería examinarse el uso adecuado de los ordenadores de tipo 2 o 3 para la verificación;
- .9 deberán definirse las tolerancias (lo que se entiende por desviación significativa de las condiciones de carga en el cuadernillo de estabilidad); y
- .10 debería examinarse la idoneidad de las curvas críticas KG/GM para los buques tanque.

### **Constitución de un grupo de redacción**

8.4 Al examinar los documentos anteriores, el Subcomité, tras tomar nota de las opiniones de las delegaciones que hicieron uso de la palabra acerca de la mejor manera de proceder sobre el particular, acordó que un grupo de trabajo por correspondencia sería la mejor solución para avanzar en la labor relativa al resultado en el lapso interperiodos, y constituyó un grupo de redacción para elaborar el mandato a fin de que lo examinara el Subcomité.

### **[Informe del Grupo de redacción**

8.5 Tras examinar el informe del Grupo de redacción (SLF 53/WP.7), el Subcomité acordó constituir el Grupo de trabajo por correspondencia sobre las Directrices para la verificación de las prescripciones sobre estabilidad con avería de los buques tanque, coordinado por el Reino Unido\*, y le encargó que, teniendo en cuenta los documentos SLF 53/8, SLF 53/8/1, SLF 53/8/2, SLF 53/8/3, SLF 53/8/4, SLF 53/INF.9 y SLF 53/INF.11, así como las observaciones y propuestas formuladas en el Pleno durante el SLF 53, llevara a cabo las siguientes tareas:

- .1 determinar los instrumentos de la OMI existentes y las referencias pertinentes relacionadas con la verificación de las prescripciones sobre estabilidad con avería, teniendo en cuenta los resultados del Grupo de trabajo SDS en el SLF 53;

---

\*

**Coordinador:**

Sr. N. Quarmby  
Inspector marítimo  
Agencia Marítima y del Servicio de Guardacostas  
Teléfono: +44 (0)1482 866606  
Correo electrónico: [nquarmby@mcga.gov.uk](mailto:nquarmby@mcga.gov.uk)

- .2 determinar cualquier posible ambigüedad de las prescripciones existentes y examinar la necesidad de formular aclaraciones y/o recomendaciones sobre las enmiendas a los instrumentos de obligado cumplimiento;
- .3 elaborar el proyecto de directrices para la verificación de las prescripciones sobre estabilidad con avería de los buques tanque, abordando las cuestiones de proyecto y las cuestiones operacionales y teniendo en cuenta los documentos SLF 53/INF.9 y SLF 53/8 como documentos de referencia;
- .4 examinar la conveniencia de que en el proyecto de directrices se trate la demostración de la verificación a terceras partes y, en caso de que así sea, incluir el texto oportuno;
- .5 examinar en particular los aspectos siguientes al elaborar el proyecto de directrices mencionado:
  - .1 ámbito de aplicación del proyecto de directrices;
  - .2 aclaración de lo que se entiende por "cargado de conformidad con una condición aprobada"; aclaración de si se admiten desviaciones y, en caso afirmativo, hasta qué punto;
  - .3 métodos de verificación del cumplimiento, por ejemplo, los programas informáticos de estabilidad, el cuadernillo de estabilidad, la asistencia en tierra, las curvas KG/GM y las condiciones de uso de dichos métodos; y
  - .4 aclaración de las condiciones de uso de los programas informáticos de estabilidad y documentación que demuestre que los programas informáticos son adecuados para su fin;
- .6 informar de cualquier otra cuestión pertinente que se plantee a lo largo de las deliberaciones del Grupo; y
- .7 presentar un informe al SLF 54.

8.6 Posteriormente, el Subcomité invitó a los Gobiernos Miembros y a las organizaciones internacionales a que se aseguren de que en el Grupo de trabajo por correspondencia participan los expertos adecuados.]



---

## **9 DISPOSICIONES DE SEGURIDAD APLICABLES A LOS BUQUES AUXILIARES QUE OPERAN DESDE BUQUES DE PASAJE**

9.1 El Subcomité recordó que el MSC 84 había incluido 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 buques de pasaje", que había asignado tres periodos de sesiones para ultimar su examen y que había designado coordinador al Subcomité DE. Posteriormente, el MSC 85 incluyó este punto en el orden del día provisional del SLF 52.

9.2 El Subcomité también recordó que, tras tomar nota de que el DE 53 examinaría el proyecto de directrices sobre buques auxiliares y que los resultados de sus deliberaciones se notificarían al SLF 53, el SLF 52 había invitado a Gobiernos Miembros y organizaciones internacionales a que presentaran sus observaciones y propuestas al SLF 53 teniendo en cuenta los resultados del DE 53.

### **Resultados del DE 53**

9.3 El Subcomité examinó el documento SLF 53/9 (Secretaría), que contiene los resultados de la labor del DE 53 respecto de esta cuestión, y tomó nota de que:

- .1 el DE 53 había constituido un grupo de redacción y le había encargado que elaborara un proyecto de directrices refundido para los buques auxiliares que operan desde buques de pasaje basándose en los documentos DE 53/14 (CLIA) y DE 53/14/1 (Reino Unido);
- .2 el DE 53 había aprobado el informe del Grupo de redacción (DE 53/WP.3) en general y que, en particular, había tomado nota del proyecto de directrices refundido para los buques auxiliares que operan desde buques de pasaje, que estaba sujeto a posibles contribuciones de los subcomités colaboradores. En este contexto, se pidió específicamente al Subcomité que examinara las secciones 2.2 y 3.2 del proyecto de directrices; y
- .3 el Subcomité DE examinó el informe del Grupo de redacción y convino en lo siguiente:

- .1 las directrices deben representar un nivel de las mejores prácticas internacionales, pero no deben incluir las prescripciones de los distintos Estados ribereños que podrían ser aplicables, y se debería incorporar una declaración en el texto del preámbulo de las Directrices a dicho efecto; y
- .2 se consideró que el término "buques auxiliares" se limita a la transferencia de pasajeros de un buque de pasaje a tierra y de vuelta al buque y que los viajes más largos, como ser las excursiones costeras de turismo, no están incluidos en las Directrices.

### **Examen de las partes pertinentes del proyecto de directrices**

9.4 El Subcomité examinó el proyecto de directrices para los buques auxiliares, que figura en el anexo del documento SLF 53/9, en particular los párrafos 2.2 y 3.2, como se había solicitado, y acordó lo siguiente:

- .1 sustitúyase el párrafo 2.2 por el texto siguiente:

"2.2 Si no está certificado como bote salvavidas, el francobordo y la estabilidad deberían cumplir lo dispuesto en la norma estipulada en el capítulo II-1, partes B1 a B4, del Convenio SOLAS, como puedan ser enmendadas, para los buques de pasaje de tamaño y capacidad de pasaje similar.";

- .2 elimínense los corchetes del apartado 3.2.1;

- .3 sustitúyase el apartado 3.2.2 por el texto siguiente:

"2 que el número de pasajeros en el buque auxiliar sea menos de 40"; y

- .4 el DE 55 debería continuar examinando el apartado 3.2.3, con el siguiente texto entre corchetes:

".3 que la distancia del buque auxiliar desde el buque de pasaje al punto de embarco en tierra sea [menos de 1 milla marina] [menos de 2,5 millas marinas] [menos de 1 milla marina o hasta 2,5 millas marinas, con el acuerdo del Estado ribereño];".

9.5 En relación con esto, y en respuesta a las inquietudes manifestadas por la delegación de Dinamarca de que algunos buques auxiliares que operan desde buques dedicados a cruceros que recalán en puertos de Groenlandia se han dedicado a efectuar excursiones turísticas por fuera de la zona de operaciones de los buques auxiliares, el observador de la CLIA tomó nota de que esperaba que los explotadores de cruceros miembros de la CLIA no hayan llevado a cabo esta práctica pero que, de todas maneras, remitiría esta inquietud al Comité de operaciones de la CLIA y al Comité sobre cuestiones técnicas y de seguridad para que se debata. El observador también tomó nota de que remitiría esta preocupación al Consejo Europeo de Cruceros para que la estudie.

9.6 El Subcomité pidió a la Secretaría que informara al DE 55 de los resultados de su examen de esta cuestión.

### **Conclusión del resultado**

9.7 En consecuencia, el Subcomité invitó al Comité a que tomara nota de que se había concluido la labor sobre este resultado.

## **10 EXAMEN DE LAS REGLAS DE ESTABILIDAD CON AVERÍA APLICABLES A LOS BUQUES DE PASAJE DE TRANSBORDO RODADO**

### **Generalidades**

10.1 El Subcomité recordó que el SLF 52 había encargado al Grupo de trabajo por correspondencia SDS que continuara examinando la repercusión de las enmiendas al Convenio SOLAS 2009 en los buques de pasaje de transbordo rodado en comparación con las reglas del Convenio SOLAS 1990, en asociación con el Acuerdo de Estocolmo, teniendo en cuenta el documento SLF 52/WP.3, las observaciones y propuestas formuladas durante el periodo de sesiones y los resultados de toda investigación efectuada respecto de esta cuestión conforme estén disponibles.

### **Informe del Grupo de trabajo por correspondencia**

10.2 El Subcomité examinó el informe del Grupo de trabajo por correspondencia (SLF 53/10/1), el cual contiene observaciones sobre los estudios en curso (GOALDS, FLOODSTAND y EMSA(2)), y aceptó que los resultados de esta investigación deberían utilizarse como base para toda enmienda que se proponga al Convenio SOLAS. Además, el Subcomité tomó nota de la información presentada sobre un nuevo proyecto de investigación iniciado por el Reino Unido, llamado RP 625, cuyo objetivo es continuar investigando los problemas potenciales asociados con las bodegas inferiores largas (LLH) de los buques de pasaje de transbordo rodado, especialmente los que tienen mamparos longitudinales B/10. Este proyecto es de menor duración que los proyectos ya mencionados y podría generar algunos resultados para el debate de un grupo de trabajo por correspondencia, si éste se constituye a tiempo para el SLF 54. En vista de lo anterior, como ya se previó durante el SLF 52, el Subcomité tomó nota de que el Grupo estimó que era necesario aplazar el plazo de ultimación hasta 2013 y, por consiguiente, le había solicitado al Subcomité que tomara las medidas del caso.

10.3 En este contexto, el Subcomité tomó nota de la información contenida en el documento SLF 53/INF.5 (CE) con respecto a un estudio iniciado por la Agencia Europea de Seguridad Marítima (EMSA) a solicitud de la Comisión Europea, respecto de los parámetros específicos de estabilidad con avería de los buques de pasaje de transbordo rodado según las enmiendas introducidas al Convenio SOLAS 2009, incluidos los cálculos de agua en cubierta. La Comisión Europea informó al Subcomité de que se prevé que los resultados de la investigación en curso estarán disponibles a tiempo para el SLF 54.

10.4 En vista de lo anterior, el Subcomité tras examinar:

- .1 la necesidad de ampliar el alcance del punto del orden del día más allá de la cuestión del agua en cubierta, con lo que el título reflejaría mejor el contenido; y
- .2 que en los casos en los que los estudios revelaron cualquier deficiencia potencial de seguridad en las reglas aplicables a los buques de pasaje de transbordo rodado, ya no sería aplicable el punto del mandato que prescribe la equivalencia entre las normas de seguridad del Convenio SOLAS 2009 y las correspondientes a las versiones anteriores del Convenio SOLAS en vigor al 1 de enero de 2009, incluida la resolución A.265(VIII),

dio instrucciones al Grupo de trabajo SDS de que elaborara una justificación para ampliar el alcance de este resultado para presentarlo al MSC 89 con miras a su aprobación.

#### **Propuestas de enmiendas a las reglas II-1/8 y 9 del Convenio SOLAS y sus Notas explicativas**

10.5 El Subcomité examinó el documento SLF 53/10 (RINA), que contiene el examen de las reglas de estabilidad con avería del Convenio SOLAS 2009 y sus Notas explicativas y tomó nota de las enmiendas propuestas a las reglas II-1/8 y 9 del Convenio SOLAS respecto de:

- .1 aplicar el nivel de la protección de los dobles fondos estipulado en la regla II-1/9.9 para los buques de pasaje con bodegas inferiores largas (LLH) a los buques de carga que no sean buques tanque que tengan bodegas inferiores largas;
- .2 las incongruencias entre las reglas II-1/8 y 9 para un incremento de la protección contra averías en el costado de las bodegas inferiores largas; y la prevención de agua en las cubiertas de transbordo rodado que están por encima de la línea de flotación en la que ocurrió el daño;

- .3 la investigación de las averías que no contribuyen a las cubiertas de transbordo rodado y las bodegas inferiores largas y elaboración de Notas explicativas sobre el proceso de investigación y las medidas que se prescriben; y
- .4 la sugerencia de que se deberían incluir definiciones de "zozobra" y de "zozobra rápida" en las reglas mencionadas y en las Notas explicativas.

10.6 Tras un breve debate, el Subcomité acordó que las enmiendas propuestas superaban el alcance de este punto del orden del día y acordó aplazar el examen de esta cuestión hasta que se disponga de más información.

### **Instrucciones al Grupo de trabajo SDS**

10.7 Posteriormente, el Subcomité dio instrucciones al Grupo de trabajo SDS, constituido en virtud del punto 7 del orden del día, de que, teniendo en cuenta las observaciones formuladas y las decisiones adoptadas en el Pleno y el informe del Grupo de trabajo por correspondencia (SLF 53/10/1), elaborara una justificación para la extensión del alcance de este resultado previsto a fin de presentarla al MSC 89 con miras a su adopción.

### **[Informe del Grupo de trabajo SDS**

10.8 El Subcomité examinó la parte del informe del Grupo de trabajo (SLF 53/WP.6) que trata de este punto del orden del día, lo aprobó en general y tomó las medidas que se reseñan en los párrafos siguientes.

### ***Expansión del alcance del resultado***

10.9 El Subcomité tomó nota de la opinión del Grupo de que se habían señalado varias inquietudes sobre seguridad además del agua en cubierta en los buques de pasaje de transbordo rodado y, en consecuencia, aceptó la justificación para ampliar el alcance de este resultado elaborada por el Grupo, la cual figura en el anexo..., a fin de presentarla al MSC 89 con miras a su aprobación. A este respecto, el Subcomité pidió a la Secretaría que elaborara la extensión mencionada de conformidad con las Directrices del Comité, según proceda.

---

**Extensión del año de ultimación**

10.10 Asimismo, a fin de poder aprovechar los resultados de las investigaciones en curso respecto de esta cuestión, el Subcomité invitó al Comité a que prorrogara la fecha de ultimación para este resultado hasta el año 2013.]

**Constitución del Grupo de trabajo por correspondencia SDS**

10.11 El Subcomité acordó volver a constituir el Grupo de trabajo por correspondencia SDS bajo la coordinación del Reino Unido\* y le encargó que, respecto de este punto del orden del día:

- .1 continuara examinando la repercusión de las enmiendas del Convenio SOLAS 2009 en los buques de pasaje de transbordo rodado en comparación con las reglas del Convenio SOLAS 1990, en asociación con el Acuerdo de Estocolmo, teniendo en cuenta el documento SLF 53/19, y los resultados de toda investigación efectuada respecto de esta cuestión conforme estén disponibles; y
- .2 presentar un informe al SLF 54.]

\*

**Coordinadores:**

Andrew Scott  
Policy Lead, Stability  
Marine Technology Branch  
Maritime and Coastguard Agency  
Compass House, Tyne Dock  
South Shields, Tyne & Wear NE34 9PY  
Teléfono: +44 (0)191 496 9905  
Facsímil: +44 (0)191 496 9901  
Correo electrónico: [andrew.scott@mcga.gov.uk](mailto:andrew.scott@mcga.gov.uk)

Ronnie Allen  
Head, Marine Technology Branch  
  
Maritime and Coastguard Agency  
Spring Place, 105 Commercial Road  
Southampton SO15 1EG  
+44 (0)2380 329 519  
[ronald.allen@mcga.gov.uk](mailto:ronald.allen@mcga.gov.uk)

## **11 OPCIONES JURÍDICAS Y TÉCNICAS PARA FACILITAR Y AGILIZAR LA ENTRADA EN VIGOR MÁS PRONTA POSIBLE DEL PROTOCOLO DE TORREMOLINOS DE 1993**

### **Generalidades**

11.1 El Subcomité recordó que SLF 52 había tomado nota de los avances logrados por el Grupo de trabajo sobre seguridad de pesqueros (FVS) respecto del análisis técnico del Protocolo de Torremolinos de 1993 y que el Grupo había basado su debate en las modificaciones propuestas al Protocolo que figuran en los documentos SLF 52/12/Add.2 y SLF 52/INF.5, teniendo en cuenta las dificultades que habían surgido en los seminarios de Beijing y de Bali, y que había examinado las respuestas al cuestionario respecto de los obstáculos jurídicos y técnicos para la ratificación del Protocolo de Torremolinos de 1993 (SLF 52/12/1 y SLF 52/12/2).

11.2 El Subcomité también recordó que el MSC 87, tras haber tomado nota de que el Subcomité había examinado la elaboración de un acuerdo/resolución de la Asamblea sobre la implantación del Protocolo de Torremolinos de 1993, junto con las enmiendas asociadas al Protocolo para facilitar su entrada en vigor, aprobó, de conformidad con lo solicitado por el SLF 52, la celebración de una reunión interperiodos del Grupo de trabajo sobre seguridad de pesqueros para que elaborara el mencionado acuerdo/resolución de la Asamblea para la implantación del Protocolo y para que elaborara las enmiendas del caso, a fin de que se examinara durante el presente periodo de sesiones con miras a su conclusión.

### **Resultados de la labor del Grupo de trabajo por correspondencia interperiodos sobre seguridad de pesqueros**

11.3 El Subcomité examinó el informe del Grupo de trabajo por correspondencia interperiodos sobre seguridad de pesqueros (SLF 53/11) y, tras aprobar el informe en general, adoptó las medidas que se indican en los párrafos 11.4 a 11.14

### ***Asesoramiento jurídico solicitado por el Grupo de trabajo por correspondencia interperiodos***

11.4 El Subcomité examinó el documento SLF 53/11/1 (Secretaría), que contiene la respuesta de la División de Asuntos Jurídicos y Relaciones Exteriores de la OMI a la solicitud de asesoramiento del Grupo, y adoptó las medidas que se reseñan en los párrafos 11.5 a 11.8.



### ***Emisión de certificados***

11.5 El Subcomité tomó nota de que el Grupo había examinado el proyecto de enmiendas al Protocolo de Torremolinos de 1993, en particular con respecto a la expedición de certificados internacionales de seguridad para buques pesqueros y certificados de exención para los buques exentos en virtud de la propuesta de regla I/3 3) revisada, y que había acordado que la Administración no tiene que expedir tales certificados para los buques exonerados en virtud de la regla I/3 3).

### ***Emisión de certificados***

11.6 A este respecto, el Subcomité tomó nota de que el Grupo había solicitado a la División Jurídica de la OMI asesoramiento respecto de si el proyecto de regla I/11 (SLF 53/11, anexo 4) reflejaba adecuadamente la intención del Grupo y tomó nota de la opinión de la División Jurídica de que, cuando una Administración permite exenciones para buques pesqueros en virtud de lo dispuesto en el párrafo 3) de la regla I/3 propuesta, no tiene que expedir un certificado internacional de seguridad para buque pesquero ni un certificado internacional de exención para buque pesquero y que la exención también tendría el efecto de eximir al buque del cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 4 del Protocolo actual.

### ***Ventajas y desventajas de la opción de Acuerdo***

11.7 El Subcomité examinó las inquietudes manifestadas por el Grupo de que, si las Partes Contratantes en el Protocolo no aceptan el acuerdo, podrían ser aplicables dos sistemas normativos internacionales, y tomó nota de la opinión de la División Jurídica de que, aunque existiera un riesgo de que hubiera dos sistemas, sería posible reconciliar los diferentes sistemas si se adoptaran enmiendas idénticas a los artículos del Protocolo después de que el Protocolo hubiera entrado en vigor.

### ***Zona común de pesca en el proyecto de regla I/3 3)***

11.8 Con respecto a la zona común de pesca del proyecto de regla I/3 (Exenciones) (SLF 53/11, anexo 4), el Subcomité tomó nota de la opinión de la División Jurídica de que, si se deja la referencia en el párrafo 3) .2 del proyecto de regla, la siguiente vez que aparece la

palabra "zona" en el apartado .2 ésta sería ambigua, ya que en dicho apartado se habla de "zona económica exclusiva". Asimismo, el Subcomité tomó nota de la opinión de la División Jurídica de que podría ser necesario texto adicional al final del párrafo 3) .4, como por ejemplo "[y sujeto a cualquier acuerdo relacionado con una zona común de pesca]".

### ***Información sobre el número de buques pesqueros de eslora igual o superior a 24 m***

11.9 En relación con el número de buques pesqueros de eslora igual o superior a 24 m, el Subcomité tomó nota de que, al tratar esta cuestión (SLF 53/11, párrafo 8), el Grupo había reconocido la importancia de disponer de información actualizada y, tras haber acordado que se debería invitar a la FAO a que presente dicha información, refrendó la recomendación del Grupo de invitar a la FAO a que suministre la información más reciente sobre el número de buques pesqueros de eslora igual o superior a 24 m, si dispone de dicha actualización, y pidió a la Secretaría que adoptara las medidas del caso.

### ***Medidas solicitadas por el Grupo de trabajo por correspondencia interperiodos***

11.10 El Subcomité examinó las medidas solicitadas por el Grupo (SLF 53/11, párrafo 37) y tuvo ante sí los siguientes documentos presentados a este periodo de sesiones:

- .1 SLF 53/11/2 (República de Corea) en el que se formulan observaciones sobre los resultados de la labor del Grupo con respecto a la exención propuesta para los buques pesqueros que operan en la zona común de pesca (SLF 53/11, anexo 4). En particular, la delegación de la República de Corea aceptó, en principio, la decisión del Grupo respecto de la exención para los buques pesqueros que faenan en las zonas comunes de pesca, en el entendimiento de que la exención no debe extenderse más allá de 200 millas marinas de la línea de base de dichos Estados ribereños. Sin embargo, la delegación señaló que las zonas comunes de pesca alrededor de la Península de Corea se encuentran en partes donde las ZEE se superponen, y propuso suprimir la expresión "zona común de pesca" del proyecto de párrafo 3. 3).2; y
- .2 SLF 53/INF.12 (España), que contiene un análisis de los cambios en el alcance de la aplicación si, para los buques pesqueros, se utiliza una equivalencia entre eslora (L) y arqueo bruto, incluida la aplicabilidad del

Convenio internacional sobre arqueo de buques, 1969, y que contiene los resultados de una investigación efectuada con una base de datos ilustrativa de la flota pesquera mundial. El análisis ya mencionado fue llevado a cabo por España teniendo en cuenta las diferencias entre los puntos de vista expresados por algunas delegaciones respecto de la relación existente entre eslora y arqueo bruto.

11.11 Antes de proceder con las medidas solicitadas por el Grupo, el Subcomité decidió examinar qué opción (acuerdo o resolución de la Asamblea) debería recomendarse al Comité y, tras un largo debate, reconoció que había indicaciones clara para recomendar al MSC 89 la opción de acuerdo teniendo en cuenta las ventajas y desventajas elaboradas por el Grupo (SLF 53/11, anexo 3).

***Proyecto de acuerdo sobre la implantación del Protocolo de Torremolinos de 1993***

11.12 El Subcomité examinó las medidas solicitadas por el Grupo en relación con el proyecto de acuerdo (SLF 53/11, anexo 1), y:

- .1 en relación con el procedimiento de aceptación para los Estados que ya han ratificado el Protocolo, teniendo en cuenta el asesoramiento jurídico de la Secretaría, aceptó la primera opción de las tres que figuran entre corchetes al final del párrafo 5) del artículo 3, con modificaciones menores; y
- .2 en relación con las condiciones para la entrada en vigor del acuerdo (artículo 4, párrafo 1), tomó nota de que algunas delegaciones se mostraron a favor de suprimir el número de buques pesqueros de eslora igual o superior a 24 m (es decir, 14 000) mientras que otras prefirieron mantener dicho número hasta que se resuelvan las cuestiones técnicas, y decidió remitir esta cuestión al Grupo de trabajo para que la continúe examinando.

***Proyecto de resolución de la Asamblea sobre la implantación del Protocolo de Torremolinos de 1993***

11.13 El Subcomité examinó el proyecto de resolución de la Asamblea (SLF 53/11, anexo 2) y tomó nota de que no quedaban cuestiones pendientes planteadas por el Grupo, y dio instrucciones al Grupo de trabajo de que concluyera el texto del proyecto de resolución de la Asamblea sobre la implantación del Protocolo de Torremolinos de 1993 a fin de que lo examine el Subcomité.

***Proyecto de enmiendas al Protocolo de Torremolinos de 1993***

11.14 El Subcomité examinó las medidas solicitadas por el Grupo en relación con el proyecto de enmiendas al Protocolo (SLF 53/11, anexo 4), y:

- .1 en cuanto a las exenciones (regla I/3), decidió suprimir los corchetes de la distancia "200" (millas marinas) y en remitir la expresión "[y/o zona común de pesca]" al Grupo de trabajo para que la continúe examinando;
- .2 respecto de la equivalencia entre eslora y arqueo bruto (regla I/1, párrafos 2) y 3)), decidió suprimir los corchetes de la expresión "arqueo bruto" para los buques de 60 m y 75 m de eslora y en suprimir la expresión "[o una eslora total (LOA) de [...] metros]";
- .3 respecto de la implantación progresiva (regla I/1, párrafos 4) y 5)), decidió suprimir los corchetes del periodo máximo de 10 años;
- .4 refrendó la recomendación del Grupo de introducir en el Protocolo el SARC o el sistema de 5 años simplificado (regla I/1, párrafo 6)) y reglas I/6 a I/17);
- .5 refrendó la recomendación del Grupo de que la Administración no tiene que expedir los certificados de seguridad para buques pesqueros ni los certificados internacionales de exención para los buques exentos en virtud de la regla I/3 3) revisada (regla I/11); y

- .6 con respecto al proyecto de enmiendas a los capítulos V, VII y IX, tomó nota de que la mayoría de las delegaciones no aceptarían ninguna disminución de los niveles de seguridad, mientras que otras, si bien reconocieron que la disminución de las normas no era aconsejable, se mostraron preocupadas respecto de la implantación de las reglas, y convino en remitir la cuestión al Grupo de trabajo para que la continuara examinando.

### **Constitución de un grupo de trabajo**

11.15 El Subcomité recordó su decisión adoptada durante el SLF 52 de constituir un Grupo de trabajo para que trate esta cuestión durante el presente periodo de sesiones, y constituyó el Grupo de trabajo FVS y le encargó que, basándose en el informe del Grupo de trabajo por correspondencia interperiodos sobre seguridad de pesqueros (SLF 53/11) y teniendo en cuenta los documentos SLF 53/11/1, SLF 53/11/2 y SLF 53/INF.12 y las observaciones formuladas y las decisiones adoptadas en el Pleno:

- .1 ultimara el texto del proyecto de acuerdo sobre la implantación del Protocolo de Torremolinos de 1993;
- .2 concluyera el texto del proyecto de resolución de la Asamblea sobre la implantación del Protocolo de Torremolinos de 1993; y
- .3 ultimara el proyecto de enmiendas al Protocolo de Torremolinos de 1993.

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

11.16 Tras haber examinado el informe del Grupo de trabajo (SLF 53/WP.5), el Subcomité lo aprobó en general y adoptó las medidas que se reseñan a continuación.

### ***Proyecto de acuerdo***

11.17 Por lo que respecta a la condición para la entrada en vigor del Acuerdo, el Subcomité examinó las siguientes cinco opciones elaboradas por el Grupo en relación con una combinación del número de Estados y de buques pesqueros como condición para la entrada en vigor, utilizando los datos sobre buques facilitados por el representante de la FAO

(aproximadamente 6 000 buques, autorizados a pescar en alta mar, procedentes de Partes y Estados no Partes (aproximadamente 60 Estados de abanderamiento) en el Acuerdo de la FAO para promover el cumplimiento de las medidas internacionales de conservación y ordenación por los buques pesqueros que pescan en alta mar, que está en vigor):

- Opción 1: mantener la actual condición para la entrada en vigor descrita en el Protocolo (14 000 buques + 15 Estados)
- Opción 2: reducir el número de buques de 14 000 a 3 000 + 15 Estados
- Opción 3: reducir el número de buques de 14 000 a 1 800 + 20 Estados
- Opción 4: reducir el número de buques de 14 000 a 1 800 + 30 Estados
- Opción 5: suprimir los 14 000 buques (mantener los 15 Estados)

11.18 Por lo que respecta a la Opción 2, el Subcomité observó que el número de buques se había calculado tomando el 50 % del número de buques pesqueros de eslora igual o superior a 24 m indicado por la FAO (6 000 buques) y, por lo que respecta a las opciones 3 y 4, el número de buques se había calculado tomando el 30 % del número de buques indicado por la FAO.

11.19 Tras examinar la Opción 1, la mayoría de las delegaciones acordó suprimirla ya que el número de buques (14 000) necesario para que el Acuerdo entre en vigor no se consideraba realista. La mayoría de las delegaciones también acordó suprimir la Opción 5 como solución de compromiso teniendo en cuenta los resultados de la labor del Grupo de trabajo. Por lo que respecta a las opciones restantes, el Subcomité tomó nota de que la mayoría de los participantes que tomaron la palabra se manifestó a favor de mantener las opciones 2, 3 y 4 para que el Comité las vuelva a examinar, manifestando una preferencia por las opciones 2 y 3.

11.20 Tras tomar nota de las opiniones anteriores, algunas delegaciones indicaron que deberían obtenerse datos más precisos sobre el número de buques pesqueros de eslora igual o superior a 24 m que pescan en alta mar antes de que el Comité tome una decisión definitiva sobre la opción que se va a elegir, teniendo en cuenta la revisión de los datos facilitados por la FAO (es decir, 6 000 buques) podría alterar el número de buques pesqueros necesario para la entrada en vigor del Acuerdo.

11.21 Tras un extenso debate sobre la cuestión, el Subcomité acordó mantener las opciones 2, 3 y 4 entre corchetes dentro del texto del artículo 4 para que el MSC 89 las examine. A este respecto, el Subcomité también acordó suprimir los corchetes en el artículo 2 del proyecto de Acuerdo que rodean la referencia al artículo 11 del Protocolo de Torremolinos.

11.22 Por consiguiente, el Subcomité aprobó el proyecto de Acuerdo sobre la implantación del Protocolo de Torremolinos de 1993, que figura en el anexo..., para presentarlo al MSC 89 a fin de que lo examine y adopte las medidas oportunas.

11.23 Teniendo en cuenta las opiniones manifestadas sobre la necesidad de disponer de datos más precisos, el Subcomité invitó a la FAO a que proporcionara datos actualizados, de estar disponibles, e invitó también a los Gobiernos Miembros a facilitar a la Organización, de ser posible antes del MSC 89, el número de buques pesqueros de eslora igual o superior a 24 m que enarbolan su pabellón y que se ha determinado que pescan en alta mar.

11.24 En este contexto, el Subcomité tomó nota de la invitación del representante de la FAO a los Gobiernos Miembros para que ratifiquen el citado Acuerdo sobre el Cumplimiento de la FAO.

### ***Proyecto de resolución de la Asamblea***

11.25 El Subcomité aprobó el proyecto de resolución de la Asamblea sobre la implantación del Protocolo de Torremolinos de 1993, que figura en el anexo..., para presentarlo al MSC 89 a fin de que lo examine y adopte las medidas oportunas, teniendo en cuenta de que en el SLF 53 se había indicado claramente que se recomendaba al Comité la opción del Acuerdo.

### ***Enmiendas al Protocolo***

11.26 Al examinar las propuestas de enmienda a la regla VII/5 (Número y tipos de embarcaciones de supervivencia y botes de rescate), que el Grupo había mantenido entre corchetes para volver a examinarlas, el Subcomité, tras un extenso debate, acordó suprimir los corchetes que rodean las propuestas de enmienda a la regla VII/5 y mantener el proyecto de texto y suprimir también los corchetes que rodean la expresión "doble del" en el párrafo 5).

11.27 En este contexto, el Subcomité, tras tener en cuenta las opiniones manifestadas por varias delegaciones de que parte del texto del párrafo 5) propuesto sobre las embarcaciones de supervivencia era ambiguo y de que eran necesarias más modificaciones para aclarar su aplicación, invitó a las delegaciones a presentar observaciones y propuestas al MSC 89 a fin de aclarar las disposiciones de la regla VII/5.

11.28 Al examinar la regla 2 (Definiciones) el Subcomité, tras mostrarse conforme con la adición por el Grupo de una definición de la "zona común de pesca", tomó nota de la intención de la FAO de presentar modificaciones a la definición de "zona común de pesca" al MSC 89.

11.29 El Subcomité, tras tomar nota de la opinión del Grupo sobre la necesidad de mantener, en el texto auténtico, la nota a pie de página relativa a la CONVEMAR en el proyecto de regla I/3 para aclarar la expresión "línea de base", pidió a la Secretaría que volviera a examinar esta cuestión desde el punto de vista jurídico y asesorara al MSC 89 en consecuencia, teniendo en cuenta que las notas a pie de página son "recursos editoriales" que normalmente no forman parte del texto auténtico.

11.30 A continuación, el Subcomité aprobó el proyecto de enmiendas al Protocolo de Torremolinos de 1993, que figura en el anexo ..., para presentarlo al MSC 89 a fin de que lo examine y adopte las medidas oportunas.

11.31 En este contexto, el Subcomité tomó nota de la opinión del Grupo de que el Protocolo de Torremolinos de 1993 debería volverse a enmendar (es decir, actualizar) una vez que entre en vigor el Acuerdo.

### **Ultimación del resultado**

11.32 En consecuencia, el Subcomité invitó al Comité a que tomara nota de que la labor sobre este resultado se ha ultimado.



---

## **13 ENMIENDAS AL CONVENIO DE LÍNEAS DE CARGA DE 1966 Y AL PROTOCOLO DE LÍNEAS DE CARGA DE 1988 EN RELACIÓN CON LA ZONA PERIÓDICA**

### **Generalidades**

13.1 El Subcomité recordó que tras examinar el documento MSC 86/23/3 (Sudáfrica), en el que se propone que se enmienden las prescripciones del Convenio de Líneas de Carga de 1966 y el Protocolo de Líneas de Carga de 1988, con objeto de desplazar 50 millas hacia el sur la zona periódica de invierno a la altura del extremo meridional de África, a fin de permitir que los buques tanque naveguen por el cabo de Buena Esperanza con sus líneas de carga de verano durante todo el año, el MSC 86 había acordado incluir en los programas de trabajo de los Subcomités NAV y SLF y en el orden del día provisional del SLF 52 un punto de alta prioridad titulado "Enmiendas al Convenio de Líneas de Carga de 1966 y al Protocolo de Líneas de Carga de 1988 en relación con la zona periódica", había fijado 2011 como fecha prevista para su ultimación y había designado coordinador de la labor al Subcomité SLF.

13.2 El Subcomité también recordó que en el SLF 52, tras tomar nota de que Sudáfrica tenía la intención de presentar más información sobre ese asunto, había invitado a los Gobiernos Miembros y organizaciones internacionales a que presentaran observaciones y datos pertinentes en este periodo de sesiones, con miras a ultimar ese punto. En ese contexto, el SLF 52 también había invitado a los Gobiernos Miembros y organizaciones internacionales a que, si lo deseaban, se pusieran en contacto con Sudáfrica para intercambiar datos y opiniones.

### **Resultados del NAV 56 y el MSC 88**

13.3 Al examinar la parte del documento SLF 53/2/1 (Secretaría) relativa a este punto del orden del día, el Subcomité tomó nota de que el MSC 88 había refrendado la postura del NAV 56 a favor de desplazar 50 millas hacia el sur la zona periódica de invierno a la altura del extremo meridional de África, de conformidad con la propuesta de Sudáfrica.

**Propuesta de enmiendas al Convenio de Líneas de Carga de 1966 y al Protocolo de Líneas de Carga de 1988**

13.4 El Subcomité tomó nota de la información facilitada en el documento SLF 53/INF.4 (Sudáfrica) sobre las estadísticas de viento y olas a fin de ayudar al Subcomité a ultimar el proyecto de enmiendas al Convenio de Líneas de Carga de 1966 y al Protocolo de Líneas de Carga de 1988, y decidió tener en cuenta esa información en la preparación del proyecto de enmiendas.

13.5 Tras examinar el documento SLF 53/W.2 (Secretaría), en el que figuran la propuesta de enmiendas a la regla 47 del Convenio de Líneas de Carga de 1966 y del Protocolo de Líneas de Carga de 1988 a fin de desplazar 50 millas hacia el sur la zona periódica de invierno a la altura del extremo meridional de África, el Subcomité se mostró de acuerdo con los proyectos de enmiendas al Convenio de Líneas de Carga de 1966 y al Protocolo de Líneas de Carga de 1988, que figuran en los anexos ... y ..., respectivamente, para su presentación al MSC 89 a fin de que sean aprobados con miras a su adopción.

**Ultimación del resultado**

13.6 Seguidamente, el Subcomité invitó al Comité a que tomara nota de que la labor relativa a ese resultado se había ultimado.

---

## 14 REVISIÓN DE LAS REGLAS DEL CAPÍTULO II-1 DEL CONVENIO SOLAS SOBRE COMPARTIMENTADO Y ESTABILIDAD CON AVERÍA

### Generalidades

14.1 El Subcomité recordó que el MSC 85, tras refrendar la propuesta pertinente presentada por el SLF 51, había acordado incluir en el programa de trabajo del Subcomité SLF un punto de alta prioridad titulado "Revisión de las reglas del capítulo II-1 del Convenio SOLAS sobre compartimentado y estabilidad con avería", asignando dos periodos de sesiones para ultimarlos.

14.2 El Subcomité recordó también que el SLF 52, tras examinar los documentos SLF 52/17/1, SLF 52/17/2, SLF 52/17/3, SLF 52/17/4, SLF 52/17/5 y SLF 52/17/6, presentados en ese periodo de sesiones dentro del punto del orden del día "Otros asuntos", había decidido examinar dichos documentos en detalle en este periodo de sesiones y continuar la labor sobre ese asunto en el lapso interperiodos, y había encargado al Grupo de trabajo por correspondencia SDS que elaborara el correspondiente proyecto de enmiendas al capítulo II-1 del Convenio SOLAS y las Notas explicativas conexas.

### Informe del Grupo de trabajo por correspondencia

14.3 Al examinar el informe del Grupo de trabajo por correspondencia (SLF 53/14), el Subcomité tomó nota de que el Grupo había deliberado extensamente sobre el proyecto de enmiendas al capítulo II-1 del Convenio SOLAS y sus Notas explicativas (resolución MSC.281(85)) y había elaborado un cuadro resumen (SLF 53/14, anexo), en el que se indica el estado de la labor, para un examen más a fondo por el Grupo de trabajo SDS.

14.4 El Subcomité examinó también los siguientes documentos:

- .1 SLF 53/14/1 (Estados Unidos), que contiene observaciones sobre la cuestión de si la labor relativa a ese resultado previsto está todavía sujeta a la antigua prescripción de armonización para mantener un nivel de seguridad equivalente al de las reglas previas sobre compartimentado y estabilidad con avería del capítulo II-1 del Convenio SOLAS. En este contexto, el Subcomité tomó nota de que en opinión de los Estados Unidos no se pretendía perpetuar la instrucción de armonización para mantener un nivel de seguridad equivalente a las reglas previas del Convenio SOLAS.

En su opinión, ese punto tenía por finalidad afinar y mejorar las actuales reglas armonizadas sobre compartimentado y estabilidad con avería del capítulo II-1 del Convenio SOLAS partiendo de la experiencia que se ha adquirido con su aplicación; y

- .2 SLF 53/14/2 (Japón), que contiene observaciones sobre la formulación de prescripciones probabilistas de estabilidad con avería en el fondo. El Subcomité tomó nota de que, en opinión del Grupo de trabajo por correspondencia, se necesitaban más datos estadísticos antes de llegar a una decisión con respecto a las prescripciones de la avería en el fondo, y una fuente probable de datos podría ser el proyecto de investigación GOALDS (Estabilidad con Avería Basada en Objetivos, por sus siglas en inglés). El Subcomité también tomó nota de que el Japón opinaba que la introducción del concepto probabilista para las prescripciones sobre la avería en el fondo aumentaría la flexibilidad del proyecto de los buques que tienen un nivel de seguridad adecuado y apoyaba firmemente el enfoque basado en objetivos para las prescripciones de estabilidad con avería que se están elaborando en el proyecto GOALDS.

14.5 Al examinar dichos documentos, el Subcomité convino en que ya no había que mantener un nivel de seguridad equivalente al de las reglas anteriores sobre compartimentado y estabilidad con avería del capítulo II-1 del Convenio SOLAS y que ese nuevo resultado tenía por objeto afinar y mejorar el capítulo II-1 actual del Convenio SOLAS, basándose en la experiencia adquirida en la aplicación de sus disposiciones. En caso de que la labor en curso revele deficiencias de seguridad en ese capítulo, habría que corregirlas.

14.6 El Subcomité también se mostró a favor de que las disposiciones sobre el doble fondo se apliquen a todos los buques regidos por el Convenio SOLAS sin restricciones de eslora y la elaboración de prescripciones probabilistas sobre estabilidad con avería en el fondo, de conformidad con un enfoque basado en objetivos.

### **Instrucciones para el Grupo de trabajo SDS**

14.7 Tras unas deliberaciones, el Subcomité convino en encargar al Grupo de trabajo SDS constituido dentro del punto 7 del orden del día, teniendo en cuenta las observaciones y decisiones del Pleno, basadas en el informe del Grupo de trabajo por

correspondencia (SLF 53/14), que examine más a fondo el proyecto de enmiendas al capítulo II-1 del Convenio SOLAS y sus Notas explicativas (resolución MSC.281(85)), para asesorar al Subcomité.

### **[Informe del Grupo de trabajo SDS**

14.8 Tras recibir la parte del informe del Grupo de trabajo (SLF 53/WP.6) en la que se trata este punto del orden del día, el Subcomité adoptó las medidas que se señalan a continuación.

#### ***Propuesta de enmiendas al capítulo II-1 del Convenio SOLAS y sus notas explicativas conexas***

14.9 El Subcomité estuvo de acuerdo, en principio, con la propuesta de enmiendas al capítulo II-1 del Convenio SOLAS y sus Notas explicativas conexas, que figura en el anexo 5 del documento SLF 53/WP.6, para un examen más a fondo por el Grupo de trabajo por correspondencia SDS. Tomando nota de la decisión del Grupo de proseguir la labor relacionada con las enmiendas y las notas explicativas una vez finalizado su informe, el Subcomité convino en que los resultados de esa labor adicional se incluirían en una segunda parte del informe del Grupo de trabajo, que se publicaría como documento de periodo de sesiones para el SLF 54, inmediatamente después del periodo de sesiones en curso, de manera que el Grupo de trabajo por correspondencia SDS pueda tenerlo en cuenta.

#### ***Instrucciones para el Grupo de trabajo por correspondencia SDS***

14.10 Por consiguiente, el Subcomité encargó al Grupo de trabajo por correspondencia SDS constituido dentro del punto 10 del orden del día (párrafo 10.11) lo siguiente:

- .1 examinar qué prescripciones para una altura GM mínima (o altura KG máxima admisible) son aplicables con calados por debajo del calado de servicio en rosca ( $d_L$ );
- .2 examinar la validez de aplicar el párrafo 8 de la regla II-1/9 del Convenio SOLAS a buques más pequeños y, si es necesario, sugerir enmiendas adecuadas;

- .3 examinar más a fondo el proyecto de regla II-1/7-2.5.2.3 del Convenio SOLAS, que figura en el anexo 5 del documento SLF 53/WP.6; y
  
- .4 ultimar el proyecto de enmiendas al capítulo II-1 del Convenio SOLAS y las Notas explicativas conexas, teniendo en cuenta los resultados de la labor del Grupo de trabajo SDS en el SLF 53.]

## **15 EXAMEN DE LAS INTERPRETACIONES UNIFICADAS DE LA IACS**

15.1 El Subcomité recordó que el MSC 78 había encargado a los Subcomités que examinaran todas las interpretaciones unificadas de la IACS que se presentaran, con miras a elaborar unas interpretaciones de la OMI adecuadas, si se consideraba necesario.

15.2 El Subcomité tomó nota de que no se había presentado ninguna interpretación en el presente periodo de sesiones.

## **17 ELECCIÓN DE PRESIDENTE Y VICEPRESIDENTE PARA 2012**

17.1 De conformidad con el Reglamento interior del Comité de Seguridad Marítima, el Subcomité reeligió por unanimidad al Sr. Z. Szozda (Polonia) Presidente y al Sr. K. Hunter (Reino Unido) Vicepresidente, ambos para 2012.



---

## 18 OTROS ASUNTOS

### **Orientaciones sobre las puertas estancas de los buques de pasaje que pueden abrirse durante la navegación**

18.1 El Subcomité examinó el documento SLF 53/18 (Secretaría), que trata de los resultados del DE 54 con respecto a la labor realizada en relación con las Orientaciones sobre las puertas estancas de los buques de pasaje que pueden abrirse durante la navegación, y tomó nota de que el DE 54 había ultimado un proyecto de circular MSC sobre esa cuestión, que incluye las Orientaciones para que las Administraciones puedan determinar el efecto de las puertas estancas abiertas en la conservación de la flotabilidad del buque, la cual había sido elaborada por el SLF 52 y aprobada por el MSC 88 mediante la circular MSC.1/Circ.1380: "Orientaciones sobre las puertas estancas de los buques de pasaje que pueden abrirse durante la navegación".

18.2 El Subcomité también tomó nota de que el DE 54, tras mostrarse de acuerdo con las orientaciones mencionadas, había invitado al SLF 53 a:

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

18.3 En el contexto de lo anterior, el Subcomité tomó nota de que la delegación del Reino Unido, respaldada por otras delegaciones, se había mostrado plenamente satisfecha del resultado de las decisiones adoptadas en periodos de sesiones anteriores de los Subcomités SLF y DE sobre el proyecto de orientaciones presentado en el DE 54 y había considerado satisfactorio el nivel de seguridad alcanzado. En cambio, al concluir las deliberaciones del DE 54, la delegación se había mostrado preocupada del resultado, que se reiteró en el MSC 88, en el que la delegación se reservó su postura. La delegación del Reino Unido seguía convencida de que no debería permitirse que las puertas estancas permanecieran abiertas cuando el buque navegue en condiciones potencialmente peligrosas

en ninguna circunstancia que no fuera la de permitir el paso y, en ese caso, deberían cerrarse inmediatamente después. Estaban a favor de que se hiciera una concesión en caso de navegación en condiciones de peligro reducido, de manera que las puertas de la categoría A puedan permanecer abiertas si se satisface la evaluación de la flotabilidad y se opondrían firmemente a que se incorpore en las reglas obligatorias una concesión de ese tipo basada en una evaluación de riesgos.

### **Instrucciones al Grupo de trabajo SDS**

18.4 Tras unas deliberaciones, el Subcomité encargó al Grupo de trabajo SDS, constituido dentro del punto 7 del orden del día, que examine las siguientes cuestiones, con la prioridad más baja en la labor del Grupo, teniendo en cuenta las observaciones y decisiones del Pleno y el documento SLF 53/18, y asesore al Subcomité en consecuencia:

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

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

18.5 Tras recibir la parte del informe del Grupo de trabajo (SLF 53/WP...) relativa a este punto del orden del día, el Subcomité, tomando nota de que, debido a restricciones de tiempo, el Grupo no había podido examinar la cuestión, acordó que esta volvería a examinarse en el SLF 54, e invitó a los Gobiernos Miembros y organizaciones internacionales a que presentaran observaciones y propuestas pertinentes en ese periodo de sesiones.

## **Agradecimientos**

18.6 El Subcomité manifestó su agradecimiento a los siguientes delegados y miembros de la Secretaría que recientemente habían cesado en sus funciones, se habían jubilado o habían sido trasladados a otros puestos, o estaban por hacerlo, por su valiosa contribución a la labor del Subcomité, y les deseó una larga y feliz jubilación o el mayor de los éxitos en sus nuevas funciones, según el caso:

- Sr. John Bainbridge (ITF) (jubilación);
- Sr. Eduardo Hernández Martín (Secretaría) (jubilación);
- Sr. Miguel Palomares (Secretaría) (jubilación);
- Sr. Peter Swift (INTERTANKO) (jubilación);
- Sr. Santiago Villalba (Argentina) (traslado).

18.7 El Subcomité también manifestó un agradecimiento especial al Sr. L. Kobylinski (Polonia), que había alcanzado en el presente periodo de sesiones la marca de haber asistido a las reuniones de la OMI durante 50 años, habiendo ejercido tanto las funciones de secretario del Subcomité SLF como las de miembro de la delegación de Polonia ante la OMI.

## **19 MEDIDAS CUYA ADOPCIÓN SE PIDE AL COMITÉ**

19.1 Se invita al Comité de Seguridad Marítima a que en su 89º periodo de sesiones tenga a bien:

[Se elaborará en consulta con el Presidente después de la reunión]

\*\*\*

## **ANEXOS**

[La Secretaría elaborará el texto después del periodo de sesiones]