

COMITÉ DE SEGURIDAD MARÍTIMA
104º periodo de sesiones
Punto 15 del orden del día

MSC 104/15/21
2 julio 2021
Original: INGLÉS

Difusión al público antes del periodo de sesiones:

PROGRAMA DE TRABAJO

Propuesta de nuevo resultado para enmendar la regla II-2/10.8.1 del Convenio SOLAS

Nota presentada por China

RESUMEN

<i>Sinopsis:</i>	En este documento se propone un nuevo resultado destinado a elaborar enmiendas a la regla II-2/10.8.1 del Convenio SOLAS, con el fin de proporcionar prescripciones uniformes aplicables a los sistemas a base de espuma instalados en cubierta en los buques tanque de diferente peso muerto.
<i>Principio estratégico, si es aplicable:</i>	6
<i>Resultados:</i>	No se aplica
<i>Medidas que han de adoptarse:</i>	Véase el párrafo 22.
<i>Documentos conexos:</i>	Ninguno.

Antecedentes

1 Este documento se presenta de conformidad con lo dispuesto en la resolución "Aplicación del Plan estratégico de la Organización" (resolución A.1111(30)) y en la circular "Organización y método de trabajo del Comité de seguridad marítima y el Comité de protección del medio marino y de sus órganos auxiliares" (MSC-MEPC.1/Circ.5/Rev.2).

2 En este documento se propone un nuevo resultado destinado a elaborar enmiendas a la regla II-2/10.8.1 del Convenio SOLAS.

Antecedentes

3 Las prescripciones relativas a los sistemas fijos de extinción de incendios a base de espuma instalados en cubierta que figuran en la actual regla II-2/10.8.1 del Convenio SOLAS se citan a continuación:

"8.1 Sistemas fijos de extinción de incendios a base de espuma en cubierta"

8.1.1 Los buques tanque de peso muerto igual o superior a 20 000 toneladas irán provistos de un sistema fijo de extinción de incendios a base de espuma en cubierta que cumpla lo prescrito en el Código de sistemas de seguridad contra incendios. No obstante, tras examinar la disposición del buque y su equipo, la Administración podrá aceptar, en lugar de dicho sistema, otras instalaciones fijas si estas ofrecen una protección equivalente, de conformidad con lo dispuesto en la regla I/5. Esas otras instalaciones fijas deberán cumplir las prescripciones del párrafo 8.1.2.

8.1.2 De conformidad con lo dispuesto en la regla 8.1.1, cuando la Administración acepte una instalación fija equivalente en lugar del sistema fijo de extinción de incendios a base de espuma en cubierta, dicha instalación podrá:

- .1 extinguir el incendio de un derrame, así como impedir la ignición de los hidrocarburos derramados que todavía no estén ardiendo; y
- .2 combatir incendios en tanques que hayan sufrido roturas.

8.1.3 Los buques tanque de peso muerto inferior a 20 000 toneladas irán provistos de un sistema de extinción de incendios a base de espuma en cubierta que cumpla lo prescrito en el Código de sistemas de seguridad contra incendios."

4 En las prescripciones citadas anteriormente, tanto los "sistemas fijos de extinción de incendios a base de espuma en cubierta" de la regla II-2/10.8.1.1 como el "sistema de extinción de incendios a base de espuma en cubierta" de la regla II-2/10.8.1.3 deben cumplir las prescripciones del Código de sistemas de seguridad contra incendios.

Objetivos de la OMI

5 La propuesta de enmienda a la regla II-2/10.8.1 del Convenio SOLAS se ajusta a la declaración de la misión de la OMI de promover un transporte marítimo seguro, protegido y ecológicamente racional, eficaz y sostenible.

6 Esta propuesta también se condice con el principio estratégico 6 de la OMI, que garantiza la eficacia reglamentaria, "la función principal de la OMI como organismo mundial encargado de reglamentar el transporte marítimo seguro, protegido y ecológicamente racional le obliga a garantizar que exista un marco normativo internacional, eficaz y adoptado universalmente, y que este se implante de manera sistemática, adoptando e integrando las tecnologías nuevas y avanzadas, sin crear cargas innecesarias", tal como se indica en el "Plan estratégico de la Organización para el sexenio 2018-2023" (resolución A.1110(30)).

Necesidad

7 En las reglas II-2/10.8.1.1 y II-2/10.8.1.3 del Convenio SOLAS se especifican las prescripciones de los sistemas de extinción de incendios a base de espuma en cubierta a bordo de los buques tanque de diferente peso muerto, pero con dos descripciones diferentes, a saber, "sistema fijo de extinción de incendios a base de espuma en cubierta" y el "sistema de extinción de incendios a base de espuma en cubierta", lo que ha dado lugar a diferentes interpretaciones entre el sector durante el proyecto, la construcción y las inspecciones de los buques. Por ejemplo, desde el sector lo que se plantea es que: la prescripción relativa al "sistema fijo de extinción de incendios a base de espuma en cubierta" del párrafo 10.8.1.1 y la del "sistema de extinción de incendios a base de espuma en cubierta" del párrafo 10.8.1.3, ¿se formularon de forma diferente a propósito en el momento de elaborar estas disposiciones para

mostrar que se trata de dos sistemas diferentes a base de espuma en cubierta? Si la respuesta es afirmativa, ¿cuáles son las diferencias técnicas entre estos dos sistemas a base de espuma en cubierta? Por otra parte, en el sector se plantea la siguiente pregunta: ¿es aceptable instalar un sistema no fijo a base de espuma en cubierta (por ejemplo, los monitores no son fijos, sino que son de tipo móvil) a bordo de buques tanque de peso muerto inferior a 20 000 toneladas, y es suficiente que su capacidad de espuma solo cumpla las prescripciones pertinentes del capítulo 14 del Código SSCI sin ajustarse a otras prescripciones? Estas confusiones son un problema para el sector y no contribuyen a la implantación uniforme de estas prescripciones.

Análisis

Historial de enmiendas al Convenio SOLAS y al Código SSCI

8 A propósito de las interrogantes anteriores, se ha examinado el historial de enmiendas al Convenio SOLAS y al Código SSCI y, por tanto, se confirma que, en la regla II-2/60 de la versión de 1981 del Convenio SOLAS, los buques tanque se agrupan en "buques tanque de peso muerto igual o superior a 20 000 toneladas" y "buques tanques de peso muerto inferior a 20 000 toneladas" a efectos de diferenciar entre los buques tanque que precisan la instalación de sistemas de gas inerte y los buques tanque que no precisan dicha instalación:

- .1 los buques tanque de peso muerto igual o superior a 20 000 toneladas estarán provistos de un sistema fijo a base de espuma en cubierta y de un sistema fijo de gas inerte; y
- .2 los buques tanque de peso muerto inferior a 20 000 toneladas solo deben estar provistos de un sistema a base de espuma en cubierta.

Remítase a la resolución MSC.1(XLV) sobre las prescripciones pertinentes relativas a las enmiendas de 1981 al Convenio SOLAS, que se citan a continuación:

- "1 En el caso de los buques tanque de peso muerto igual o superior a 20 000 toneladas, la protección de la superficie de la cubierta correspondiente a tanques de carga y de los tanques de carga se conseguirá mediante un sistema fijo a base de espuma en cubierta y un sistema fijo de gas inerte, de conformidad con las prescripciones de las reglas 61 y 62,
...
- 8 Los buques tanque de peso muerto inferior a 20 000 toneladas irán provistos de un sistema de extinción de incendios a base de espuma en cubierta que cumpla las prescripciones de la regla 61."

A continuación se citan las reglas II-2/61 y II-2/62 del Convenio SOLAS para facilitar su consulta:

"Regla 61 – Sistema fijo a base de espuma instalado en cubierta

- 1 Los dispositivos de suministro de espuma podrán lanzar espuma sobre toda la superficie de cubierta correspondiente a los tanques de carga, así como al interior de todo tanque de carga situado en una cubierta que haya sufrido daños.
.....

Regla 62 – Sistemas de gas inerte

1 El sistema de gas inerte al que se hace referencia en regla 60 se proyectará, construirá y someterá a prueba de un modo que la Administración juzgue satisfactorio."

El "sistema fijo a base de espuma en cubierta" o "sistema a base de espuma en cubierta" para todos los buques tanque en las enmiendas de 1981 al Convenio SOLAS (resolución MSC.1(XLV),11) hace referencia a la regla original 61 (Sistema fijo a base de espuma instalado en cubierta), en la que se establecen prescripciones técnicas completas y detalladas para los "sistemas fijos a base de espuma instalados en cubierta", y no existe ningún concepto o prescripción de ningún otro "sistema a base de espuma instalado en cubierta" que sea de distinto tipo, por lo que cabe deducir que la verdadera intención de las enmiendas de 1981 al Convenio SOLAS es imponer la instalación de sistemas fijos a base de espuma instalados en cubierta que se ajusten a la regla original 61 a bordo de todos los buques tanque, independientemente de que tengan "un peso muerto igual o superior a 20 000 toneladas" o de que sean "inferiores a 20 000 toneladas".

9 Tras varias modificaciones, la regla 61 y la regla 62 de las enmiendas de 1981 al Convenio SOLAS se han transformado y consolidado, respectivamente, en el capítulo 14 "Sistemas fijos a base de espuma instalados en cubierta" y en el capítulo 15 "Sistemas de gas inerte" del actual Código SSCI. Se han eliminado las prescripciones relativas al sistema de gas inerte. Se añadió un nuevo párrafo aparte, a saber, la actual regla II-2/4.5.5 del Convenio SOLAS. Por lo tanto, la regla original del Convenio SOLAS II-2/60 se convirtió en la actual regla II-2/10.8.1 del Convenio SOLAS.

10 De conformidad con lo dispuesto en los párrafos 1 y 3 de la regla actual II-2/10.8.1 del Convenio SOLAS, se establece expresamente que los "buques tanque de peso muerto igual o superior a 20 000 toneladas" irán provistos de un sistema fijo de extinción de incendios a base de espuma en cubierta, mientras que los buques tanque "de peso muerto inferior a 20 000 toneladas" irán provistos de un sistema de extinción de incendios a base de espuma en cubierta que cumpla lo prescrito en el Código SSCI. Pero las prescripciones específicas para los sistemas a base de espuma en cubierta para los buques tanque solo se establecen en el capítulo 14 – "Sistemas fijos a base de espuma instalados en cubierta" del Código SSCI. A partir de este aspecto, así como del historial de enmiendas al Convenio SOLAS y al Código SSCI, se puede observar que la opinión del sector de instalar un sistema no fijo a base de espuma en cubierta a bordo de los buques tanque de peso muerto inferior a 20 000 toneladas no se ajusta a la verdadera intención de las enmiendas de 1981 al Convenio SOLAS.

11 Por otra parte, la única parte del Código SSCI que se relaciona con los sistemas a base de espuma en la cubierta de los buques tanque se encuentra en el capítulo 14, es decir, "Sistemas fijos a base de espuma instalados en cubierta", y no se prevén otros tipos de sistemas a base de espuma en cubierta. Además, el título de la regla 10.8.1 del Convenio SOLAS es "Sistema fijo a base de espuma en cubierta", lo que demuestra aún más que el "sistema a base de espuma en cubierta" de la regla 10.8.1.3 es, de hecho, el "sistema fijo a base de espuma en cubierta".

Implantación del sistema fijo a base de espuma en cubierta

12 Los resultados de la investigación de China sobre la disposición y el equipamiento de la cubierta de los buques tanque de peso muerto inferior a 20 000 toneladas demuestran que es viable instalar sistemas fijos a base de espuma en cubierta a bordo de dichos buques tanque, que ofrecen ventajas manifiestas desde el punto de vista de la comodidad, la eficacia de la extinción de incendios y la protección de la tripulación.

Proyecto equivalente

13 China señaló que, en la regla II-2/8.1.1 del Convenio SOLAS, para los buques tanque de peso muerto igual o superior a 20 000 toneladas, se pueden aceptar otras instalaciones fijas si proporcionan una protección equivalente de acuerdo con la regla I/5 del Convenio SOLAS; pero en la regla II-2/8.1.3 del Convenio SOLAS no se menciona explícitamente que el proyecto equivalente se acepte para los buques tanque de peso muerto inferior a 20 000 toneladas. Esto no se ajusta a la lógica de implantación del Convenio SOLAS y puede provocar malentendidos. China estima que un proyecto equivalente también debería ser aceptable para los buques tanque de peso muerto inferior a 20 000 toneladas.

Análisis de las repercusiones

14 Este resultado tiene por objeto eliminar las carencias de lógica y racionalidad de las que adolece el texto, las cuales no han sido completamente mejoradas durante el proceso de revisión de la regla II-2/10.8.1 del Convenio SOLAS, y no impondrá prescripciones adicionales sobre la disposición de los buques tanque existentes, ni supondrá ningún coste.

Ventajas

15 El nuevo resultado proporciona prescripciones uniformes para los sistemas fijos de extinción de incendios a base de espuma en cubierta para buques tanque de diferentes arcos e indica que un proyecto equivalente es aceptable para todos los buques tanque. Las propuestas de enmienda pueden contribuir a eliminar las diferencias de comprensión, facilitar la implantación global y suprimir el riesgo en materia de prevención de incendios que suponen las desviaciones en la implantación del Convenio.

16 En el anexo 1 figura la Lista de comprobaciones para identificar prescripciones administrativas, cumplimentada.

Normas del sector

17 En las disposiciones sobre prevención de incendios del Convenio SOLAS se establecen normas del sector para las prescripciones obligatorias relativas a los sistemas fijos a base de espuma en los buques tanque. Estas normas deberían ser coherentes a nivel mundial y viables desde el punto de vista técnico y económico.

Resultados

18 A partir del análisis anterior, para lograr una comprensión e implantación uniformes de las prescripciones relativas a los sistemas fijos a base de espuma en cubierta de los buques tanque, se propone enmendar la regla II-2/10.8.1 del Convenio SOLAS, como se indica a continuación y se recoge en el anexo 2:

- .1 suprimir la limitación de "de peso muerto igual o superior a 20 000 toneladas" de la regla II-2/10.8.1.1 del Convenio SOLAS y establecer explícitamente que dicha regla se aplica a "todos los buques tanque"; y
- .2 suprimir la regla II-2/10.8.1.3 del Convenio SOLAS.

Factor humano

19 En el anexo 3 figura la Lista de comprobaciones para el examen de las cuestiones del factor humano por los órganos de la OMI (MSC-MEPC.7/Circ.1).

Urgencia

20 Habida cuenta de que el sector presenta una gran necesidad de contar con disposiciones claras y uniformes en el Convenio SOLAS, se sugiere que el MSC 104 apruebe este nuevo resultado y lo incluya en el Plan estratégico de la Organización y en las prioridades para el bienio 2022-2023 y lo asigne al Subcomité SSE, el cual se prevé que esté finalizado en un periodo de sesiones.

21 En el anexo 4 se incluye la ficha de comprobación/vigilancia para el proceso de enmienda al Convenio SOLAS.

Medidas cuya adopción se pide al Comité

22 Se invita al Comité a que examine esta propuesta y adopte las medidas que estime oportunas.

ANEXO 1
LISTA DE COMPROBACIONES PARA IDENTIFICAR
PRESCRIPCIONES ADMINISTRATIVAS

Esta lista de comprobaciones debería utilizarse al elaborar el análisis de repercusiones que se exige para la presentación de propuestas de inclusión de resultados. A fines de este análisis, el término "prescripciones administrativas" se define, de conformidad con la resolución A.1043(27), como la obligación que surge de un instrumento obligatorio de la OMI de proporcionar o mantener información o datos.

Instrucciones:

- A) Si la respuesta a cualquiera de las preguntas que figuran a continuación es **SÍ**, el Estado Miembro que proponga un resultado debería proporcionar datos de apoyo respecto de si es probable que las prescripciones representen costos de inicio y/o continuos. El Estado Miembro también debería incluir una descripción breve de la prescripción y, de ser posible, proporcionar recomendaciones para continuar la labor, como por ejemplo, ¿sería posible combinar la actividad con una prescripción existente?
- B) Si la propuesta de resultado no contiene tal tipo de actividad, respóndase **NR** (no se requiere).
- C) Por lo que respecta a toda prescripción administrativa, se debería examinar plenamente la posibilidad de utilizar medios electrónicos para dar cumplimiento a la prescripción, a fin de aliviar las cargas administrativas.

1 ¿Notificación y presentación de informes? Presentar informes sobre ciertos sucesos antes o después de que estos hayan ocurrido, por ejemplo, notificación de la travesía, presentación de informes estadísticos para los Miembros de la OMI, etc.	NR <input checked="" type="checkbox"/>	Sí <input type="checkbox"/> Iniciales <input type="checkbox"/> Continuos
--	---	--

Descripción de la prescripción o prescripciones administrativas y método de cumplimiento: (en caso de respuesta afirmativa)

2 ¿Mantenimiento de registros? Mantener actualizados los documentos reglamentarios, por ejemplo, registros de accidentes, registros de la carga, registros de inspecciones, registros de formación, etc.	NR <input checked="" type="checkbox"/>	Sí <input type="checkbox"/> Iniciales <input type="checkbox"/> Continuos
---	---	--

Descripción de la prescripción o prescripciones administrativas y método de cumplimiento: (en caso de respuesta afirmativa)

3 ¿Publicación y documentación? Elaborar documentos para terceras partes, por ejemplo, letreros de advertencia, avisos de registros, publicación de resultados de pruebas, etc.	NR <input checked="" type="checkbox"/>	Sí <input type="checkbox"/> Iniciales <input type="checkbox"/> Continuos
--	---	--

Descripción de la prescripción o prescripciones administrativas y método de cumplimiento: (en caso de respuesta afirmativa)

4 ¿Permisos o solicitudes? Solicitar y mantener los permisos necesarios para operar, por ejemplo, certificados, costos relacionados con la sociedad de clasificación, etc.	NR <input checked="" type="checkbox"/>	Sí <input type="checkbox"/> Iniciales <input type="checkbox"/> Continuos
---	---	--

Descripción de la prescripción o prescripciones administrativas y método de cumplimiento: (en caso de respuesta afirmativa)

5 ¿Otras prescripciones identificadas?	NR <input checked="" type="checkbox"/>	Sí <input type="checkbox"/> Iniciales <input type="checkbox"/> Continuos
--	---	--

Descripción de la prescripción o prescripciones administrativas y método de cumplimiento: (en caso de respuesta afirmativa)

ANEXO 2

PROYECTO DE PROPUESTA DE ENMIENDAS A LA REGLA II-2/10.8.1 DEL CONVENIO SOLAS

(Se ha **sombreado** el texto añadido y se ha **sombreado y tachado** el texto suprimido)

"8.1 Sistemas fijos de extinción de incendios a base de espuma en cubierta

8.1.1 ~~Los buques tanque de peso muerto igual o superior a 20 000 toneladas~~ Todos los buques tanque irán provistos de un sistema fijo de extinción de incendios a base de espuma en cubierta que cumpla lo prescrito en el Código de sistemas de seguridad contra incendios. No obstante, tras examinar la disposición del buque y su equipo, la Administración podrá aceptar, en lugar de dicho sistema, otras instalaciones fijas si estas ofrecen una protección equivalente, de conformidad con lo dispuesto en la regla I/5. Esas otras instalaciones fijas deberán cumplir las prescripciones del párrafo 8.1.2.

8.1.2 De conformidad con lo dispuesto en la regla 8.1.1, cuando la Administración acepte una instalación fija equivalente en lugar del sistema fijo de extinción de incendios a base de espuma en cubierta, dicha instalación podrá:

- .1 extinguir el incendio de un derrame, así como impedir la ignición de los hidrocarburos derramados que todavía no estén ardiendo; y
- .2 combatir incendios en tanques que hayan sufrido roturas.

~~8.1.3 Los buques tanque de peso muerto inferior a 20 000 toneladas irán provistos de un sistema de extinción de incendios a base de espuma en cubierta que cumpla lo prescrito en el Código de sistemas de seguridad contra incendios.~~

ANEXO 3

LISTA DE COMPROBACIONES PARA EL EXAMEN DE LAS CUESTIONES DEL FACTOR HUMANO POR LOS ÓRGANOS DE LA OMI

Instrucciones:	
Cuando la respuesta a alguna de las preguntas siguientes sea:	
<p>A) SÍ, el organismo que responda debería exponer argumentos a favor y/o recomendaciones para una labor adicional.</p> <p>B) NO, el organismo que responda debería exponer una justificación válida de los motivos por los que no se consideraron las cuestiones relativas al factor humano.</p> <p>C) N/P (No procede) – el organismo que responda debería exponer una justificación válida de los motivos por los que las cuestiones relativas al factor humano no se consideraron aplicables.</p>	
Tema en curso de evaluación: (por ejemplo, resolución, instrumento, circular que se examina)	
Enmiendas a la regla II-2/10.8.1 del Convenio SOLAS	
Organismo encargado: (por ejemplo, comité, subcomité, grupo de trabajo, grupo de trabajo por correspondencia, Estado Miembro)	
Subcomité de sistemas y equipo del buque (SSE)	
1. ¿Se tuvo en cuenta la cuestión del factor humano en el proceso de elaboración o enmienda relacionado con este tema?	<input type="checkbox"/> Sí <input type="checkbox"/> No <input checked="" type="checkbox"/> N/P
2. ¿Se ha solicitado la aportación de la gente de mar o de sus representantes?	<input type="checkbox"/> Sí <input type="checkbox"/> No <input checked="" type="checkbox"/> N/P
3. ¿Se ajustan las soluciones propuestas para el tema a los instrumentos existentes? (Se ruega determinar los instrumentos examinados en la sección de observaciones)	<input checked="" type="checkbox"/> Sí <input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/> N/P
4. Las soluciones a problemas del factor humano, ¿se han adoptado como alternativas a soluciones técnicas y/o en conjunción con estas?	<input type="checkbox"/> Sí <input type="checkbox"/> No <input checked="" type="checkbox"/> N/P
5. Indíquese si se han facilitado orientaciones relativas a la cuestión del factor humano por lo que respecta a la aplicación y/o implantación de la solución propuesta, dirigidas a:	
• Administraciones	<input type="checkbox"/> Sí <input type="checkbox"/> No <input checked="" type="checkbox"/> N/P
• Propietarios/gestores de buques	<input type="checkbox"/> Sí <input type="checkbox"/> No <input checked="" type="checkbox"/> N/P
• Gente de mar	<input type="checkbox"/> Sí <input type="checkbox"/> No <input checked="" type="checkbox"/> N/P
• Inspectores	<input type="checkbox"/> Sí <input type="checkbox"/> No <input checked="" type="checkbox"/> N/P
6. Antes de que la solución haya sido definitivamente adoptada, ¿ha sido examinada o revisada por un órgano pertinente de la OMI con conocimientos especializados en la cuestión del factor humano?	<input type="checkbox"/> Sí <input checked="" type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/> N/P
7. ¿Se han incorporado en las soluciones salvaguardias para evitar los errores de una sola persona?	<input type="checkbox"/> Sí <input type="checkbox"/> No <input checked="" type="checkbox"/> N/P
8. ¿Se han incorporado en las soluciones salvaguardias para evitar los errores de organización?	<input type="checkbox"/> Sí <input type="checkbox"/> No <input checked="" type="checkbox"/> N/P
9. Si la propuesta está dirigida a la gente de mar, ¿se facilita la información de modo que pueda presentarse a la gente de mar y le resulte fácilmente comprensible?	<input type="checkbox"/> Sí <input type="checkbox"/> No <input checked="" type="checkbox"/> N/P
10. ¿Se ha consultado con expertos en la cuestión del factor humano para elaborar la solución?	<input type="checkbox"/> Sí <input type="checkbox"/> No <input checked="" type="checkbox"/> N/P

11. FACTOR HUMANO: ¿Se ha evaluado la propuesta con respecto a cada uno de los factores siguientes?	
<input type="checkbox"/> TRIPULACIÓN. Número de personal cualificado necesario y disponible para la operación, mantenimiento y apoyo en condiciones de seguridad y para impartir la formación relativa al sistema.	<input type="checkbox"/> Sí <input type="checkbox"/> No <input checked="" type="checkbox"/> N/P
<input type="checkbox"/> PERSONAL. Los conocimientos, técnicas, aptitudes y experiencia necesarios para un desempeño adecuado de las funciones.	<input type="checkbox"/> Sí <input type="checkbox"/> No <input checked="" type="checkbox"/> N/P
<input type="checkbox"/> FORMACIÓN. Proceso e instrumentos mediante los cuales el personal adquiere o mejora los conocimientos, técnicas y aptitudes necesarios para desempeñar las funciones y tareas requeridas.	<input type="checkbox"/> Sí <input type="checkbox"/> No <input checked="" type="checkbox"/> N/P
<input type="checkbox"/> SEGURIDAD Y SALUD EN EL TRABAJO. Sistemas de gestión, programas, procedimientos, políticas, formación, documentación, equipo, etc., para gestionar debidamente los riesgos.	<input type="checkbox"/> Sí <input type="checkbox"/> No <input checked="" type="checkbox"/> N/P
<input type="checkbox"/> ENTORNO DE TRABAJO. Condiciones necesarias para mantener la seguridad, salud y comodidad de las personas que trabajan a bordo, tales como el ruido, la vibración, la iluminación, el clima y otros factores que influyen en la resistencia, la fatiga, el estado de alerta y la moral de la tripulación.	<input type="checkbox"/> Sí <input type="checkbox"/> No <input checked="" type="checkbox"/> N/P
<input type="checkbox"/> CAPACIDAD DE SUPERVIVENCIA HUMANA. Características del sistema que reducen el riesgo de enfermedad, lesión o muerte en caso de suceso catastrófico como incendio, explosión, derrame, abordaje, inundación o ataque deliberado. En la evaluación se debería examinar el rendimiento humano deseado en situaciones de emergencia en cuanto a detección, respuesta, evacuación, supervivencia y salvamento y la interfaz con los procedimientos de emergencia, los sistemas, las instalaciones y el equipo.	<input type="checkbox"/> Sí <input type="checkbox"/> No <input checked="" type="checkbox"/> N/P
<input type="checkbox"/> FACTORES ERGONÓMICOS. Interfaz persona-sistema adaptado a las capacidades físicas, cognitivas y sensoriales de los usuarios.	<input type="checkbox"/> Sí <input type="checkbox"/> No <input checked="" type="checkbox"/> N/P
<p>Observaciones:</p> <p>1) Justificación si las respuestas son "No" o "No procede".</p> <p>2) Recomendaciones para la evaluación adicional del factor humano que se necesita.</p> <p>3) Estrategias clave de gestión del riesgo empleadas.</p> <p>4) Otras observaciones.</p> <p>5) Documentación de apoyo.</p> <p>A continuación se indican las razones por las cuales las cuestiones relacionadas con el factor humano no se tuvieron en cuenta (respuesta No) o no se consideraron aplicables (No procede (respuesta N/P)):</p> <p>8) La propuesta no tendrá repercusiones en los procedimientos de organización y, por lo tanto, no ocasionará errores.</p> <p>10) No se consideró necesario recurrir a expertos dado que las ventajas para el factor humano de esta propuesta son bastante evidentes.</p> <p>11d) No se consideró adecuado.</p> <p>11e) No se consideró adecuado.</p> <p>11f) No se consideró adecuado.</p>	

ANEXO 4

**FICHA DE COMPROBACIÓN/VIGILANCIA PARA EL PROCESO DE ENMIENDA
AL CONVENIO Y A LOS INSTRUMENTOS CONEXOS DE OBLIGADO
CUMPLIMIENTO (PROPUESTA/ELABORACIÓN)**

Parte I – Autor de la propuesta (véase el párrafo 3.2.1.1)

1	Presentada por (autor y número del documento) MSC 104/15/21 (China)
2	Reunión: periodo de sesiones MSC 104
3	Fecha (fecha de presentación): 2 de julio de 2021

Parte II – Pormenores de la propuesta o propuestas de enmienda o de nuevo instrumento de obligado cumplimiento (véanse los párrafos 3.2.1.1 y 3.2.1.2)

1	<i>Principio estratégico</i>
	6
2	<i>Título del resultado</i>
	Enmiendas a la regla II-2/10.8.1 del Convenio SOLAS
3	<i>Tipo recomendado de enmiendas (MSC.1/Circ.1481) (táchese según proceda)</i>
	<ul style="list-style-type: none"> ciclo de cuatro años para la entrada en vigor
4	<i>Instrumentos que se prevé enmendar (Convenio SOLAS, Código IDS, etc.) o elaborar (nuevo código, nueva versión de un código, etc.)</i>
	Enmiendas a la regla II-2/10.8.1 del Convenio SOLAS
5	<i>Ámbito de aplicación previsto (alcance, tamaño, tipo, restricción de arqueo/eslora, servicio (internacional/no internacional), actividad, etc.)</i>
	Todos los buques tanque a los que se aplica el Convenio SOLAS
6	<i>Aplicación a buques nuevos/buques existentes</i>
	Buques nuevos
7	<i>Subcomité coordinador propuesto</i>
	Subcomité de sistemas y equipo del buque (Subcomité SSE)
8	<i>Subcomités de apoyo previstos</i>
	Ninguno
9	<i>Plazo de ultimación</i>
	Dos periodos de sesiones
10	<i>Fecha o fechas previstas para la entrada en vigor y la implantación/aplicación</i>
	1 de enero de 2028
11	<i>Cualquier decisión pertinente adoptada, o instrucción dada, por el Comité</i>
	Ninguna