



SUBCOMITÉ DE IMPLANTACIÓN POR
EL ESTADO DE ABANDERAMIENTO
14º periodo de sesiones
Punto 19 del orden del día

FSI 14/19
30 junio 2006
Original: INGLÉS

INFORME PARA EL COMITÉ DE SEGURIDAD MARÍTIMA Y EL COMITÉ DE PROTECCIÓN DEL MEDIO MARINO

Índice

		Página
1	GENERALIDADES	4
2	DECISIONES DE OTROS ÓRGANOS DE LA OMI	8
3	RESPONSABILIDADES DE LOS GOBIERNOS Y MEDIDAS PARA FOMENTAR EL CUMPLIMIENTO POR EL ESTADO DE ABANDERAMIENTO	8
4	INFORMES OBLIGATORIOS EN VIRTUD DEL MARPOL 73/78	15
5	ESTADÍSTICAS E INVESTIGACIONES DE SINIESTROS	17
6	EXAMEN DEL CÓDIGO PARA LA INVESTIGACIÓN DE SINIESTROS Y SUCESOS MARÍTIMOS	24
7	ARMONIZACIÓN DE LAS ACTIVIDADES DE SUPERVISIÓN POR EL ESTADO RECTOR DEL PUERTO	26
8	SUPERVISIÓN POR EL ESTADO RECTOR DEL PUERTO DE LAS HORAS DE TRABAJO DE LA GENTE DE MAR	40
9	ELABORACIÓN DE DIRECTRICES SOBRE LA SUPERVISIÓN POR EL ESTADO RECTOR DEL PUERTO EN VIRTUD DEL CONVENIO BWM 2004	41
10	ANÁLISIS DETALLADO DE LAS DIFICULTADES EXPERIMENTADAS EN LA IMPLANTACIÓN DE LOS INSTRUMENTOS DE LA OMI	42

Por economía, del presente documento no se ha hecho más que una tirada limitada. Se ruega a los señores delegados que traigan sus respectivos ejemplares a las reuniones y que se abstengan de pedir otros.

11	EXAMEN DE LAS DIRECTRICES PARA EFECTUAR RECONOCIMIENTOS DE CONFORMIDAD CON EL SARC (RESOLUCIÓN A.948(23))	42
12	ELABORACIÓN DE DIRECTRICES SOBRE LOS RECONOCIMIENTOS PRESCRITOS EN LA REGLA E-1 DEL CONVENIO BWM 2004	51
13	CUESTIONES RELATIVAS A LAS INSTALACIONES PORTUARIAS DE RECEPCIÓN	52
14	EXAMEN DE LAS INTERPRETACIONES UNIFICADAS DE LA IACS	60
15	PESCA ILEGAL, NO DECLARADA Y NO REGLAMENTADA, E IMPLANTACIÓN DE LA RESOLUCIÓN A.925(22)	61
16	PROGRAMA DE TRABAJO Y ORDEN DEL DÍA DEL FSI 15	63
17	ELECCIÓN DE PRESIDENTE Y VICEPRESIDENTE PARA 2007	63
18	OTROS ASUNTOS	64
19	MEDIDAS CUYA ADOPCIÓN SE PIDE A LOS COMITÉS	65

LISTA DE ANEXOS

ANEXO 1	PROYECTO DE CIRCULAR N° 1886/REV.3 SOBRE LA APLICACIÓN DE LA RESOLUCIÓN A.600(15) - SISTEMA DE ASIGNACIÓN DE UN NÚMERO DE LA OMI A LOS BUQUES PARA SU IDENTIFICACIÓN
ANEXO 2	PROYECTO DE CIRCULAR N° 2554/REV.1 SOBRE LA IMPLANTACIÓN DEL SISTEMA DE ASIGNACIÓN DE UN NÚMERO DE IDENTIFICACIÓN DE LA OMI A LAS COMPAÑÍAS Y A LOS PROPIETARIOS INSCRITOS (RESOLUCIÓN MSC.160(78))
ANEXO 3	DECLARACIÓN DE TUVALU DENTRO DEL PUNTO 7 DEL ORDEN DEL DÍA
ANEXO 4	PROYECTO [DE CIRCULAR MSC] [DIRECTRICES OMI/OIT]
ANEXO 5	PROYECTO DE CIRCULAR MSC SOBRE EL PLAN DE CERTIFICACIÓN DE LA HOMOLOGACIÓN POR TIPO
ANEXO 6	PROYECTO DE INFORME SOBRE LA PRUEBA DEL SIA
ANEXO 7	MANDATO DEL GRUPO DE TRABAJO POR CORRESPONDENCIA SOBRE EL EXAMEN DE LAS DIRECTRICES PARA EFECTUAR RECONOCIMIENTOS DE CONFORMIDAD CON EL SARC

- ANEXO 8 PROYECTO DE DIRECTRICES PARA LA COMPROBACIÓN ANUAL DEL FUNCIONAMIENTO DE LOS REGISTRADORES DE DATOS DE LA TRAVESÍA (RDT) Y DE LOS REGISTRADORES DE DATOS DE LA TRAVESÍA SIMPLIFICADOS (RDT-S)
- ANEXO 9 PROYECTO DE CIRCULAR MSC SOBRE DIRECTRICES PARA LA PLANIFICACIÓN PREVIA DE LOS RECONOCIMIENTOS EN DIQUE SECO DE LOS BUQUES NO SUJETOS AL PROGRAMA MEJORADO DE INSPECCIONES (RESOLUCIÓN A.744(18), ENMENDADA)
- ANEXO 10 PROPUESTA DE PROYECTO DE DIRECTRICES PROVISIONALES PARA EFECTUAR RECONOCIMIENTOS EN VIRTUD DEL SISTEMA ARMONIZADO DE RECONOCIMIENTOS Y CERTIFICACIÓN (RESOLUCIÓN A.948(23)) A LOS EFECTOS DEL CONVENIO INTERNACIONAL PARA EL CONTROL Y LA GESTIÓN DEL AGUA DE LASTRE Y LOS SEDIMENTOS DE LOS BUQUES
- ANEXO 11 PROYECTO DE PLAN DE ACCIÓN PARA ABORDAR EL PROBLEMA DE LAS DEFICIENCIAS DE LAS INSTALACIONES PORTUARIAS DE RECEPCIÓN
- ANEXO 12 PROYECTO DE DIRECTRICES SOBRE LAS INSTALACIONES DE RECEPCIÓN DE SEDIMENTOS (D1)
- ANEXO 13 PROYECTO DE DIRECTRICES SOBRE LAS INSTALACIONES DE RECEPCIÓN DE AGUA DE LASTRE (D5)
- ANEXO 14 INTERVENCIÓN DE LA FAO EN EL MARCO DEL PUNTO 15 DEL ORDEN DEL DÍA
- ANEXO 15 PROPUESTA DE PROGRAMA DE TRABAJO REVISADO Y ORDEN DEL DÍA PROVISIONAL DEL 15º PERIODO DE SESIONES DEL SUBCOMITÉ FSI

1 GENERALIDADES

1.1 El Subcomité celebró su 14º periodo de sesiones del 5 al 9 de junio de 2006. La reunión se celebró bajo la Presidencia de la Sra. T. Krilic (Croacia), elegida presidenta para 2006 en la sesión de apertura, de conformidad con el reglamento interior de los Comités.

1.2 A la reunión asistieron representantes de los siguientes Gobiernos Miembros:

ALEMANIA	JAMAICA
ANTIGUA Y BARBUDA	JAPÓN
ARABIA SAUDITA	LETONIA
ARGELIA	LIBERIA
ARGENTINA	LITUANIA
AUSTRALIA	LUXEMBURGO
BAHAMAS	MALASIA
BARBADOS	MALTA
BÉLGICA	MARRUECOS
BELICE	MAURICIO
BOLIVIA	MÉXICO
BRASIL	NIGERIA
CANADÁ	NORUEGA
CUBA	NUEVA ZELANDIA
CHILE	PAÍSES BAJOS
CHINA	PANAMÁ
CHIPRE	PERÚ
COLOMBIA	POLONIA
CROACIA	PORTUGAL
DINAMARCA	REINO UNIDO
ECUADOR	REPÚBLICA DE COREA
EGIPTO	REPÚBLICA DOMINICANA
ESPAÑA	REPÚBLICA POPULAR
ESTADOS UNIDOS	DEMOCRÁTICA DE COREA
ESTONIA	SAINT KITTS Y NEVIS
FEDERACIÓN DE RUSIA	SAN VICENTE Y LAS
FILIPINAS	GRANADINAS
FINLANDIA	SINGAPUR
FRANCIA	SUECIA
GRECIA	SURINAME
HONDURAS	TAILANDIA
INDONESIA	TURQUÍA
IRLANDA	TUVALU
ISLANDIA	URUGUAY
ISLAS MARSHALL	VANUATU
ITALIA	VENEZUELA

el representante de los siguientes Miembros Asociados de la OMI:

HONG KONG (CHINA)
MACAO (CHINA)

el representante del siguiente organismo especializado de las Naciones Unidas:

ORGANIZACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS PARA LA AGRICULTURA Y LA ALIMENTACIÓN (FAO)

observadores de las siguientes organizaciones intergubernamentales:

ORGANIZACIÓN HIDROGRÁFICA INTERNACIONAL (OHI)
COMISIÓN EUROPEA (CE)
MEMORANDO DE ENTENDIMIENTO SOBRE SUPERVISIÓN POR EL ESTADO RECTOR DEL PUERTO DE TOKYO (MEMORANDO DE TOKYO)
ACUERDO DE VIÑA DEL MAR
MEMORANDO DE ENTENDIMIENTO DEL OCÉANO ÍNDICO (MEMORANDO DEL OCÉANO ÍNDICO)
MEMORANDO DE ENTENDIMIENTO SOBRE SUPERVISIÓN POR EL ESTADO RECTOR DEL PUERTO DE LA REGIÓN DEL MAR NEGRO (MEMORANDO DEL MAR NEGRO)
MEMORANDO DE ENTENDIMIENTO SOBRE SUPERVISIÓN POR EL ESTADO RECTOR DEL PUERTO DE PARÍS (MEMORANDO DE PARÍS)
MEMORANDO DE ENTENDIMIENTO SOBRE SUPERVISIÓN POR EL ESTADO RECTOR DEL PUERTO DE ÁFRICA CENTRAL Y OCCIDENTAL (MEMORANDO DE ABUJA)
MEMORANDO DE ENTENDIMIENTO DEL CARIBE (MEMORANDO C)

y observadores de las siguientes organizaciones no gubernamentales con carácter consultivo:

CÁMARA NAVIERA INTERNACIONAL (ICS)
UNIÓN INTERNACIONAL DE SEGUROS DE TRANSPORTES (IUMI)
CONFEDERACIÓN INTERNACIONAL DE ORGANIZACIONES SINDICALES LIBRES (CIOSL)
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE SEÑALIZACIÓN MARÍTIMA (AISM)
BIMCO
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE SOCIEDADES DE CLASIFICACIÓN (IACS)
FORO MARÍTIMO INTERNACIONAL DE COMPAÑÍAS PETROLERAS (OCIMF)
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE PRÁCTICOS (IMPA)
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE INSTITUTOS DE NAVEGACIÓN (IAIN)
FEDERACIÓN INTERNACIONAL DE ASOCIACIONES DE CAPITANES DE BUQUES (IFSMA)
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE ARMADORES INDEPENDIENTES DE PETROLEROS (INTERTANKO)
FEDERACIÓN INTERNACIONAL DE SALVAMENTO DE NÁUFRAGOS (ILF)
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE ARMADORES DE BUQUES DE CARGA SECA (INTERCARGO)
INSTITUTO DE INGENIERÍA, CIENCIA Y TECNOLOGÍA NAVALES (IMarEST)
ASOCIACIÓN MARÍTIMA CRISTIANA INTERNACIONAL (ICMA)

Discurso de apertura

1.3 Al dar la bienvenida a los participantes en nombre del Secretario General, el Sr. K. Sekimizu, Director de la División de Seguridad Marítima, mencionó los graves siniestros ocurridos desde comienzos del año, de los cuales cinco tuvieron lugar frente a la costa o en aguas

interiores de África y en cuatro se vieron involucrados buques no regidos por los convenios. Habiendo recordado al Subcomité que una de las prioridades del programa de cooperación técnica de la OMI era la promoción y el incremento de los aspectos de seguridad de los buques no regidos por los convenios, señaló que el Secretario General había ofrecido la asistencia de la OMI a todos los países interesados. En este contexto, haciendo referencia a un proyecto en fase de ejecución, a cargo de la OMI e Interferry, destinado a mejorar la seguridad de los transbordadores no regidos por los convenios en países en desarrollo, manifestó la esperanza de que las lecciones que se extrajeran de este proyecto servirían de modelo para proyectos similares en países que enfrentasen dificultades con respecto a la seguridad de los transbordadores no regidos por los convenios. El Director afirmó que tal asistencia estaba en la mente del Consejo cuando eligió como lema marítimo del presente año el de: "Cooperación técnica: la respuesta de la OMI a la Cumbre Mundial de 2005", subrayando especialmente las necesidades marítimas de África. El lema se había elegido para dar a la Organización la oportunidad de contribuir al cumplimiento de los Objetivos de Desarrollo del Milenio, adoptados en la Cumbre del Milenio en el año 2000.

En lo que se refiere a la investigación de siniestros y sucesos marítimos, el Director tomó nota con satisfacción de los loables esfuerzos cooperativos en el desarrollo de investigaciones conjuntas por parte de los Estados interesados. También manifestó que esperaba que tales investigaciones fueran capaces de identificar las causas de los siniestros y que, si fuera preciso, introducir medidas correctoras, la OMI actuaría con rapidez. En este contexto, mencionó la reciente investigación llevada a cabo por el *Marine Accident Investigation Branch* (Departamento de investigación de siniestros marítimos) del Reino Unido sobre el incendio que se declaró en el buque de cruceros **Star Princess** con respecto al cual, la inmediata presentación al MSC 81 de las propuestas adecuadas, por parte del Reino Unido, había ayudado al MSC a actuar con prontitud para incrementar la seguridad contra incendios de los balcones. Haciendo referencia al buque de cruceros **Calypso** y rindiendo homenaje al *Maritime Incident Response Group* (Grupo de respuesta ante sucesos marítimos) del Reino Unido, a las unidades francesas de búsqueda y salvamento y a la tripulación por su profesionalidad y eficacia en la extinción del incendio, reiteró el firme convencimiento del Secretario General, de que los Gobiernos, el sector y la OMI deberían extraer lecciones no sólo de los desastres sino también de las buenas prácticas, tanto a bordo como en tierra.

Recordando el reciente tifón "Chanchu" que había azotado amplias zonas del mar del sur de la China, el director alabó las operaciones de búsqueda y salvamento llevadas a cabo mediante la colaboración de China y Viet Nam, que podían considerarse como la mayor operación de búsqueda y salvamento realizada por China, con el resultado de salvar a más de 330 pescadores y a 22 buques de pesca, además de otros 20 buques a los que se condujo a aguas abrigadas.

Al abordar el tema de la armonización de las actividades de supervisión por el Estado rector del puerto, el Director señaló la elaboración de una metodología apropiada para lograr ese objetivo, basada en un examen de los elementos de trabajo pertinentes identificados por la Secretaría. Dada la diversidad de las cuestiones que comprendía, propuso que el Subcomité estableciera un Grupo de trabajo dedicado a este asunto para que, mediante la participación y la colaboración de los Estados de abanderamiento y los Estados rectores del puertos, junto con los diversos regímenes de supervisión por el Estado rector del puerto, lograra el máximo beneficio de los resultados que se conseguirían, fortaleciendo el papel de la OMI en cuanto a la armonización de dichas actividades.

En cuanto a la revisión de las Directrices para efectuar reconocimientos de conformidad con el SARC, el Director tomó nota de varias cuestiones relacionadas que deberían examinarse,

incluidas las modificaciones necesarias tras la revisión de los Anexos I y II del MARPOL, un nuevo proyecto de directrices para efectuar reconocimientos de conformidad con el Anexo IV del MARPOL y la inspección de los sistemas de identificación automática. Por lo que se refiere al tema de las responsabilidades de los Gobiernos y las medidas para fomentar el cumplimiento por parte de los Estados de abanderamiento, destacó la importancia del examen de los procedimientos para la asignación de un número de la OMI a las compañías y a los propietarios inscritos para su identificación y algunas otras cuestiones relacionadas con la implantación del Código IGS.

Con respecto al medio marino, el Director puso de relieve la necesidad de que todos los interesados tomen medidas sobre la obligación de las Partes en el MARPOL 73/78 de proporcionar instalaciones portuarias de recepción adecuadas.

En relación con la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada, el Director subrayó que una cuestión de especial importancia era la preparación de la segunda reunión del Grupo mixto de trabajo IMO/FAO sobre la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada y cuestiones conexas, que se celebrará en 2007 en la sede de la FAO, que podría constituir una oportunidad para promover la pronta entrada en vigor del Convenio de Torremolinos 1993 y del Convenio de Formación para Pescadores, 1995.

Volviendo a las cuestiones de carácter general, y haciendo referencia al Plan Voluntario de auditorías de los Estados Miembros de la OMI (resolución A.974(24)), el Director indicó que el Secretario General agradecería respuestas favorables de parte de los Miembros, ofreciéndose a someterse a una auditoría y nominando a auditores para permitir seleccionar los equipos que deberán llevar a cabo las auditorías y nombrando a auditores cualificados para que participen en los cursos de formación regionales planificados. El Secretario General había anunciado su compromiso personal con el Plan por lo que agradecería apoyo y colaboración en la implantación más amplia y eficaz posible del mismo.

Sobre la cuestión de acondicionamiento previsto del edificio de la sede, que permanecería cerrado durante aproximadamente 12 meses entre los veranos de 2006 y 2007, el Director informó que la Secretaría se trasladaría temporalmente a unas nuevas oficinas en Londres, facilitadas por el Gobierno anfitrión, y manifestó la esperanza de que los miembros estarían preparados para hacer frente, con espíritu resuelto y buen humor, a cualquier incomodidad y a los trastornos.

Palabras del Presidente

1.4 En su respuesta, el Presidente dio las gracias al Sr. K. Sekimizu por sus palabras y consejos y afirmó que tanto éstos como sus peticiones se tendrían debidamente en cuenta durante las deliberaciones del Subcomité y de sus grupos de trabajo.

Adopción del orden del día

1.5 El Subcomité adoptó el orden del día de su 14º periodo de sesiones (FSI 14/1) y acordó que, en general, se guiaría en su labor por las anotaciones que figuran en el documento FSI 14/1/1. El orden del día adoptado, junto con la lista de documentos considerados en relación con cada uno de sus puntos, figuran en el documento FSI 14/INF.9.

2 DECISIONES DE OTROS ÓRGANOS DE LA OMI

2.1 El Subcomité tomó nota de las decisiones tomadas y de las observaciones formuladas con respecto a su labor por el BLG 9, el MSC 80, el NAV 51, el TC 55, el FAL 32, el MEPC 53, el SLF 48, el DSC 10, el C/ES.23, la A 24, el FP 50, el STW 37, el DE 49, el COMSAR 10, el MEPC 54, el BLG 10, el LEG 91 y el MSC 81 y las tuvo en cuenta durante sus deliberaciones sobre los puntos pertinentes del orden del día.

Base de datos en Internet sobre las instalaciones portuarias de recepción

2.2 Se informó al Subcomité de que el MEPC 54 había tomado nota de que la Secretaría había finalizado la elaboración de una base de datos en Internet sobre las instalaciones portuarias de recepción. Dicha base de datos está diseñada para que los Miembros puedan actualizarla mediante una contraseña de entrada y para permitir el acceso público a toda la información contenida en la misma, sin posibilidad de modificarla. La información pertinente de la base de datos se distribuyó mediante la circular N° 2683, del 30 de noviembre de 2005. La base de datos se puso a disposición del público el 1 de marzo de 2006. A este respecto, el Comité sancionó la opinión del Subcomité de que la distribución de copias impresas mediante las series de circulares MEPC.3/Circ. y MEPC.4/Circ. sobre instalaciones portuarias de recepción debería suprimirse.

Lista de comprobaciones para que los órganos de la OMI examinen cuestiones relacionadas con el factor humano

2.3 El Subcomité tomó nota de que el MSC 81 había aprobado la circular MSC/MEPC.7/Circ.1 sobre la lista de comprobaciones para que los órganos de la OMI consideren cuestiones relacionadas con el factor humano, junto con la lista de comprobaciones conexas y había pedido a todos los Subcomités y grupos de trabajo que la utilizaran al elaborar o enmendar los instrumentos obligatorios y no obligatorios de la OMI.

Estrategia de la Organización para abordar el factor humano

2.4 El Subcomité también tomó nota de que el MSC 81 había aprobado la circular MSC/MEPC.7/Circ.4 sobre la estrategia de la Organización para abordar el factor humano y de que había pedido a los órganos auxiliares que tomaran las medidas pertinentes.

3 RESPONSABILIDADES DE LOS GOBIERNOS Y MEDIDAS PARA FOMENTAR EL CUMPLIMIENTO POR EL ESTADO DE ABANDERAMIENTO

PLAN VOLUNTARIO DE AUDITORÍAS DE LOS ESTADOS MIEMBROS DE LA OMI

3.1 El Subcomité recordó que, al considerar el informe del Grupo mixto de trabajo MSC/MEPC/TCC sobre el Plan voluntario de auditorías de los Estados Miembros de la OMI, el MSC 80 había refrendado la propuesta de la Asociación internacional de señalización marítima (AISM) de elaborar orientaciones adicionales para los Estados ribereños, en el contexto del párrafo 7.4.2 del proyecto de marco y procedimientos del Plan (anexo 1 del anexo del MSC 80/8) y había invitado a la Organización Hidrográfica Internacional (OHI) a que considerara la posibilidad de emprender una iniciativa similar en su ámbito de competencia.

3.2 Tras examinar los documentos MSC 81/24/1 (AISM) y MSC 81/24/4 (OHI) que contienen orientaciones adicionales para los Estados ribereños, y reconociendo que las cuestiones planteadas en ambos documentos no estaban suficientemente contempladas en las Normas de auditoría (resolución A.973(24)), el MSC 81 acordó, en principio, que la labor debería continuar basándose en las propuestas presentadas por la AISM y la OHI.

3.3 Posteriormente, el MSC 81 pidió al Subcomité que considerara las propuestas anteriormente mencionadas en el contexto de una posible revisión del anexo 3 del Código para la implantación de los instrumentos obligatorios de la OMI (anexo de la resolución A.973(24)) y que pidiera una contribución al NAV 52, si lo consideraba oportuno.

3.4 El Subcomité examinó las dos propuestas de la AISM y la OHI (MSC 81/24/1 y MSC 81/24/4) que se presentaron junto con la opinión, de las partes ponentes, de que los dos cuestionarios no podían combinarse en uno, puesto que pueden referirse a dos tipos diferentes de estructuras administrativas, como se había informado que era el caso en la mayoría de los países.

3.5 En lo que se refiere al examen de posibles enmiendas a la resolución A.973(24) llamó la atención del Subcomité hacia el hecho de que el anexo 1 del Código para la implantación de los instrumentos obligatorios de la OMI en cuanto a las obligaciones de los Gobiernos/Partes Contratantes, ya contenía referencias a las reglas V/4 y V/9 del Convenio SOLAS. En este contexto, podrían contemplarse posibles enmiendas en el futuro, consistentes en trasladar las referencias anteriormente mencionadas al anexo 3 sobre las obligaciones específicas de los Estados ribereños.

3.6 Según la OHI, la mejor utilización posible de las orientaciones adicionales que figuran en los dos cuestionarios considerados sería que, en una fase posterior, cuando se haya adquirido suficiente experiencia, se elaboraran las enmiendas pertinentes al cuestionario previo a la auditoría y, más específicamente, a la sección VIII del apéndice 2 de la parte II, sobre los procedimientos para las auditorías voluntarias de los Estados Miembros de la OMI, que figura en el anexo de la resolución A.974(24).

3.7 Tras tomar nota de las observaciones favorables formuladas por los Estados Miembros que habían presentado informes sobre sus propias experiencias en cuanto a la utilización de ambos cuestionarios para la preparación de auditorías, el Subcomité, a los efectos de ayudar a los Estados Miembros que se presenten voluntariamente para ser auditados, además de a los auditores, que necesiten orientaciones adicionales con respecto a la labor preparatoria, acordó recomendar que se pusiera en conocimiento de las partes interesadas la existencia de este material hasta el momento en que, basándose en la experiencia adquirida, pueda elaborarse la propuesta pertinente de enmiendas a los procedimientos para las auditorías voluntarias de los Estados Miembros de la OMI, para su presentación al Consejo. Se pidió a la Secretaría que señalase a la atención del NAV 52 los resultados del examen de esta cuestión por parte del Subcomité.

ORIENTACIONES SOBRE LA EXPRESIÓN "ARQUEO BRUTO IGUAL A 500"

3.8 El Subcomité recordó que, al examinar el documento MSC 80/5/4, el MSC 80 había tomado nota de que algunas administraciones habían eximido a buques de carga del cumplimiento del capítulo XI-2 del Convenio SOLAS y de la parte A del Código PBIP, permitiendo que su arqueo bruto se determinase de conformidad con las reglas de arqueo nacionales, y que había decidido que para calcular el arqueo de un buque de carga, independientemente de la fecha en la que se haya colocado su quilla, a los fines de determinar si

debe cumplir las disposiciones del capítulo XI-2 del Convenio SOLAS y de la parte A del Código PBIP, se debían aplicar las disposiciones del Convenio internacional sobre arqueo de buques, 1969.

3.9 A fin de regularizar la situación, el MSC 80 aprobó la circular MSC/Circ.1157 sobre el Plan provisional para que determinados buques de carga cumplan las medidas especiales para incrementar la protección marítima; y observó que podría darse una situación similar (con respecto a la forma en que se habían implantado las disposiciones de la regla IX/2.1.3 del Convenio SOLAS en cuanto a la expresión "arqueo bruto igual o superior a 500" por lo que se refiere a la aplicación del capítulo IX del Convenio SOLAS y el Código IGS, pero que, debido a la falta de datos, no podían alcanzarse conclusiones definitivas en este asunto.

3.10 En este contexto, el MSC 80 decidió remitir la cuestión al FSI 14 para que la investigara antes de adoptar decisiones firmes sobre el enfoque que deberá tomarse en relación con el capítulo IX del Convenio SOLAS y el Código IGS.

3.11 El Subcomité consideró las opiniones de las delegaciones que habían informado sobre su experiencia en el asunto. Se reconoció que resultaría inapropiado examinar el tema de manera uniforme basándose en la implantación de los códigos PBIP e IGS, debido a las diferentes clases de riesgo relacionadas con la posible falta de cumplimiento de las prescripciones contenidas en los mismos.

3.12 Las delegaciones que tomaron la palabra indicaron que el asunto planteado no tenía consecuencias para los buques que únicamente realizaban viajes nacionales, confirmaron que aplicaban el cálculo del arqueo de conformidad con el Convenio internacional sobre arqueo de buques, 1969 a los buques que enarbolaban su pabellón dedicados a viajes internacionales y recomendaron que esta práctica se hiciera extensible a todas las Partes en los instrumentos pertinentes.

3.13 Tras haber llegado a la conclusión de que sería necesario contar con mayor información para poder evaluar plenamente la cuestión, por lo que se refiere a su importancia en el contexto de las prescripciones del capítulo IX del Convenio SOLAS y del Código IGS, el Subcomité invitó a los Estados Miembros y a los regímenes de supervisión por el Estado rector del puerto que proporcionaran contribuciones adicionales en su próximo periodo de sesiones para que pueda avanzar en la cuestión. A este respecto, el Memorando de entendimiento de París se ofreció a reunir la información pertinente. Basándose en la posible confirmación de que la magnitud del asunto justificaría que la cuestión se abordara para garantizar el pleno cumplimiento de las prescripciones del capítulo IX del Convenio SOLAS y del Código IGS por parte de los buques que satisfacen el criterio correspondiente determinado de conformidad con el Convenio internacional sobre arqueo de buques, 1969, el Subcomité acordó que consideraría la posibilidad de que se elabore una circular basada en la circular MSC.1/Circ.1157.

REVISIÓN DE LAS DIRECTRICES REVISADAS PARA LA IMPLANTACIÓN DEL CÓDIGO IGS

3.14 El Subcomité recordó que en su 10º periodo de sesiones había examinado un plan de trabajo sobre la revisión de las Directrices revisadas para la implantación del Código IGS por las Administraciones (resolución A.913(22)), así como una propuesta sobre el contenido de dicha revisión, teniendo en cuenta los siguientes puntos:

- .1 las actuales Directrices revisadas se elaboraron como primera medida, teniendo en cuenta que sería preciso revisarlas a medida que se adquiriera mayor experiencia;

- .2 las Directrices revisadas deberían volver a revisarse a fin de reducir los cambios de clase o de pabellón;
- .3 en los casos de flotas multinacionales y de más de una organización reconocida, las líneas de comunicación deberían mejorarse;
- .4 deberían elaborarse criterios para determinar la necesidad de que aumente la frecuencia de las auditorías;
- .5 deberían elaborarse normas uniformes para la formación de auditores, a cuyo respecto la IFS se había ofrecido a proporcionar asistencia financiera para la preparación de un curso de formación de auditores; y
- .6 el concepto de cumplimiento debería someterse a debate.

3.15 El Subcomité también recordó que en su 12º periodo de sesiones, si bien estuvo de acuerdo en que había material suficiente para emprender la revisión de las Directrices mencionadas, había identificado las actividades llevadas a cabo en el contexto de la supervisión por el Estado rector del puerto como una posible fuente de información adicional que podría utilizarse para revisar la resolución A.913(22).

3.16 El Subcomité recordó además que el MSC 78 y el MEPC 52 habían refrendado su decisión de comenzar la revisión de las Directrices revisadas en su 13º periodo de sesiones. El MSC 78 también había acordado que el documento MSC 77/15/1, sobre el Código IGS y la investigación de accidentes, debería tenerse en cuenta en el contexto de dicha revisión.

3.17 El Subcomité recordó asimismo que en el MSC 79, el Secretario General se había referido a la anterior decisión del Comité de que, al final de la segunda fase de implantación del Código IGS, el 1 de julio de 2002, debería realizarse un análisis de las repercusiones del Código por lo que respecta a la seguridad y la protección medioambiental. A tal fin, se informó al Comité de que el Secretario General había establecido un Grupo independiente de expertos, con miembros seleccionados de las administraciones, las organizaciones, las universidades y el sector naviero para emprender un análisis en profundidad de las repercusiones y la contribución del Código IGS al logro de sus objetivos.

Integración de los sistemas de gestión de la seguridad y de protección del buque

3.18 Recordando que el MSC 81 había remitido al Grupo mixto de trabajo MSC/MEPC sobre el factor humano el informe del antedicho Grupo independiente de expertos sobre el efecto y la eficacia de la implantación del Código IGS (MSC 81/17/1), recomendando, particularmente, al Grupo mixto de trabajo MSC/MEPC sobre el factor humano considerar la armonización de las prescripciones que figuran en los códigos IGS y PBIP en la documentación que debe llevarse a bordo, el Subcomité tomó nota de que el documento FSI 14/3 (Argentina) contenía una propuesta de directrices para la implantación integrada de los sistemas de gestión de la seguridad y de protección del buque y una lista de esferas en las que los Códigos IGS y PBIP pueden contener medidas y disposiciones comunes.

3.19 El Subcomité manifestó su agradecimiento a la Argentina por haber presentado la propuesta de implantación integrada del sistema de gestión de la seguridad y del plan de

protección del buque, y por la lista de aspectos en los que el Código IGS y el Código PBIP pueden incluir medidas y disposiciones comunes.

3.20 No obstante, tras examinar el documento FSI 14/3 varias delegaciones manifestaron cierta cautela, en particular acerca de aspectos relacionados con la protección, dado que es posible que las Partes no estén preparadas para combinar los procedimientos de auditoría respectivos del sistema de gestión de la seguridad y del plan de protección del buque, dado que la combinación de las auditorías podría llevar a una rebaja inaceptable del nivel de detalle de las respectivas áreas de las auditorías debido a limitaciones temporales y habida cuenta de que la integración propuesta podría ir más allá de lo previsible en la presente etapa.

3.21 En este contexto, el Subcomité recordó que el ámbito de la recomendación del Grupo independiente de expertos sobre las repercusiones y la eficacia de la implantación del Código IGS, formulada en su informe (MSC 81/17/1), se centraba en la armonización de los Códigos IGS y PBIP en la documentación de a bordo del buque, si bien haciendo referencia a la determinación de aspectos comunes.

3.22 No obstante, tras reconocer que la propuesta podía contener algunos elementos válidos para avanzar hacia un cumplimiento más sencillo mediante la agilización del proceso administrativo, el Subcomité acordó pedir al MSC 82 que examinase la propuesta formulada por Argentina, en primer lugar, desde el punto de vista de la protección marítima, y, cuando proceda, que remita dicha propuesta al Grupo mixto de trabajo MSC/MEPC sobre el factor humano. Se invitó al MEPC 55 a que tomase nota de esta medida.

Curso modelo para auditores del sistema de gestión de la seguridad (Código IGS)

3.23 El Subcomité recordó que, en lo que se refiere al procedimiento que deberá seguirse para la elaboración de cursos modelo de la OMI, el MSC 78 había aprobado el establecimiento de un grupo de validación para los nuevos cursos elaborados por subcomités distintos del Subcomité STW.

3.24 En este contexto, el Subcomité examinó el documento FSI 14/3/1 (Argentina) en el que se propone un curso modelo para auditores del sistema de gestión de la seguridad (Código IGS), que se utilizaría como curso modelo de la OMI.

3.25 El Subcomité agradeció a la Argentina el haber presentado el curso modelo y convino, en principio, en que éste constituiría el punto de partida de un futuro curso modelo de la OMI para auditores de la gestión de la seguridad.

3.26 Tras reconocer debidamente que en alguna otra parte podría existir material didáctico semejante, el Subcomité opinó que sería necesario contar con mayores conocimientos técnicos para abordar la cuestión exhaustivamente. También convino en que además de la elaboración del Curso modelo propuesto, la Organización debería examinar la posibilidad de tomar una iniciativa semejante respecto de la formación de otras categorías de inspectores/auditores que actualmente no están abarcadas por el material didáctico de la OMI existente.

3.27 A fin de impulsar una posible labor interperiodos sobre el tema y facilitar la elaboración, durante su 15º periodo de sesiones, de una recomendación bien fundada para la remisión de un curso modelo al Grupo de validación, el Subcomité recomendó a las partes interesadas que se pusieran en contacto respecto de los siguientes puntos:

- .1 las disposiciones del capítulo IX del SOLAS; el Código IGS (resolución A.741(18), enmendada mediante la resolución MSC.104(73)); y las Directrices revisadas sobre la implantación del Código internacional de gestión de la seguridad por las Administraciones (resolución A.913(22)), especialmente el apéndice de la misma sobre Normas relativas a las disposiciones sobre certificación del Código IGS;
- .2 la propuesta de Argentina (FSI 14/3/1) sobre un curso modelo para auditores del sistema de gestión de la seguridad (Código IGS); y
- .3 las deliberaciones mantenidas en ocasión del examen de las propuestas precedentes durante el actual periodo de sesiones (FSI 14/9),

a fin de elaborar más a fondo un proyecto de curso modelo de la OMI sobre auditores del sistema de gestión de la seguridad con el objetivo de que pueda examinarlo en su 15º periodo de sesiones. Para esta tarea, los Miembros participantes deberán tener presentes los principios seguidos por la Organización para la elaboración de los cursos modelo de la OMI y tener en cuenta las mejores prácticas y las lecciones aprendidas por los Estados Miembros y las organizaciones no gubernamentales respecto de la elaboración e implantación del curso de formación de auditores del Código IGS.

3.28 La delegación de Argentina* se ofreció a coordinar la labor interperiodos propuesta, en caso de que se procediese a ella.

MEDIDAS PARA PREVENIR LOS ACCIDENTES CAUSADOS POR BOTES SALVAVIDAS

3.29 El Subcomité recordó que el MSC 81 había aprobado la circular MSC.1/Circ.1206 sobre las medidas para prevenir los accidentes causados por botes salvavidas, en la que se refunden y actualizan las disposiciones de anteriores circulares MSC sobre este tema, esto es, MSC/Circ.1049, MSC/Circ.1093, MSC/Circ.1136 y MSC/Circ.1137 y, en este contexto, había refrendado la recomendación del Subcomité FP de remitir los asuntos relacionados con la conveniencia de hacer obligatorias las disposiciones de la circular MSC.1/1206, en virtud del Convenio SOLAS y/o el Código IGS, a los Subcomités FSI y STW para su examen y la adopción de las medidas pertinentes.

3.30 El Comité manifestó su satisfacción con la circular MSC refundida sobre medidas para prevenir accidentes con botes salvavidas (circular MSC.1/Circ.1206). Si bien de forma urgente desearía dar inicio a una metodología aceptable para reducir el número de estos accidentes y teniendo presente que ya se ha discutido mucho sobre la cuestión, el Subcomité no obstante tomó nota de la preocupación manifestada por algunas delegaciones con respecto a hacer obligatoria la circular.

* Sr. Andrés Manuel Monzón
Prefecto Mayor
Jefe Departamento Seguridad de la Navegación
Prefectura Naval Argentina
Avda. Eduardo Madero 235 – 1 piso of. 1.13
C1106ACC- Buenos Aires
Argentina
Teléfono.- Facsímil: +54 11 4318 7508
Correo electrónico: amonzon@prefectura naval.gov.ar
Correo electrónico: divisiongestion@prefectura naval.gov.ar

3.31 El Subcomité no pudo alcanzar una decisión definitiva en esta fase con respecto a si la circular debería tener carácter obligatorio en su totalidad, o sobre qué partes deberían tener carácter obligatorio. En este contexto, decidió invitar a los Miembros a que presentaran en el MSC 82 sus recomendaciones acerca de aquellos aspectos de la circular que deberían tener o no carácter obligatorio de conformidad con el SOLAS, dado que se estimó que éste era el vehículo más apropiado. Se le pidió a la Secretaría que señalase a la atención del STW 38 los resultados del examen de este punto por parte del Subcomité.

SISTEMAS DE ASIGNACIÓN DE NÚMEROS

Sistema de asignación de un número de la OMI a los buques para su identificación

3.32 El Subcomité recordó que el sistema de asignación de un número de la OMI a los buques para su identificación se había introducido en 1987 mediante la adopción de la resolución A 600(15) y se había hecho obligatorio en virtud de la regla XI-1/3 del Convenio SOLAS. Los actuales procedimientos para que los buques obtengan dicho número de identificación del Lloyd's Register-Fairplay (LRF), gestor del sistema, figuran en la circular N° 1886/Rev.2.

3.33 En este mismo contexto, el Subcomité recordó también que el MSC y el MEPC habían aprobado la circular MSC/Circ.1142 - MEPC/Circ.425 sobre la inscripción del número IMO en los planos, manuales y otros documentos del buque, con la recomendación de que el autor de dichos planos, manuales y otros documentos se asegure de que el número de identificación mencionado queda inscrito en ellos antes de presentarlos a la aprobación de las Administraciones o las organizaciones reconocidas que actúan en sus nombres.

3.34 Tras haber examinado la propuesta de enmienda de la circular N° 1886/Rev.2, tal como figura en el documento FSI 14/3/2 (Secretaría), el Subcomité le pidió a la Secretaría, a reserva de la decisión concurrente del MEPC 55 y el MSC 82, que expidiese la circular N° 1886/Rev.3, tal como figura en el anexo 1.

Sistema de asignación de un número de la OMI a las compañías y a los propietarios inscritos, para su identificación

3.35 El Subcomité recordó que el sistema de asignación de un número de la OMI a las compañías y a los propietarios inscritos, para su identificación se había establecido mediante la adopción de la resolución MSC.160(78) y se había hecho obligatorio con la introducción de las enmiendas a las reglas XI-1/3-1 y 5 del Convenio SOLAS y a los códigos IGS y PBIP, que se espera que entren en vigor el 1 de enero de 2009. El procedimiento actual para obtener números de identificación del Lloyd's Register-Fairplay (LRF), gestor del sistema, figura en la circular N° 2554 sobre la asignación de un número de la OMI a las compañías y a los propietarios inscritos para su identificación.

3.36 Al considerar la propuesta (MSC 80/3/13) de que los procedimientos recogidos en la circular N° 2554 se examinen y se revisen, según corresponda, el MSC 80 acordó remitir al Subcomité dicha circular para que la examinase y tomase las medidas oportunas.

3.37 Al considerar la propuesta de enmendar la circular N° 2554, que figura en el documento FSI 14/3/3 (Secretaría), el Subcomité recibió también información adicional de los gestores del plan, según la cual se había añadido un nuevo campo en la base de datos a fin de permitir a los Estados Miembros facilitar electrónicamente los nombres de las compañías, tal como figuran registradas por sus Administraciones nacionales en sus respectivas jurisdicciones.

3.38 El Subcomité acogió con satisfacción la adición de este servicio, considerándolo una respuesta adecuada a las cuestiones planteadas en el documento MSC 80/3/13 y pidió a la Secretaría que enmendara el proyecto de circular basándose en el servicio descrito en el párrafo 3.37 y, a reserva de la decisión a favor del MEPC 55 y del MSC 82, que distribuyese la circular N° 2554/Rev.1, tal como figura en el anexo 2.

ÍNDICE GENERAL DE LOS INSTRUMENTOS DE LA OMI

3.39 El Subcomité recordó que el MSC 81, tras refrendar las instrucciones del Subcomité en su 13° periodo de sesiones a la Secretaría en relación con el índice general de los instrumentos de la OMI, había recomendado que la Secretaría publicase, por medios electrónicos en el sitio en la red de la OMI, la información que figura en los documentos de la Asamblea y del Consejo sobre el estado jurídico de los convenios de la OMI y otros instrumentos, tales como los documentos A 24/7 y Add.1. En caso de que esa información no abarcara por completo el alcance de la solicitada por el Subcomité en el antedicho periodo de sesiones, el MSC 81 pidió al Subcomité que prestara a la Secretaría el asesoramiento necesario.

3.40 El Subcomité se mostró satisfecho con las instrucciones del MSC 81 a la Secretaría y acordó que en este momento no era necesario contar con nuevas orientaciones.

Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, 1982

3.41 Después de examinar el documento FSI 14/INF.7, el Subcomité tomó nota de su contenido y pidió a la Secretaría que le presentara información actualizada en su 15° periodo de sesiones.

4 INFORMES OBLIGATORIOS EN VIRTUD DEL MARPOL 73/78

4.1 En relación con este punto del orden del día, el Subcomité examinó dos documentos presentados por la Secretaría (FSI 14/4 y FSI 14/4/1).

4.2 Tras el análisis del documento FSI 14/4, en el que se recoge un resumen de los informes obligatorios en virtud del MARPOL 73/78 correspondientes a 2004, presentados por 27 Partes en el Convenio MARPOL 73/78 y por un Miembro Asociado, de conformidad con la circular MEPC/Circ.318, el Subcomité señaló que:

- .1 se había informado acerca de siete derrames accidentales de 50 o más toneladas. En la mayoría de los casos, las sustancias derramadas habían sido hidrocarburos;
- .2 se había informado acerca de 277 derrames accidentales de menos de 50 toneladas. También aquí, en la mayoría de los casos las sustancias derramadas habían sido hidrocarburos;
- .3 se habían presentado informes sobre 52 casos de presuntas transgresiones de las disposiciones sobre descargas. Las sustancias derramadas fueron, en la mayoría de los casos, hidrocarburos. Se habían recibido cuatro respuestas de los Estados de abanderamiento en relación con las medidas adoptadas por dichos Estados, incluidas las actuaciones oficiales;

- .4 dos Partes, en su carácter de Estados de abanderamiento, habían presentado siete informes sobre presuntas deficiencias de las instalaciones de recepción;
- .5 ningún Estado rector del puerto había presentado informes acerca de las medidas adoptadas respecto de presuntas deficiencias de las instalaciones de recepción;
- .6 los porcentajes de cumplimiento con las prescripciones sobre certificación, mantenimiento de registros y equipo del MARPOL 73/78 fueron del 97,6%, 94,1% y del 95,1% respectivamente. Se informó de que 50 buques carecían del certificado IOPP o de otro equivalente; 829 poseían dicho certificado o uno equivalente, pero con anomalías; 61 buques carecían del Libro registro de hidrocarburos o uno equivalente; en 2 091 casos había discrepancias en dicho Libro o su equivalente; 147 buques no tenían a bordo el equipo prescrito de prevención de la contaminación y 1 691 buques poseían dicho equipo, pero éste no funcionaba; y
- .7 el número total de buques visitados en el marco de la supervisión por el Estado rector del puerto fue, de conformidad con los informes recibidos, de 36 796 en 2004, mientras que el número total de buques detenidos en puerto o a los que se había negado entrada ascendió a 715, es decir, el 1,9% de los buques visitados.

4.3 Con respecto al grado de cumplimiento de las prescripciones sobre notificación que se indica en la circular MEPC/Circ.318, el Subcomité señaló que:

- .1 el índice de presentación de informes por las partes de conformidad con la circular MEPC/Circ.318 respecto del año 2004, había seguido siendo bajo (20,8%);
- .2 en varios de los informes recibidos, faltaban ciertas partes de los modelos pertinentes a pesar de que, de conformidad con el párrafo 5 de la circular MEPC/Circ.318, "es necesario que las partes también confirmen que no ha habido "nada" que notificar desde el punto de vista de los Estados rectores de puerto, Estados ribereños o Estados de abanderamiento"; y
- .3 varios informes se presentaron después de vencido el plazo (30 de septiembre de cada año) que se establece el párrafo 5 de la circular MEPC/Circ.318.

4.4 El Subcomité también tomó nota del documento FSI 14/4/1, en el cual se enumeran en forma tabular qué Partes han presentado los informes obligatorios con arreglo al MARPOL 73/78, de conformidad con la circular MEPC/Circ.318, durante los últimos cinco años y qué Partes no lo han hecho. A este respecto, se pidió a la Secretaría que incluya, en versiones futuras de los cuadros, información sobre la fecha en que cada Estado pasó a ser Parte en el Convenio MARPOL.

4.5 Se informó al Subcomité de que las Islas Marshall habían presentado su informe anual para 2004; sin embargo, el documento correspondiente había sido recibido demasiado tarde para su inclusión en los documentos FSI 14/4 y FSI 14/4/1.

4.6 El Comité tomó nota de que el índice de presentación de informes seguía siendo bajo, como lo había demostrado la información proporcionada en los documentos FSI 14/4 y FSI 14/4/1 y según lo había reconocido el Subcomité FSI en sus periodos de sesiones 10°, 11°, y 12° y 13°.

4.7 A este respecto, el Subcomité recordó que en su 13º periodo de sesiones había examinado y aprobado una circular FSI (FSI/Circ.12) sobre "Cumplimiento con las prescripciones sobre notificación del MARPOL 73/78", en la cual se instaba a las Partes a cumplir sus obligaciones contractuales y satisfacer plenamente las prescripciones sobre notificación, y a señalar a la atención del Subcomité cualquier dificultad encontrada en la aplicación de las prescripciones sobre notificación.

4.8 La Secretaría informó al Subcomité de que en el futuro el módulo sobre supervisión por el Estado rector del puerto del GISIS puede brindar información estadística sobre los resultados de la supervisión por el Estado rector del puerto respecto de las discrepancias relacionadas con el MARPOL, simplificando quizás así las prescripciones sobre notificación obligatoria para las Partes en el MARPOL. El Subcomité pidió a la Secretaría que le presentase en su 15º periodo de sesiones más información al respecto.

4.9 El Subcomité pidió a la Secretaría que actualice la lista adjunta al documento FSI 14/4/1 y que la presentase en su 15º periodo de sesiones para su examen. La lista debería permitir saber qué Partes habían presentado sus informes obligatorios según el MARPOL 73/78 durante los últimos cinco años y cuáles no lo habían hecho.

5 ESTADÍSTICAS E INVESTIGACIONES DE SINIESTROS

5.1 El Subcomité recordó que el MSC 81 había refrendado la decisión del MEPC 53 de remitir al Subcomité, únicamente a efectos informativos, el documento MEPC 53/INF.7 que contiene un estudio realizado por la Administración Marítima de Suecia acerca de los abordajes y varadas respecto de los cuales se hubiera determinado que la fatiga/sueño habían constituido un factor importante.

5.2 El Subcomité también recordó que la delegación de Venezuela había señalado al MSC 81 la posible necesidad de armonizar la terminología utilizada en distintas circulares de la OMI y, en especial, en relación con los siniestros y sucesos marítimos.

Recordatorio acerca de la provisión de datos relacionados con siniestros

5.3 A fin de ayudar a la Organización a recibir la información necesaria sobre siniestros, el Subcomité pidió a los Estados Miembros que tuvieran a bien:

- .1 asegurarse de que la información que figura en los informes sobre siniestros y accidentes marítimos se proporciona a la Secretaría de conformidad con las prescripciones sobre notificación y el modelo revisado anexo a la circular MSC-MEPC.3/Circ.1;
- .2 proporcionar información en caso de que el factor humano sea una causa subyacente de un siniestro o accidente;
- .3 proporcionar a la Secretaría información sobre el número de buques pesqueros, pescadores, pérdidas totales y pérdidas de vidas humanas, de modo que en la circulares pertinentes pueda incorporarse información actualizada sobre la cuestión;

- .4 proporcionar a la Secretaría información preliminar sobre los siniestros, obtenida de los centros coordinadores de salvamento, de conformidad con la circular MSC/Circ.802-MEPC/Circ.332 y la correspondencia de la Secretaría dirigida a las autoridades nacionales pertinentes, a fin de permitir que la Organización publique información exacta y oportuna sobre los siniestros;
- .5 indicar en los informes sobre investigaciones sobre siniestros si éstos están relacionados con certificados fraudulentos; y
- .6 utilizar los medios de notificación del Sistema Mundial Integrado de Información Marítima de la OMI (GISIS).

Informe del Grupo de trabajo por correspondencia sobre análisis de siniestros

5.4 El Subcomité examinó el informe del Grupo de trabajo por correspondencia sobre análisis de siniestros (FSI 14/5), en el cual se recoge información basada en el análisis de 75 informes de investigaciones sobre siniestros, una visión general de la experiencia adquirida, y un proyecto de texto sobre dicha experiencia, para su presentación a la gente de mar.

5.5 La delegación de España felicitó al Grupo de trabajo por correspondencia por su examen de un número considerable de informes e investigaciones y observó, con preocupación, que las conclusiones de algunos exámenes llevados a cabo por los analistas se repiten a lo largo de los años. También señaló que la conclusión a la que ha llegado el analista en el caso del **Prestige**, de que no era necesario adoptar ninguna otra medida, confirma que la Organización ha reaccionado con prontitud para adoptar las nuevas medidas que se consideraron necesarias inmediatamente después del siniestro.

5.6 La delegación de las Bahamas indicó que el informe del Grupo de trabajo por correspondencia sobre análisis de siniestros (FSI 14/5) se remitiría al Grupo de trabajo sobre análisis de siniestros para un examen pormenorizado de los análisis extraídos del GISIS y de las recomendaciones recogidas en el mismo y, por tanto, instó a que el examen del análisis de los informes sobre el **Prestige** se postergara hasta después de que el Grupo de trabajo hubiera examinado la cuestión.

5.7 Por lo que respecta a los medios disponibles a través del GISIS para el registro, difusión y consulta de los resultados de la labor del Grupo de trabajo por correspondencia, la delegación de España encomió el hecho de que la utilización del GISIS haya facilitado una mayor transparencia de los datos sobre siniestros, haya mejorado en general los métodos de trabajo del Grupo y, al ofrecer la posibilidad de descargar informes completos sobre investigaciones en el sistema, facilitase información completa a toda la comunidad. En este contexto, observó que apoyaba los esfuerzos de la Organización para seguir desarrollando esta herramienta e invitó a todos los Estados Miembros a que hagan el mayor uso posible de las prestaciones de este sistema.

5.8 Por lo que respecta a la disponibilidad de información recogida en el GISIS en todos los idiomas de trabajo de la OMI, y habida cuenta de la inquietud manifestada por algunas delegaciones, el Secretario General informó al Subcomité de que en el próximo periodo de sesiones del Consejo se ofrecería una presentación sobre el sistema, en la que habría oportunidad de examinar más detalladamente esta cuestión y determinar si el sistema podría responder a las expectativas expresadas en este sentido.

5.9 En lo referente al intercambio anónimo de datos sobre sucesos y cuasiabordajes (MSC 81/8/1, párrafo 17), recomendado en el informe del Grupo de trabajo intersectorial (IIWG) constituido para estudiar los sucesos notificados de explosiones a bordo de buques tanque quimiqueros y petroleros para productos, la delegación de Suecia informó al Subcomité de que había establecido a nivel nacional un sistema de recopilación de datos, en colaboración con el sector, que había permitido compilar 1 500 informes, y de que tenía la intención de presentar un documento sobre esta cuestión en el 15º periodo de sesiones del Subcomité.

5.10 La delegación de la República de Corea señaló que la utilización del término "Mar del Japón" en la página 18 del anexo 3 y en la página 1 del anexo 4 del informe del Grupo de trabajo por correspondencia (FSI 14/5) no era aceptable, ya que está en disputa el nombre de la zona marítima en cuestión. Dicha delegación señaló asimismo que la postura del Gobierno de la República de Corea es que deben utilizarse simultáneamente las denominaciones "Mar Oriental" y "Mar del Japón" hasta que se encuentre una solución satisfactoria para ambas partes, según se recomienda en la resolución III/20 adoptada en la Conferencia de las Naciones Unidas sobre normalización de los nombres geográficos (1997).

5.11 La delegación del Japón presentó una objeción a la intervención de la delegación de la República de Corea y señaló que "mar del Japón" es el nombre con más raigambre, más común y extendido y el único término utilizado para denominar esta zona en Naciones Unidas y en los organismos especializados, entre los que se incluye la OMI.

Explosiones a bordo de quimiqueros y petroleros para productos

5.12 El Subcomité recordó que el MSC 81, al analizar el estudio llevado a cabo por el Grupo de trabajo intersectorial (IIWG), establecido a fin de examinar los casos notificados de explosiones a bordo de quimiqueros y petroleros para productos (MSC 81/8/1 y MSC 81/INF.8) había decidido remitir ambos documentos al Grupo mixto de trabajo MSC/MEPC sobre el factor humano y al BLG 11, DE 50, FP 51, FSI 14 y STW 38 para su examen, y en especial había acordado remitir las cuestiones relativas a la disponibilidad de datos sobre siniestros (MSC 81/8/1, párrafo 3 y 17) al FSI 14, para que éste las examinase y formulase recomendaciones

Constitución de un Grupo de trabajo

5.13 Tras las deliberaciones precedentes, el Subcomité acordó constituir un Grupo de trabajo sobre análisis de siniestros y examen del Código para la investigación de siniestros y sucesos marítimos y le pidió que, teniendo en cuenta las observaciones formuladas en el Pleno:

- .1 confirmase o rechazase las conclusiones el Grupo de trabajo por correspondencia basadas en el análisis de cada uno de los informes de investigación sobre siniestros (FSI 14/5, anexo 2 y 4 y módulo GISIS) a los efectos de que el Subcomité las aprobase y autorizase la publicación de la información en el sitio de la OMI en la Red;
- .2 examinase las medidas cuya adopción se pide al Subcomité (FSI 14/5, párrafo 15) y formulase las recomendaciones procedentes;
- .3 refrendase o rechazase el proyecto de texto sobre las lecciones aprendidas para su presentación a la gente de mar (FSI 14/5, anexo 3), a los efectos de que el

Subcomité las aprobase y autorizase la publicación de la información en el sitio de la OMI en la Red;

- .4 examinase en profundidad el estudio llevado a cabo por el Grupo de trabajo intersectorial (IIWG) (MSC 81/8/1 y MSC 81/INF.8) y, en especial, las cuestiones relativas a la disponibilidad de datos sobre siniestros a fin de informar al MSC 83, teniendo en cuenta la recomendación formulada por el Grupo de trabajo por correspondencia de que se remita el informe sobre el **Chassiron** al Subcomité DSC, para que éste analice las lecciones aprendidas con este suceso (FSI 14/5, párrafo 15);
- .5 examinase las decisiones relacionadas con siniestros adoptadas por otros órganos de la OMI;
- .6 examinase la posible necesidad de armonizar la terminología utilizada en las circulares de la OMI relativas a los siniestros y sucesos marinos;
- .7 examinase las instrucciones para la Secretaría de brindar apoyo a la labor del Grupo de trabajo por correspondencia sobre análisis de siniestros, teniendo en cuenta los medios del sistema GISIS;
- .8 mantuviese una reunión preliminar conjunta con el Grupo de trabajo sobre supervisión por el Estado rector del puerto a fin de determinar los posibles objetivos de la combinación de los datos sobre siniestros y sobre supervisión por el Estado rector del puerto, y la metodología aplicable al respecto;
- .9 asesorase sobre el reestablecimiento del Grupo de trabajo por correspondencia sobre análisis de siniestros y, en caso afirmativo, elaborase un proyecto de mandato para dicho Grupo; y
- .10 diese su opinión sobre el reestablecimiento del Grupo de trabajo sobre análisis de siniestros durante el FSI 15 y, en caso afirmativo, preparase un proyecto de mandato para dicho Grupo.

Informe del Grupo de trabajo

5.14 Tras recibir el informe del Grupo de trabajo sobre análisis de siniestros (FSI 14/WP.1/Add.1), el Subcomité lo aprobó en general y adoptó las medidas que se indican en los párrafos que figuran a continuación.

Resumen de los análisis de siniestros

5.15 Tras tomar nota de que el Grupo había examinado el proyecto de análisis de siniestros registrados en el GISIS, con arreglo a la lista que figura en el anexo 4 del documento FSI 14/5 y que se había mostrado de acuerdo con el texto enmendado de tales análisis, el Subcomité autorizó la publicación de los mismos en el módulo del GISIS. Sobre la cuestión del examen de los informes de investigación sobre el siniestro del **Prestige**, con respecto a lo cual había dado instrucciones específicas en su 13º periodo de sesiones que debían ser seguidas por el Grupo de trabajo por correspondencia (párrafos 4.26 y 4.27 del documento FSI 13/23), el Subcomité se mostró conforme con la recomendación del analista, tal como la confirmó el Grupo de trabajo, de que se había tomado nota de los informes, sin tenerse que adoptar ninguna otra medida.

Panorámica de las conclusiones extraídas de los siniestros

5.16 El Subcomité aprobó la panorámica de las conclusiones extraídas, según figuran en el anexo 2 del documento FSI 14/5.

5.17 Al examinar la panorámica de las conclusiones extraídas, el Subcomité tomó nota de lo siguiente:

- .1 se había presentado un informe relativo a una muerte producida por la entrada en un espacio cerrado, y de que ese tipo de informes venían recibiendo con una regularidad inquietante. Parecería que, a pesar de los denodados esfuerzos de la Organización, las circulares y demás material de información sobre el problema no llegaban a algunos marinos. El Subcomité tomó nota de la opinión del Grupo de que los Estados Miembros deberían "centrar su atención" en tales accidentes a fin de presentar informes para su análisis y su posible remisión a los subcomités técnicos pertinentes;
- .2 venía registrándose un número inquietante de accidentes mortales y de lesiones graves, relacionadas con las actividades de amarre y desamarre de los buques. Por lo menos seis informes examinados por el Grupo guardaban relación con el fallo del equipo de amarre o con muertes o lesiones debidas aparentemente al factor humano. El Subcomité tomó nota de la opinión del Grupo de que los Estados Miembros deberían centrarse en tales accidentes con miras a presentar informes para su análisis y su posible remisión a los subcomités técnicos pertinentes;
- .3 los abordajes y varadas son causa de un elevado porcentaje de los informes. También se señaló que había aumentado el número de informes sobre accidentes mortales y lesiones en el lugar de trabajo y, a este respecto, el Subcomité acordó centrarse en estos tipos de siniestros a fin de tratar de determinar sus tendencias; y
- .4 tomando en consideración el alto número de causas de siniestros relacionadas con la gestión de los recursos del puente (GRP), tal como había señalado el Grupo de trabajo por correspondencia sobre análisis de siniestros, la delegación de Singapur sugirió que se pidiese al Subcomité STW que estudiara la conveniencia de hacer obligatoria para los oficiales de puente la formación en materia de la GRP, en el marco del Convenio de Formación.

Recomendaciones pertinentes sobre el análisis de siniestros

5.18 El Subcomité observó que los informes sobre el **Sea Elegance** y el **Chassiron** ya se habían remitido a los subcomités pertinentes y de que no era necesario adoptar otras medidas.

5.19 El Subcomité estuvo de acuerdo en que el informe resultante de la investigación relativa a la sobrepresión de los tanques de carga del **Perla** se remita a la Asociación Internacional de Sociedades de Clasificación (IACS) y que las cuestiones planteadas en el informe sobre la avería sufrida por el **Stena Europe** no justificaban su remisión al Subcomité STW.

Lecciones extraídas para su presentación a la gente de mar

5.20 El Subcomité aprobó las Lecciones extraídas para su presentación a la gente de mar, según figuran en el anexo 2 del documento FSI 14/WP.1/Add.1, a los efectos de su incorporación en el sitio de la OMI en la Red, tras el examen llevado a cabo por la Secretaría en colaboración con los presidentes de los subcomités pertinentes, de conformidad con el procedimiento acordado (FSI 11/23, párrafo 4.19).

GRUPO DE TRABAJO INTERSECTORIAL (IIWG)

5.21 El Subcomité trasladó el estudio llevado a cabo por el Grupo de Trabajo Intersectorial (IIWG) al Grupo de trabajo por correspondencia sobre análisis de siniestros para su examen.

DECISIONES DE OTROS ÓRGANOS DE LA OMI RELACIONADAS CON LOS SINIESTROS

5.22 El Subcomité acordó aplazar el examen de este punto hasta su próximo periodo de sesiones.

PRESTACIONES DEL SISTEMA MUNDIAL INTEGRADO DE INFORMACIÓN MARÍTIMA (GISIS)

5.23 El coordinador del Grupo de trabajo por correspondencia sobre análisis de siniestros señaló que la base de datos del GISIS estaba disponible para los miembros del Grupo de trabajo por correspondencia a efectos del procesamiento de los análisis de siniestros. El coordinador elaborará instrucciones en consulta con Secretaría, destinadas a los miembros del Grupo de trabajo por correspondencia.

REUNIÓN CONJUNTA CON EL GRUPO DE TRABAJO SOBRE SUPERVISIÓN POR EL ESTADO RECTOR DEL PUERTO

5.24 El Subcomité tomó nota de que los presidentes de los grupos de trabajo sobre análisis de siniestros y sobre supervisión por el Estado rector del puerto habían mantenido reuniones preparatorias sobre la combinación de los datos relativos a los siniestros y los relativos a la supervisión por el Estado rector del puerto y de que habían acordado que las deliberaciones debían proseguir el próximo periodo de sesiones.

MANDATO DEL GRUPO DE TRABAJO POR CORRESPONDENCIA SOBRE ANÁLISIS DE SINIESTROS

5.25 El Subcomité, teniendo en cuenta la labor realizada en el actual periodo de sesiones, volvió a constituir el Grupo de trabajo por correspondencia sobre análisis de siniestros, coordinado por el Reino Unido *, a fin de seguir adelante con la labor en el lapso interperiodos, según el siguiente mandato:

* **Coordinador:** Sr. S. Withington (Reino Unido)
Inspector principal
División de investigación de accidentes marítimos
1st Floor, Carlton House, Carlton Place
Southampton SO15 2DZ, Reino Unido
Teléfono: +44 (0)23 8039 5525
Facsímil: +44 (0)23 8023 2459
Correo electrónico: stuart.withington@dft.gsi.gov.uk

- .1 basándose en la información recibida de los Estados Miembros respecto de investigaciones sobre siniestros, llevar a cabo un examen de los informes sobre siniestros pertinentes que le remita la Secretaría;
- .2 determinar las cuestiones relativas a la seguridad que exigen un examen más a fondo;
- .3 incorporar en el GISIS el examen de cada informe de investigación sobre siniestros. Elaborar un resumen de todos los informes examinados, a los efectos de que el coordinador redacte un informe refundido que se remitiría a la Secretaría con miras a la preparación del informe del Grupo de trabajo por correspondencia;
- .4 examinar en detalle el estudio llevado a cabo por el Grupo de trabajo intersectorial (IIWG) (MSC 81/8/1 y MSC 81/INF.8) y, en especial, las cuestiones relacionadas con la disponibilidad de los datos sobre siniestros, a fin de informar al MSC 83, teniendo en cuenta la información proporcionada por Suecia en el Pleno y la recomendación formulada por el Grupo de trabajo por correspondencia de que el informe sobre el **Chassiron** se remita al Subcomité BLG a efectos de que éste examine las lecciones extraídas del suceso (FSI 14/5, párrafo 15); y
- .5 presentar un informe al Subcomité en su 15º periodo de sesiones.

OTROS ASUNTOS

5.26 La delegación de España observó que:

- .1 los tanques de carga que se modifiquen para su uso como tanques de lastre limpio no deben considerarse "tanques de carga" a los efectos de la frecuencia y el alcance de las inspecciones, sino como "tanques de lastre" reales, que presentan un alto riesgo de corrosión, puesto que generalmente no llevan revestimiento, siendo las condiciones interiores muy agresivas;
- .2 la sustitución de elementos estructurales por otros con escantillones más pequeños que los originales, que no confieren a la estructura reparada una resistencia y rigidez equivalentes a la construcción original, es una de las causas ocultas importantes de su debilitación;
- .3 debe verificarse que el programa riguroso de inspecciones y reconocimientos minuciosos que ya se prescribe para los buques de más de 15 años de edad se pone plenamente en práctica; y
- .4 los sistemas de remolque de emergencia deben estar sujetos a un programa de mantenimiento que garantice que se encuentran disponibles con prontitud en todo momento.

5.27 La delegación de las Bahamas observó que la declaración de España hace referencia claramente a las conclusiones y recomendaciones recogidas en su informe sobre la pérdida del buque tanque de pabellón bahamés **Prestige**. La delegación de las Bahamas mostró su desacuerdo con estas conclusiones y recomendaciones y considera que las observaciones de España no deben formar la base de iniciativas del Grupo de trabajo ni del Subcomité.

6 EXAMEN DEL CÓDIGO PARA LA INVESTIGACIÓN DE SINIESTROS Y SUCESOS MARÍTIMOS

Directrices sobre el trato justo de la gente de mar en caso de accidente marítimo

6.1 El Subcomité recordó que el Comité Jurídico, en su 91º periodo de sesiones, había adoptado, mediante la resolución LEG.3(91), las Directrices sobre el trato justo de la gente de mar en caso de accidente marítimo, y pedido a la Secretaría que señalara las Directrices adoptadas a los órganos encargados de la revisión del Código para la investigación de siniestros y sucesos marítimos (FSI 14/2/2).

6.2 En este contexto, el MSC 81, teniendo en cuenta la labor en curso del Subcomité sobre el examen del Código para la investigación de siniestros y sucesos marítimos, y en consulta con el Presidente del MEPC, remitió, a reserva de una decisión semejante del MEPC, las Directrices sobre el trato justo de la gente de mar en caso de accidente marítimo al FSI 14 para su examen, según proceda.

Informe del Grupo de trabajo por correspondencia

6.3 El Subcomité consideró el informe del Grupo de trabajo por correspondencia encargado de examinar el Código para la investigación de siniestros y sucesos marítimos (FSI 14/6).

Constitución del Grupo de trabajo

6.4 El Subcomité acordó pedir asimismo al Grupo de trabajo sobre análisis de siniestros y la revisión del Código para la investigación de siniestros y sucesos marítimos que tuviera a bien:

- .1 revisar el Código para la investigación de siniestros y sucesos marítimos basándose en el informe del Grupo de trabajo por correspondencia y teniendo en cuenta la resolución LEG.3(91), según corresponda (FSI 14/6 y FSI 14/2/2); y
- .2 asesorar respecto de la conveniencia de volver a constituir un grupo de trabajo por correspondencia sobre la revisión del Código para la investigación de siniestros y sucesos marítimos para que continuase su labor en el lapso interperiodos e informase al Subcomité en su 15º periodo de sesiones y, en caso afirmativo, elaborar el proyecto de mandato para dicho grupo, incluida la elaboración del instrumento propuesto para conferir carácter obligatorio al nuevo Código.

Informe del Grupo de trabajo

6.5 Tras recibir el informe del Grupo de trabajo (FSI 14/WP.1 y Add.1), el Subcomité lo aprobó, en términos generales, y tomó las medidas que se reseñan a continuación.

Código para la investigación de siniestros y sucesos marítimos

6.6 El Subcomité tomó nota de la revisión de la totalidad del Código para la investigación de siniestros y sucesos marítimos, incluido el preámbulo, las disposiciones generales, las normas obligatorias y las prácticas recomendadas, para lo cual se tuvo en cuenta la resolución LEG.3(91).

6.7 Tras examinar el texto del proyecto de Código y, en particular, la cuestión de a qué partes debería conferírsele carácter obligatorio, el Subcomité acordó, en principio, que todos los capítulos de la parte II (Normas obligatorias) deberían continuar siendo obligatorios, a reserva de que se siguieran revisando por un grupo de trabajo por correspondencia. A este respecto, el Subcomité acordó que los capítulos 3 (Aplicación), 4 (Autoridad responsable), 5 (Notificación), y 6 (Prescripciones para la investigación de siniestros muy graves) deberían ser de carácter obligatorio en su totalidad, mientras que el capítulo 7 (Acuerdo entre el Estado de abanderamiento y otro Estado con intereses de consideración para llevar a cabo una investigación sobre seguridad marítima), y el capítulo 8 (Facultades para recoger pruebas) necesitarían una revisión a fin de suprimir disposiciones que no se consideren de carácter obligatorio.

6.8 En relación con la parte III (Prácticas recomendadas), el Subcomité elaboró un proyecto de texto alternativo, que deberá ser examinado en el lapso interperiodos, junto con la totalidad del proyecto revisado de Código para la investigación de siniestros y sucesos marítimos.

Mandato del Grupo de trabajo de correspondencia

6.9 Teniendo en cuenta la labor finalizada en el actual periodo de sesiones, el Subcomité decidió volver a constituir el Grupo de trabajo por correspondencia sobre la revisión del Código para la investigación de siniestros y sucesos marítimos, bajo la coordinación de Australia^{*}, para que continuase la labor sobre esta cuestión y acordó el siguiente mandato:

- .1 revisar el Código para la investigación de siniestros y sucesos marítimos, basándose en el informe del grupo de trabajo (FSI 14/WP.1 y Add.1), tomando en consideración la resolución LEG.3(91), según proceda;
- .2 determinar las ambigüedades y discrepancias, además de refinar y proseguir elaborando el proyecto de Código a fin de que sea ultimado por un grupo de trabajo en el 15º periodo de sesiones del Subcomité, en caso de que se constituya;
- .3 elaborar un proyecto de texto de normas obligatorias;
- .4 elaborar disposiciones discrecionales relativas a la prescripción de investigar los siniestros y sucesos graves;
- .5 elaborar disposiciones discrecionales relacionadas con el contenido y el formato de los informes de las investigaciones sobre siniestros y sucesos graves;
- .6 actualizar el apéndice de la resolución A.849(20) del Código para la investigación de siniestros y sucesos marítimos (Directrices para ayudar a los investigadores en la implantación del Código), según proceda;

* **Coordinador:** Capitán C.W. Filor (Australia)
Australian Transport Safety Bureau
PO Box 967
CIVIC SQUARE ACT 2608
AUSTRALIA
Teléfono: + 61 2 6274 7165
Facsímil: + 61 2 6274 6699
Correo electrónico: kit.filor@atsb.gov.au

- .7 examinar y presentar un proyecto de texto del mecanismo que se utilice para la adopción del nuevo Código y proyectos de enmiendas al instrumento o los instrumentos pertinentes para conferir carácter obligatorio al Código; y
- .8 presentar un informe al Subcomité en su 15º periodo de sesiones.

6.10 El representante con carácter de observador de la CE indicó que en la Unión Europea (UE) ya se cuenta con legislación sobre análisis e investigación de siniestros marinos. También mencionó que hay una propuesta en el seno de la UE, por parte de la CE, para ampliar la legislación comunitaria sobre análisis e investigación de siniestros marinos, como parte del denominado tercer Programa de Seguridad Marítima. Esta propuesta todavía está siendo debatida por los 25 Estados Miembros de la UE y por el Parlamento Europeo, por lo que todavía puede enmendarse o modificarse.

Señaló que las actuales prescripciones relativas a la investigación y análisis de siniestros marinos dentro de la UE y las nuevas exigencias que se están examinando en el seno de la UE podrían ser de interés para la Organización por lo que preveía que la UE las enviaría para su examen por los órganos pertinentes de la OMI.

Terminó señalando que la Organización debería de ser consciente de que estas novedades en el seno de la UE podrían conducir al establecimiento de prescripciones con respecto a la investigación y análisis de siniestros marinos por lo que hace a sucesos en los que estén involucrados buques que ondeen los pabellones de Estados Miembros de la UE así como a sucesos ocurridos en aguas bajo la jurisdicción de Estados Miembros de la UE, que podrían ir más allá de las exigencias o recomendaciones recogidas en los instrumentos de la OMI.

7 ARMONIZACIÓN DE LAS ACTIVIDADES DE SUPERVISIÓN POR EL ESTADO RECTOR DEL PUERTO

Generalidades

7.1 A fin de considerar los 18 documentos presentados en relación con este punto del orden del día, el Subcomité acordó agruparlos en tres categorías, a saber:

- .1 plan de acción y metodología para la armonización de las actividades de supervisión por el Estado rector del puerto;
- .2 informes anuales sobre las actividades de supervisión por el Estado rector del puerto; y
- .3 procedimientos de supervisión por el Estado rector del puerto.

PLAN DE ACCIÓN Y METODOLOGÍA PARA LA ARMONIZACIÓN DE LAS ACTIVIDADES DE SUPERVISIÓN POR EL ESTADO RECTOR DEL PUERTO

7.2 Tras recordar que en su 13º periodo de sesiones había estudiado en general la necesidad de examinar un gran volumen de documentos de carácter técnico y las consiguientes limitaciones de tiempo para considerarlas en el Pleno, la importancia de contar en ese proceso con una representación eficaz de los regímenes de supervisión por el Estado rector del puerto, y los beneficios de una interacción constructiva entre los Estados de abanderamiento y los Estados

rectores de puerto, el Subcomité analizó la información y las propuestas que figuran en el documento FSI 14/7 (Secretaría) sobre:

- .1 los principios básicos de una metodología para el análisis de los datos relativos a la supervisión por el Estado rector del puerto, según se determinan en el documento FSI 11/6/2 (Nueva Zelanda);
- .2 las distintas cuestiones pendientes que se habían planteado durante el 13º periodo de sesiones, a saber, el examen de los resultados de la segunda Reunión ministerial conjunta de los Memorandos de entendimiento de París y Tokio sobre la supervisión por el Estado rector del puerto, la base de datos sobre la flota mercante mundial y los cuestionarios para los usuarios finales, el análisis en profundidad de los informes anuales sobre supervisión por el Estado rector del puerto, los cursillos mundiales de la OMI para los secretarios de los Memorandos de entendimiento/acuerdos sobre supervisión por el Estado rector del puerto y los directores de los centros de información, y documentos conexos;
- .3 las actividades de cooperación técnica para el próximo bienio relacionadas con la supervisión por el Estado rector del puerto;
- .4 la estructura y medios de notificación del módulo GISIS sobre la supervisión por el Estado rector del puerto; y
- .5 las posibles tareas que se encomendarían a un grupo de trabajo sobre supervisión por el Estado rector del puerto.

7.3 El Subcomité también examinó una actualización de las medidas emanadas de la Segunda Conferencia Ministerial Interregional sobre supervisión por el Estado rector del puerto, según se indican en el documento FSI 14/7/5 (Memorandos de entendimiento de París y de Tokio).

7.4 Sobre la cuestión de los principios básicos para la armonización de los sistemas de codificación, se informó al Subcomité acerca del estado de la labor de un Grupo mixto de trabajo de los Memorandos de entendimiento de Tokio y de París, según se indica en el documento FSI 14/7/10 (Memorando de entendimiento de Tokio).

7.5 En apoyo de la posible elaboración de estadísticas de alcance mundial sobre supervisión por el Estado rector del puerto, el Subcomité examinó el documento FSI 14/INF.2 (Memorando de entendimiento de París) en el cual se recogen análisis estadísticos de los datos de dicho Memorando correspondientes a 2004.

7.6 El Subcomité examinó además el documento FSI 14/INF.3 (Memorandos de París y de Tokio) sobre los Estados de abanderamiento sobre los cuales se centran el Memorando de París, el Memorando de Tokio y el Servicio de Guardacostas de los Estados Unidos así como el FSI 14/7/11 (Secretaría) sobre las novedades relativas al sistema de información Equasis.

7.7 Respecto del futuro de los cursillos mundiales de la OMI sobre seguridad y protección marítima para los secretarios de los Memorandos de entendimiento/acuerdos sobre supervisión por el Estado rector del puerto y los directores de los centros de información, el Subcomité examinó el documento FSI 14/7/6 (Japón), relativo a los subprogramas de asistencia técnica para la seguridad y protección marítimas.

7.8 El Subcomité estuvo de acuerdo en que su labor sobre la armonización de las actividades de supervisión por el Estado rector del puerto debería ser coherente con el principio fundamental de que la implantación por el Estado de abanderamiento constituye el principal punto de apoyo para el cumplimiento con las normas internacionales, teniendo siempre presente que la supervisión por el Estado rector del puerto solamente complementa la función del Estado de abanderamiento a este respecto.

7.9 Respecto de la declaración de Vancouver, el Subcomité señaló que las medidas de seguimiento adoptadas por los Memorandos de entendimiento de París y de Tokio aún estaban ejecutándose, de modo que sería prematuro esperar logros importantes del Subcomité basándose en su examen pormenorizado. Sin embargo, el Subcomité acordó remitir la Declaración al Grupo de trabajo sobre supervisión por el Estado rector del puerto a los efectos de que, en la presente etapa, simplemente tome nota de la misma.

7.10 En cuanto a la constitución de un grupo de trabajo permanente sobre la supervisión por el Estado rector del puerto, el Subcomité, considerando que aún no se había demostrado la necesidad imperiosa de contar con dicho grupo, decidió que en su lugar debería constituirse un grupo de trabajo especial, con mandatos específicos, que se examinarían en cada periodo de sesiones en el que estuviera previsto que se reuniera el Grupo.

7.11 Al tratar de precisar la metodología para su labor sobre la supervisión por el Estado rector del puerto, el Subcomité confirmó que la elaboración y el mantenimiento de un marco para fomentar la armonización y la coordinación en todo el mundo de las actividades de supervisión por el Estado rector del puerto, que corresponde a uno de los puntos de su mandato revisado, según lo acordado por el MSC y el MEPC, era la terminología más adecuada que debía utilizarse en el mandato del Grupo de trabajo.

INFORMES ANUALES SOBRE LAS ACTIVIDADES DE SUPERVISIÓN POR EL ESTADO RECTOR DEL PUERTO

7.12 El Subcomité examinó los siguientes informes anuales presentados por los regímenes encargados de la supervisión por el Estado rector del puerto:

- .1 estadísticas anuales del acuerdo de Viña del Mar correspondientes a 2004 (FSI 14/7/2);
- .2 informe anual del Memorando de París correspondiente a 2004 (FSI 14/7/4);
- .3 informes anuales del Memorando de entendimiento del Mar Negro correspondientes a 2004 y 2005 (FSI 14/7/8);
- .4 informe anual del Memorando de entendimiento del Océano Índico correspondiente a 2005 (FSI 14/7/9);
- .5 informes anuales del Memorando de entendimiento de Abuja correspondientes a 2004 y 2005 (FSI 14/INF.4);
- .6 informes anuales del Memorando de entendimiento de Tokio correspondientes a 2004 y 2005 (FSI 14/INF.6); y

- 7 informes anuales del Servicio de Guardacostas de los Estados Unidos correspondientes a 2004 y 2005 (FSI 14/INF.5).

7.13 El Subcomité también examinó el documento FSI 14/INF.8 (Secretaría), "Informe sobre la situación de los acuerdos regionales de supervisión por el Estado rector del puerto".

7.14 El Subcomité invitó a los acuerdos regionales sobre supervisión por el Estado rector del puerto y al Servicio de Guardacostas de los Estados Unidos a que siguieran presentando sus informes anuales al Subcomité, si es posible de manera uniforme en cuanto al año de referencia de las estadísticas que se recogen en ellos y pidió a la Secretaría que continuase proporcionando al Subcomité información sobre los regímenes de supervisión por el Estado rector del puerto.

PROCEDIMIENTOS DE SUPERVISIÓN POR EL ESTADO RECTOR DEL PUERTO

Enmiendas a los procedimientos de supervisión por el Estado rector del puerto como consecuencia del Anexo IV revisado del Convenio MARPOL

7.15 El Subcomité recordó que el MEPC 53 había estado de acuerdo en que el párrafo 1.4 y la sección 3.5 de los Procedimientos para la supervisión por el Estado rector del puerto adoptados mediante la resolución A.787(19) enmendada, debían ser revisados como resultado de la entrada en vigor del Anexo IV revisado del Convenio MARPOL y que había acordado encomendar al Subcomité la revisión de los Procedimientos para la supervisión por el Estado rector del puerto adoptados mediante la resolución A.787(19), enmendada por la resolución A.882(21), a fin de examinar las disposiciones para abordar los procedimientos relacionados con la inspección que figuran en el Anexo IV.

7.16 El Subcomité recordó que el MEPC 54 había incluido, además, la expresión "terminales mar adentro" como lugar adicional en el cual podían tener lugar las inspecciones realizadas por el Estado rector del puerto en la nueva regla 13 del Anexo IV del MARPOL, adoptada mediante la resolución MEPC.143(54).

7.17 A este respecto, el Subcomité examinó el documento FSI 14/7/1 (Australia) sobre Enmiendas a los procedimientos de supervisión por el Estado rector del puerto - Anexo IV del MARPOL.

Enmiendas a los procedimientos de supervisión por el Estado rector del puerto como consecuencia de la revisión del Anexo II del MARPOL

7.18 El Subcomité recordó que, durante el MEPC 51, la Secretaría había señalado las Directrices a las cuales se hacía referencia en la edición refundida de 2002 del Anexo II del MARPOL 73/78 y formulado propuestas preliminares sobre posibles medidas que deberían adoptarse como resultado del Anexo II revisado del Convenio MARPOL, que se espera que entre en vigor el 1 de enero de 2007.

7.19 El Subcomité también recordó que el MEPC 51 había pedido al Grupo de trabajo ESPH que elaborara proyectos de enmienda a las Directrices como resultado de la revisión del Anexo II del MARPOL, incluidos los procedimientos para la supervisión por el Estado rector del puerto, adoptados mediante la resolución A.787(19), enmendada por la resolución A.882(21).

7.20 A este respecto, el Subcomité recordó, además, que el BLG 10, tras dar su conformidad (BLG 10/3, párrafos 7.1 a 7.6 y anexos 10 y 11) a las enmiendas propuestas a los Procedimientos

para la supervisión por el Estado rector del puerto, adoptados por la Organización mediante la resolución A.787(19) y enmendados por la resolución A.882(21), elaboradas por el ESPH 11, había remitido las enmiendas propuestas a los subcomités FSI y DSC para que éstos las examinasen y se sometieran posteriormente a la aprobación del MEPC 55 y del MSC 82 para su aprobación.

Validez del certificado de homologación para productos navales

7.21 Respecto de la cuestión de la validez del certificado de homologación para productos navales, el Subcomité examinó el documento FSI 14/7/3 (IACS) y lo remitió al Grupo de trabajo sobre supervisión por el Estado rector del puerto.

Deficiencias que pueden dar lugar a la detención, observadas durante el periodo de validez del Certificado de gestión de la seguridad provisional

7.22 Respecto de la cuestión de las deficiencias que pueden dar lugar a detención, observadas durante el periodo de validez del Certificado de gestión de la seguridad provisional, el Subcomité examinó el documento FSI 14/7/7 (IACS) y lo remitió al Grupo de trabajo sobre supervisión por el Estado rector del puerto.

Diretrices revisadas refundidas sobre supervisión por el Estado rector del puerto

7.23 Teniendo en cuenta la posible necesidad de incorporar nuevas disposiciones y de revisar la idoneidad de los modelos de notificación, el Subcomité examinó la cuestión de la elaboración de una nueva versión refundida de los Procedimientos para la supervisión por el Estado rector del puerto y la remitió al Grupo de trabajo sobre supervisión por el Estado rector del puerto.

Organizaciones reconocidas

7.24 El Subcomité recordó que el MEPC 81, basándose en el informe del Subcomité en su 13º periodo de sesiones sobre el examen del documento FSI 13/10/2, relativo a la elaboración de Directrices para los oficiales encargados de la supervisión por el Estado rector del puerto respecto de las disposiciones de los Estados de abanderamiento sobre el reconocimiento y certificación de los buques, había estado de acuerdo con la decisión adoptada en el antedicho periodo de sesiones de pedir que se presenten propuestas por escrito para avanzar en la cuestión y con el fin de recopilar la experiencia obtenida con el uso del módulo del GISIS sobre organizaciones reconocidas, el Subcomité examinó la información presentada por la Secretaría sobre el uso del módulo del GISIS sobre organizaciones reconocidas.

Notificaciones en caso de detención

7.25 Respecto de la notificación a los Estados de abanderamiento por los Estados rectores de puerto en caso de detenciones, la delegación de Tuvalu, apoyada por otras delegaciones, subrayó la importancia de una notificación oportuna, que debería permitir la rápida adopción de medidas por el Estado de abanderamiento a fin de aprovechar la oportunidad brindada por la detención para cumplir adecuadamente su obligación de garantizar que los buques que enarbolan su pabellón cumplen plenamente las normas internacionales. El texto de la declaración formulada por la delegación de Tuvalu se reproduce en el anexo 3.

CONSTITUCIÓN DEL GRUPO DE TRABAJO SOBRE SUPERVISIÓN POR EL ESTADO RECTOR DEL PUERTO

7.26 Tras examinar en profundidad el mandato propuesto que figura en el anexo 3 del documento FSI 14/7 (Secretaría) sobre la propuesta de plan de acción y de metodología, el Subcomité acordó constituir el Grupo de trabajo sobre supervisión por el Estado rector del puerto al cual encomendó que, teniendo en cuenta las observaciones formuladas en el Pleno:

Generalidades

- .1 examinar las diversas fuentes de información pertinentes para la labor del Grupo, incluida la documentación disponible y los procesos de examen ya establecidos;
- .2 examinar el cuadro que incluye los elementos prioritarios resultado de las conclusiones y recomendaciones del tercer Cursillo de la OMI para los secretarios de los Memorandos de entendimiento/acuerdos y los directores de los centros de información, y formular las recomendaciones oportunas (FSI 14/7, anexo 1);
- .3 tomar nota de las conclusiones y recomendaciones de la segunda Conferencia ministerial conjunta de los Memorandos de entendimiento de París y Tokio, examinadas por los Comités de supervisión por el Estado rector del puerto de dichos memorandos;

Armonización

- .4 determinar los principios rectores sobre el modo más adecuado de lograr la armonización y coordinación mundiales de las actividades de supervisión por el Estado rector del puerto;
- .5 examinar el formato de los cursillos de la OMI sobre los regímenes de supervisión por el Estado rector del puerto;

Sistema de datos

- .6 determinar los posibles objetivos y metodología de la recopilación de los distintos conjuntos de datos sobre supervisión por el Estado rector del puerto (incluido el tipo de inspecciones que deben notificarse a la OMI), examinando mecanismos de recogida mejorados y la compatibilidad de los datos y elaborando las recomendaciones y/o peticiones pertinentes sobre transferencias omitidas o necesidades complementarias que deban hacerse llegar a los regímenes de supervisión por el Estado rector del puerto (Memorandos de entendimiento, Acuerdo y Servicio de Guardacostas de los Estados Unidos) y otros servidores interregionales (FSI 14/INF.2 y FSI 13/6/6);
- .7 elaborar un proyecto de metodología para el análisis periódico, por parte del Subcomité, de las prácticas, procedimientos y datos en el marco de la supervisión, incluido el análisis detallado de los informes anuales sobre supervisión por el Estado rector del puerto;
- .8 examinar la posible adquisición de una base de datos sobre la flota mundial incluida la difusión del cuestionario (FSI 14/7, anexo 2), y estudiar el modo en

que dicha base de datos podría adaptarse y contribuir a la estrategia y metodología futuras del Subcomité en el marco de la supervisión, teniendo en cuenta también todas las novedades pertinentes del módulo del GISIS sobre supervisión por el Estado rector del puerto;

- .9 celebrar una reunión preliminar con el Grupo de trabajo sobre análisis de siniestros para determinar los posibles objetivos y metodología de la combinación de los datos sobre siniestros y la supervisión por el Estado rector del puerto;
- .10 examinar la situación del módulo del GISIS sobre supervisión por el Estado rector del puerto y elaborar las recomendaciones pertinentes para el examen e implantación por parte de la Secretaría, teniendo en cuenta los resultados correspondientes de las deliberaciones sobre los distintos asuntos;

Otros asuntos

- .11 elaborar Directrices sobre supervisión por el Estado rector del puerto relativas a la inspección de las horas de trabajo de la gente de mar, así como el proyecto de resolución MSC conexo que debe presentarse al MSC 82 para su adopción, y recomendar el plan de acción adecuado a fin de que la OIT esté bien informada en lo que respecta a la elaboración de dichas Directrices por parte de la OMI;
- .12 examinar la necesidad de actualizar los Procedimientos para la supervisión por el Estado rector del puerto (resolución A.787(19), enmendada mediante la resolución A.882(21)), en particular la posibilidad de incluir los nuevos instrumentos de la OMI que sean pertinentes;
- .13 revisar los Procedimientos para la supervisión por el Estado rector del puerto (resolución A.787(19), enmendada mediante la resolución A.882(21)), a la vista de la entrada en vigor del Anexo IV revisado del MARPOL y de la revisión del Anexo II de dicho Convenio;
- .14 examinar las propuestas de enmienda a los Procedimientos para la supervisión por el Estado rector del puerto (resolución A.787(19), enmendada mediante la resolución A.882(21)), a partir de la cuestión relativa a las deficiencias que pueden dar lugar a detención observadas durante el periodo de validez del Certificado de gestión de la seguridad provisional (FSI 14/7/7);
- .15 examinar la propuesta de elaboración de un proyecto de circular MSC sobre la validez del Certificado de homologación para productos navales;
- .16 asesorar acerca de la constitución de un grupo de trabajo por correspondencia sobre supervisión por el Estado rector del puerto y, en el caso de que éste se constituya, elaborar el proyecto de mandato para dicho grupo; y
- .17 presentar al Pleno un informe por escrito, el jueves, 8 de junio de 2006.

7.27 El Subcomité tomó nota de que el Grupo no había podido examinar los puntos .1, .6, .7 y .8 de su mandato por falta de tiempo.

Conclusiones y recomendaciones del 3^{er} Cursillo de la OMI para los Secretarios de los Memorandos de entendimiento/acuerdos sobre supervisión por el Estado rector del puerto y los Directores de los centros de información

7.28 El Subcomité examinó y aprobó las siguientes recomendaciones:

- .1 teniendo en cuenta la declaración hecha por el Memorando de entendimiento del Mar Negro sobre el plan de acción que ha desarrollado para la implantación de las recomendaciones emanadas del 3^{er} Cursillo de la OMI, se invitó al Memorando de entendimiento del Mar Negro a que presentase su plan en el 15^o periodo de sesiones del Subcomité;
- .2 se invitó a los Memorandos de entendimiento del Mar Negro y de París a que presentasen sus procedimientos de auditoría en el 15^o periodo de sesiones del Subcomité teniendo presente el Plan voluntario de auditorías de los Estados Miembros de la OMI, con miras a que el Grupo de trabajo sobre supervisión por el Estado rector del puerto trate esta recomendación en el próximo periodo de sesiones del Subcomité (si el Grupo se constituye);
- .3 se invitó a todos los regímenes de supervisión por el Estado rector del puerto a que participasen en el Grupo de trabajo por correspondencia sobre esta materia, si éste se constituye;
- .4 se invitó a todos los regímenes de supervisión por el Estado rector del puerto a que comunicasen sus directrices sobre protección por conducto de la OMI;
- .5 se invitó a todos los regímenes de supervisión por el Estado rector del puerto a que compartiesen información sobre las reglas y procedimientos para los comités sobre supervisión en el próximo cursillo;
- .6 elaborar un código de conducta para las actividades de supervisión durante su próxima reunión teniendo en cuenta el código de conducta interno ya elaborado por el memorando de entendimiento París;
- .7 examinar la cuestión de la circular MSC.1/Circ.1010-MEPC.1/Circ.382 teniendo en cuenta la publicación del GISIS sobre las prescripciones operacionales de las organizaciones reconocidas y los funcionarios de supervisión;
- .8 remitir la cuestión de la armonización del sistema de codificación al próximo cursillo sobre supervisión para que se examine;
- .9 examinar en su próximo periodo de sesiones la cuestión de hacer públicos los datos sobre la inspección de buques que enarbolan el pabellón de territorios dependientes;
- .10 encargar que el examen de los principios sobre el intercambio de información interregional se trate en el próximo cursillo sobre supervisión;
- .11 se invitó a todos los regímenes de supervisión por el Estado rector del puerto a que en el próximo cursillo facilitasen información sobre el estado de elaboración e

implantación de los sistemas de información regionales y, en particular, pormenores de la publicación de datos de libre acceso;

- .12 remitir al próximo cursillo sobre supervisión el examen de la armonización de la formación de los gestores de la base de datos;
- .13 remitir al próximo cursillo el examen de la cuestión de la divulgación de información sobre las actividades de formación en materia de supervisión, tanto en curso como previstas, incluida la participación cruzada en actividades de formación y el programa de aprendizaje a distancia;
- .14 se pidió a la Secretaría que contribuyese a la elaboración de referencias relativas a las prescripciones recogidas en los convenios, a los efectos de los sistemas de codificación; y
- .15 se pidió a la Secretaría que elaborase cuadros de referencia relativos a las nuevas prescripciones recogidas en los convenios, que guardan relación con las actividades de supervisión.

Conclusiones y recomendaciones de la segunda Conferencia ministerial conjunta de los Memorandos de entendimiento de París y Tokio

7.29 El Subcomité tomó nota con satisfacción de la información facilitada sobre los resultados de la segunda Conferencia ministerial conjunta de los Memorandos de entendimiento de París y Tokio (FSI 13/6/2).

Marco de armonización y cooperación mundiales de las actividades de supervisión por el Estado rector del puerto

7.30 El Subcomité reconoció que las normas sobre supervisión ya están incluidas en los instrumentos pertinentes de la OMI, por lo cual la armonización de las actividades de supervisión puede examinarse desde la perspectiva de los procedimientos, actividades y prácticas pertinentes, con el propósito de erradicar la explotación de buques deficientes.

7.31 En este contexto, podría lograrse el reconocimiento de los resultados de las inspecciones a nivel mundial, como un objetivo a largo plazo, siempre que se hayan incluido en el acuerdo todos los instrumentos aplicables pertinentes. Como punto de partida para ello, podría cumplirse lo siguiente a nivel mundial:

- .1 procedimientos armonizados (compatibles) de las inspecciones en el marco de la supervisión;
- .2 medidas armonizadas (unificadas) contra los buques que presente deficiencias; y
- .3 disponibilidad de los resultados de la inspección en el marco de la supervisión por el Estado rector del puerto para todos los funcionarios encargados de la misma en todo el mundo.

7.32 Todas las delegaciones que hicieron uso de la palabra hicieron hincapié en que la importancia del hecho de la armonización de las actividades de supervisión no debería traducirse

en una rebaja de los actuales niveles de las actividades y prácticas en el marco de la supervisión, sino que debería fomentar las buenas prácticas en ese ámbito.

7.33 El Subcomité acordó que, a fin de establecer un marco para las actividades armonizadas en materia de supervisión, era necesario determinar las cuestiones específicas que deben tenerse en cuenta. El Subcomité también reconoció que la armonización de las actividades de supervisión era una tarea complicada, y, por consiguiente, acordó destacar los elementos de la armonización que se entendía que eran más básicos e importantes, los cuales se indican a continuación:

- .1 ratificación por parte de todos los Estados Miembros de los instrumentos de la OMI y de otros convenios pertinentes (por ejemplo, los convenios de la OIT);
- .2 unificación, en cuanto a la comprensión y la implantación (autoridades y funcionarios de supervisión), de lo dispuesto en los convenios, códigos y directrices (procedimientos de supervisión y código de buenas prácticas, Código de conducta de los funcionarios de supervisión, procedimiento de revisión);
- .3 compatibilidad de los procedimientos, sistemas de notificación y formatos normalizados en el ámbito de la supervisión (sistema de codificación, terminología, estadísticas, notificaciones, derecho de apelación, etc.);
- .4 transparencia de la información y estadísticas fidedignas sobre los resultados de la inspección;
- .5 cooperación e intercambio eficaz de información entre los Estados Miembros y los Memorandos de entendimiento;
- .6 intercambio mutuo de información por medio de los datos sobre supervisión entre los regímenes de supervisión e inclusión de todos los datos disponibles en los procedimientos de selección de un régimen de supervisión en particular;
- .7 análisis de las actividades prácticas y estadísticas en el ámbito de la supervisión, con el objetivo de mejorarlas;
- .8 formación de profesionales cualificados como funcionarios de supervisión y buen entendimiento de los procesos, normas, códigos y prácticas por parte de todos los que intervienen en este ámbito de actividad (esto es, Estados de abanderamiento, oficiales de supervisión, autoridades, tripulantes, etc.); y
- .9 revisión del material formativo disponible, tal como el curso modelo de la OMI 3.09 sobre supervisión por el Estado rector del puerto y elaboración de material formativo armonizado a nivel mundial.

7.34 Independientemente de lo anterior, el Subcomité tomó nota de que el Grupo había reconocido que cada uno de los regímenes regionales de supervisión pueden tener objetivos que sean de su propio interés, tomando en consideración las circunstancias regionales existentes, y a fin de alcanzar un grado más alto de armonización, había instado a los regímenes regionales de supervisión a que alcancen acuerdos bilaterales o multilaterales a tales efectos.

Formato de los cursillos de la OMI para Secretarios de los Memorandos de entendimiento/acuerdos sobre supervisión por el Estado rector del puerto y los directores de los centros de información

7.35 Basándose en el párrafo 40 del documento FSI 14/7, el Subcomité determinó un marco adecuado para los cursillos sobre supervisión, con el siguiente mandato:

- .1 mantener el formato de un foro que examine únicamente las cuestiones técnicas y administrativas de la supervisión;
- .2 limitar el ámbito de la interacción entre participantes y los puntos del orden del día al examen de aquellos instrumentos con los que ya se cuenta; y
- .3 centrarse en el mero intercambio de experiencias sobre cuestiones administrativas, actividades cotidianas, compartir los conocimientos especializados, problemas prácticos y sus posibles soluciones y la mejora mediante la formación.

7.36 El Subcomité acordó que en los cursillos sobre supervisión deberían abordarse cuestiones de política general, dado que era preferible que fueran los órganos pertinentes de la OMI los que las abordaran.

7.37 Con respecto a la frecuencia de los cursillos sobre supervisión y teniendo en cuenta la importancia de mantener los enlaces técnicos entre los regímenes de supervisión, el Subcomité acordó que estos eventos debían tener lugar cada dos años.

7.38 El Subcomité recomendó que el próximo cursillo sobre supervisión por el Estado rector del puerto se llevara a cabo en algún momento entre el tercer y el cuarto mes del año, esto es, dos meses antes de los periodos de sesiones del Subcomité FSI, previstos normalmente para junio de cada año.

7.39 El Subcomité también recomendó que, los cursillos de tres días sobre supervisión sea un evento de carácter abierto. Por tanto, todos los Miembros de la OMI deben ser bienvenidos a participar en calidad de observadores.

7.40 El Subcomité acordó que a fin de informar a los Miembros acerca de los cursillos sobre supervisión previstos, el Secretario General debería distribuir una circular en la que se señalaran las fechas y los lugares de las reuniones.

7.41 El Subcomité tomó nota de que, tal como había decidido el MSC 80, el lugar donde se celebrarían los cursillos se decidiría basándose en criterios rotativos, y por tanto, invitó a los regímenes de supervisión por el Estado rector del puerto a presentar propuestas a este respecto.

7.42 Teniendo en cuenta el mandato acordado, el Subcomité elaboró el siguiente orden del día del cuarto cursillo sobre supervisión por el Estado rector del puerto:

- .1 Apertura;
- .2 Elección de Presidente;
- .3 Adopción del orden del día;

- .4 Actividades de la OMI relacionadas con la supervisión por el Estado rector del puerto;
- .5 Información actualizada sobre las actividades y decisiones de los Memorandos de entendimiento/acuerdos;
- .6 Novedades sobre los sistemas de información regionales, incluidos los intercambios interregionales;
- .7 Manuales sobre supervisión por el Estado rector del puerto y otras cuestiones administrativas;
- .8 Actividades de formación; y
- .9 Clausura de la reunión.

7.43 Habiendo acordado que los cursillos debían tener el carácter de foro abierto, un método apropiado para informar sobre su resultado sería la presentación de una ponencia por parte de la Secretaría en el próximo periodo de sesiones del Subcomité. A tal efecto se pediría que en el cursillo se aprobase el informe escrito junto con una lista de recomendaciones, que se presentarían al Subcomité FSI a través de la Secretaría.

7.44 El Subcomité recomendó, respecto de la cuestión del patrocinio de la participación de personas procedentes de los Memorandos de entendimiento/acuerdos en los cursillos sobre supervisión que se costeasen los gastos de transporte y las dietas de los participantes de todos los regímenes de supervisión, sin excepción.

Base de datos de la flota mundial

7.45 El Subcomité examinó brevemente la posible adquisición de una base de datos de la flota mundial y la cuestión de la base de datos de la flota mundial, si bien decidió analizar el asunto más a fondo en su 15º periodo de sesiones, tomando en consideración la información recogida a raíz de la distribución del cuestionario que figura en el anexo 2 del documento FSI 14/7.

Estado del módulo del GISIS sobre supervisión por el Estado rector del puerto

7.46 El Subcomité examinó la información sobre el módulo del GISIS sobre supervisión que figura en el documento FSI 14/7.

7.47 Si bien agradeció la iniciativa sobre la elaboración del módulo del GISIS sobre supervisión, el Subcomité observó que la información obtenida no era suficiente para permitir un examen adecuado de la cuestión por el momento. El Subcomité convino en que era necesario contar con más información sobre los puntos siguientes y realizar un análisis más a fondo de los mismos:

- .1 determinar si este módulo podía suponer una duplicación del sistema Equasis;
- .2 determinar quién será responsable de la exactitud de los datos sobre supervisión;
- .3 determinar quién será el propietario de los datos recopilados;

- .4 determinar cómo se llevará a cabo la gestión de los datos, incluido el registro adecuado de las medidas de seguimiento;
- .5 si los Estados Miembros proporcionasen datos al GISIS, determinar la función de los centros de información regionales sobre supervisión;
- .6 determinar qué serie exacta de datos debe presentarse a la OMI a través del GISIS y con qué objetivos;
- .7 determinar cómo la OMI utilizará los datos recopilados; y
- .8 cuál sería el plan de flujo de los datos.

7.48 El Subcomité tomó nota de la recomendación del Grupo de que el único órgano que tiene derecho a corregir o enmendar cualquier dato presentado a la OMI es el Estado que ha presentado este dato.

7.49 El Subcomité también tomó nota de la opinión del Grupo de que antes de ultimar y lanzar el módulo del GISIS sobre supervisión, los órganos adecuados, que serían determinados por el Subcomité, deberían examinar y verificar más cuidadosamente sus especificaciones. Cabe la opción de que se asigne esta tarea a un Grupo de trabajo por correspondencia sobre supervisión por el Estado rector del puerto

Directrices sobre la inspección de las horas de trabajo de la gente de mar en el marco de la supervisión por el Estado rector del puerto

7.50 El Subcomité examinó las Directrices del Memorando de entendimiento de París sobre la inspección de las horas de trabajo de la gente de mar (FSI 13/14) y elaboró los proyectos de instrumentos conexos, los cuales figuran en el anexo 4 del presente informe. Puesto que las Directrices guardaban relación con instrumentos de la OIT, el Subcomité opinó que la OMI debería trabajar en colaboración con la OIT a fin de llegar a un acuerdo sobre el formato en que deben publicarse las directrices.

Examen de la resolución A.787(19), enmendada por la resolución A.882(21)

7.51 Tras haber examinado la conveniencia de actualizar los Procedimientos para la supervisión por el Estado rector del puerto (resolución A.787(19), enmendada por la resolución A.882(21)), y la posible inclusión de nuevos instrumentos pertinentes de la OMI, el Subcomité acordó que, debido a la falta de tiempo, debería examinarse la posibilidad de constituir un grupo de trabajo por correspondencia sobre supervisión por el Estado rector del puerto.

7.52 El Subcomité dio su visto bueno, en principio, a los Procedimientos revisados para la supervisión por el Estado rector del puerto (resolución A.787(19), enmendada por la resolución A.882(21)), a la vista de la entrada en vigor del Anexo IV revisado del Convenio MARPOL y la revisión del Anexo II del Convenio MARPOL y enmendó los proyectos de enmienda recogidos en el anexo del documento FSI 14/7/1, tal como figuran en el anexo 2 del documento FSI 14/WP.3.

7.53 El Subcomité estuvo de acuerdo en que era necesario un examen adicional y cuidadoso de las referencias que figuran en el párrafo 1.4 del anexo de la resolución A.787(19), según figura en los anexos 2 y 4 del documento FSI 14/WP.3 que debía llevarlo a cabo un grupo de trabajo

por correspondencia cuando se preparase el texto refundido de los procedimientos para la supervisión por el Estado rector del puerto.

7.54 Tras haber examinado los proyectos de enmienda a la resolución A.787(19), propuestos por el Subcomité BLG 10 (BLG 10/3, anexos 10 y 11), el Subcomité se mostró de acuerdo, en principio, con los proyectos de enmienda tal como figura en el anexo 4 del documento FSI 14/WP.3 a reserva de un nuevo examen que lleve a cabo un grupo de trabajo por correspondencia cuando se elabore un texto refundido de los procedimientos para la supervisión por el Estado rector del puerto prestando atención especial al texto que figura entre corchetes. Se pidió a la Secretaría que informase al DSC 11 de los resultados del examen de esta cuestión.

7.55 El Grupo examinó una propuesta de la IACS sobre Enmiendas a los procedimientos para la supervisión por el Estado rector del puerto (resolución A.787(19), enmendada por la resolución A.882(21)), basadas en la cuestión de las deficiencias que pueden dar lugar a detención observadas durante el periodo de validez del Certificado de gestión de la seguridad provisional (FSI 14/7/7), y opinó que en el documento no se facilitaba suficiente información para que se pudiera examinar adecuadamente la cuestión durante el periodo de sesiones.

7.56 No obstante, reconociendo la posible importancia de la antedicha propuesta sobre la cuestión de las deficiencias que pueden dar lugar a detención observadas durante el periodo de validez del certificado de gestión de la seguridad provisional, el Subcomité invitó a los Miembros a que presentaran otros documentos sobre la cuestión.

7.57 El Subcomité recomendó que se examinara la conveniencia de elaborar un texto refundido de la resolución, en el que se incluirán todas las enmiendas ya introducidas y posibles nuevas enmiendas. En este contexto el Subcomité opinó que sería más conveniente mantener esta resolución en particular en un formato refundido.

7.58 Si bien estuvo de acuerdo en recomendar al MEPC 55 y al MSC 82 que refrendasen las medidas propuestas con respecto a la revisión de la resolución A.787(19), enmendada (párrafos 7.51 a 7.59), el Subcomité determinó que era necesario elaborar propuestas para un procedimiento simplificado de enmienda de la resolución A.787(19), a fin de mantenerla actualizada con las enmiendas introducidas en los instrumentos pertinentes.

7.59 El Subcomité convino en constituir un grupo de trabajo por correspondencia sobre la armonización de las actividades de supervisión, coordinado por la Federación de Rusia*, con el siguiente mandato:

*

Coordinador:

Dr. Vitaly Klyuev
Jefe de la División de Transporte
y Seguridad Marítima y Fluvial
Ministerio de Transportes
Federación de Rusia

Dirección:

Ministerio de Transportes
1, bldg 1, Rozhdestvenka Street
Moscú, Rusia
Teléfono: +7 495 9261024
Facsímil: +7 495 9269960, +7 4232 497424
Correo electrónico: KlyuevVV@mintrans.ru

- .1 examinar y actualizar los procedimientos para supervisión por el Estado rector del puerto, tal como figuran en la resolución A.787(19), enmendada por la resolución A.882(21), y al mismo tiempo elaborar un proyecto de texto refundido de los procedimientos revisados para la supervisión por el Estado rector del puerto, y propuestas para los procedimientos simplificados para su enmienda en el futuro con miras a mantener armonizados los procedimientos con las enmiendas a los instrumentos pertinentes;
- .2 en el contexto de la revisión de los procedimientos para la supervisión por el Estado rector del puerto, elaborar enmiendas con respecto a los Anexos enmendados, los I, II, IV y VI del MARPOL tomando en consideración los proyectos de enmiendas recogidas en los anexos 2 y 4 del documento FSI 14/WP.3 y, en especial, el texto entre corchetes de estos proyectos de enmienda;
- .3 asesorar a la Secretaría acerca de la elaboración de especificaciones para el módulo sobre supervisión del GISIS de la OMI, tomando en consideración las observaciones presentadas por el Grupo de trabajo sobre supervisión por el Estado rector del puerto, en su informe (FSI 14/WP.3, párrafos 28 a 31), y
- .4 presentar un informe del 15º periodo de sesiones del Subcomité.

Certificado de homologación de los productos navales

7.60 El Grupo elaboró un proyecto de circular MSC sobre la validez del Certificado de homologación de los productos navales, el cual figura en el anexo 3 del presente informe, y se presentará al MSC 82 para su aprobación.

8 SUPERVISIÓN POR EL ESTADO RECTOR DEL PUERTO DE LAS HORAS DE TRABAJO DE LA GENTE DE MAR

8.1 El Subcomité recordó que el MSC 69 le había encomendado que examinase si sería conveniente que las autoridades de supervisión por el Estado rector del puerto elaborasen e implantasen procedimientos para determinar si la gente de mar de los buques que inspeccionan está sometida a un horario de trabajo excesivo.

8.2 El Subcomité recordó que en su 12º periodo de sesiones había tomado nota de que la OIT estaba elaborando un instrumento único y actualizado en el que se aborda la cuestión de las horas de trabajo y de descanso, junto con medidas para hacerlo cumplir, cuya conclusión estaba prevista para 2005.

8.3 El Subcomité también recordó que, tras examinar el documento FSI 13/14 (Francia), en el que se proponían unas Directrices sobre la inspección de las horas de trabajo y de reposo adoptadas por el Comité del Memorando de entendimiento de París, en su 13º periodo de sesiones había acordado que sería conveniente emitir unas directrices similares mediante la pertinente circular MSC. El Subcomité, en su 13º periodo de sesiones tomó nota de que la fecha prevista de ultimación de este punto del programa de trabajo era 2006, y decidió volver a examinar el documento durante su 14º periodo de sesiones y encargó a la Secretaría que mantuviera informada a la Organización Internacional del Trabajo de los avances en sus deliberaciones sobre el particular.

8.4 Tras tomar nota de la ultimación del nuevo Convenio sobre el Trabajo Marítimo, 2006, el Subcomité también recordó que, durante el MSC 81, el representante de la OIT había señalado que los aportes de los expertos de la OMI habían contribuido a la elaboración de dicho instrumento y que sería muy importante continuar colaborando en asuntos relacionados con la supervisión por el Estado rector del puerto.

8.5 Asimismo, el Subcomité encomendó al Grupo de trabajo sobre supervisión por el Estado rector del puerto, constituido en el marco del punto 7 del orden del día (Armonización de las actividades de supervisión por el Estado rector del puerto) que elaborara un proyecto de Directrices para la supervisión por el Estado rector del puerto sobre la inspección de las horas de trabajo de la gente de mar y el proyecto de circular/resolución MSC correspondiente a fin de presentarlos al MSC 82 para su adopción y que diera su asesoramiento sobre cuál sería el modo adecuado de proceder a fin de mantener a la OIT plenamente informada de la elaboración de dichas Directrices por parte de la OMI (véase el párrafo 7.26.11).

8.6 Tras examinar el informe del Grupo de trabajo *supra* (FSI 14/WP.3) el Subcomité tomó la decisión que se indica en el párrafo 7.50.

9 ELABORACIÓN DE DIRECTRICES SOBRE LA SUPERVISIÓN POR EL ESTADO RECTOR DEL PUERTO EN VIRTUD DEL CONVENIO BWM 2004

9.1 El Subcomité recordó que el MEPC 52 le había pedido que elaborara unas Directrices sobre la supervisión por el Estado rector del puerto en relación con el Convenio sobre gestión del agua de lastre, centrándose en especial, en el muestreo de la descarga de los sistemas de gestión del agua de lastre instalados a bordo, con arreglo a la homologación según las Directrices (D8) o a la aprobación por prototipo de conformidad de conformidad con el procedimiento para la aprobación de prototipos de tecnologías de tratamiento del agua de lastre (D10).

9.2 El Subcomité recordó también que el MEPC 53 había adoptado las Directrices para la aprobación de sistemas de gestión del agua de lastre (D8) mediante la resolución MEPC.125(53) y que el MEPC 54 había adoptado las Directrices para la aprobación y la supervisión de programas para prototipos de tecnologías de tratamiento del agua de lastre (D10), mediante la resolución MEPC.140(54).

9.3 El Subcomité también recordó que en su 13º periodo de sesiones, tras tomar nota de que en ese periodo de sesiones no se habían presentado documentos relativos a la elaboración de Directrices sobre la supervisión por el Estado rector del puerto en virtud del Convenio BWM, había pedido a los Miembros y a las organizaciones internacionales que presentaran propuestas en su 14º periodo de sesiones.

9.4 El Subcomité examinó el documento FSI 14/9 (Secretaría), en el que se recoge el texto relativo a los procedimientos para la supervisión por el Estado rector del puerto que le había remitido el BLG 10 para su examen cuando elaborase las directrices sobre supervisión por el Estado rector del puerto en virtud del Convenio BWM.

9.5 Tras deliberar al respecto, el Subcomité reconoció la necesidad de contar con un esbozo o anteproyecto a fin de dar comienzo a la elaboración de las directrices sobre supervisión por el Estado rector del puerto en virtud del Convenio BWM, y reiteró su invitación a los Estados Miembros y a las organizaciones internacionales para que presenten propuestas al respecto, teniendo en cuenta el texto proporcionado por el Subcomité BLG durante el 15º periodo de sesiones del Subcomité. A este respecto, el Subcomité también tomó nota de la información

proporcionada por el Canadá y el Memorando de entendimiento de París respecto del establecimiento de un equipo de tareas en el marco del Memorando de entendimiento de París, a fin de examinar los mecanismos de control del agua de lastre y los sedimentos de los buques, y del propósito de presentar en el 15º periodo de sesiones un documento que sirva de punto de partida para la elaboración de las directrices sobre supervisión por el Estado rector del puerto con arreglo al Convenio BWM.

9.6 En este contexto, el Subcomité tomó nota de la opinión de que quizás fuera prematuro aprobar estas directrices antes de que se logre un acuerdo respecto de una metodología normalizada para el análisis de las muestras.

9.7 El Subcomité acordó invitar a los comités a que prorrogasen hasta 2008 la fecha de ultimación de estas directrices, prevista para 2006.

10 ANÁLISIS DETALLADO DE LAS DIFICULTADES EXPERIMENTADAS EN LA IMPLANTACIÓN DE LOS INSTRUMENTOS DE LA OMI

Indicadores de resultados de la autoevaluación del Estado de abanderamiento

10.1 El Subcomité recordó que, en su 12º periodo de sesiones, la Secretaría había presentado un análisis de los formularios de autoevaluación (FAE), que también ilustraba las posibles ventajas de efectuar una correlación entre la información que figura en dichos formularios y los datos extraídos de las bases de datos de la Secretaría, incluidos los correspondientes a siniestros.

10.2 El Subcomité también recordó que en su 12º periodo de sesiones había acordado que convenía seguir estudiando las siguientes cuestiones:

- .1 las discrepancias existentes entre el tamaño de las flotas de los países según los FAE y las correspondientes cifras de las bases de datos sobre la flota mundial;
- .2 la correlación entre la información que contienen los FAE y otros datos; y
- .3 la posibilidad de eliminar el requisito del anonimato de los FAE, dado que obstaculiza la realización de un análisis más profundo.

10.3 La Secretaría informó al Subcomité de que, hasta la fecha, se habían recibido 58 FAE iniciales y 39 actualizados, y que se estaba estudiando la posibilidad de crear un módulo de GISIS para los FAE que permita que los Estados Miembros cumplimenten los formularios directamente. En este contexto, la Secretaría hizo referencia a la decisión del Subcomité de examinar la posibilidad de eliminar el requisito del anonimato de los FAE, habida cuenta de la práctica actual de los Estados Miembros de dar a conocer públicamente la información de los FAE, y de la posibilidad de hacer una correlación entre la información que contienen los FAE y otros datos en el futuro, según se expone en el documento FSI 12/8/3 (Vanuatu).

11 EXAMEN DE LAS DIRECTRICES PARA EFECTUAR RECONOCIMIENTOS DE CONFORMIDAD CON EL SARC (RESOLUCIÓN A.948(23))

ENMIENDAS A LA RESOLUCIÓN A.948(23)

11.1 El Subcomité acordó que, además de abordar las propuestas de enmienda a las Directrices revisadas para efectuar reconocimientos de conformidad con el sistema armonizado de

reconocimientos y certificación (SARC) (resolución A.948(23)), recogidas en cuatro documentos: FSI 14/11 (IACS), FSI 14/11/1 (Grecia), FSI 14/11/2 (Noruega) y FSI 14/11/3 (Secretaría), presentados dentro de este punto del orden del día, también abordaría otras cuestiones relacionadas con las Directrices para efectuar reconocimientos de conformidad con el SARC, tal como lo solicitó el MSC 80 y el MSC 81, tal como sigue:

- .1 inspección de los registradores de datos de la travesía (RDT) de conformidad con el SARC (FSI 14/2/3 (Secretaría) y MSC 81/8/2 (Reino Unido));
- .2 planificación previa de los reconocimientos en dique seco (FSI 14/2 (Secretaría)); y
- .3 rectificación de la circular MSC/Circ.1002 (FSI 14/2 y MSC 80/12/1 (Noruega)).

11.2 El Subcomité recordó que en su 13º periodo de sesiones, tras haber tomado nota de las recomendaciones del Grupo de trabajo sobre la revisión de las Directrices para efectuar reconocimientos de conformidad con el sistema armonizado de reconocimientos y certificación (resolución A.948(23)), constituyó un Grupo de trabajo por correspondencia sobre la revisión de la resolución A.948(23) con el siguiente mandato:

- .1 elaborar recomendaciones sobre los procedimientos de enmienda de las Directrices revisadas para efectuar reconocimientos de conformidad con el SARC (resolución A.948(23)), teniendo en cuenta los documentos FSI 13/12/1 y FSI 13/12/3, las novedades que tuvieran lugar durante el 13º periodo de sesiones y siguiendo el método acordado por el Subcomité;
- .2 elaborar un proyecto de enmiendas a la resolución A.948(23) para que lo examinase el Subcomité; y
- .3 continuar elaborando el proyecto de directrices para efectuar los reconocimientos prescritos en la regla E-1 del Convenio sobre la Gestión del Agua de Lastre, teniendo en cuenta el documento FSI 13/13, las novedades que tuvieran lugar durante el 13º periodo de sesiones del Subcomité y los resultados de la labor del BLG 9 y el MEPC 53 a este respecto.

Informe del Grupo de trabajo por correspondencia

11.3 Al examinar el informe del Grupo de trabajo por correspondencia (FSI 14/11/1) el Subcomité tomó nota de los principales puntos del mismo tal como figuran en los anexos 1 a 5 del informe del Grupo tal como sigue:

- .1 el anexo 1 trata de las enmiendas al Convenio SOLAS 1974 y al Convenio de Líneas de Carga 1966; los Protocolos relativos al Convenio SOLAS, 1988 y al Convenio de Líneas de Carga 1988; y las enmiendas a los Códigos CIQ y CIG. También el anexo a la circular MSC-MEPC.5/Circ.1, relativa a las condiciones para ampliar el periodo de validez de un certificado, se ha incluido como un nuevo proyecto de subsección 5.9 en la sección general de la resolución A.948(23);
- .2 los anexos 2 y 3 del informe se refieren a las enmiendas a las Directrices para efectuar reconocimientos, resultantes de los Anexos I y II revisados del

MARPOL, respectivamente, que se espera que entren en vigor el 1 de enero de 2007;

- .3 en el anexo 4 del informe se presenta un nuevo proyecto de directrices para efectuar reconocimientos a los efectos del Anexo IV revisado del MARPOL. Si bien el Grupo era de la opinión de que primero tenía que haber venido precedido de la presentación de una propuesta por un Estado Miembro, no obstante se convino en elaborar el proyecto de directrices a fin de agilizar la cuestión dado que el Anexo IV revisado del MARPOL ya estaba en vigor; y
- .4 el anexo 5 del informe daba a conocer el nuevo proyecto de directrices para efectuar reconocimientos a los efectos del Convenio sobre la gestión del agua de lastre (Convenio BWM).

11.4 La IACS, en el documento FSI 14/11, manifestó su preocupación porque las actuales directrices para efectuar reconocimiento de conformidad con SARC no cubren adecuadamente las exigencias recogidas en los párrafos 4.10.14 y 4.10.16 del Código internacional para la construcción y el equipo de buques que transporten gases licuados a granel (Código CIG) y propuso añadir tres nuevos párrafos en las directrices para efectuar los reconocimientos, a fin de rellenar esta laguna.

Directrices para efectuar reconocimientos a los efectos del Convenio sobre la gestión del agua de lastre

11.5 El Subcomité acordó que independientemente de que el Grupo hubiese elaborado el proyecto de texto de las nuevas directrices para efectuar reconocimientos a los efectos del Convenio sobre la gestión del agua de lastre (Convenio BWM), dado que el Convenio todavía no había entrado en vigor, las enmiendas propuestas, tras ser revisadas por el Grupo de trabajo en el actual periodo de sesiones, se anexarían al informe del Subcomité y se presentarían al MEPC 55 para su examen y la adopción de las medidas oportunas.

11.6 El Subcomité observó que la cuestión de las directrices para efectuar reconocimientos a los efectos del Convenio sobre la gestión del agua de lastre se abordaría dentro del punto 12 del orden del día.

Inspección de los sistemas de identificación automática

11.7 La delegación de Noruega, al presentar el documento FSI 14/11/2 señaló a la atención del Subcomité el hecho de que las inspecciones de los sistemas de identificación automática (SIA) no estaban incluidas en las actuales Directrices para efectuar los reconocimientos de conformidad con el SARC. No obstante, y dado que ya se había obtenido suficiente experiencia con el equipo, el párrafo 5.1.2.101.13 del anexo 1 de las Directrices, relativo a los buques de pasaje, debería enmendarse a fin de incluir las Directrices apropiadas para efectuar los reconocimientos; y un nuevo párrafo 4.1.2.6*bis* del anexo 1 de las Directrices debería añadirse para contar con un texto equivalente relativo a los buques de carga.

11.8 A este respecto el Subcomité recordó que el COMSAR 10 había examinado el documento COMSAR 10/15/1 (Noruega) en el que se proponía que las Directrices revisadas para efectuar reconocimientos de conformidad con el SRAC deberían enmendarse para incluir prescripciones relativas a las inspecciones/medidas técnicas de los sistemas de identificación automática (SIA) a fin de garantizar que los SIA funcionan de conformidad con las normas operacionales/técnicas

exigidas. El COMSAR 10 había dado su visto bueno, en principio, a la propuesta de que las inspecciones de los SIA las realizaran radioinspectores sin expedir certificados especiales y recomendó que se presentara una propuesta apropiada a los Subcomités FSI y NAV (COMSAR 10/16, párrafo 15.4).

11.9 El Subcomité convino en remitir los documentos FSI 14/11 y FSI 14/11/2 al Grupo de trabajo.

Lista de nuevas prescripciones

11.10 El Subcomité examinó el documento FSI 14/11/3 (Secretaría) en el que figura una lista de las nuevas prescripciones adoptadas en el último periodo de sesiones, en el contexto de la revisión de las Directrices para efectuar reconocimientos de conformidad con el SARC.

11.11 A este respecto, el Subcomité recordó que en su 12º periodo de sesiones había acordado que, tras la adopción de la resolución A.948(23) sobre las Directrices revisadas para efectuar reconocimientos de conformidad con el SARC, la preparación oportuna de las enmiendas pertinentes a las Directrices basadas en nuevas prescripciones debería convertirse en una prioridad en el marco de la labor dentro de este punto del programa de trabajo. Por tanto el Subcomité había pedido a la Secretaría que elaborara para cada periodo de sesiones una lista de los instrumentos que pudieran exigir que se preparasen nuevas enmiendas a las Directrices y de los instrumentos que se habían adoptado durante el lapso interperiodos o en periodos de sesiones anteriores, pero que todavía no se habían abordado.

11.12 El Subcomité recordó también que el MEPC 52 y el MSC 79 habían refrendado la antedicha instrucción cursada en su 12º periodo de sesiones a la Secretaría y que el Subcomité, en su 13º periodo de sesiones había acordado que la lista de enmiendas nuevas y pendientes que debía elaborar la Secretaría, por cada periodo de sesiones, debería de presentarse en forma de cuadro, agrupando las enmiendas por temas y enumerándolas en orden cronológico. De conformidad con esta instrucción, la Secretaría había elaborado una lista de prescripciones nuevas y pendientes adoptadas con posterioridad al último periodo de sesiones junto con referencias a las interpretaciones unificadas y a otros instrumentos posiblemente pertinentes, tal como se muestra en el anexo del documento FSI 14/11/3.

11.13 El Subcomité acordó que la lista de prescripciones nuevas y pendientes de conformidad con los instrumentos obligatorios, adoptadas con posterioridad al último periodo de sesiones, debería remitirse al Grupo de trabajo para el examen de las enmiendas apropiadas que deberían incluirse en las Directrices revisadas para efectuar reconocimientos de conformidad con el SARC.

Cuestiones diversas

11.14 Con miras a que el Grupo de trabajo tuviese unas orientaciones claras antes de dar comienzo a sus deliberaciones, el Subcomité examinó las tres cuestiones presentadas por el Grupo de trabajo por correspondencia, tal como figuran en los párrafos 6, 9 y 10 del documento FSI 14/11/1, y convino en que:

- .1 el proyecto propuesto de directrices para efectuar reconocimientos elaborado por el Grupo de trabajo por correspondencia en relación con el Anexo IV del MARPOL podría aceptarse a la vista de que ningún Miembro había presentado propuestas específicas al respecto;

- .2 la propuesta de proyecto de Directrices para efectuar reconocimientos con respecto al número de identificación del buque podía aceptarse a la vista de que ningún Miembro había presentado documentos al respecto; y
- .3 las referencias al MARPOL que figuran en las Directrices revisadas para efectuar reconocimientos de conformidad con el SARC podrían simplificarse de manera que rezasen "MARPOL 90/04".

PROCESO CONDUCENTE A LA ADOPCIÓN DEFINITIVA DE LAS DIRECTRICES REVISADAS

11.15 Tras un debate sobre la secuencia futura de actuaciones hasta la posible adopción de las Directrices revisadas por la Asamblea en su vigésimo quinto periodo de sesiones, el Subcomité dio su visto bueno al siguiente proceso, para que sea examinado y refrendado por el MEPC 55 y el MSC 82:

- .1 constituir un grupo de trabajo por correspondencia interperiodos encargado de seguir elaborando los proyectos de enmienda y elaborar un proyecto refundido de las Directrices revisadas para efectuar los reconocimientos, que debería sustituir en su totalidad las actuales Directrices adoptadas mediante la resolución A.948(23);
- .2 los resultados de la labor del Grupo de trabajo por correspondencia los examinará el Subcomité en su 15º periodo de sesiones con miras a ultimar el proyecto de directrices revisadas;
- .3 el proyecto de directrices revisadas, tal como se ultimen en su 15º periodo de sesiones, se remitirán al MEPC 56 (julio 2007) y al MSC 83 (octubre 2007) para su aprobación con antelación a su presentación por los Comités a la Asamblea en su vigésimo quinto periodo de sesiones (noviembre 2007) para su examen con miras a la adopción de las nuevas Directrices revisadas para efectuar reconocimientos de conformidad con el SARC, que sustituirían a las adoptadas mediante la resolución A.948(23).

INSPECCIÓN DE REGISTRADORES DE DATOS DE LA TRAVESÍA (RDT) DE CONFORMIDAD CON EL SARC

11.16 El Subcomité recordó que el MSC 81 había examinado la propuesta recogida en el documento MSC 81/8/2 relativa a la inspección de los RDT de conformidad con el SARC y que le había remitido la cuestión en su 14º periodo de sesiones y al NAV 52 para su examen y la presentación de recomendaciones pertinentes dentro de sus puntos de los respectivos órdenes del día sobre "Examen de las Directrices para efectuar reconocimientos de conformidad con el SARC (resolución A.948(23))" y "Otros asuntos" y para que informasen al MSC 82 (FSI 14/2/3, párrafo 7).

11.17 El Subcomité tomó nota de las opiniones presentadas en el documento MSC 81/8/2 (Reino Unido) en el sentido de que sería claramente beneficioso disponer de directrices claras para garantizar que la prueba anual de funcionamiento de los sistemas de RDT se hace con arreglo a unos criterios coherentes y que tales directrices deberían seguir el modelo de la circular MSC/Circ.1040 "Directrices para la prueba anual de las RLS por satélite de 406 MHz". El

proyecto de directrices adjunto al documento MSC 81/8/2 debería de ser revisado tanto por el Subcomité FSI como por el Subcomité NAV antes de que se distribuyan como una circular MSC.

11.18 El Subcomité convino en remitir la cuestión al Grupo de trabajo, en el entendimiento de que los resultados de sus deliberaciones se remitirían al NAV 52 para su consideración y que se presentarían al MSC 82 para que se adopten las decisiones y medidas apropiadas.

AMPLIACIÓN DEL PERIODO DE VALIDEZ DE UN CERTIFICADO

11.19 El Subcomité recordó que el MSC 80, con respecto al examen de la interpretación de la regla I/14(e) del SOLAS y tras haber refrendado la decisión adoptada por el Subcomité en su 13º periodo de sesiones de que las condiciones recomendadas para ampliar el periodo de validez de un certificado también debían examinarse con miras a ser incluidas como una nueva subsección 5.9 de la sección 5 de las Directrices revisadas para efectuar reconocimientos de conformidad con el SARC (resolución A.948(23)), le había pedido que en su 14º periodo de sesiones elaborase las enmiendas pertinentes a la resolución A.948(23) (FSI 14/2, párrafo 12).

11.20 El Subcomité, tras tomar nota de que el Grupo de trabajo por correspondencia ya había examinado la cuestión y de que una nueva subsección 5.9 sobre "Condiciones recomendadas para ampliar el periodo de validez de un certificado" se había añadido (FSI 14/11/1, anexo 1, página 7) en el proyecto de Directrices para efectuar reconocimientos, acordó que el Grupo de trabajo debería volver a examinar este nuevo texto en el contexto del examen general de los resultados de la labor del Grupo de trabajo por correspondencia.

PLANIFICACIÓN PREVIA DE LOS RECONOCIMIENTOS EN DIQUE SECO

11.21 El Subcomité recordó que el MSC 80, con respecto a la cuestión conexas de la planificación previa de los reconocimientos en dique seco de los buques no sujetos al programa mejorado de reconocimientos, tal como había determinado en su 13º periodo de sesiones, le había encargado que en su 14º periodo de sesiones elaborase, en el marco del punto de su orden del día sobre el "Examen de las Directrices para efectuar reconocimientos de conformidad con el SARC (resolución A.948(23))", un proyecto de circular MSC a los efectos de presentarla al MSC 82 para su aprobación y que había invitado a los Gobiernos Miembros a que presentasen ponencias al respecto (FSI 14/2, párrafo 11).

11.22 El Subcomité observó que no se había presentado ningún documento aunque sin embargo convino en encargar al Grupo de trabajo que elaborase el proyecto de circular MSC, si el tiempo lo permitiera.

RECTIFICACIÓN DE LA CIRCULAR MSC/CIRC.1002

11.23 El Subcomité recordó que el MSC 80, al encomendarle a la Secretaría que emitiera una corrección de la circular MSC/Circ.1002 "Directrices sobre proyectos y disposiciones alternativos de seguridad contra incendios", con el fin de eliminar la prescripción de incluir una referencia a los proyectos y disposiciones alternativos aprobados en el correspondiente certificado del SOLAS, convino en que era necesario encontrar una solución de largo plazo para registrar la aprobación de disposiciones alternativas en los certificados de seguridad pertinentes del SOLAS, teniendo en cuenta que los otros Subcomités estaban en el proceso de preparar enmiendas y directrices para habilitar dichas aprobaciones, que son similares a la regla II-2/17 del SOLAS (proyectos y disposiciones alternativos) y a la circular MSC/Circ.1002. Por tanto

el MSC 80, le pidió al Subcomité FSI que examinase la antedicha cuestión y que le asesorase según procediese (FSI 14/2, párrafo 10).

11.24 La Secretaría informó al Subcomité de que, por lo que respecta a esta cuestión, el MSC 80 había examinado el documento MSC 80/12/1 (Noruega) en el que se propone que la circular MSC/Circ.1002 se enmiende a fin de eliminar el requisito de incluir la referencia a los proyectos y disposiciones alternativos aprobados en el certificado SOLAS apropiado (que es lo que el FP 49 había recomendado al Comité). El MSC 80 había dado su visto bueno a suprimir el párrafo en el que se exige que se modifique el certificado SOLAS y se expidió la circular MSC.1/Circ.1002/Corr.1. Esto era necesario dado que los certificados SOLAS en la actualidad no permitían que se indicase la aprobación de un proyecto alternativo, mientras que en la circular MSC/Circ.1002 se exigía que las aprobaciones se añadieran a los certificados. Al mismo tiempo el MSC 80 había acordado que era necesario adoptar una solución a largo plazo para registrar la aprobación de disposiciones alternativas en los certificados pertinentes del SOLAS sobre seguridad, teniendo presente que otros subcomités estaban en el proceso de preparar enmiendas y directrices para permitir tales aprobaciones, que son similares a la regla II-2/17 del SOLAS (Proyectos y disposiciones alternativos) y a la circular MSC/Circ.1002. Por tanto el Comité le había pedido al Subcomité FSI que examinase la antedicha cuestión y que le asesorase de conformidad, incluida la posibilidad de que los certificados SOLAS se enmienden para incluir un lugar en el que se indique las aprobaciones de los proyectos alternativos.

11.25 Tras una explicación facilitada por la Secretaría, el Subcomité acordó encomendar al Grupo de trabajo el examen de la antedicha cuestión, si el tiempo lo permitía, y siempre que sus conclusiones se trasmitiesen al MSC 82, tal como se había pedido.

CONSTITUCIÓN E INFORME DEL GRUPO DE TRABAJO

11.26 El Subcomité dio su visto bueno a la constitución de un grupo de trabajo sobre el examen de las Directrices para efectuar reconocimientos de conformidad con el SARC (resolución A.948(23)) asignándole el siguiente mandato:

Se le pidió al Grupo que tomando en consideración las observaciones presentadas y las decisiones adoptadas en el Pleno:

- .1 examinase los proyectos de enmienda a las Directrices para efectuar reconocimientos de conformidad con el SARC (resolución A.948(23)) tomando como base el documento FSI 14/11/1 y tomando en consideración las propuestas adoptadas en los documentos FSI 14/11, FSI 14/11/2 y FSI 14/11/3;
- .2 elaborase un proyecto de mandato apropiado para un grupo de trabajo por correspondencia pendiente de constituir;
- .3 examinase la cuestión de la inspección de los RDT de conformidad con el SARC y examinase el proyecto de directrices sobre pruebas anuales de funcionamiento de los RDT y RDT simplificados para su presentación al NAV 52 y al MSC 82, utilizando como base el documento MSC 81/8/2;
- .4 si el tiempo lo permitiese, elaborase un proyecto de circular MSC sobre la planificación previa de los reconocimientos en dique seco para los buques no sujetos al programa mejorado de reconocimientos;

- .5 si el tiempo lo permitiese, examinase la cuestión de la rectificación de la circular MSC/Circ.1002 sobre Directrices sobre proyectos y disposiciones alternativos de seguridad contra incendios, en relación con la regla II-2/17 del SOLAS (proyectos y disposiciones alternativos); y
- .6 completase la elaboración de las directrices para efectuar los reconocimientos exigidos en la regla E-1 del Convenio BWM 2004, en la forma de un proyecto de anexo del informe del Subcomité.

11.27 Tras haber recibido el informe del Grupo de trabajo (FSI 14/WP.2), el Subcomité aprobó el informe en general, y en especial:

- .1 tomó nota de los avances alcanzados en el examen de los proyectos de enmienda a las Directrices para efectuar reconocimientos de conformidad con el SARC (resolución A.948(23)) y de que los proyectos de enmienda, tal como habían sido revisados por el Grupo (FSI 14/WP.2, anexo 1) deberían conformar la base del examen posterior del Grupo de trabajo por correspondencia en el lapso interperiodos;
- .2 dio su visto bueno al proyecto de formulario para el informe de prueba de los SIA, que figura en el anexo 6, para su examen ulterior por el NAV 52, a reserva del visto bueno del MSC 82;
- .3 refrendó las opiniones del Grupo, por lo que respecta a las normas de funcionamiento del equipo de identificación y seguimiento de largo alcance de los buques (LRIT), de que sería apropiado que estos equipos fueran inspeccionados por inspectores de radiocomunicaciones y que se incluyesen las disposiciones adecuadas en un futuro en las Directrices para efectuar reconocimientos de conformidad con el SARC, a los fines de recomendarlo al MSC 82 para la adopción de las decisiones y medidas oportunas;
- .4 refrendó las opiniones unánimes del Grupo de que, por lo que respecta al reconocimiento por inspectores de radiocomunicaciones de los sistemas de alerta de protección del buque, y debido a preocupaciones relativas a la necesidad de mantener el carácter confidencial y a otros requisitos del Código PBIP, sería prematuro decidir a este respecto sin perjudicar una revisión de la cuestión en el futuro a los fines de recomendarlo al MSC 82 para la adopción de las decisiones y medidas oportunas;
- .5 dio su visto bueno al mandato del Grupo de trabajo por correspondencia * sobre las Directrices para efectuar los reconocimientos de conformidad con el SARC que figura en el anexo 7;

* **Coordinador del Grupo de trabajo por correspondencia:**
Sr. Jean-François Fauduet
Gerente, Asuntos reglamentarios
Bureau Veritas Marine Division
Correo electrónico: Jean-Francois.Fauduet@bureauveritas.com
Teléfono: 33 1 42 91 52 89
Facsímil: 33 1 42 91 52 93
Móvil: 33 6 88 38 96 15

- .6 dio su visto bueno al proyecto de directrices sobre la prueba anual de los registradores de datos de la travesía (RDT) y registradores de datos de la travesía simplificados, incluyendo el modelo para el Certificado de prueba de funcionamiento de los registradores de datos de la travesía, que figura en el anexo 8, para que el NAV 52 lo examine a reserva de que el MSC 82 se muestre de acuerdo;
- .7 dio su visto bueno al proyecto de directrices para la planificación previa de los reconocimientos en dique seco de los buques no sujetos al Programa mejorado de reconocimientos, en el marco de la resolución A.744(18), enmendada, tal como figura en el anexo 9, para su presentación al MSC 82, para su examen y la adopción de las medidas oportunas;
- .8 dio su visto bueno al proyecto de directrices provisionales para efectuar los reconocimientos de conformidad con el SARC a los efectos del Convenio BWM, tal como figura en el anexo 10, para su presentación al MEPC 55, para su examen y la adopción de las medidas oportunas; y
- .9 refrendó las opiniones del Grupo de que sería beneficioso para la comunidad marítima en general, con el objetivo de obtener experiencia en los reconocimientos de los sistemas de tratamiento del agua de lastre, que las Directrices para efectuar reconocimientos de conformidad con el SARC a los efectos del Convenio BWM se distribuyesen y, a este respecto, acordó recomendar al MEPC 55 que las directrices se distribuyan como una circular BWM.2/Circular en el periodo previo a la entrada en vigor del Convenio BWM. Se pidió a la Secretaría que elaborase el texto apropiado para la página introductoria del proyecto de circular.

11.28 Con respecto a la cuestión de la circular MSC/Circ.1002 "Directrices sobre proyectos y disposiciones alternativos de seguridad contra incendios", el Subcomité tomó nota de las opiniones del Grupo de trabajo de que, tras examinar la regla II-2/17 del SOLAS y la circular MSC/Circ.1002, había considerado una posible opción que incluía los siguientes elementos:

- .1 adición en el certificado de seguridad conexo de un subpárrafo especificando que el buque ha sido objeto de proyectos y disposiciones alternativos; y
- .2 si ha sido objeto de proyectos y disposiciones alternativos, se podrá facilitar un documento adjunto al certificado pertinente, mediante el Documento de aprobación de proyectos y disposiciones alternativos de seguridad contra incendios que figura en el apéndice B del anexo de la circular MSC/Circ.1002.

11.29 El Subcomité tomó nota de que ya se prevé en la regla II-2/19 del SOLAS, sobre transporte de mercancías peligrosas, que se adjunte un documento a un certificado.

11.30 El Subcomité refrendó las opiniones del Grupo de trabajo de que esta solución podría utilizarse independientemente de los proyectos y disposiciones alternativos que se apliquen y de que un posible ejemplo de subpárrafos adicionales en el Certificado de seguridad para los buques de pasaje por lo que respecta a la regla II-2/17 del Convenio SOLAS, podría rezar como sigue:

- "2.10 El buque **fue/no fue** objeto de proyectos y disposiciones alternativos de conformidad con lo dispuesto en la regla II-2/17 del SOLAS.

2.11 **Se adjunta/no se adjunta** a este certificado un documento de aprobación de proyectos y disposiciones alternativos de seguridad contra incendios."

11.31 El Subcomité convino en asesorar al respecto al MSC 82, con respecto a las decisiones y medidas apropiadas.

11.32 El Subcomité tomó nota de la propuesta de Grecia de incluir un párrafo adicional en las Directrices revisadas para efectuar reconocimientos de conformidad con el SARC, con el objetivo de centrarse en el problema de índole práctico que enfrentan los inspectores cuando inspeccionan los dispositivos de salvamento. En la opinión de Grecia, está fuera de toda expectativa inspeccionar cada componente en los casos de los buques de pasaje, especialmente en los de gran tamaño, en los que pueden contarse más de 1 500 dispositivos de salvamento (en su mayoría chalecos salvavidas) así como los accesorios correspondientes, y no es posible que un inspector los examine todos. Por estas razones, Grecia propuso incluir un nuevo párrafo en la resolución A.948(23) para reflejar el espíritu de los contenidos de las reglas aplicables.

11.33 El Subcomité también tomó nota de que el Grupo de trabajo había examinado la cuestión y de que había decidido no insertar un nuevo párrafo a este respecto.

12 ELABORACIÓN DE DIRECTRICES SOBRE LOS RECONOCIMIENTOS PRESCRITOS EN LA REGLA E-1 DEL CONVENIO BWM 2004

12.1 El Subcomité recordó que desde el 31 de mayo de 2005 el "Convenio internacional para el control y la gestión del agua de lastre y los sedimentos de los buques" (Convenio sobre la gestión del agua de lastre) había estado abierto a la adhesión de cualquier Estado y observó que hasta la fecha seis países (Maldivas, Saint Kitts y Nevis, la República Árabe Siria, España, Nigeria y Tuvalu) habían ratificado el Convenio o se habían adherido al mismo, pasando a ser Estados Contratantes.

12.2 El Subcomité también recordó que el Convenio sobre la Gestión del Agua de lastre entrará en vigor 12 meses después de la fecha en que por lo menos 30 Estados cuyas flotas mercantes representen no menos del 35% del tonelaje bruto de la marina mercante mundial, lo hayan ratificado, e instó a los Estados Miembros a que pasasen a ser Partes en el Convenio tan pronto como pudieran para facilitar su pronta entrada en vigor.

12.3 El Subcomité también recordó que el MEPC 51 le había pedido que en su 13º periodo de sesiones elaborase unas directrices para efectuar reconocimientos de conformidad con la regla E-1 del Convenio sobre la Gestión del Agua de Lastre y que el MEPC 53 había refrendado la recomendación que había elaborado el Subcomité en su 13º periodo de sesiones de elaborar las dichas directrices en el marco del Sistema armonizado de reconocimientos y certificación (SARC) en la forma de enmiendas a la resolución A.948(23).

12.4 El Subcomité reconoció, no obstante, que solamente las prescripciones relativas a los reconocimientos recogidas en los instrumentos que estén en vigor podrán incluirse en la resolución de la Asamblea A.948(23) y por lo tanto hasta que el Convenio sobre la Gestión del Agua de Lastre entre en vigor el proyecto de directrices para efectuar reconocimientos deberá mantenerse a un lado, en la forma de un anexo del informe del Subcomité.

12.5 Tras haber tomado nota de los avances alcanzados por el Grupo de trabajo por correspondencia sobre el examen de las Directrices para efectuar reconocimientos de

conformidad con el SARC, con respecto a la elaboración de las directrices para efectuar reconocimientos de conformidad con el Convenio BWM, y de las observaciones sobre el proyecto recogidas en el anexo 5 del documento FSI 14/11/1 presentadas en el Pleno, el Subcomité le pidió al Grupo de trabajo constituido en el marco del punto 11 del orden del día que ultimara la elaboración de las directrices para efectuar los reconocimientos exigidas en la regla E-1 del Convenio BWM 2004 (véase el párrafo 11.26.6).

Resultados de la labor del Grupo de trabajo sobre el examen de la resolución A.948(23)

12.6 Tras haber recibido el informe del antedicho Grupo (FSI 14/WP.2), el Subcomité adoptó las decisiones que se indican en los párrafos 11.27.8 y 11.27.9 y tomó nota de que se había completado la labor en el marco de este punto del programa de trabajo.

13 CUESTIONES RELATIVAS A LAS INSTALACIONES PORTUARIAS DE RECEPCIÓN

13.1 El Subcomité tomó nota de que, dentro de este punto del orden del día, había dos documentos presentados por la Secretaría que trataban de un proyecto de plan de acción para abordar el problema de las deficiencias de las instalaciones portuarias de recepción, el proyecto de directrices sobre las instalaciones de recepción de sedimentos (D1) y el proyecto de directrices sobre las instalaciones de recepción de agua de lastre (D5), así como un documento presentado por el Programa regional del medio ambiente para el Pacífico Sur (SPREP), sobre acuerdos regionales.

13.2 Dado que las cuestiones planteadas en los documentos estaban sólo vagamente relacionadas, se acordó examinarlas por separado, y como en el proyecto de plan de acción proponía la elaboración de directrices para el establecimiento de acuerdos regionales, también se convino en examinar el documento del SPREP inmediatamente después de estudiar el proyecto de plan de acción.

Proyecto de plan de acción para abordar el problema de las deficiencias de las instalaciones portuarias de recepción

13.3 El Subcomité recordó que, habida cuenta de la necesidad de abordar el problema, surgido hace mucho tiempo, de las deficiencias de las instalaciones portuarias de recepción, el MEPC 52 había invitado a que se presentaran documentos sobre el particular a fin de determinar las cuestiones problemáticas y elaborar un futuro plan de acción. El Subcomité también recordó que el Foro del sector naviero y portuario sobre instalaciones de recepción, que reúne a proveedores y usuarios de estas últimas, había remitido información al MEPC 53 sobre la constitución del Foro y sobre sus iniciativas para mejorar la provisión y utilización de las instalaciones portuarias de recepción. El Foro había identificado varias cuestiones problemáticas y había elaborado un plan de acción con el objetivo de incrementar la disponibilidad y mejorar la suficiencia de las instalaciones portuarias de recepción de desechos, así como de fomentar su uso.

13.4 También se recordó que el Comité había instado a las organizaciones de los sectores naviero y portuario a que prosiguieran su labor con objeto de determinar los problemas y proponer soluciones en relación con la provisión y el uso de las instalaciones portuarias de recepción. El Comité había encargado a la Secretaría que preparase un proyecto de plan de acción basado en el anexo 1 del documento MEPC 53/9/1, elaborado por el sector, y que lo presentara en el 14º periodo de sesiones del Subcomité para su examen. A tal efecto, se había

alentado a los sectores naviero y portuario y a otras organizaciones interesadas a que continuaran informando a la Secretaría.

13.5 Tal como se había pedido, la Secretaría preparó un proyecto de plan de acción para abordar el problema de la deficiencia de las instalaciones portuarias de recepción (FSI 14/13), contenía varios puntos de trabajo clasificados en cinco categorías. Para cada uno de ellos se facilitaba información general sobre la labor que debe emprenderse, se indicaba la prioridad, se establecía la fecha de ultimación, y se determinaba el órgano de la OMI responsable de dicha labor.

13.6 El Subcomité examinó por separado cada punto de trabajo propuesto del proyecto de plan de acción, y a continuación se indican los resultados de dicho análisis:

.1 "1.1 Notificación - Elaboración de un impreso normalizado de notificación previa"

Se recordó al Subcomité que, por razones de logística, en la mayoría de los puertos los proveedores de instalaciones portuarias de recepción de desechos podrán exigir a los buques una notificación previa de su intención de utilizar las instalaciones. Se sostuvo que la elaboración de un Impreso normalizado de notificación previa facilitaría la implantación y aplicación uniforme de dicho requisito y reduciría al mínimo el riesgo de que los buques sufran retrasos. Durante las deliberaciones, INTERTANKO, en nombre del Foro del sector naviero y portuario sobre instalaciones de recepción, también sugirió que debería elaborarse un Impreso normalizado de notificación de entrega de desechos para lograr la uniformidad de registros en todo el mundo.

Se acordó invitar a que se presentaran documentos al próximo periodo de sesiones del Subcomité que incluyeran propuestas de: a) un proyecto de Impreso normalizado de notificación previa; y b) un proyecto de Impreso normalizado de notificación de entrega de desechos. Tras una sugerencia formulada por una delegación, también se acordó la conveniencia de remitir al Comité FAL cualquier impreso normalizado que el Subcomité elaborase dentro del Plan de acción, para que dicho Comité presentase observaciones y contribuyese a la labor, según proceda.

.2 "2.1 Información sobre las instalaciones portuarias de recepción - Supervisión, evaluación y adaptación de la base de datos sobre las instalaciones portuarias de recepción"

Tal como se indica en las circulares N° 2639 y N° 2683, la base de datos sobre las instalaciones portuarias de recepción, como módulo del GISIS, se estructuró de tal manera que los Estados Miembros pudieran actualizarla en línea y el público tuviera acceso a la información sólo en la modalidad de lectura. La base de datos se publicó el 1 de marzo de 2006. Al respecto, se recordó al Subcomité que el MEPC, en su 54° periodo de sesiones, había refrendado la opinión manifestada por el Subcomité en su 13° periodo de sesiones (FSI 13/23, párrafo 19.20) de que se debería interrumpir la distribución de ejemplares impresos de las series de circulares MEPC.3 y MEPC.4 sobre instalaciones portuarias de recepción.

El Subcomité señaló que la base de datos suponía una posibilidad real de mejorar la situación de las instalaciones de recepción deficientes y que, para que dicha posibilidad se convirtiera en una realidad, la base de datos debería ser utilizada de forma cotidiana por el sector, lo que a su vez supone que habría de alimentarse con registros de instalaciones de recepción de todo el mundo, y, en caso ideal, con puntos de contacto en las Administraciones de los Estados de abanderamiento y los Estados ribereños. Como es lógico, en la actualidad se dispone de información escasa sobre las categorías de las instalaciones de recepción para las que sólo recientemente se ha acordado el mantenimiento de los datos, así como acerca de los puntos de contacto dentro de las Administraciones.

El Subcomité convino en la necesidad de que las Administraciones alimentaran la base de datos con registros de las instalaciones de recepción y con puntos de contacto (incluidas las direcciones de correo electrónico) de los Estados de abanderamiento y los Estados ribereños. Al respecto, se encargó a la Secretaría que presentara un informe sobre la marcha de los trabajos en el 15º periodo de sesiones del Subcomité acerca de los niveles de población de las distintas categorías de los registros incluidos en la base de datos sobre las instalaciones portuarias de recepción.

INTERTANKO alertó al Subcomité acerca de las dificultades que puede acarrear la introducción de las nuevas categorías de sustancias nocivas líquidas como consecuencia de la entrada en vigor del Anexo II revisado del MARPOL el 1 de enero de 2007. Al respecto, es posible que haya que volver a clasificar las instalaciones de recepción existentes para sustancias nocivas líquidas examinando cada una de ellas por separado. Se pidió a la Secretaría que investigara esta cuestión y, si era necesario, que la tratara en el BLG 11 (abril de 2007) y volviera a informar de ella al Subcomité en su 15º periodo de sesiones (junio de 2007).

El Subcomité también acordó que, en su fase inicial de funcionamiento, la base de datos sobre las instalaciones portuarias de recepción debería supervisarse a fin de comprobar que cumple sus objetivos y de aplicar las medidas correctivas necesarias. Asimismo, el Subcomité convino en que el plazo previsto de ultimación de este punto de trabajo debería ampliarse hasta 2008.

.3 "Información sobre las instalaciones portuarias de recepción - Revisión de los resultados del procedimiento de auditoria y evaluación de las instalaciones de recepción de desechos"

En las "Directrices para garantizar que las instalaciones y servicios portuarios de recepción de desechos sean adecuados", adoptadas mediante la resolución MEPC.83(44), se alienta a los Estados rectores de puertos a emplear el impreso de evaluación adjunto a las mismas, para que lleven a cabo evaluaciones regulares de las instalaciones de recepción de desechos y notifiquen a la OMI los resultados, así como las deficiencias que hayan encontrado, y las actividades de cooperación técnica que sean necesarias para tratar de subsanarlas.

De conformidad con este punto de trabajo propuesto, la OMI debería analizar el resultado de dichas evaluaciones y adoptar las medidas oportunas. Sin embargo, la Organización no ha recibido aún ninguna evaluación de ese tipo. Por consiguiente, el Subcomité concluyó que el Plan de acción no debería basarse en

la expectativa de recibir numerosos impresos de evaluación, sino que, en su lugar, debería examinarse la conveniencia de introducir dichas evaluaciones en la base de datos cuando se reciban y de permitir al público el acceso a ellas. Al respecto, también se acordó que la base de datos sobre las instalaciones portuarias de recepción del GISIS debería incluir una función para que los administradores del sistema en cada Estado Miembro puedan introducir las evaluaciones relativas a sus puertos, en lugar de tener que pedir a la Secretaría de la OMI que lo haga en su lugar. También se convino en que la prioridad de este punto debería aumentar hasta "media".

El Subcomité examinó una propuesta, que contó con el respaldo de varias delegaciones, relativa a que el proyecto de plan de acción debería incluir un punto de trabajo sobre la cooperación técnica para los países en desarrollo que tengan dificultades en crear y mantener instalaciones de recepción adecuadas. Tras algunas deliberaciones, se acordó introducir una categoría y un punto de trabajo nuevos, en los que, cuando proceda, debería elaborarse un programa de asistencia a fin de ayudar a los países en desarrollo a incrementar sus capacidades institucionales y humanas para que dispongan de unas instalaciones portuarias de recepción mejores y más eficaces. Movilización de apoyo en especie para la provisión y la gestión de las instalaciones portuarias de recepción, respaldada por un programa de formación que debe ejecutarse en el ámbito nacional o regional.

.4 "2.3 Información sobre las instalaciones portuarias de recepción - Aumento de la disponibilidad del plan de gestión de desechos portuarios"

En las "Directrices para garantizar que las instalaciones y servicios portuarios de recepción de desechos sean adecuados" se recomienda la elaboración e implantación de un plan de gestión de desechos portuarios, que, entre otras cosas, debería facilitar información a los usuarios sobre la situación, el costo y los procedimientos para utilizar las instalaciones. En este punto de trabajo se dice que la transmisión de información a los buques sobre las disposiciones pertinentes del plan de gestión de desechos portuarios, utilizando métodos adecuados tales como la base de datos sobre instalaciones portuarias de recepción, mejoraría la eficacia e idoneidad de los servicios de recepción de desechos, así como la comunicación y la cooperación entre los usuarios y los proveedores de las instalaciones. Asimismo, se sugirió que los planes de gestión de desechos deberían redactarse teniendo presentes a los usuarios de los puertos, que deberían participar en la elaboración de dichos planes.

El Subcomité concluyó que, si bien convendría que los usuarios de las instalaciones portuarias de recepción tuvieran acceso a la información pertinente sobre los planes de gestión de desechos si estos últimos debían introducirse en la base de datos correspondiente por los Estados Miembros, sería poco recomendable cargar planes completos de gestión de desechos que puedan ocupar cientos de páginas. El Foro del sector se ofreció a presentar un documento en el 15º periodo de sesiones del Subcomité sobre la información que puede ser pertinente extraer de los planes de gestión de desechos e introducir en la base de datos sobre las instalaciones portuarias de recepción. Además, el Subcomité acordó que el título de este punto de trabajo debería cambiarse por el de "Mejora de la disponibilidad de la información pertinente para los usuarios de los planes de gestión de desechos portuarios".

- .5 "3.1 Equipo y tecnología - Identificación de los problemas técnicos que se planteen en el buque en cuanto al trasvase de desechos a tierra"

Este punto de trabajo está relacionado con la identificación de cualquier problema técnico que se detecte durante el trasvase de desechos del buque a tierra (por ejemplo, mangueras y colectores no normalizados) y con el examen de las posibles soluciones.

El Subcomité pidió la contribución al respecto de las Administraciones y del Foro del sector para su próximo periodo de sesiones y acordó también ampliar el plazo de ultimación hasta 2008, asignando al asunto una prioridad media. Asimismo, se acordó que el Subcomité FSI podría encargarse de los aspectos técnicos de la cuestión, con las aportaciones del Subcomité DE y del Grupo de trabajo sobre la interfaz buque-puerto del Comité FAL.

- .6 "3.2 Equipo y tecnología - Normalización de las prescripciones sobre segregación de basuras e identificación del contenido"

La Secretaría informó al Subcomité de las novedades correspondientes en el seno de la ISO, cuyo Comité Técnico 8, Subcomité 2 estaba elaborando una norma ISO para la manipulación de las basuras generadas por buques. El proyecto de norma (ISO/CD 21070) se encontraba en la fase de "borrador de Comité" y está previsto que la ISO lo examine el 15 de junio del año en curso. La Secretaría también explicó que el proyecto de documento de la ISO parece abordar de forma adecuada las prescripciones de este punto de trabajo del proyecto de plan de acción en cuanto a la normalización de las prescripciones sobre segregación de basuras e identificación del contenido. Sin embargo, el proyecto de documento de la ISO también abordaba cuestiones relativas a la gestión de basuras, por lo que excedía lo prescrito en el Anexo V del MARPOL. La Secretaría había comunicado su inquietud al Presidente del Subcomité correspondiente de la ISO y estaba aguardando una respuesta.

El Subcomité, tras tomar nota de las novedades en el seno de la ISO, acordó mantener este punto de trabajo en el plan de acción y encargó a la Secretaría que le informara en su 15º periodo de sesiones de las novedades registradas en la ISO. También se convino en que el Subcomité FSI podría encargarse de los aspectos técnicos de la cuestión, por lo que el proyecto de plan de acción deberá modificarse en consecuencia.

- .7 "4.1 Tipo y cantidad de desechos - Revisión del tipo y la cantidad de desechos generados a bordo"

y

"4.2 Tipo y cantidad de desechos - Revisión del tipo y la capacidad de las instalaciones portuarias de recepción"

y

"4.3 Tipo y cantidad de desechos - Elaboración de una metodología uniforme para calcular la capacidad y los medios técnicos necesarios de las instalaciones portuarias de recepción"

Se acordó examinar conjuntamente estos tres puntos de trabajo propuestos, dado que constituyen una secuencia de trabajo lógica.

El primer punto, "Revisión del tipo y la cantidad de desechos generados a bordo", abogaba por una revisión del tipo y la cantidad de desechos generados a bordo de buques modernos para que se puedan mejorar los cálculos relativos a los desechos generados por los buques. El segundo punto, "Revisión del tipo y la capacidad de las instalaciones portuarias de recepción", seguía al punto de trabajo 4.1, una vez finalizado éste, y abogaba por una revisión del tipo y la capacidad de las instalaciones portuarias de recepción, a fin de adaptar su capacidad y medios técnicos a las necesidades de los buques. El tercer punto, "Elaboración de una metodología uniforme para calcular la capacidad y los medios técnicos necesarios de las instalaciones portuarias de recepción", tiene como objetivo crear una metodología uniforme para calcular la capacidad necesaria de una instalación portuaria de recepción, para lo cual se ha de tener en cuenta el resultado de los puntos de trabajo 4.1 y 4.2, y sería, por consiguiente, sea de gran utilidad para proyectar nuevas instalaciones o mejorar las existentes.

El Subcomité examinó la conveniencia de que este tipo de labor fuera desempeñada por un grupo de trabajo por correspondencia o, de modo alternativo, por uno o más Estados Miembros y/o organizaciones internacionales que se ofrezcan a realizar un proyecto y notificar sus conclusiones, o incluso de que fuera la clase de labor de investigación y desarrollo que una universidad, como la Universidad Marítima Mundial, podría desempeñar de manera idónea. No hubo consenso sobre cuál de las opciones anteriores era la más conveniente para la realización de los tres puntos de trabajo, ni acerca de si es el Subcomité FSI o el Subcomité BLG quien debe encargarse de ellos, por lo que el Subcomité decidió pedir orientación al respecto al MEPC. No obstante, se acordó invitar a los Estados Miembros y las organizaciones internacionales a que presentasen un documento informativo en el 15º periodo de sesiones del Subcomité, que sirva de modelo a otros países y, al respecto, la Comisión Europea informó al Subcomité de que la Agencia Europea de Seguridad Marítima estaba realizando un estudio conexo cuyos resultados podrían presentarse en el 15º periodo de sesiones.

Se propuso, con el respaldo de varias delegaciones y el visto bueno del Subcomité, que el punto 4.2 debería ampliarse para tener en cuenta la cuestión de cómo tratar los flujos de desechos procedentes de las instalaciones de recepción en los países en desarrollo, en los que los desechos generados por los buques pueden ser a menudo una carga para los sistemas terrestres con limitaciones físicas. Al respecto, se sugirió también que un proyecto PNUMA/FMAM puede ser un vehículo adecuado para este punto de trabajo.

.8 "5.1 Aspectos reglamentarios - Elaboración de Directrices para el establecimiento de acuerdos regionales sobre las instalaciones portuarias de recepción"

El Subcomité tomó nota de que este punto de trabajo está relacionado con el documento FSI 14/13/2, presentado por el Programa regional del medio ambiente para el Pacífico Sur (SPREP), que se abordó en relación con el asunto "Acuerdos regionales" tras el punto de trabajo 5.3. En el documento del SPREP se proponía que el Subcomité debería decidir si apoyaba la elaboración de directrices para el establecimiento de acuerdos regionales sobre las instalaciones de recepción y/o la redacción de una resolución MEPC en la que se reconozcan los acuerdos regionales. Dado que el punto de trabajo 5.1 del proyecto de plan de acción trataba las dos cuestiones, el asunto se examinó dentro de los "Acuerdos regionales", junto con el documento FSI 14/13/2.

- .9 "5.2 Aspectos reglamentarios - Revisión del Manual general de la OMI sobre instalaciones portuarias de recepción"

El Subcomité acordó que la adopción de una decisión sobre este punto deberá aplazarse hasta que se ultimen otros puntos de trabajo del Plan de acción.

- .10 "5.3 Aspectos reglamentarios - Elaboración de un manual conciso de orientación sobre las instalaciones portuarias de recepción"

El Subcomité consideró que la elaboración de un manual conciso de orientación sobre las instalaciones portuarias de recepción sería de gran utilidad, en particular si se contaba para ello con una aportación sustancial y práctica. Por consiguiente, el Subcomité instó e invitó a los Estados Miembros, organizaciones internacionales y al Foro del sector naviero y portuario sobre instalaciones de recepción a que examinaran la posibilidad de elaborar y presentar un anteproyecto de manual conciso de orientación sobre las instalaciones portuarias de recepción al próximo periodo de sesiones del Subcomité.

El Subcomité también acordó la conveniencia de que el título del documento propuesto fuera "Guía de buenas prácticas en las instalaciones portuarias de recepción" y de que se incrementara la prioridad de este punto de trabajo hasta "alta".

13.7 El Subcomité dio su visto bueno al proyecto de plan de acción que figura en el anexo 11, con miras a que lo apruebe el MEPC 55. Se prevé que el plan de acción aprobado por el MEPC 55 vuelva a ser examinado por el Subcomité en su 15º periodo de sesiones.

Acuerdos regionales

13.8 El Subcomité recordó que el MEPC 49 había examinado un documento del Programa regional del medio ambiente para el Pacífico Sur (SPREP) (MEPC 49/13/3) sobre los acuerdos regionales relativos a las instalaciones de recepción de desechos. En dicho documento, el SPREP había señalado que, para numerosos países insulares del Pacífico, la obligación de facilitar "instalaciones receptoras de desechos de los buques que sean adecuadas" constituía un impedimento importante para la ratificación del Convenio MARPOL, siendo ésta la razón por la que un gran número de dichos países no había pasado a formar parte del mismo. El SPREP había llevado a cabo una revisión en la que se determinaron los puertos de la región del Pacífico Sur que podían recibir y tratar los desechos de buques que genera el tráfico marítimo internacional. El SPREP designó dichos puertos como "Centros regionales de recepción de desechos de los

buques" y, al mismo tiempo, todos los países de la región continúan siendo responsables de la gestión de sus propios desechos nacionales generados por su propio tráfico marítimo nacional.

13.9 El Subcomité también recordó que, en lo que respecta a los países insulares del Pacífico que sean miembros del Programa regional del medio ambiente para el Pacífico Sur, el SPREP propuso que tales acuerdos regionales deberían cumplir las obligaciones estipuladas en el MARPOL en cuanto a la facilitación de instalaciones adecuadas de recepción para los buques. El MEPC 49 convino, en términos generales, en que este enfoque permitiría a muchos países superar los obstáculos para ratificar el Convenio MARPOL. Por lo tanto, el MEPC acordó otorgar una consideración favorable a los acuerdos regionales propuestos para facilitar instalaciones de recepción. Asimismo, convino en continuar examinando la conveniencia de elaborar una resolución MEPC en la que se reconozcan los acuerdos regionales sobre las instalaciones de recepción y la de establecer directrices para casos parecidos en el futuro, teniendo en cuenta las disposiciones del MARPOL en cuanto a la prevención de las demoras indebidas a los buques. Sin embargo, el MEPC no había recibido documento alguno al respecto.

13.10 El Subcomité examinó el documento FSI 14/13/2, presentado por el SPREP, en el que se proponían las dos medidas que figuran a continuación:

- .1 tener en cuenta la información facilitada cuando se considere la elaboración de directrices para el establecimiento de acuerdos regionales sobre instalaciones de recepción; y
- .2 determinar si el formato de la base de datos del GISIS requiere cambios para poder reproducir con exactitud los detalles de los acuerdos regionales.

13.11 En cuanto a la primera medida solicitada, el Subcomité examinó la posibilidad de elaborar directrices para el establecimiento de acuerdos regionales sobre las instalaciones de recepción y/o una resolución MEPC en la que se reconozcan los acuerdos regionales. Se decidió elaborar ambas, y el Subcomité encargó a la Secretaría, a reserva de la aquiescencia del MEPC 55, que presentara para su examen un proyecto de resolución MEPC en su 15º periodo de sesiones sobre acuerdos regionales en cumplimiento de las obligaciones estipuladas en el Convenio MARPOL, a fin de que el MEPC 56 lo examine y adopte posteriormente. El Subcomité también invitó a los países integrantes del SPREP a que presentaran un documento en su 15º periodo de sesiones que incluya el proyecto de directrices para el establecimiento de acuerdos regionales sobre las instalaciones de recepción.

13.12 En cuanto a la segunda medida solicitada, se acordó la necesidad de introducir una modificación en la base de datos sobre las instalaciones portuarias de recepción del GISIS, de modo que puedan efectuarse búsquedas de instalaciones en un ámbito regional. Se encargó a la Secretaría que aplique dicha modificación después de que el MEPC haya adoptado la resolución en la que se reconocen los acuerdos regionales.

Proyecto de directrices sobre las instalaciones de recepción de sedimentos (D1) y proyecto de directrices sobre las instalaciones de recepción de agua de lastre (D5)

13.13 El Subcomité recordó que el MEPC 53 le había encargado en su 14º periodo de sesiones que examinara el proyecto de directrices sobre las instalaciones de recepción de sedimentos (D1) y el proyecto de directrices sobre las instalaciones de recepción de agua de lastre (D5), y que presentara los proyectos definitivos de dichas directrices al MEPC 55 con miras a su adopción mediante resoluciones MEPC.

13.14 Tras las deliberaciones del pleno, el Subcomité tomó nota de que se habían propuesto varios cambios y decidió remitir los dos proyectos de directrices (FSI 14/13/1) a un grupo oficioso con objeto de abordar los cambios sugeridos y facilitar los proyectos definitivos para que los examine el Subcomité.

13.15 Tal como lo había encargado el Subcomité, un grupo oficioso, integrado por Alemania, Chipre, Grecia y el Reino Unido, examinó las sugerencias formuladas en el pleno y acordó enmendar el texto de los dos grupos de directrices como se indica a continuación:

- .1 sustituir la palabra "cabe", que figura en la segunda línea del párrafo 4.1 de los dos grupos de directrices, por "se deben";
- .2 añadir la palabra "frecuente" al principio de la segunda oración del párrafo 7.1 de las Directrices (D1) y al principio de la segunda oración del párrafo 8.1 de las Directrices (D5);
- .3 sustituir la palabra "conocimiento", que figura al principio del apartado 7.1.5 de las Directrices (D1) y al principio del apartado 8.1.5 de las Directrices (D5), por la expresión "conocimiento adecuado"; y
- .4 añadir un nuevo párrafo 7.2 a las Directrices (D1) y un nuevo párrafo 8.2 a las Directrices (D5) que diga lo siguiente: "el director o el operador de la instalación de recepción deberán organizar la formación y profesionales debidamente calificados la impartirán".

13.16 Tras examinar los proyectos definitivos facilitados por el grupo oficioso, el Subcomité dio su visto bueno a los cambios propuestos. Los proyectos definitivos de las directrices sobre las instalaciones de recepción de sedimentos (D1) y las directrices sobre las instalaciones de recepción de agua de lastre (D5) se adjuntan en los anexos 12 y 13, respectivamente. A continuación, el Subcomité encargó a la Secretaría que elaborase proyectos de resoluciones MEPC para presentarlos al MEPC 55 a efectos del examen y posible adopción de los dos grupos de proyectos de directrices.

14 EXAMEN DE LAS INTERPRETACIONES UNIFICADAS DE LA IACS

14.1 Tras recordar que el MSC 78 había acordado mantener con carácter indefinido el punto relativo al Examen de las interpretaciones unificadas de la IACS en los programas de trabajo de los subcomités BLG, DE, FP, FSI, NAV y SLF, a fin de acelerar el examen de las interpretaciones unificadas de la IACS que se presenten al Comité, el Subcomité observó que en este periodo de sesiones no se habían presentado documentos dentro de este punto del orden del día.

14.2 El Subcomité examinó brevemente una duda planteada acerca de la conveniencia de que el MSC determine si los certificados expedidos en virtud del Código PBIP deberían seguir el mismo procedimiento de enmienda que los certificados expedidos en virtud de otros instrumentos que contemplan el refrendo del reconocimiento y la fecha en que se efectúa, y acordó trasladar esta cuestión al MSC 82.

15 PESCA ILEGAL, NO DECLARADA Y NO REGLAMENTADA, E IMPLANTACIÓN DE LA RESOLUCIÓN A.925(22)

15.1 El Subcomité recordó que el MEPC 51 y el MSC 78 habían apoyado la recomendación formulada por el Subcomité en su 12º periodo de sesiones de encargar a la Secretaría que transmitiera a la Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación (FAO) la recomendación de seguir fomentando la colaboración entre dicho organismo, la OMI y las organizaciones regionales de ordenación pesquera (OROP) mediante la constitución de un segundo Grupo mixto de trabajo OMI/FAO sobre pesca ilegal, no declarada y no reglamentada y cuestiones conexas.

15.2 En este contexto, el Subcomité también recordó que el MSC 81, tras observar que, de conformidad con el calendario provisional, en mayo de 2006 tendría lugar una segunda reunión preparatoria de las Secretarías de la OMI y la FAO para examinar cuestiones de fondo relativas a la fecha, el orden del día y la composición de las delegaciones, le había encargado en su 14º periodo de sesiones que examinara los avances de las Secretarías de la OMI y la FAO en la preparación del segundo Grupo mixto de trabajo OMI/FAO sobre pesca ilegal, no declarada y no reglamentada y cuestiones conexas y, en particular, por lo que respecta a la preparación de un documento conjunto FAO/OMI que se presentará a los órganos rectores respectivos, y que remitiera un informe al MSC 82.

15.3 En relación con la referencia a la resolución A.925(22), Entrada en vigor e implantación del Protocolo de Torremolinos, 1993, y del Convenio de Formación para Pescadores, 1995, en el examen de este punto del orden del día, se informó al Subcomité de que, en lo que respecta al Protocolo de Torremolinos de 1993, hasta la fecha sólo 12 Estados habían ratificado el instrumento, lo cual representa aproximadamente una cuarta parte de la cifra total necesaria de buques pesqueros, y de que, en cuanto al Convenio de Formación para Pescadores, 1995, sólo cinco Estados eran Partes en el instrumento.

15.4 En cuanto a los preparativos en sí del segundo Grupo mixto de trabajo OMI/FAO sobre pesca ilegal, no declarada y no reglamentada y cuestiones conexas, se informó al Subcomité de que, a partir de los resultados de las dos reuniones preparatorias organizadas por las Secretarías de la OMI y la FAO, está previsto celebrar una reunión de tres días en la sede de la FAO en julio de 2007.

15.5 En la lista provisional de puntos objeto de examen del Grupo de trabajo figurarán los siguientes:

- .1 labor de la OMI y la FAO relativa a la implantación por el Estado de abanderamiento y a la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada;
- .2 mecanismos y esferas de cooperación y colaboración entre la OMI y la FAO;
 - .2.1 registro mundial de buques pesqueros de la FAO;
 - .2.2 seguimiento y detección de buques (sistema de vigilancia de buques, SIA, LRIT, etc.);
 - .2.3 instrumentos jurídicos y de otro tipo que sean pertinentes;

- .2.4 medidas del Estado rector del puerto y supervisión por este último;
 - .2.5 cuestiones relativas a la contaminación del mar ocasionada por la pesca y examen del Anexo V del MARPOL; y
 - .2.6 sistemas FIGIS y GISIS.
- .3 acuerdos futuros de cooperación (actividades coordinadas de cooperación técnica, intercambio de delegaciones en las reuniones respectivas, intervenciones de DG/SG, posible celebración de una conferencia mixta, participación más activa de la OIT).

15.6 En cuanto a la composición de las representaciones, se invitó al Subcomité a que diera su visto bueno a que la representación de la Organización estuviera basada en los participantes en el primer Grupo mixto de trabajo, a reserva de que confirmen su disponibilidad. En 2000, con ocasión de dicha reunión, la representación de la OMI estuvo compuesta por delegados de Argentina, el Canadá, China, Dinamarca, Liberia, la República de Corea y Turquía, mientras que la de la FAO estuvo compuesta por delegados de Australia, Chile, los Estados Unidos, Filipinas, el Japón, Malta y Sudáfrica.

15.7 En este contexto, la delegación de Noruega, respaldada por la delegación de Suriname, expresó su intención de formar parte de las delegaciones que representen a la OMI en el Grupo mixto de trabajo, y también se manifestó que la Secretaría debería ponerse en contacto con la delegación que coordine la labor de la Organización (Angola) sobre el proyecto de normas para los buques pesqueros pequeños, acerca de una posible participación. Con objeto de que la Secretaría pueda tratar con la FAO la composición de las delegaciones que representen a ambas Organizaciones manteniendo una distribución geográfica equilibrada, y teniendo en cuenta que a la reunión pueden asistir países en calidad de observadores, se invitó a las delegaciones interesadas a que dieran a conocer sus intenciones a más tardar a finales de septiembre de 2006.

15.8 En cuanto a la cuestión relativa a los preparativos de un documento conjunto OMI/FAO que deben examinar el MSC y el MEPC antes de su presentación al segundo Grupo mixto de trabajo OMI/FAO sobre pesca ilegal, no declarada y no reglamentada y cuestiones conexas, el Subcomité tomó nota del calendario previsto, el cual figura a continuación:

- julio de 2006: ultimación de un documento conjunto FAO/OMI que debe presentarse a los órganos rectores respectivos;
- octubre de 2006: aprobación del documento conjunto por el MEPC 55;
- diciembre de 2006: aprobación del documento conjunto por el MSC 82; y
- julio de 2007: 2º Grupo mixto de trabajo OMI/FAO sobre pesca ilegal, no declarada y no reglamentada y cuestiones conexas.

15.9 El representante de la FAO formuló observaciones acerca de los resultados de la segunda reunión preparatoria del Grupo mixto de trabajo y facilitó al Subcomité información actualizada acerca de las novedades habidas en la FAO en relación con la cuestión de la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada, la cual figura en el anexo 14.

16 PROGRAMA DE TRABAJO Y ORDEN DEL DÍA DEL FSI 15

16.1 Teniendo en cuenta los progresos alcanzados durante el presente periodo de sesiones y las disposiciones de los procedimientos de organización de los órdenes del día que figuran en los párrafos 3.11 a 3.23 de las Directrices sobre organización y método de trabajo (MSC/Circ.1099-MEPC/Circ.405), el Subcomité revisó su programa de trabajo (FSI 14/WP.4), basándose en el aprobado por el MEPC 54 (FSI 14/2/1, anexo 1), e invitó a los Comités a que aprobaran el programa de trabajo revisado propuesto y el orden del día provisional de su 15º periodo de sesiones, que figuran en el anexo 15.

Preparativos para el próximo periodo de sesiones

16.2 El Subcomité acordó, provisionalmente, constituir en su próximo periodo de sesiones, grupos de trabajo y de redacción que traten de los siguientes temas:

- .1 análisis de siniestros y examen del Código para la investigación de siniestros y sucesos marítimos;
- .2 examen de las Directrices para efectuar reconocimientos de conformidad con el SARC (resolución A.948(23)); y
- .3 armonización de las actividades de supervisión por el Estado rector del puerto y elaboración de directrices sobre la supervisión por el Estado rector del puerto en virtud del Convenio BWM 2004.

16.3 El Subcomité acordó constituir grupos de trabajo por correspondencia que se ocupen de las siguientes cuestiones;

- .1 análisis de siniestros;
- .2 Código para la investigación de siniestros y sucesos marítimos;
- .3 examen de las Directrices para efectuar reconocimientos de conformidad con el SARC (resolución A.948(23)); y
- .4 armonización de las actividades de supervisión por el Estado rector del puerto.

16.4 El Subcomité tomó nota de que estaba previsto que su 15º periodo de sesiones se celebrara provisionalmente del 4 al 8 de junio de 2007 en el *Royal Horticultural Halls and Conference Centre* en Londres.

17 ELECCIÓN DE PRESIDENTE Y VICEPRESIDENTE PARA 2007

17.1 De conformidad con el Reglamento interior del Comité de Seguridad Marítima, el Subcomité volvió a elegir por unanimidad a la Sra. Tatjana Krilic (Croacia) como Presidenta para 2007 y eligió al Sr. Guillermo Rangel (Venezuela) como Vicepresidente para 2006 y 2007.

18 OTROS ASUNTOS

Numeración de las circulares conjuntas MSC-MEPC

18.1 El Subcomité examinó el documento FSI 14/18 (Secretaría), en el que se facilitaba información sobre la nueva numeración de las circulares conjuntas MSC-MEPC, y tomó nota de que, desde septiembre del año pasado, las circulares conjuntas MSC-MEPC se han publicado utilizando las firmas siguientes:

- .1 organización y métodos de trabajo: circulares MSC-MEPC.1/Circ....;
- .2 cuestiones generales: circulares MSC-MEPC.2/Circ....;
- .3 cuestiones relacionadas con siniestros: circulares MSC-MEPC.3/Circ....;
- .4 cuestiones relacionadas con la supervisión por el Estado rector del puerto: circulares MSC-MEPC.4/Circ....;
- .5 cuestiones relacionadas con los reconocimientos y la certificación: circulares MSC-MEPC.5/Circ....;
- .6 puntos de contacto nacionales para las cuestiones de seguridad, prevención de la contaminación y lucha contra la contaminación: circulares MSC-MEPC.6/Circ....; y
- .7 asuntos relacionados con el factor humano: circulares MSC-MEPC.7/Circ....

18.2 Siguiendo con la cuestión de la numeración de circulares, se recordó al Subcomité que todas las circulares que se publiquen deberán identificarse, dentro de una serie, añadiendo a su firma ".1" a falta de otra alternativa, cuando la circular no se publique con ninguna otra firma de una serie existente.

18.3 Tras reconocer las dificultades experimentadas por los Miembros para identificar claramente las diversas cuestiones que se abordan en las diferentes series de circulares de la OMI, el Subcomité le pidió a la Secretaría, a reserva del visto bueno del MEPC 55 y del MSC 82, que mantuviese actualizada periódicamente la lista de series de circulares que ya había preparado en periodos de sesiones anteriores y que la incluyese en el sitio de la OMI en la red IMODOCS.

PROYECTO DE DIRECTRICES SOBRE MEDIDAS ADICIONALES, INCLUIDAS LAS SITUACIONES DE EMERGENCIA (D13)

18.4 El Subcomité recordó que el MEPC 51 había aprobado el programa de elaboración de las directrices para la implantación uniforme del Convenio BWM e invitó a que los subcomités pertinentes, incluido el Subcomité FSI, formularan observaciones (documento MEPC 51/22, anexo 1).

18.5 El Subcomité también recordó que el MEPC 53 había actualizado el programa de elaboración de las directrices para la implantación uniforme del Convenio BWM (MEPC 53/24/Add.1, anexo 6) y que le había pedido que, entre otras cosas, contribuyera al proyecto de directrices sobre medidas adicionales, incluidas las situaciones de emergencia (D13).

18.6 El Subcomité señaló que el BLG 10 había ultimado su labor relativa a las Directrices (D13) y que le había remitido el proyecto en su 14º periodo de sesiones (documento FSI 14/18/1) para que el Subcomité aportase sus conocimientos técnicos y presente el proyecto final al MEPC 55, con miras a su adopción mediante una resolución MEPC.

18.7 La delegación de Noruega manifestó su apoyo a la necesidad de contar con orientaciones sobre la cuestión relativa a las medidas adicionales, de conformidad con lo dispuesto en la regla C-1 del Convenio sobre la Gestión del Agua de Lastre, y también expresó su respaldo a buena parte del texto del documento FSI 14/18/1. Sin embargo, Noruega no podía apoyar el texto actual de la sección 2.3, titulada "Procedimientos que deben seguirse cuando se establecen las medidas adicionales". En su opinión, el texto actual es muy vago y poco claro y esa orientación debe ser más específica y centrarse más en garantizar el examen adecuado de cualquier medida adicional antes de que la introduzcan uno o varios Estados. Esta opinión contó con el respaldo de las delegaciones de Singapur, Grecia y Liberia. Noruega también declaró que alberga la intención de presentar un documento al MEPC 55 en el que se proponga un texto alternativo al de la sección 2.3.

18.8 A falta de otras observaciones, el Subcomité acordó remitir al MEPC 55 el proyecto de directrices sobre medidas adicionales, incluidas las situaciones de emergencia (D13) que había elaborado el BLG 10 (FSI 14/18/1), y encargó a la Secretaría que elaborase un proyecto de circular MEPC para su adopción.

Expresiones de agradecimiento

18.9 El Subcomité tomó nota de que el Sr. Trygve Scheel (Noruega) se iba a jubilar en julio del corriente y de que estaba asistiendo por última vez a un periodo de sesiones del Subcomité, y le manifestó su agradecimiento por el invalorable aporte a su labor y le deseó suerte y una larga y feliz jubilación.

19 MEDIDAS CUYA ADOPCIÓN SE PIDE A LOS COMITÉS

19.1 Se invita al Comité de Seguridad Marítima, en su 82º periodo de sesiones, a que apruebe el informe en general y en especial a que:

- .1 examine la propuesta de Argentina (FSI 14/3) con respecto a las directrices para la implantación integrada del sistema de gestión de la seguridad y del plan de protección del buque, desde un punto de vista de la protección marítima, en primer lugar, y de ser apropiado, remitir dicha propuesta al Grupo mixto de trabajo MSC/MEPC sobre el factor humano (párrafo 3.22);
- .2 refrendar la invitación hecha a los Miembros a que presenten al MSC 82 sus recomendaciones con respecto a los aspectos de la circular MSC.1/Circ.1206 sobre medidas para prevenir los accidentes causados por botes salvavidas que deberían tener carácter obligatorio y los que no, de conformidad con el SOLAS (párrafo 3.31);
- .3 aprobar el proyecto de circular N° 1886/Rev.3 sobre la implantación de la resolución A.600(15) - Sistema de asignación de un número de la OMI a los buques para su identificación (párrafo 3.34 y anexo 1);

- .4 aprobar el proyecto de circular N° 2554/Rev.1 sobre la implantación del sistema de asignación de un número de la OMI a las compañías y a los propietarios inscritos para su identificación (párrafo 3.38 y anexo 2);
- .5 refrendar la decisión de publicar un recordatorio acerca de la provisión de datos relacionados con siniestros (párrafo 5.3);
- .6 refrendar la decisión de comenzar a elaborar un código de conducta para las actividades sobre supervisión por el Estado rector del puerto, en el próximo periodo de sesiones del Subcomité (párrafo 7.28.6);
- .7 refrendar la decisión de examinar la cuestión de hacer públicos los datos sobre inspección de los buques que enarbolan el pabellón de territorios dependientes, en el próximo periodo de sesiones del Subcomité (párrafo 7.28.9);
- .8 refrendar las instrucciones a la Secretaría de contribuir a la elaboración de referencias relativas a las prescripciones recogidas en los convenios, a los efectos de los sistemas de codificación, y cuadros de referencia relativos a las nuevas prescripciones recogidas en los convenios, que guardan relación con las actividades de supervisión por el Estado rector del puerto (párrafos 7.28.14 y 7.28.15);
- .9 refrendar el marco propuesto para la armonización y colaboración a nivel mundial en las actividades de supervisión por el Estado rector del puerto (párrafos 7.30 a 7.33);
- .10 dar su visto bueno a las recomendaciones relativas al formato de los cursillos de la OMI para secretarios de los memorandos de entendimiento/acuerdos sobre supervisión por el Estado rector del puerto y directores de los centros de información (párrafos 7.35 a 7.44);
- .11 aprobar el proyecto de directrices sobre la inspección de las horas de trabajo de la gente de mar en el marco de la supervisión por el Estado rector del puerto, y al mismo tiempo adoptar una decisión sobre cómo deberán de publicarse las directrices, tomando en consideración la recomendación relativa a la cooperación con la OIT en este proceso (párrafo 7.50 y anexo 4);
- .12 refrendar las medidas propuestas para incorporar todas las nuevas enmiendas pertinentes a los procedimientos para la supervisión por el Estado rector del puerto (resolución A.787(19), enmendada) en un texto refundido, y elaborar un proceso simplificado para enmendar los procedimientos (párrafos 7.51 a 7.59);
- .13 aprobar el proyecto de circular MSC sobre la validez del Certificado de homologación de los productos navales (párrafo 7.60 y anexo 5);
- .14 refrendar el proceso propuesto para elaborar un proyecto refundido de Directrices revisadas para efectuar reconocimientos de conformidad con el SARC, para su examen por el MSC y el MEPC a los fines de su aprobación con antelación al examen de la Asamblea en su vigésimo quinto periodo de sesiones con miras a su adopción (párrafo 11.15);

- .15 dar su visto bueno al proyecto de formulario para el informe de prueba de los SIA, a reserva de su examen por el NAV 52 (párrafo 11.27.2 y anexo 6);
- .16 refrendar las opiniones, por lo que respecta a las normas de funcionamiento del equipo de identificación y seguimiento de largo alcance de los buques (LRIT), de que sería apropiado que estos equipos fueran inspeccionados por inspectores de radiocomunicaciones y que se incluyesen las disposiciones adecuadas en un futuro en las Directrices para efectuar reconocimiento de conformidad con el SARC y cursar instrucciones al Subcomité al respecto (párrafo 11.27.3);
- .17 refrendar las opiniones, por lo que respecta al reconocimiento por inspectores de radiocomunicaciones de los sistemas de alerta de protección del buque, y debido a las preocupaciones relativas a la necesidad de mantener el carácter confidencial y a otros requisitos del Código PBIP de que sería prematuro decidir a este respecto sin perjudicar una revisión de la cuestión en el futuro (párrafo 11.27.4);
- .18 dar su visto bueno al proyecto de Directrices sobre la prueba anual de los registradores de datos de la travesía (RDT) y registradores de datos de la travesía simplificados, incluyendo el modelo para el Certificado de prueba de funcionamiento de los registradores de la travesía, a reserva de los resultados del examen de esta cuestión por el NAV 52 (párrafo 11.27.6 y anexo 8);
- .19 dar su visto bueno al proyecto de Directrices para la planificación previa de los reconocimientos en dique seco de los buques no sujetos al programa mejorado de reconocimientos, en el marco de la resolución A.744(18), enmendada (párrafo 11.27.7 y anexo 9);
- .20 dar su visto bueno al proceso propuesto con respecto a la distribución de las Directrices sobre proyectos y disposiciones alternativos de seguridad contra incendios (circular MSC.1/Circ.1002 y Corr.1), incluida la elaboración de proyectos de enmienda a los certificados, y otras decisiones oportunas (párrafos 11.28 y 11.30);
- .21 examinar los resultados del examen de la labor preparatoria por parte de las Secretarías de la OMI y de la FAO con respecto a la convocatoria de la segunda reunión del Grupo mixto de trabajo OMI/FAO sobre pesca ilegal, no declarada y no reglamentada y cuestiones conexas, en especial, por lo que respecta a la composición de las delegaciones participantes (párrafos 15.4 a 15.8 y anexo 14);
- .22 aprobar el programa de trabajo propuesto revisado del Subcomité y el orden del día provisional de su 15º periodo de sesiones (párrafo 16.1 y anexo 15); y
- .23 refrendar la solicitud realizada a la Secretaría con respecto a la elaboración y mantenimiento de una lista actualizada de las series de circulares (párrafo 18.3).

19.2 Se invita al Comité de Protección del Medio Marino, en su 55º periodo de sesiones, a que apruebe el informe general y en especial a que:

- .1 tome nota de la solicitud cursada al MSC 82 de examinar la propuesta de Argentina (FSI 14/3) con respecto a las Directrices para una implantación integrada del Sistema de gestión de la seguridad y del plan de protección del

- buque, desde el punto de vista de la protección marítima, en primer lugar, y de ser apropiado, remitir dicha propuesta al Grupo mixto de trabajo MSC/MEPC sobre el factor humano (párrafo 3.22);
- .2 aprobar el proyecto de circular N° 1886/Rev.3 sobre la Implantación de la resolución A.600(15) - Sistema de asignación de un número a la OMI a los buques para su identificación (párrafo 3.34 y anexo 1);
 - .3 aprobar el proyecto de circular N° 2554/Rev.1 sobre la Implantación del sistema de asignación de un número de la OMI a las compañías y a los propietarios inscrito, para su identificación (párrafo 3.38 y anexo 2);
 - .4 refrendar la decisión de publicar un recordatorio acerca de la provisión de datos relacionados con siniestros (párrafo 5.3);
 - .5 refrendar la decisión de comenzar a elaborar un código de conducta para las actividades sobre supervisión por el Estado rector del puerto, en el próximo periodo de sesiones del Subcomité (párrafo 7.28.6);
 - .6 refrendar la decisión de examinar la cuestión de hacer públicos los datos sobre inspección de los buques que enarbolan el pabellón de territorios dependientes, en el próximo periodo de sesiones del Subcomité (párrafo 7.28.9);
 - .7 refrendar las instrucciones a la Secretaría de contribuir a la elaboración de referencias relativas a las prescripciones recogidas en los convenios, a los efectos de los sistemas de codificación, y cuadros de referencia relativos a las nuevas prescripciones recogidas en los convenios, que guardan relación con actividades de supervisión por el Estado rector del puerto (párrafos 7.28.14 y 7.28.15);
 - .8 refrendar el marco propuesto para la armonización y colaboración a nivel mundial en las actividades de supervisión por el Estado rector del puerto (párrafos 7.30 a 7.33);
 - .9 dar su visto bueno a las recomendaciones relativas a los formatos de los cursillos de la OMI para Secretarios de los Memorandos de entendimiento/acuerdos sobre supervisión por el Estado rector del puerto y directores de los centros de información (párrafos 7.35 a 7.44);
 - .10 refrendar el proceso propuesto de incluir todas las enmiendas pertinentes relativas a los procedimientos para la supervisión por el Estado rector del puerto (resolución A.787(19), enmendada), en un texto refundido, incluidos todos los proyectos de enmiendas resultantes de la revisión de los Anexos II y IV del MARPOL, y elaborar un proceso simplificado para enmendar los procedimientos (párrafos 7.51 a 7.59)
 - .11 dar su visto bueno al proceso propuesto con respecto a la elaboración de directrices sobre supervisión por el Estado rector del puerto en virtud del Convenio BWM (párrafo 9.5);
 - .12 dar su visto bueno al proceso propuesto para elaborar un proyecto refundido de Directrices revisadas para efectuar reconocimientos en virtud del SARC, para su

- examen por el MSC y el MEPC a fines de su aprobación con antelación a su examen por la Asamblea en su vigésimo quinto periodo de sesiones, con miras a su adopción (párrafo 11.15);
- .13 dar su visto bueno al proyecto de Directrices provisionales para efectuar los reconocimientos de conformidad con el SARC a los efectos del Convenio BWM (párrafo 11.27.8 y anexo 10);
 - .14 refrendar la opinión de que será beneficioso para la comunidad marítima en general, con el objetivo de obtener experiencia en los reconocimientos de los Sistemas de tratamiento del agua de lastre, que las Directrices para efectuar reconocimiento de conformidad con el SARC a los efectos del Convenio BWM se distribuyesen por medio de la circular BWM.2 en el periodo previo a la entrada en vigor del Convenio BWM, y adopten las decisiones apropiadas (párrafo 11.27.9);
 - .15 aprobar el proyecto de Plan de acción para abordar el problema de las deficiencias de las instalaciones portuarias de recepción, para que sea nuevamente examinado por el Subcomité en su 15º periodo de sesiones (párrafos 13.3 a 13.7 y anexo 11);
 - .16 refrendar el procedimiento propuesto con respecto a la elaboración de directrices para constituir acuerdos regionales con respecto a las instalaciones de recepción y el reconocimiento de acuerdos regionales e instrucciones relacionadas a la Secretaría (párrafos 13.8 a 13.12);
 - .17 adoptar el proyecto de Directrices sobre la instalaciones de recepción de sedimentos (D1), precedido de un proyecto de resolución que elaboraría la Secretaría (párrafo 13.16 y anexo 12);
 - .18 adoptar el proyecto de Directrices sobre las instalaciones de recepción del agua de lastre (D5) precedido de un proyecto de resolución MEPC que elaboraría la Secretaría (párrafo 13.16 y anexo 13);
 - .19 aprobar el programa de trabajo revisado del Subcomité y el orden del día provisional de su 15º periodo de sesiones (párrafo 16.1 y anexo 15);
 - .20 refrendar la instrucción cursada a la Secretaría con respecto a la elaboración y mantenimiento de una lista actualizada de series de circulares (párrafo 18.3); y
 - .21 adoptar el proyecto de Directrices sobre las medidas adicionales, incluidas las situaciones de emergencia (D13), precedido de un proyecto de resolución MEPC que elaboraría la Secretaría (párrafo 18.8).

ANEXO 1

PROYECTO DE CIRCULAR N° 1886/Rev.3

Ref.: T1/14.01

A: Todos los Estados Miembros de la OMI
Gobiernos Contratantes del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974
Naciones Unidas y organismos especializados
Organizaciones intergubernamentales
Organizaciones no gubernamentales reconocidas por la OMI como entidades consultivas

Asunto: **Aplicación de la resolución A.600(15) - Sistema de asignación de un número de la OMI a los buques para su identificación**

El sistema de asignación de un número de la OMI a los buques para su identificación, adoptado mediante la resolución A.600(15) en 1987, tiene por objeto acrecentar la protección y la seguridad marítimas. Su finalidad es suministrar a cada buque un número permanente que le sirva de identificación. El número que se asigne para tal propósito no se modificará al cambiar de pabellón y se inscribirá en los certificados del buque. Conforme a las disposiciones del nuevo capítulo XI del Convenio SOLAS (regla 3 en particular), aprobado en la Conferencia del Convenio SOLAS de 1994, este sistema se aplicará con carácter obligatorio a todos los buques a partir del 1 de enero de 1996.

Tal como se estipula en la resolución A.600(15), el número de la OMI (N° IMO) para la identificación de los buques se compondrá de las tres letras "IMO" precediendo al número del "*Lloyd's Register of Shipping (LR)*" (siete dígitos) y se insta a los constructores/propietarios de buques a que transmitan al *Lloyd's Register - Fairplay (LRF)* los pormenores de los nuevos pedidos de buques para facilitar la asignación del "número del *LR*" tan pronto como sea posible, el cual en la mayoría de los casos se convierte en el número de la OMI para la identificación del buque cuando éste se termina. Se puede obtener este número dirigiéndose a la OMI o al correspondiente departamento del *LRF*.

A fin de facilitar la asignación del número de la OMI para la identificación del buque y evitar retrasos innecesarios cuando se trate de buques existentes, tanto a las administraciones de los Estados de abanderamiento como a los propietarios y a los armadores se les recomienda que antes de remitir su solicitud a la OMI o al departamento correspondiente del *LRF* se sirvan verificar (mediante la comprobación de los documentos del buque) si el "número del *LR*" ya ha sido asignado al buque en cuestión. Deberá tenerse en cuenta que este número, originalmente suministrado por el departamento del *LRF* a cargo de una base de datos central, podría haber sido facilitado a la sociedad de clasificación o astillero que corresponda. Por último, la administración del Estado de abanderamiento deberá insertar el número de la OMI para la identificación del buque ("IMO" seguido del número del *LR* de siete dígitos) en los correspondientes certificados del buque.

En caso que no se pueda identificar el "número del *LR*" que se haya asignado a un buque existente o cuando se trate de un nuevo buque, hay que remitir la solicitud para obtener el número de identificación de la OMI al departamento en cuestión del *LRF* o a la OMI, tal como se indica detalladamente más adelante. La respuesta a las solicitudes será expedida tan pronto como sea posible. Sin embargo, se ruega a las administraciones de los Estados de abanderamiento que tengan en cuenta al expedir los certificados que se pueden producir algunas demoras relativamente breves a causa de la creciente cantidad de pedidos y a las tareas de comprobación conexas.

Según lo indicado arriba, los pedidos se cursarán a través del siguiente sitio en la Red: www.imonumbers.lrfairplay.com o se dirigirán (preferiblemente por facsímil) al departamento apropiado del *LRF*, a la siguiente dirección:

Lloyd's Register – Fairplay Ltd.
Lombard House, 3 Princess Way
Redhill, Surrey RH1 1UP
Reino Unido
Teléfono: (+44) (0) 1737 379000
Facsímil: (+44) (0) 1737 379006

conjuntamente con los datos de los buques en cuestión, como se señala en el anexo.

En caso de dificultades para comunicarse con el departamento correspondiente del *LRF*, los pedidos (incluida la información relativa al buque de que se trate según se indica arriba) se dirigirán a la OMI (*Maritime Safety Division - IPC Section*) mediante correo electrónico: info@imo.org; bmcastex@imo.org; sblain@imo.org; o por facsímil al número (+44) (0) 20 7587 3210).

ANEXO



LLOYD'S REGISTER - FAIRPLAY
3 PRINCESS WAY, REDHILL, SURREY
RH1 1UP, REINO UNIDO

Teléfono: (+44) (0) 1737 379043
Facsimil: (+44) (0) 1737 379040

Correo electrónico: data-audit@lrfairplay.com;
leslie.spurling@lrfairplay.com

**SOLICITUD DE ASIGNACIÓN DE UN NÚMERO DE LA OMI
PARA LA IDENTIFICACIÓN DEL BUQUE**

**PARA PERMITIR LA IDENTIFICACIÓN DE LOS BUQUES POR MEDIO DE LA ASIGNACIÓN DE UN NÚMERO "IMO",
CONFORME A LA RESOLUCIÓN A.600(15) Y LAS REGLAS I/3 Y I/5 DEL CAPÍTULO XI DEL SOLAS, DEBEN
SUNISTRARSE LOS SIGUIENTES DATOS (EN LETRAS MAYÚSCULAS):**

**Nota: es esencial contar con los pormenores de la construcción del buque para poder asignar
a los buques nuevos, antes de que se terminen de construir, el N° IMO del buque**

NOMBRE ACTUAL DEL BUQUE/CLAVE DE IDENTIFICACIÓN DEL ASTILLERO* _____
TODOS LOS NOMBRES ANTERIORES _____
NOMBRE ORIGINAL* _____
PABELLÓN* _____ PUERTO DE REGISTRO _____ DISTINTIVO DE LLAMADA _____
ISMM ___ N° OFICIAL* _____ FECHA DE INSCRIPCIÓN EN EL REGISTRO DEL ESTADO DE ABANDERAMIENTO _____
ARQUEO (CONVENIO 1969) SÍ NO NÚMERO DE BUQUE PESQUERO _____
BRUTO* _____ NETO* _____ PESO MUERTO _____
ESLORA TOTAL* _____ ESLORA (ENTRE PERPENDICULARES) _____
MANGA MÁXIMA* _____ MANGA DE TRAZADO _____
PUNTA DE TRAZADO _____ CALADO _____
FECHA EN QUE SE COLOCÓ LA QUILLA _____ FECHA DE BOTADURA _____
FECHA DE FINALIZACIÓN DE LA CONSTRUCCIÓN* _____
ASTILLERO* _____ LUGAR DE CONSTRUCCIÓN* _____ N° DE CASCO* _____
ASTILLERO SUBCONTRATISTA (si procede) _____ N° DE CASCO _____
DESCRIPCIÓN DEL TIPO DEL BUQUE* _____ MATERIAL DEL CASCO _____

(Requisitos del Convenio MARPOL para los PETROLEROS)	El buque cumple la regla 13F(3) (doble casco)	Sí	No
	El buque cumple las reglas 13 y 13E (tanques de lastre separados/emplazamiento para protección)	Sí	No
	Otros (especificar) _____		
	El buque está sujeto a las prescripciones relativas al CAS dispuestas en la regla 13G(7)	Sí	No

NOMBRE Y DOMICILIO DEL PROPIETARIO INSCRITO
(Incluidos facsímil, teléfono, télex y correo electrónico)

NOMBRE Y DOMICILIO DEL GESTOR
(Incluidos facsímil, teléfono, télex y correo electrónico)

NÚMERO DE MOTORES _____ TIPO DE MOTOR _____ FABRICANTE _____
SOCIEDAD DE CLASIFICACIÓN ACTUAL _____ POTENCIA TOTAL AL FRENO _____
NÚMERO DE HÉLICES _____
NOMBRE Y NÚMERO DE FACSIMIL DEL REMITENTE PARA POSTERIORES COMUNICACIONES*: _____

[* Información necesaria]

[+Número o letras distintivas para los buques pesqueros]

PARA USO OFICIAL ÚNICAMENTE

FECHA DE RECEPCIÓN _____ N° DE REFERENCIA OMI _____ REMITIDO A _____ POR _____

TRAMITADO POR _____ FECHA _____ NÚMERO IMO _____

ANEXO 2**PROYECTO DE CIRCULAR N° 2554/Rev.1**

A: Todos los Estados Miembros de la OMI
Gobiernos Contratantes del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974
Naciones Unidas y organismos especializados
Organizaciones intergubernamentales
Organizaciones no gubernamentales con carácter consultivo

Asunto: **Implantación del Sistema de asignación de un número de identificación de la OMI a las compañías y a los propietarios inscritos (resolución MSC.160(78))**

1 El sistema de asignación de un número de identificación de la OMI a las compañías y a los propietarios inscritos se introdujo en 2004 mediante la adopción de la resolución MSC.160(78), como medida para mejorar la seguridad y la protección marítimas, proteger el medio ambiente y facilitar la prevención del fraude marítimo. Los procedimientos para la asignación de un número de identificación de la OMI a las compañías y a los propietarios inscritos se describen en la circular N° 2554 (Implantación del sistema de asignación de un número de identificación de la OMI a las compañías y a los propietarios inscritos).

2 El MSC 80 adoptó (resolución MSC.194(80)) la propuesta de nueva regla XI-1/3-1 sobre el número de identificación de la compañía y el propietario inscrito y el proyecto de enmiendas a la regla XI-1/5 del Convenio SOLAS sobre el registro sinóptico continuo, que deberían considerarse aceptadas el 1 de julio de 2008 y entrar en vigor el 1 de enero de 2009.

3 El MSC 80 también adoptó enmiendas al Código internacional de gestión de la seguridad operacional del buque y la prevención de la contaminación (Código IGS) (resolución MSC.195(80)) y al Código internacional para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias (Código PBIP) (resolución MSC.196(80)), por las que se introdujeron referencias al número de identificación de la compañía y el propietario inscrito.

4 A fin de facilitar la implantación temprana del sistema, *Lloyd's Register Fairplay (LRF)*, en su calidad de administradores actuales del sistema, pusieron en funcionamiento un sitio en la Red (<http://www.imonumbers.lrfairplay.com>), con un sistema de inscripción de usuario gratuito recientemente introducido a fin de aumentar la protección del sitio y potenciar al mismo tiempo la información disponible.

5 Para consultar los números de las compañías o propietarios inscritos, los usuarios inscritos deberán utilizar la función "Search". En caso de que los números no se puedan obtener mediante esta función, se utilizarán los formularios de solicitud, ya sea impresos o en formato electrónico, disponibles en el sitio en la Red (circular N° 2554, apéndices 1 y 2), a fin de que se asignen números a nuevas compañías o propietarios inscritos que administren buques previstos por el sistema, o facilitar la información necesaria para corregir los registros existentes. A medida que avance la implantación del sistema, es posible que las Administraciones tengan que hacer frente a retrasos si hacen todas sus consultas mediante solicitudes impresas o en formato electrónico, debido al aumento previsto del número de consultas.

6 De conformidad con los procedimientos previstos en la circular N° 2554, las Administraciones, de común acuerdo con LRF, podrán recibir periódicamente del LRF la hoja electrónica de su flota en un formato normalizado. Este servicio permite que las Administraciones y el LRF intercambien datos electrónicos sobre la compañía o el propietario inscrito en el formato electrónico normalizado (circular N° 2554, apéndice 3) y puede utilizarse para corregir o completar los datos sobre la flota. En el anexo 3 figura una lista revisada de los temas para la hoja electrónica.

7 Por otra parte, las Administraciones de los Estados de abanderamiento no tienen que actualizar la hoja electrónica manualmente, sino pueden remitir por medios electrónicos los datos de su flota en el formato electrónico normalizado del LRF, que llevará a cabo la actualización mediante comparación electrónica con su base de datos. Seguidamente, se enviará a las Administraciones interesadas una hoja electrónica actualizada con los números corregidos de las compañías y los propietarios inscritos.

8 En su 80° periodo de sesiones (11 a 20 de mayo de 2005), el Comité de Seguridad Marítima (MSC) convino en que el Subcomité de Implantación por el Estado de Abanderamiento (Subcomité FSI) examinaría y revisaría, de ser necesario, en su 14° periodo de sesiones, los procedimientos descritos en la circular N° 2554.

9 El Subcomité FSI, en su 14° periodo de sesiones, aprobó el procedimiento revisado de intercambio electrónico entre las Administraciones de los Estados de abanderamiento y el *LRF*, tal como se especifica en el anexo 1, así como la información que las Administraciones han de facilitar electrónicamente a fin de que el LRF pueda mantener la integridad del sistema de asignación de un número (anexo 2, dándose una descripción completa en el anexo 3). En este procedimiento revisado de intercambio electrónico de datos se incluye un servicio facilitado a través de la Red para hacer posible la provisión de los datos sobre las compañías y los propietarios inscritos por parte del LRF a las Administraciones de los Estados de abanderamiento en un formato electrónico a los efectos de la inscripción en el registro de los buques (secciones 1 y 2 del anexo 1), además de simplificar y normalizar, por medios electrónicos, el intercambio de datos entre las Administraciones de los Estados de abanderamiento y el LRF (sección 3 del anexo 1).

10 Asimismo el Subcomité FSI en el antedicho periodo de sesiones aprobó la adición de un segundo campo para el nombre de la compañía en la base de datos del LRF, en el que se incluirán los nombres de los propietarios inscritos, tal como los facilitan las Administraciones, por lo que respecta a las compañías inscritas en sus jurisdicciones nacionales. El LRF sólo podrá recibir estos datos en el formato de datos XML que se indica en los anexos 1 y 2, dado que este formato tendrá unos conjuntos acordados de caracteres que son compatibles tanto con el soporte lógico de la base de datos del LRF como con el soporte lógico de las organizaciones a las que el LRF facilita datos. A esto se hace referencia en el párrafo 3.10 del anexo 1.

11 El LRF funciona de acuerdo con la norma ISO 9001:2000 sobre el control de la calidad y posee el certificado ISO para la provisión de servicios de información y publicaciones en el sector marítimo. A fin de mantener la integridad de los números de identificación difundidos en el sector marítimo, las Administraciones, en la medida en que sus legislaciones lo permitan, se abstendrán de publicar series completas de números y no permitirán el acceso a éstas o su descarga de los sitios en la Red a menos que sea compañía por compañía.

ANNEX 1

LRF WEB SERVICE TO FACILITATE THE ELECTRONIC PROVISION OF COMPANY, REGISTERED OWNER AND SHIP DATA TO ADMINISTRATIONS, AND THE TWO-WAY FLOW OF INFORMATION BETWEEN ADMINISTRATIONS AND LRF

LRF introduced a web service for the exclusive use of Administrations. Access to this service is made via GISIS. The web service offers three data services.

1 Download of Company and Registered Owner data from the LRF database on entry by the Administration of an IMO Company or Registered Owner Number

1.1 This data would allow the Administration to validate company data against the IMO Company or Registered Owner Number for completion of maritime certificates.

1.2 The following fields would be downloaded from LRF:

- IMO Company or Registered Owner Number
- Registered Owner or Company Name (Administration name-style)
- Registered Owner or Company Name (LRF name-style)
- Company address: PO Box
- Company address: Street
- Company address: Town
- Company address: Post Code
- Company address: Country of Domicile code
- Company address: Country of Domicile decode

1.3 The format would be XML according to the schema in annex 2.

2 Download of Ship data from the LRF database on entry by the Administration of an IMO Ship Number

2.1 This data would allow the Administration to validate ship data against the IMO Ship Number.

2.2 The following fields would be downloaded from LRF:

- IMO Ship Identification Number
- Official Number
- Ship Name
- Port of Registry
- Call Sign
- Maritime Mobile Service Identity (MMSI) Number
- Gross Tonnage
- Net Tonnage
- Date of Build year
- Date of Build month
- Type of Ship code
- Type of Ship decode

2.3 The format would be XML according to the schema in annex 2.

3 Update of ship and company data from Administrations to LRF at a regular frequency when details of ships in each Administration's fleet change

3.1 The same mechanism could be used to supply updates from LRF to the Administration if required.

3.2 This service includes ships within the scope of the IMO Company and Registered Owner Numbering Scheme: all ships of 100 GT and above engaged in international or non-international voyages.

3.3 The ships reported by each Administration are those in provisional, permanent or parallel-in registration. It excludes ships in parallel-out registration which will be reported by the parallel-in register.

3.4 This service would replace, over an agreed implementation schedule, the current arrangements for exchange of data between Administrations and LRF by spreadsheet or by electronic file (referenced in paragraphs 6 and 7 of the present circular letter, respectively). The service would use standardized data formats which would make it easier for data transfer and integration into databases.

3.5 The fields to be updated are listed in annex 2, with full field descriptions in annex 3. Each update record would consist of the ship ID fields followed by the fields in the list that may have changed since the last update.

3.6 The format would be XML according to the schema in annex 2.

3.7 The proposed frequency of update would be the transmission of the ship record at the point of change, or the batch transmission of ship records on a daily or weekly basis.

3.8 Each Administration would be responsible for generating their XML files.

3.9 Tables of translation code cross references between country and ship type coding systems used by Administrations and the LRF coding systems, can be supplied by LRF upon request.

3.10 Within the XML schema, language and character sets should be defined to ensure consistent translation between different international sets of codes.

3.11 The delivery of the XML files can take place in various ways. The modalities of the required transfer should be discussed with each Administration in order to identify the most appropriate way.

ANNEX 2

FIELD LIST XML SCHEMA AND UPDATE RULES

1 Ship Identity

1.1 The first seven data items in the XML file identify the ship:

```
<xsd:element name="Source" minOccurs="1" od:jetType="text" od:sqlSType="nvarchar">
<xsd:element name="IMO_Number" minOccurs="1" od:jetType="text" od:sqlSType="nvarchar">
<xsd:element name="ShipName" minOccurs="1" od:jetType="text" od:sqlSType="nvarchar">
<xsd:element name="MMSI" minOccurs="0" od:jetType="text" od:sqlSType="nvarchar">
<xsd:element name="PortOfRegistry" minOccurs="0" od:jetType="text" od:sqlSType="nvarchar">
<xsd:element name="OfficialNumber" minOccurs="0" od:jetType="text" od:sqlSType="nvarchar">
<xsd:element name="CallSign" minOccurs="0" od:jetType="text" od:sqlSType="nvarchar">
```

1.2 The first three have a minOccurs="1" which means that they must be present for all ships in the XML file. MMSI although it is part of what should appear to identify a ship has a minOccurs="0" which means that it doesn't have to appear in the XML file. All other data items in the schema have minOccurs="0" and these only appear if the data items have changed.

2 Ship Fields

```
<xsd:element name="GrossTonnage" minOccurs="0" od:jetType="longinteger" od:sqlSType="int">
<xsd:element name="DeadWeight" minOccurs="0" od:jetType="longinteger" od:sqlSType="int">
<xsd:element name="NetTonnage" minOccurs="0" od:jetType="longinteger" od:sqlSType="int">
<xsd:element name="YearOfBuild" minOccurs="0" od:jetType="text" od:sqlSType="nvarchar">
<xsd:element name="MonthOfBuild" minOccurs="0" od:jetType="text" od:sqlSType="nvarchar">
<xsd:element name="ShipTypeCode" minOccurs="0" od:jetType="text" od:sqlSType="nvarchar">
<xsd:element name="ShipTypeDecode" minOccurs="0" od:jetType="text" od:sqlSType="nvarchar">
<xsd:element name="ShipTypeEncodeType" minOccurs="0" od:jetType="text" od:sqlSType="nvarchar">
<xsd:element name="IMO_RegOwnerNumber" minOccurs="0" od:jetType="text" od:sqlSType="nvarchar">
<xsd:element name="RegOwnerNameAdminNamestyle" minOccurs="0" od:jetType="memo"
od:sqlSType="nvarchar">
<xsd:element name="RegOwnerNameLRFNamestyle" minOccurs="0" od:jetType="memo" od:sqlSType="nvarchar">
<xsd:element name="RegOwnerCountryOfRegistrationCode" minOccurs="0" od:jetType="text"
od:sqlSType="nvarchar">
<xsd:element name="RegOwnerCountryOfRegistrationDecode" minOccurs="0" od:jetType="text"
od:sqlSType="nvarchar">
<xsd:element name="RegOwnerDateFounded" minOccurs="0" od:jetType="text" od:sqlSType="nvarchar">
<xsd:element name="ParallelOutRegister" minOccurs="0" od:jetType="text" od:sqlSType="nvarchar">
<xsd:element name="ParallelOutOwnerName" minOccurs="0" od:jetType="memo" od:sqlSType="nvarchar">
<xsd:element name="IMO_DOC_CompanyNumber" minOccurs="0" od:jetType="text" od:sqlSType="nvarchar">
<xsd:element name="DOC_CompanyName" minOccurs="0" od:jetType="memo" od:sqlSType="nvarchar">
<xsd:element name="DOC_CompanyPoBox" minOccurs="0" od:jetType="text" od:sqlSType="nvarchar">
<xsd:element name="DOC_CompanyStreet" minOccurs="0" od:jetType="text" od:sqlSType="nvarchar">
<xsd:element name="DOC_CompanyTown" minOccurs="0" od:jetType="text" od:sqlSType="nvarchar">
<xsd:element name="DOC_CompanyPostCode" minOccurs="0" od:jetType="text" od:sqlSType="nvarchar">
<xsd:element name="DOC_CompanyCountryDomicileCode" minOccurs="0" od:jetType="text"
od:sqlSType="nvarchar">
<xsd:element name="DOC_CompanyCountryDomicileDecode" minOccurs="0" od:jetType="text"
od:sqlSType="nvarchar">
```

```
<xsd:element name="DOC_CompanyCountryRegistrationCode" minOccurs="0" od:jetType="text"
od:sqlSType="nvarchar">
<xsd:element name="DOC_CompanyCountryRegistrationDecode" minOccurs="0" od:jetType="text"
od:sqlSType="nvarchar">
<xsd:element name="DOC_CompanyFoundedDate" minOccurs="0" od:jetType="text" od:sqlSType="nvarchar">
<xsd:element name="SMC_Auditor" minOccurs="0" od:jetType="text" od:sqlSType="nvarchar">
<xsd:element name="SMC_DateIssued" minOccurs="0" od:jetType="datetime" od:sqlSType="dateTime"/>
<xsd:element name="SMC_ExpiryDate" minOccurs="0" od:jetType="datetime" od:sqlSType="dateTime"/>
<xsd:element name="DOC_Auditor" minOccurs="0" od:jetType="text" od:sqlSType="nvarchar">
<xsd:element name="DOC_DateIssued" minOccurs="0" od:jetType="datetime" od:sqlSType="dateTime"/>
<xsd:element name="DOC_ExpiryDate" minOccurs="0" od:jetType="datetime" od:sqlSType="dateTime"/>
```

3 Ship Status Fields

```
xsd:element name="DateShipEnteredRegister" minOccurs="0" od:jetType="text" od:sqlSType="nvarchar">
<xsd:element name="DateShipDeletedFromRegister" minOccurs="0" od:jetType="text" od:sqlSType="nvarchar">
<xsd:element name="NewRegisterOfShipsCode" minOccurs="0" od:jetType="text" od:sqlSType="nvarchar">
<xsd:element name="NewRegisterOfShipsDecode" minOccurs="0" od:jetType="text" od:sqlSType="nvarchar">
<xsd:element name="ReportedBrokenUp" minOccurs="0" od:jetType="text" od:sqlSType="nvarchar">
<xsd:element name="ReportedToBeBrokenUp" minOccurs="0" od:jetType="text" od:sqlSType="nvarchar">
<xsd:element name="ReportedTotalLoss" minOccurs="0" od:jetType="text" od:sqlSType="char">
```

4 Example

```
<Ship>
<Source>PANAMA</Source>
<IMO_Number>9876543</IMO_Number>
<ShipName>EXAMPLE ONE SHIP</ShipName>
<MMSI>123456700</MMSI>
<PortOfRegistry>Panama</PortOfRegistry>
<OfficialNumber>D1234PEXT6</OfficialNumber>
<ReportedBrokenUp>Y</ReportedBrokenUp>
</Ship>
```


ANNEX 3

**FIELD LIST DESCRIPTIONS OF DATA TO BE EXCHANGED BETWEEN
FLAG AND LRF ADMINISTRATIONS ON SHIPS FLYING THEIR FLAG**

	Field Label	Field Description
Ship Identity		
	Source	Reporting Administration Country Code
	IMO_Number	IMO Ship Number
	ShipName	Ship Name
	MMSI	MMSI Number
	PortOfRegistry	Port of registry as recorded on the ship's papers
	OfficialNumber	Number allocated by the National Registration Authority
	CallSign	Call Sign
Ship Fields		
	GrossTonnage	Gross Tonnage
	DeadWeight	The weight in tonnes (1,000 kg) of cargo, stores, fuel and passengers and crew carried by the ship when loaded to her maximum summer load line
	NetTonnage	Net Tonnage
	YearOfBuild	Year ship was officially completed by the shipyard and delivered to the Owner
	MonthOfBuild	Month ship was officially completed by the shipyard and delivered to the Owner
	ShipTypeCode	LRF Shiptype Code
	ShipTypeDecode	Shiptype Description
	ShipTypeEncodeType	Reporting (Source) Administration Shiptype Code
	IMO_RegOwnerNumber	IMO Registered Owner Number
	RegOwnerNameAdminNamestyle	Registered Owner Name (or bareboat charterer), in the name-style provided by Administrations for Companies registered in their national jurisdiction. Note that LRF is only able to accept the contents of this field from Administrations in the XML Schema referred to in annex 1.
	RegOwnerNameLRFNamestyle	Registered Owner Name (or bareboat charterer), in the name-style recorded by LRF. Minor amendments may be made to names in accordance with a Style Guide for database maintenance purposes
	RegOwnerCountryOfRegistrationCode	Registered Owner (or bareboat charterer) Country of Company Registration - Country Code

	RegOwnerCountryOfRegistrationDecode	Registered Owner (or bareboat charterer) Country of Company Registration
	RegOwnerDateFounded	Date the Registered Owner (or bareboat charterer) was established
	ParallelOutRegister	The Administration where the ship's true ownership is registered. This field is only relevant where the Registered Owner is a bareboat charter under the reporting (source) Administration.
	ParallelOutOwnerName	Owner recorded by the Parallel-out Administration
	IMO_DOC_CompanyNumber	IMO Company (DOC) Number
	DOC_CompanyName	DOC Company
	DOC_CompanyPoBox	DOC Company P.O. Box
	DOC_CompanyStreet	DOC Company Street
	DOC_CompanyTown	DOC Company Town
	DOC_CompanyPostCode	DOC Company PostCode
	DOC_CompanyCountryDomicileCode	DOC Company Country of Domicile - Country Code
	DOC_CompanyCountryDomicileDecode	DOC Company Country of Domicile
	DOC_CompanyCountryRegistrationCode	DOC Company Country of Registration - Country Code
	DOC_CompanyCountryRegistrationDecode	DOC Company Country of Registration
	DOC_CompanyFoundedDate	DOC Company Founded Date
	SMC_Auditor	SMC Auditor
	SMC_DateIssued	SMC Date Issued
	SMC_ExpiryDate	SMC Expiry Date
	DOC_Auditor	DOC Auditor
	DOC_DateIssued	DOC Date Issued
	DOC_ExpiryDate	DOC Expiry Date
Ship Status Fields		
	DateShipEnteredRegister	Date Ship Entered Register
	DateShipDeletedFromRegister	Date Ship Deleted from Register
	NewRegisterOfShipsCode	New Administration Of Ship leaving the reporting (Source) Register - Country Code
	NewRegisterOfShipsDecode	New Administration Of Ship leaving the reporting (Source) Register
	ReportedBrokenUp	Reported Broken Up
	ReportedToBeBrokenUp	Reported To Be Broken Up
	ReportedTotalLoss	Reported Total Loss

Format options:

- (i) by spreadsheet (see paragraph 6) : Excel
- (ii) by electronic file (see paragraph 7): Excel, Access, Ascii
- (iii) by XML Schema (see paragraph 9, and annexes 1 and 2)

ANEXO 3**DECLARACIÓN DE LA DELEGACIÓN DE TUVALU DENTRO
DEL PUNTO 7 DEL ORDEN DEL DÍA**

Esta delegación quisiera hacer la siguiente declaración con respecto a la notificación y los procedimientos relativos a la supervisión por el Estado rector del puerto.

En primer lugar, si se me permite, quisiera recordar a este Subcomité las directrices recogidas en la resolución A.787(19) sobre supervisión por el Estado rector del puerto, en especial el capítulo 5 "Prescripciones sobre notificación", donde en su párrafo 5.1.3 se dice que en caso de detención, será notificada ésta a la Administración del Estado de Abanderamiento.

Si bien no se impone un plazo con respecto a la notificación, el *capítulo I del Convenio SOLAS "Disposiciones generales", en particular la regla 19 de la parte B "Reconocimiento y Certificados"* abarca los procedimientos relativos a la supervisión por el Estado de Abanderamiento, adoptados por la Organización mediante la resolución A.787(19). En la antedicha regla 19 d) se dice que "cuando la supervisión origine una intervención de la índole que sea, el funcionario que realice aquélla informará *inmediatamente* al Estado de abanderamiento".

La circular MSC/Circ.1011-MEPC/Circ.383 trata de cuestiones relativas a la mejora de los procedimientos para la supervisión por el Estado rector del puerto. Los Comités estuvieron de acuerdo con la recomendación del Subcomité de implantación por el Estado de abanderamiento de que la supervisión de buques por el Estado rector del puerto mejoraría en gran medida mediante:

- .1 unos mayores esfuerzos por los Estados rectores de puerto por lo que respecta notificar cualquier detención a los Estados de abanderamiento;
- .2 el establecimiento de un mecanismo para entablar un diálogo constructivo y puntual entre los Estados de abanderamiento y los Estados rectores de puerto sobre las intervenciones.

Esta circular también recoge modelos de formularios para la notificación y la posterior liberación de los buques, tras una nueva inspección.

Ahora me refiero a las razones para hacer esta declaración.

Recientemente uno de nuestros buques fue detenido en el marco de la inspección por un Estado rector de puerto. Se notificó mediante facsímil esta detención a nuestra Administración. En el mismo mensaje también se notificaba que se había permitido al buque proceder hasta el próximo puerto.

En otras palabras, no se nos informó de la detención hasta que el buque había sido liberado y se le había permitido navegar hasta el próximo puerto.

Esta decisión, adoptada por el Estado rector del puerto en el marco de la supervisión, consistente en detener y posteriormente liberar el buque, según el mensaje transmitido por facsímil, se había tomado en un mismo día.

El Subcomité debe conocer que éste no es un suceso aislado sino que es un modo de proceder que ya ha ocurrido en dos ocasiones durante este año.

No hay duda de que el Estado de abanderamiento debería haber sido consultado antes que el Estado rector del puerto liberase al buque detenido, de forma que se pudiera haber adoptado cualquier medida necesaria para garantizar que se habían rectificado adecuadamente las deficiencias observadas en el buque.

¿Si la deficiencia que había dado lugar a la detención no era grave, entonces por qué se había detenido al buque?

Esto podría interpretarse como un ejercicio para la compilación de estadísticas

Y si la deficiencia que había dado lugar a la detención era grave ¿entonces por qué se liberó al buque tan pronto?

Los Estados de abanderamiento deberían participar en la decisión de si se debe liberar a un buque detenido que presenta deficiencias graves.

Los Estados de abanderamiento y los Estados rectores de puerto deben colaborar antes de adoptar la decisión de liberar un buque detenido. Después de todo, el objetivo principal de la detención es garantizar la erradicación de los buques **deficientes**.

Por tanto la cuestión que este suceso plantea es: ¿puede el Estado rector del puerto, en el marco de la supervisión como tal, adoptar sus propias decisiones unilaterales consistentes en liberar un buque **detenido**, sin primero informar al Estado de abanderamiento?

ANEXO 4**PROYECTO DE [CIRCULAR MSC] [DIRECTRICES OMI/OIT]****DIRECTRICES SOBRE LA INSPECCIÓN DE LAS HORAS DE TRABAJO
DE LA GENTE DE MAR EN EL MARCO DE LA SUPERVISIÓN
POR EL ESTADO RECTOR DEL PUERTO**

1 El Comité de Seguridad Marítima (MSC), en su [...] periodo de sesiones, tras tomar nota de que se ha señalado a la fatiga como factor contributivo importante de los siniestros marítimos y los problemas de salud de la gente de mar; después de examinar el tema de las horas de trabajo de la gente de mar; y estando de acuerdo en que deberían elaborarse orientaciones prácticas para todas las partes interesadas, con información adecuada sobre las horas de trabajo de la gente de mar, aprobó las Directrices sobre la inspección de las horas de trabajo de la gente de mar en el marco de la supervisión por el Estado rector del puerto, que figuran en el anexo.

2 El Comité reconoció que si bien únicamente los Estados Miembros que han ratificado el Convenio N° 180 de la OIT pueden implantar las Directrices, éstas también podrían ser de utilidad para los funcionarios encargados de la supervisión por el Estado rector del puerto cuando verifiquen el cumplimiento de las disposiciones del Convenio SOLAS y del Convenio de Formación.

3 Se invita a los Gobiernos Miembros que tengan a bien señalar la presente circular a todos los interesados y, en especial, a las autoridades nacionales encargadas de las actividades propias de la supervisión por el Estado rector del puerto.

ANEXO

DIRECTRICES SOBRE LA INSPECCIÓN DE LAS HORAS DE TRABAJO DE LA GENTE DE MAR EN EL MARCO DE LA SUPERVISIÓN POR EL ESTADO RECTOR DEL PUERTO

PREÁMBULO

1 Se ha señalado que la fatiga es un factor contributivo importante de los siniestros marítimos y de los problemas de salud de la gente de mar. Una de sus causas es el número excesivo de horas de trabajo o un reposo insuficiente. El Convenio N° 180 de la OIT (Convenio sobre las horas de trabajo a bordo y la dotación de los buques) tiene por finalidad limitar el número máximo de horas de trabajo o establecer periodos mínimos de reposo para la gente de mar.

2 Los Estados que han ratificado el Convenio N° 180 de la OIT tienen derecho a examinar los registros de las horas de trabajo o de los periodos mínimos de reposo en los buques que enarbolan su pabellón. Los cuadros de servicio en la mar y en puerto (incluyendo el máximo de horas de trabajo o los periodos mínimos de descanso por día y por semana) deben fijarse a bordo, en un lugar en que puedan ser vistos por toda la gente de mar.

3 Los registros de las horas de trabajo o de los periodos de reposo deben ser conservados y examinados oportunamente por el Estado de abanderamiento. Si los registros u otras pruebas indican que se han infringido las disposiciones sobre las horas de trabajo o de descanso, la autoridad competente del Estado de abanderamiento debe exigir que se adopten medidas, incluida si fuera necesario la revisión de la dotación del buque, a fin de evitar futuras infracciones.

4 La OIT adoptó el Convenio N° 180, y el protocolo de 1996 relativo al Convenio N° 147, que entraron en vigor el 8 de agosto de 2002 y el 8 de enero de 2003, respectivamente. El artículo 4 del Convenio N° 147 trata de la supervisión por el Estado rector del puerto de las condiciones de vida y de trabajo de la gente de mar, según se prevé en el mismo Convenio y en la lista de convenios (por ejemplo, el Convenio N° 73 sobre el examen médico de la gente de mar) que figura en su anexo. El Protocolo de 1996 relativo al Convenio N° 147, entre otras disposiciones, amplía la lista de convenios que figura en el apéndice del Convenio N° 147, incluyendo el Convenio N° 180. Por lo tanto, los Estados que han ratificado el Protocolo pueden ejercer la supervisión por el Estado rector del puerto en relación con las disposiciones del Convenio N° 180.^{1) 2)}

5 La OIT y la OMI, han confeccionado las Directrices para la elaboración de un cuadro en el que se indique la organización del trabajo a bordo y de formatos para registrar las horas de trabajo o descanso de la gente de mar, así como formatos para registrar las horas de trabajo o de

¹⁾ El 23 de febrero de 2006, la 94ª Conferencia Internacional del Trabajo, en su 10ª reunión marítima, adoptó el Convenio sobre el Trabajo Marítimo 2006 (MLC 2006). Este nuevo documento sustituye a más de 68 documentos existentes que, en su mayor parte, están incorporados en él. A este respecto, el Convenio sobre el Trabajo Marítimo de 2006 incluye las mismas disposiciones que el Convenio N° 180 de la OIT respecto de las horas de trabajo de la gente de mar.

²⁾ Puede encontrarse una lista actualizada de las ratificaciones de los Convenios de la OIT en: www.ilo.org.

descanso de la gente de mar, según se indica en los artículos 5 a 8 del Convenio N° 180 de la OIT, que brinda orientación a los Estados de abanderamiento pero que también puede ser de utilidad a efectos de la supervisión por el Estado rector del puerto.

6 El Convenio N° 180 de la OIT define a la "gente de mar" como "toda persona que la legislación nacional o los convenios colectivos califiquen como tal, y que esté empleado o contratada con cualquier cargo a bordo de un buque dedicado a la navegación marítima al cual se aplique el presente Convenio". El Convenio también establece que "el presente Convenio se aplica a todo buque dedicado a la navegación marítima, de propiedad pública o privada, matriculado en el territorio de un Estado Miembro para el cual el Convenio se halle en vigor y dedicado normalmente a operaciones marítimas comerciales". De este modo, en el ejercicio de la supervisión por el Estado rector del puerto, el funcionario encargado de esa tarea puede examinar información sobre cualquier persona empleada a bordo del buque.

7 Si se verifica el incumplimiento del Protocolo de 1996 relativo al Convenio N° 147 de la OIT, el Estado rector del puerto puede, de conformidad con el artículo 4 de dicho Convenio:

- .1 elaborar un informe dirigido al Gobierno del país en el cual el buque está matriculado, con copia al Director General de la OIT; y
- .2 tomar las medidas necesarias para remediar cualquier situación a bordo que resulte claramente peligrosa para la seguridad o la salud.

8 Es evidente que un número excesivo de horas de trabajo o unos periodos de descanso insuficientes para el personal encargado de la guardia no sólo constituyen una infracción a las prescripciones de la OIT sino también de las disposiciones sobre periodos de reposo consagradas en el Convenio de Formación. Los funcionarios encargados de la supervisión por el Estado rector del puerto también podrán tomar en consideración, a los efectos de la adopción de medidas serias, pruebas del agotamiento de otro personal esencial para la seguridad, como el capitán, el jefe de máquinas u otras personas con tareas esenciales, aun cuando no estén específicamente afectadas a la realización de guardias.

9 Se admite que el funcionario encargado de la supervisión por el Estado rector del puerto puede encontrarse frente a una ausencia absoluta de registros o con registros falsificados. En tales casos, quizás le resulte útil tener conocimientos acerca de la fatiga y así poder determinar su existencia. A este respecto cabe mencionar la circular MSC/Circ.1014, de 12 de junio de 2001, sobre "Orientaciones acerca de la reducción y gestión de la fatiga".

1 INSPECCIÓN

1.1 Cuadro con la organización del trabajo a bordo
(Ref. Protocolo de 1996 relativo al Convenio N° 147. Véase asimismo Ref. C. 180, artículo 5, párrafo 7. Orientación adicional: OMI/OIT, párrafos 10-15 (en especial, párrafo 12). Véase también el Código de Formación, capítulo VIII, sección A-VIII/1, párrafo 5 y (Directrices OMI/OIT, apéndice 2, página 12)).

El Convenio N° 180 de la OIT establece que los Estados (Estados de abanderamiento) deben exigir que en un lugar fácilmente accesible se coloque un cuadro con la organización del trabajo a bordo en el que, respecto de cada cargo, se consigne, como mínimo:

- .1 el horario de servicio en la mar y en puerto; y
- .2 el número máximo de horas de trabajo o el número mínimo de horas de descanso establecido por las leyes, los reglamentos y los convenios colectivos en vigor en el Estado de abanderamiento. El cuadro se establecerá en un formato normalizado, en el idioma de trabajo del buque y en inglés.

Es posible que este cuadro se coloque en los espacios comunes, tales como el comedor de oficiales y de la tripulación y en los pasillos adyacentes.

¿Se ha fijado el cuadro con la organización del trabajo a bordo?

En caso afirmativo, ¿se encuentra en un lugar fácilmente accesible para la tripulación?

¿Contiene la información prescrita?

¿Está redactado en el idioma de trabajo del buque y en inglés?

1.2 Registros de las horas de trabajo y de descanso de la gente de mar

(Ref.: **Protocolo de 1996 relativo al Convenio 147**. Véase también el Convenio 180, artículo 8, párrafo 1. Para orientación adicional, véanse las Directrices OMI/OIT párrafos 16 a 24 (en particular, párrafos 22 y 23)).

Se mantendrán registros de las horas diarias diarias de trabajo o de las horas de descanso de la gente de mar. Dichos registros deberán estar disponibles principalmente en el camarote u oficina del capitán. El funcionario encargado de la supervisión por el Estado rector del puerto deberá verificar lo siguiente:

- .1 ¿Existen registros de las horas de trabajo o de las horas de descanso de la gente de mar?
- .2 ¿Parecen estar los registros de conformidad con el Convenio? Por ejemplo, ¿están razonablemente actualizados? ¿están firmados por el capitán o su representante o por el marinero? ¿tienen en cuenta la totalidad de las horas en cada periodo de 24 horas? (El funcionario encargado de la supervisión por el Estado rector del puerto también debería preguntar si existen pruebas de que los registros están refrendados por el Estado de abanderamiento. Corresponde a este Estado decidir el procedimiento de refrendo. La falta de pruebas del refrendo no debe considerarse una deficiencia, pero puede ser tenida en cuenta por el funcionario encargado de la supervisión por el Estado rector del puerto cuando decida el alcance de la verificación a la que deben someterse los registros).

1.3 Edad de la gente de mar

(Ref.: **Protocolo de 1996 relativo al Convenio N° 147**. Véase también el Convenio 180, artículos 6 y 12).

El Convenio N° 180 de la OIT establece que ninguna persona menor de 16 años de edad deberá realizar trabajos a bordo de un buque. También se aplican prescripciones especiales con respecto a las horas de trabajo de la gente de mar de menos de 18 años de edad. ¿Tienen todos los marineros 18 años de edad como mínimo?

2 INSPECCIÓN MÁS A FONDO

2.1 Inspección más a fondo del cuadro de organización del trabajo a bordo y cuestiones conexas (por ejemplo, cuadros extraviados, no accesibles a la tripulación, falta de la información prescrita)

2.1.1 Ausencia de cuadro

Si no existe un cuadro con la organización del trabajo a bordo, el funcionario de supervisión deberá adoptar medidas para exigir que dicho cuadro se fije antes de que zarpe el buque (véase la sección Medidas de seguimiento).

2.1.2 Cuadro no accesible a la tripulación

(Ref.: Protocolo de 1996 relativo al Convenio N°147. Véase también el Convenio 180, artículo 5, párrafo 7. Orientación adicional: Directrices OMI/OIT, párrafos 10 a 15).

Si existe un cuadro con la organización del trabajo a bordo, pero no se ha fijado en un lugar fácilmente accesible a la tripulación (véase A.1.2), el funcionario de supervisión deberá adoptar medidas para exigir que dicho cuadro se coloque en un lugar de esas características antes de que zarpe el buque (véase la sección Medidas de seguimiento).

2.1.3 En el cuadro falta información o contiene información no compatible con el Convenio N° 180

Ref.: Protocolo de 1996 relativo al Convenio N° 147. Véase también el Convenio N° 180, artículo 5, párrafo 1 y artículo 5, párrafo 7. Orientación adicional: Directrices OMI/OIT, párrafos 10 a 15.

Si en el cuadro con la organización del trabajo a bordo falta la información prescrita (para orientaciones al respecto, véanse las Directrices OMI/OIT, párrafo 12), el funcionario de supervisión deberá adoptar medidas para exigir que la omisión se subsane antes de la partida (véase la sección Medidas de seguimiento).

Al determinar si el cuadro de organización del trabajo a bordo incluye la información adecuada, el funcionario de supervisión deberá tener presente que, si bien en sus párrafos 1 y 2, el artículo 5 del Convenio N° 180 fija límites específicos para las horas de trabajo o los periodos mínimos de reposo, el párrafo 6 del artículo 5 del Convenio N° 180 establece que:

"Las disposiciones de los párrafos 1 y 2 del presente artículo no impedirán que un Miembro cuente con medidas en la legislación nacional o con procedimientos que faculten a la autoridad competente a autorizar o registrar convenios colectivos que permitan excepciones a los límites establecidos. Tales excepciones deberán ajustarse en la medida de lo posible a las normas establecidas, pero podrán tomarse en cuenta la mayor frecuencia o duración de los periodos de licencia o el otorgamiento de licencias compensatorias a la gente de mar que realiza guardias o que trabaja a bordo de buques dedicados a travesías de corta duración."

Por lo tanto, si el cuadro de la organización del trabajo a bordo establece límites que excedan los especificados en los párrafos 1 y 2 del artículo 5, tales límites deben estar consagrados en un convenio colectivo registrado u homologado por el Estado de

abanderamiento. Se deberá mantener a bordo una copia de las disposiciones pertinentes de la legislación nacional correspondiente a dicho Convenio y/o los convenios colectivos pertinentes, que además deberán ser fácilmente accesibles por la tripulación. (Sin embargo, no se exige que esta legislación nacional o este convenio colectivo estén redactados en inglés y, por lo tanto, el funcionario de supervisión puede no estar en condiciones de verificar el contenido de dichos textos).

Si el Estado de abanderamiento ha ratificado el Convenio N° 180 de la OIT y existen pruebas de que el convenio colectivo que permite tales excepciones ha sido homologado por el Estado de abanderamiento o registrado en el mismo, el hecho de que se excedan los límites fijados en los párrafos 1 y 2 del artículo 5 no será entonces considerado una deficiencia. Sin embargo, si los límites establecidos permiten, para los encargados de la guardia, un reposo menor que el establecido en el Convenio de Formación (véase la regla VIII/1 del Convenio de Formación, Aptitud para el servicio, y el capítulo VIII del Código de Formación, sección A-VIII/1, Aptitud para el servicio, párrafos 1 a 4 (estas disposiciones figuran en el apéndice 2 de las Directrices de la OMI/OIT) tal disposición constituiría una falta de conformidad con arreglo al Convenio de Formación. (Por ejemplo, un convenio colectivo puede prever menos de 77 horas de reposo por semana para los encargados de la guardia, pero no puede establecer menos de 70 horas, mínimo que prescribe el Convenio de Formación).

Si el cuadro de organización del trabajo a bordo no guarda conformidad con las prescripciones pertinentes de las leyes, reglamentos o convenios colectivos en vigor en el Estado de abanderamiento por lo que respecta al máximo de horas de trabajo o a los periodos mínimos de reposo, ello constituirá una deficiencia (véase el Convenio 180, artículo 5 7)).

Prueba de las horas de trabajo relacionadas con la seguridad

(Ref.: Protocolo de 1996 relativo al Convenio N° 147. Véase también el Convenio N° 180, artículo 7 (y artículo 8, párrafo 3). Para orientación adicional, véanse las Directrices OMI/OIT, párrafos 10 a 15).

La gente de mar que haya tenido que trabajar horas adicionales debido a que era necesario para la inmediata seguridad del buque, de las personas a bordo o de la carga o a fin de prestar asistencia a un buque o a una persona necesitados de socorro en el mar. En tal caso, el funcionario de supervisión puede buscar pruebas de la situación de emergencia en el diario de navegación del buque, incluidas las horas de trabajo que haya sido necesario emplear.

Tan pronto como sea posible, una vez que la situación haya vuelto a la normalidad, el capitán deberá asegurarse de que todo tripulante que haya realizado tareas durante un periodo de reposo disponga de un periodo de descanso adecuado. Ello debe reflejarse en el registro de las horas de trabajo y de reposo.

2.1.4 El cuadro no está redactado en el idioma de trabajo del buque y en inglés
(**Ref.: Protocolo de 1996 relativo al Convenio N° 147.** Véase también el Convenio N° 180, artículo 5, párrafo 8 y artículo 8, párrafo 2. Para orientación adicional: Directrices OMI/OIT, párrafos 10 a 15).

Si el cuadro de la organización del trabajo a bordo no está disponible en el idioma de trabajo del buque y en inglés, el funcionario de supervisión deberá adoptar medidas para exigir que esta anomalía se rectifique antes de la partida. Lo que es importante aquí es que la tripulación pueda leer y entender cuáles son las prescripciones relativas al máximo de horas de trabajo y al periodo mínimo de descanso en vigor en el buque. En tales casos el funcionario de supervisión puede pedir la rectificación en el próximo puerto si está previsto que el buque visite otro puerto. Sin embargo, según se indica *infra* se deben adoptar medidas para asegurar el seguimiento de la medida en el próximo puerto (véase la sección Medidas de seguimiento).

2.2 Inspección más a fondo del registro de las horas diarias de trabajo y de las horas diarias de descanso de la gente de mar y cuestiones conexas

2.2.1 Los registros no se llevan de conformidad con el Convenio N° 180
(**Ref.: Protocolo de 1996 relativo al Convenio N° 147.** Véase también el Convenio N° 180, artículo 8, párrafo 1. Orientación adicional: Directrices OMI/OIT, párrafos 16 a 23.)

En los casos que se indican a continuación, el funcionario de supervisión deberá pedir que la deficiencia se rectifique según se dispone en la sección sobre Medidas de seguimiento:

- .1 si las horas de trabajo o de reposo no se han registrado (y los registros no están firmados) periódicamente. En el Convenio N° 180 de la OIT no se establecen intervalos para el registro; el funcionario de supervisión puede preguntar acerca de la regla aplicable al registro de las horas (persona responsable de llevar los libros, intervalos para los registros, autoridad competente para establecer los procedimientos de registro);
- .2 si el capitán presenta un calendario de guardias (por ejemplo, un documento en el que figuren la organización de trabajo a bordo) pero no presenta registros de las horas realmente trabajadas;
- .3 si el modelo de los registros no está disponible en el idioma de trabajo del buque y en inglés; y
- .4 si no existen pruebas de que a cada miembro de la tripulación se le ha proporcionado una copia del registro. El oficial de supervisión quizás desee ver uno o dos ejemplos de los registros entregados a los marineros a fin de determinar si cada uno de ellos ha recibido una copia y si ese registro guarda conformidad con el que conserva el capitán (el oficial de supervisión debería tener presente que algunos marinos pueden no querer conservar o guardar estas copias. No obstante, debería ser posible determinar si dichas copias se entregan periódicamente al personal de a bordo).

2.2.2 Los registros indican una infracción de los límites establecidos en el Convenio N° 180
Ref.: Protocolo de 1996 relativo al Convenio N° 147. Véase también el Convenio N° 180, artículo 5. Orientación adicional: Directrices OMI/OIT, párrafos 16 a 23).

Si los registros indican una posible infracción de los límites establecidos en el Convenio de la OIT N° 180, el funcionario de supervisión debe pedir y adoptar medidas según se indica en la sección sobre Medidas de seguimiento:

- .1 [si se determina que un marino no ha tenido un periodo de reposo continuo de 6 horas como mínimo durante un periodo de 24 horas, ello puede considerarse claramente una deficiencia grave en relación tanto con el Convenio N° 180 de la OIT como con la sección A-VIII/1, Aptitud para el servicio (párrafo 4) del capítulo VIII del Código de Formación. Esto debería acarrear medidas severas (por ejemplo, subsanar la deficiencia antes de la partida, detención); (véase la sección 3)]
- .2 si un marino ha tenido menos de 77 horas de reposo durante un periodo de siete días, ello también constituye una deficiencia grave (a menos que un convenio colectivo autorice 70 horas) y puede acarrear medidas severas según se indica *supra*. Sin embargo, la prescripción del capítulo VIII, sección A-VIII/1, párrafo 4 del Código de Formación de que el personal encargado de la guardia no debe tener menos de 70 horas de reposo durante un periodo de siete días, debe considerarse como el descanso mínimo absoluto que debe concederse dentro de ese periodo de siete días (véase la sección 3);
- .3 los registros que indiquen infracciones a las leyes nacionales, reglamentos o convenios colectivos que brinden una mayor protección que la de los límites establecidos en el Convenio de la OIT N° 180 y en el Convenio de Formación, deben ponerse en conocimiento tanto del Estado de abanderamiento como de la OIT; y
- .4 la sección A-VIII/1, párrafo 3, del capítulo VIII-1 del Código de Formación y los artículos 5 4) y 7 del Convenio N° 180 de la OIT prevén excepciones temporales a los límites establecidos en los convenios. Sin embargo, el artículo 5 4) y el artículo 7 del Convenio N° 180 de la OIT exigen que, en caso de interrupción de los periodos de reposo o de trabajo necesarios para garantizar la seguridad del buque, debe concederse a los marinos un descanso compensatorio. Si el funcionario de supervisión encuentra pruebas de tales interrupciones o trabajos de emergencia, debe buscar pruebas de que se ha brindado descanso compensatorio y, en caso contrario, tomar medidas severas al respecto.

2.2.3 No existen registros o hay pruebas de la falsedad de los mismos
Ref.: Protocolo de 1996 relativo al Convenio 147. Véase también el Convenio N° 180, artículo 8. Orientación adicional: Directrices OMI/OIT, párrafos 16 a 23).

El Convenio N° 180 de la OIT establece un criterio sistemático para asegurar que los marinos no trabajan un número excesivo de horas o que disponen, por lo menos, de periodos de descanso mínimos. El correcto funcionamiento del sistema se basa en el registro. Su ausencia o

falsificación atenta contra el criterio sistemático y demuestra una evidente falta de cumplimiento del Convenio.

Ambas situaciones indican una posible infracción de las leyes y reglamentos del Estado de abanderamiento.

El funcionario de supervisión debe examinar el diario de navegación o el diario del puente, los registros de pagos, el registro de horas diarias de trabajo o de descanso correspondiente a cada marino y demás documentación complementaria.

El funcionario de supervisión también debe ser consciente de que la dotación del buque tendrá otras tareas, relacionadas con la protección. Los registros sobre formación y ejercicios de protección así como los niveles de protección anteriores y actuales del buque pueden indicar que se han falsificado los periodos de descanso. Sin embargo, el funcionario de supervisión debe tener presente que no puede inspeccionar el plan de protección del buque en relación con las tareas de las personas a quienes se han asignado responsabilidades de protección, sin autorización del Estado de abanderamiento.

El funcionario de supervisión puede pedir entrevistar a los miembros de la tripulación en privado.

Si el funcionario de supervisión halla pruebas de que se han falsificado los registros, debe detener el buque hasta que se ponga en vigor un sistema adecuado de registro y el capitán demuestre que la tripulación ha descansado lo suficiente como para continuar el viaje (véase la sección Medidas de seguimiento).

2.3 Horas de trabajo y periodos de descanso para los marinos menores de 18 años de edad (Ref.: **Protocolo de 1996 relativo al Convenio N° 147**. Véase también el Convenio N° 180, artículo 6).

Si del examen de la lista de la tripulación se desprende que se encuentra a bordo un marino menor de 18 años de edad, el funcionario de supervisión deberá:

- .1 examinar el registro de las horas diarias de trabajo y de descanso para garantizar que el marino no ha trabajado de noche ("noche" es, a los efectos del Convenio N° 180 de la OIT, un periodo de al menos 9 horas consecutivas, que incluye el intervalo comprendido entre la medianoche y las cinco de la mañana); y
- .2 si se determina que un marino menor de 18 años ha realizado trabajo nocturno, el funcionario de supervisión debe establecer si tiene, por lo menos, 16 años de edad. Si es menor de 16, se puede establecer contacto con las autoridades adecuadas encargadas del trabajo de menores; si tiene 16 años o más, el trabajo de noche es aceptable si el marino forma parte de un programa de formación, con horarios establecidos, y la prohibición de trabajo nocturno podría perjudicar la eficacia de dicho programa (véase la sección Medidas de seguimiento).

3 PRESCRIPCIONES MÍNIMAS DEL CONVENIO DE FORMACIÓN APLICABLES A LOS ENCARGADOS DE LA GUARDIA
(Ref.: Capítulo V del Convenio SOLAS/Convenio de Formación 78/95 y sección A-VIII/1 del Código de Formación. Véase también el Convenio N° 180 de la OIT, artículo 11).

El funcionario de supervisión deberá pedir que se le presente el certificado de dotación de seguridad y la lista de la tripulación. A continuación, podrá verificar si el buque cuenta con una dotación suficiente, segura y eficiente. Debe aceptarse el nivel de dotación, a menos que contradiga claramente el Convenio N° 180 de la OIT y el Convenio de Formación:

- .1 todos los oficiales y marineros a cargo de una guardia deben disponer como mínimo de 10 horas de descanso en cualquier periodo de 24 horas;
- .2 las horas de reposo del personal encargado de la guardia se deben dividir en dos periodos, uno de los cuales debe ser de 6 horas como mínimo;
- .3 ¿la composición de la tripulación corresponde a lo indicado en el certificado relativo a la dotación mínima de seguridad (MSMC)?; y
- .4 ¿el certificado mínimo de dotación de seguridad (MSMC) guarda conformidad con las reglas I/4 y VIII/1 del Convenio de Formación 78/95?

Si el funcionario de supervisión halla pruebas de incumplimiento de las disposiciones antes mencionadas (véase la sección Medidas de seguimiento).

4 MEDIDAS DE SEGUIMIENTO

4.1 Deficiencias que pueden detectarse durante las inspecciones

- .1 se han llevado registros de las horas de trabajo y de descanso pero ha desaparecido parte de la información exigida;
- .2 no se mantienen a bordo copias de las leyes, reglamentos o convenios colectivos pertinentes relativos al máximo de horas de trabajo/mínimo de horas de descanso, y/o dichas copias no son fácilmente accesibles a la tripulación;
- .3 marino a bordo, menor de 18 años, que habitualmente realiza trabajo nocturno (pero no como parte de un programa de formación establecido);
- .4 no se ha anunciado la organización del trabajo a bordo para todos los marinos;
- .5 se ha colocado el cuadro de organización del trabajo a bordo, pero no se dispone de parte de la información exigida;
- .6 el cuadro de organización del trabajo a bordo no es fácilmente accesible para la tripulación;
- .7 no se han registrado las horas de trabajo o de descanso de todos los marinos;

- .8 se determina que los marinos han trabajado un número excesivo de horas o no han tenido descanso suficiente;
- .9 se encuentra a bordo un marino de menos de 16 años de edad;
- .10 el cuadro de la organización de trabajo a bordo y/o los formularios para el registro de las horas de trabajo o los periodos de descanso no están disponibles en el idioma o idiomas de trabajo del buque ni en inglés; y
- .11 no se ha entregado a los marinos un registro de las horas de trabajo o de descanso.

El funcionario de supervisión debe aplicar sus conocimientos profesionales para decidir acerca de las medidas de seguimiento adecuadas. Por lo general, se deberá pedir que las deficiencias se subsanen antes de que zarpe el buque y se informará al Estado de abanderamiento y a la OIT.

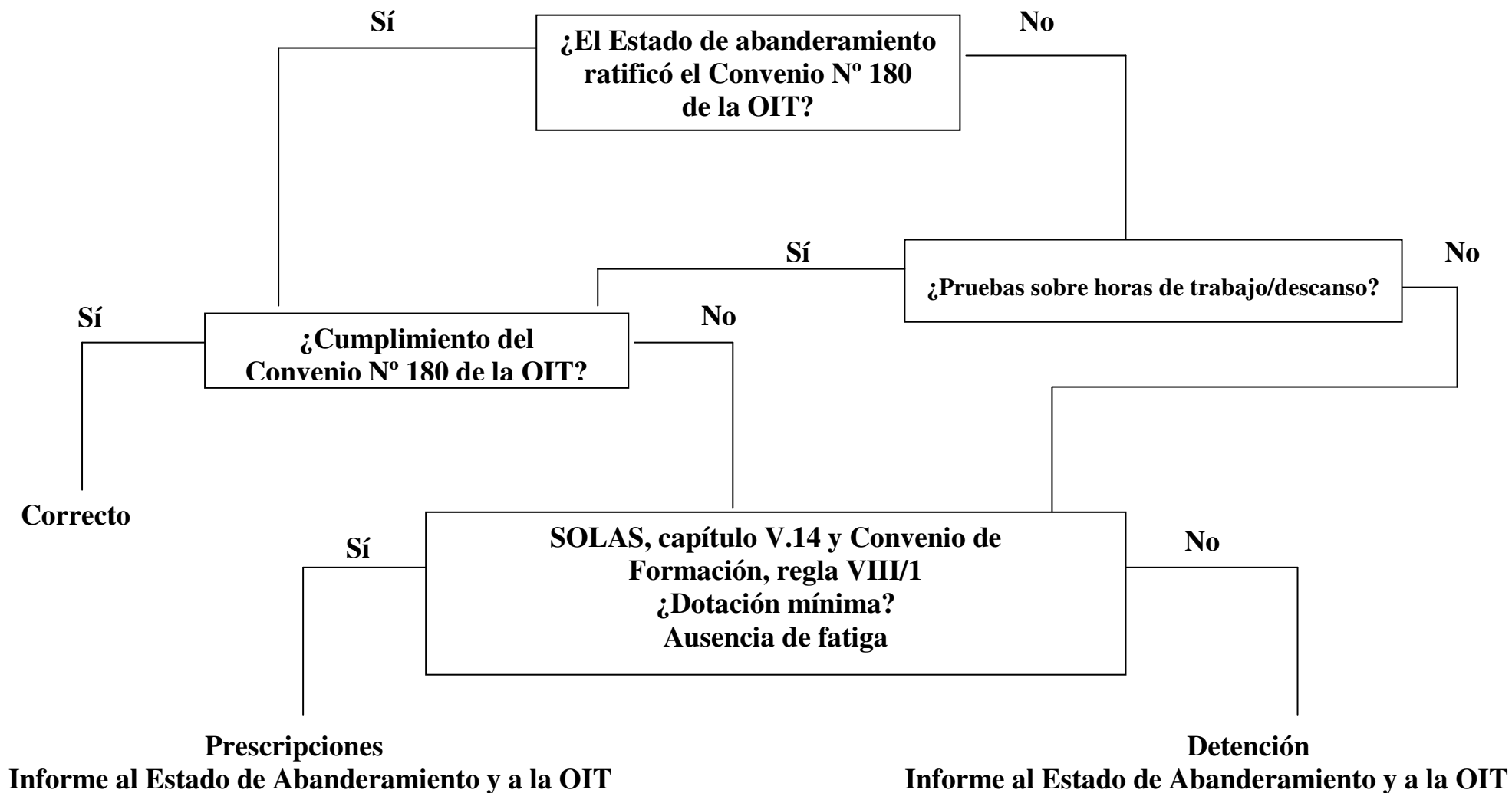
4.2 Deficiencias que pueden justificar la detención* :

- .1 no se ha implementado ninguna de las medidas de seguimiento indicadas en la parte 4 (por ejemplo, no se ha subsanado ninguna deficiencia antes de que el buque salga del último puerto);
- .2 la lista de la tripulación no se corresponde con el certificado de dotación de seguridad;
- .3 el certificado de dotación de seguridad no cumple lo prescrito en la regla VIII/1 del Convenio de Formación;
- .4 imposibilidad de asignar personas que hayan descansado suficientemente y estén en condiciones para el servicio, para la primera guardia al comienzo de un viaje y para las subsiguientes guardias de relevo (Convenio de Formación);
- .5 el personal esencial de a bordo, como el capitán y el jefe de máquinas, da muestras de fatiga excesiva. Según la opinión del funcionario de supervisión respecto del próximo viaje, la situación de excesiva fatiga puede plantear un peligro inmediato para la seguridad del buque, la tripulación y/o el medio ambiente (esta deficiencia no debe considerarse de manera independiente, sino estar respaldada por pruebas objetivas); y
- .6 se han falsificado los registros de las horas de trabajo y de descanso, a fin de ocultar un exceso de horas de trabajo o la insuficiencia de horas de reposo.

Nota: La circular MSC/Circ.1014, de fecha 12 de junio de 2001, sobre "Orientaciones acerca de la reducción y gestión de la fatiga", se debe utilizar a fin de aplicar una definición oficial de fatiga. Deben tenerse en cuenta cualesquiera otras circunstancias, incluido el estado técnico general del buque, así como las reglas del Convenio de Formación 78/95, a fin de ponderar la opinión del funcionario de supervisión y decidir acerca de las medidas de seguimiento.

* Se informará al Estado de abanderamiento y a la OIT. Número de facsímil de la OIT: 00 41 22 799 7050.

SUPERVISIÓN POR EL ESTADO RECTOR DEL PUERTO



ANEXO 5**PROYECTO DE CIRCULAR MSC****PLAN DE CERTIFICACIÓN DE LA HOMOLOGACIÓN POR TIPO**

1 El Comité de Seguridad Marítima, en su [...] periodo de sesiones, tras examinar una propuesta remitida por el Subcomité de Implantación por el Estado de Abanderamiento en su 14º periodo de sesiones, reconoció las preocupaciones respecto de posibles malentendidos que pueden plantearse entre los funcionarios encargados de la supervisión por el Estado rector del puerto respecto de algunos certificados de homologación expedidos para los productos navales.

2 A fin de aclarar la finalidad y los procedimientos del Plan de certificación de la homologación utilizados por los Estados de abanderamiento, las sociedades de clasificación y otros organismos reconocidos, el Comité [convino] en que dicho plan incluye las siguientes etapas:

- .1 evaluación técnica;
- .2 observación de los procedimientos de fabricación y prueba;
- .3 evaluación de las condiciones de fabricación; y
- .4 expedición de un Certificado de homologación, generalmente válido por un periodo que no excede de cinco años, que puede estar sujeto a inspecciones o verificaciones anuales respecto del procedimiento utilizado por el fabricante, una vez que se han cumplido todos los procedimientos antes mencionados.

3 El Comité también convino en que la validez del certificado de homologación no influye en la validez operacional de un producto aceptado e instalado a bordo y en que no será necesario renovar o sustituir un producto fabricado durante el periodo de validez del Certificado de homologación pertinente, debido a la caducidad de dicho Certificado.

4 Se invita a los Gobiernos Miembros a que señalen esta decisión a la atención de las autoridades nacionales encargadas de las actividades de supervisión por el Estado rector del puerto y a la de las demás partes interesadas.

ANEXO 6

PROYECTO DE INFORME SOBRE LA PRUEBA DEL SIA

Nombre del buque/distintivo de llamada:	
Número de ISMM:	
Puerto de matrícula:	
Número IMO:	
Arqueo bruto:	
Fecha en que se instaló la quilla:	

1 Pormenores de la instalación		
	Punto	Estado
1.1	Tipo de respondedor del SIA:	
1.2	Certificado de homologación	
1.3	¿Se conserva a bordo un informe de la configuración de la instalación inicial?	
1.4	¿Se presentaron los planos prescritos? (de la colocación de la antena, de la disposición del SIA y del diagrama de bloques)	
1.5	Fuente principal de energía eléctrica	
1.6	Fuente de energía eléctrica de emergencia	
1.7	Capacidad que deberá verificarse si el SIA está conectado a una batería	
1.8	¿Se dispone de una conexión del piloto cerca de su puesto?	
1.9	¿Existe una clavija de 120 V para CA cerca de la conexión del piloto? (Prescripción para el canal de Panamá y el río San Lorenzo)	

2 Programación del SIA - Información estática		
2.1	Número de ISMM	
2.2	Número IMO	
2.3	Distintivo de llamada radioeléctrica	
2.4	Nombre del buque	
2.5	Tipo de buque	
2.6	Eslora y manga del buque	
2.7	Emplazamiento de la antena del GPS	

3 Programación del SIA - Información dinámica		
3.1	Situación del buque con indicación de su precisión y estado de integridad (fuente: SMNS)	
3.2	Hora en UTC (fuente: SMNS)	
3.3	Rumbo con respecto al fondo (fluctuará en puerto) (fuente: SMNS)	
3.4	Velocidad con respecto al fondo (cero en puerto) (fuente: SMNS)	
3.5	Rumbo (fuente: girocompás)	
3.6	Estado de la navegación	
3.7	Velocidad de giro, cuando se conozca (fuente: girocompás u otro instrumento)	
3.8	Ángulo de escora, de cabeceo y de balance, cuando estén disponibles	

4 Programación del SIA - Información relacionada con la travesía		
4.1	Calado del buque	
4.2	Tipo de carga	
4.3	Destino y hora estimada de llegada (a discreción del capitán)	
4.4	Plan de navegación (información optativa)	
4.5	Mensajes breves de seguridad	

5 Prueba de funcionamiento utilizando un instrumento de medición		
5.1	Mediciones de frecuencias (canales 1 y 2 del SIA, canal 70 del SMSSM)	
5.2	Potencia de salida de transmisión, canales 1 y 2 del SIA, canal 70 del SMSSM	
5.3	Información de interrogación secuencial (canal 70)	
5.4	Datos procedentes del SIA	
5.5	Datos enviados al SIA	
5.6	Comprobar la respuesta del SIA a los "buques virtuales"	

6 Prueba de la calidad de la transmisión		
6.1	Comprobar la calidad de la recepción	
6.2	Confirmar la recepción de la propia señal en otros buques/STM	
6.3	Interrogación secuencial por el STM/la instalación en tierra	

¿Se han observado interferencias electromagnéticas procedentes del SIA en otras instalaciones?

Observaciones:

El SIA se ha sometido a prueba de conformidad con lo dispuesto en la circular SN/Circ.227 de la OMI y el anexo 3 de la resolución MSC.74(69)

Nombre del Inspector de radiocomunicaciones:	Fecha y lugar:	Nombre de la compañía del Inspector de radiocomunicaciones:

ANEXO 7**MANDATO DEL GRUPO DE TRABAJO POR CORRESPONDENCIA**

Al Grupo de trabajo por correspondencia interperiodos sobre el examen de las Directrices para efectuar reconocimientos de conformidad con el SARC se le asigna el siguiente mandato:

- .1 continuar elaborando los proyectos de enmienda a las Directrices para efectuar reconocimiento de conformidad con el SARC (resolución A.948(23)) usando como base el anexo 1 del documento FSI 14/WP.2, tomando en consideración la lista de nuevas prescripciones adoptadas desde el último periodo de sesiones (FSI 14/11/3), las novedades habidas en el 14º periodo de sesiones del Subcomité, y de conformidad con el procedimiento aprobado por el Subcomité;
- .2 elaborar un proyecto refundido de las Directrices revisadas para efectuar reconocimientos de conformidad con el SARC, incluyendo todas las prescripciones en vigor al 1 de agosto de 2007, que sustituirá a la totalidad de las actuales Directrices adoptadas mediante la resolución A.948(23) incluyendo las enmiendas a las Directrices para efectuar reconocimientos de conformidad con el SARC a los efectos del Anexo VI del MARPOL adoptadas por el MEPC 53 (resolución MEPC.128(53));
- .3 el texto refundido de las Directrices revisadas para efectuar reconocimientos de conformidad con el SARC deberá incluir texto en el que se indiquen las adiciones, las partes suprimidas y los cambios con respecto a las actuales Directrices adoptadas mediante la resolución A.948(23); y
- .4 presentar un informe al FSI 15.

ANEXO 8**PROYECTO DE DIRECTRICES PARA LA COMPROBACIÓN ANUAL DEL
FUNCIONAMIENTO DE LOS REGISTRADORES DE DATOS
DE LA TRAVESÍA (RDT) Y DE LOS REGISTRADORES DE
DATOS DE LA TRAVESÍA SIMPLIFICADOS (RDT-S)**

1 En su 73º periodo de sesiones (27 de noviembre a 6 de diciembre de 2000), el Comité de Seguridad Marítima aprobó la revisión de la regla V/20 del Convenio SOLAS, que incluía la prescripción de que el funcionamiento de los registradores de datos de la travesía (RDT) se sometieran a una prueba anual.

2 En su 79º periodo de sesiones (1 a 10 de diciembre de 2004), el Comité de Seguridad Marítima adoptó enmiendas a la regla V/20 a fin de incluir la prescripción de instalar RDT, que pueden ser registradores de datos de la travesía simplificados (RDT-S), en los buques de carga existentes, estipulando su introducción progresiva. El funcionamiento de dichos RDT también deberá someterse a una prueba anual.

3 La prueba anual de funcionamiento tiene por finalidad determinar si el RDT o el RDT-S funciona según las especificaciones del fabricante. Además, debido al carácter de "caja negra" de estos equipos, es necesario contar con un documento que enumere claramente todas las interfaces que se han comprobado para confirmar que cumplen las normas de ensayo pertinentes de la Comisión Electrotécnica Internacional (CEI). Esta transparencia es fundamental para los inspectores de las Administraciones del Estado de abanderamiento, el Estado rector del puerto y las organizaciones reconocidas.

4 Para lograr ese propósito, se recomienda que todos los RDT y RDT-S se sometan a prueba utilizando métodos normalizados de conformidad con las directrices adjuntas al presente documento.

5 Se invita a los Gobiernos Miembros a que pongan las presentes Directrices en conocimiento de las compañías navieras, los propietarios y armadores de buques, los fabricantes de equipos, las organizaciones reconocidas, los capitanes y todas las demás partes interesadas.

ANEXO

DIRECTRICES PARA LA COMPROBACIÓN ANUAL DEL FUNCIONAMIENTO DE LOS RDT y LOS RDT-S

1 La prueba anual de funcionamiento de los RDT y los RDT-S, prescrita con arreglo a la regla V/20 del Convenio SOLAS, deberá llevarla a cabo el fabricante o una persona autorizada por éste.

2 En el examen de la instalación de RDT y RDT-S se deberá:

- .1 confirmar que no haya alarmas al comienzo de la prueba;
- .2 confirmar que cuando se desconecta la fuente externa de energía eléctrica se activa la alarma del suministro de energía, el equipo sigue funcionando, como mínimo, durante 1 hora 55 minutos y deja de registrar automáticamente, como máximo, 2 horas 5 minutos después de que se haya desconectado la fuente externa de energía;
- .3 confirmar que la baliza acústica funciona, utilizando el equipo de prueba del fabricante, o mediante la sustitución de una unidad certificada totalmente operacional;
- .4 confirmar que el estado general del equipo es satisfactorio y que la fecha de caducidad de las baterías del equipo (baliza acústica y suministro de energía) no ha expirado;
- .5 confirmar que se cuenta con registros de mantenimiento exactos del RDT;
- .6 confirmar que los datos que deben registrarse, según se estipula en las resoluciones A.861(20) y MSC.163(78) relativas a los RDT y los RDT-S, respectivamente, se almacenan de manera satisfactoria a lo largo del periodo de registro de 12 horas;
- .7 confirmar que los medios de zafada de la cápsula, cuando sean necesarios o cuando los haya, son satisfactorios; y
- .8 confirmar que el equipo vuelve a su funcionamiento normal después de finalizadas las pruebas.

3 Para adaptar las pruebas de funcionamiento al reconocimiento correspondiente en virtud del Sistema armonizado de reconocimientos y certificación (SARC), la comprobación anual debe efectuarse con una antelación máxima de tres meses a la fecha límite en el caso de los buques de pasaje y alrededor de tres meses antes de la fecha límite correspondiente, en el caso de los buques de carga. (Por tanto, el periodo de tiempo máximo entre comprobaciones sucesivas será de 15 meses para los buques de pasaje y de 18 meses para los buques de carga, a menos que cualquiera de dichos certificados se haya prorrogado de conformidad con la regla I/14 del Convenio SOLAS, en cuyo caso podría concederse una prórroga análoga.)

4 El resultado de las pruebas anuales se registrará siguiendo el modelo de certificado que figura en el apéndice del presente documento. Cuando el idioma utilizado no sea ni el español ni el francés ni el inglés, se incluirá en el texto una traducción a uno de estos idiomas.

APÉNDICE

CERTIFICADO DE LA PRUEBA DE FUNCIONAMIENTO DEL REGISTRADOR DE DATOS DE LA TRAVESÍA

Nota: Introducir en las casillas **Sí** en caso de cumplimiento, **No** en caso de incumplimiento, o **N/A** (no aplicable) en caso de no contar con interfaces

Sí	No	N/A
----	----	-----

Pormenores del buque

Nombre del buque	
Pabellón	
Número IMO	
Fecha de colocación de la quilla	
Arqueo bruto	

Pormenores del registrador de datos de la travesía

Fabricante	
Modelo	
Número de serie del sistema	
Número de versión de soporte lógico	
Fecha de instalación	

Pormenores de la inspección

Nombre de la persona que efectúa la comprobación	
Compañía	
Fecha de la inspección	
Lugar de la inspección	

1. Alarmas preexistentes

Confirmar que no hay alarmas al comienzo del procedimiento

--	--	--

2. Comprobación del suministro de energía de la alarma

Desconectar la fuente externa de energía. Confirmar que la alarma se activa	
Registrar la hora (hh.mm)	

--	--	--

3. Comprobación de la fuente de energía de reserva

Permitir que el RDT siga funcionando durante 1 hora 55 minutos a partir del punto 2 *supra*.

Confirmar que el equipo continúa funcionando en ese momento, sin alarmas adicionales	
Registrar la hora (hh.mm)	

--	--	--

4. Comprobación de interrupción de la fuente de energía de reserva

2 horas 05 minutos después del punto 2 <i>supra</i> , confirmar que el RDT deja de registrar automáticamente	
Registrar la hora (hh.mm)	

--	--	--

5. Fecha de caducidad de la batería

Batería	Fecha de caducidad
Baliza acústica	
Fuente de energía de reserva	

6. Comprobación de la baliza acústica

Confirmar que la baliza acústica funciona, utilizando el equipo de prueba del fabricante, o sustituyéndola por una unidad certificada totalmente operacional

--	--	--

7. Estado general del equipo

Inspeccionar equipo y registrar su estado; marcar con un visto bueno si es satisfactorio:

Subunidad	Notas sobre el estado
Cápsula protectora	
Cables externos	
Unidad principal	

8. Interfaces: funcionamiento y registro

Fecha y hora	Preferiblemente externa al buque (p. ej. del Sistema mundial de navegación por satélite)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Situación del buque	Sistema electrónico de determinación de la situación	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Velocidad (por el agua o con respecto al fondo)	Equipo medidor de la velocidad y la distancia	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Rumbo	Compás del buque	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Sistema de altavoces del puente	Uno o más micrófonos en el puente	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Comunicaciones Audiofrecuencia	Ondas métricas	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Selector de datos del radar	Pantalla principal del radar	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Profundidad del agua	Ecosonda	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Alarmas principales	Todas las alarmas obligatorias del puente	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Orden al timón y reacción	Aparato de gobierno y piloto automático	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Orden a las máquinas y reacción	Telégrafo de máquinas, mandos e impulsores	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Estado de las aberturas del casco	Toda la información obligatoria sobre su estado presentada en el puente	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Estado de puertas estancas y contraincendios	Toda la información obligatoria sobre su estado presentada en el puente	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Aceleración y esfuerzos en el casco	Equipo de monitorización de los esfuerzos del casco y su respuesta, donde lo haya	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Velocidad y dirección del viento	Anemómetro, donde lo haya	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

9. Cambio o reparación de sensores

Comprobar el mantenimiento de los registros del RDT	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Confirmar que los defectos encontrados se han rectificado debidamente	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

10. Análisis del fabricante

<p>Se adjunta el análisis del fabricante del registro de 12 horas de duración, que cumple con lo dispuesto en la norma 61996 de la Comisión Electrotécnica Internacional (CEI), Sistemas y equipo de navegación marítima y radiocomunicaciones-Registadores de datos de la travesía (RDT) de a bordo-Prescripciones de funcionamiento-Método de ensayo y resultados requeridos de los ensayos, sección 4.6-Datos que se han de registrar (resolución A.861(20), sección 5.4). Se someterán a prueba a todas las interfaces pertinentes</p>
<p>Fecha y hora del registro arriba indicado</p>

--	--	--

11. Observaciones y requisitos adicionales del fabricante

--

Persona autorizada por el fabricante	Representante del buque
Fecha	Fecha

Esta prueba de funcionamiento se ha efectuado de conformidad con lo dispuesto en la regla V/18.8 del Convenio SOLAS, y está relacionada con el **CERTIFICADO DE SEGURIDAD correspondiente** de este buque, que deberá revalidarse el (fecha)

De conformidad con los principios de armonización de los certificados, este certificado seguirá siendo válido hasta su siguiente revalidación anual a reserva de que el equipo funcione correctamente.

ANEXO 9**PROYECTO DE CIRCULAR MSC****DIRECTRICES PARA LA PLANIFICACIÓN PREVIA DE LOS RECONOCIMIENTOS
EN DIQUE SECO DE LOS BUQUES NO SUJETOS AL PROGRAMA
MEJORADO DE INSPECCIONES
(RESOLUCIÓN A.744(18), ENMENDADA)**

1 En su 80° periodo de sesiones (18 a 27 de mayo de 2005), el Comité de Seguridad Marítima reconoció que la planificación previa es fundamental para garantizar que las reparaciones importantes y las labores de mantenimiento se llevan a cabo realmente durante la entrada en dique seco, y que es obligación de los propietarios preparar el reconocimiento en dique seco.

2 El Comité reconoció también que la resolución A.948(23) no recoge la planificación previa de los reconocimientos en dique seco, mientras que la resolución A.744(18) sí prescribe la planificación de los reconocimientos intermedios y de renovación que, con arreglo a la edad del buque, deberán incluirse en un reconocimiento en dique seco que se realice dentro del programa mejorado de inspecciones; por consiguiente, el Comité encargó al Subcomité de Implantación por el Estado de Abanderamiento que, en su 14° periodo de sesiones, elaborase un proyecto de circular para la planificación previa de los reconocimientos en dique seco de los buques no sujetos al programa mejorado de inspecciones.

3 En su 82° periodo de sesiones (29 de noviembre a 8 de diciembre de 2006), el Comité, tras recibir el proyecto de circular propuesto por el FSI 14, aprobó las Directrices para la planificación previa de los reconocimientos en dique seco de los buques no sujetos al programa mejorado de inspecciones (resolución A.744(18), enmendada), que figuran en el anexo.

4 Se invita a los Gobiernos Miembros a que hagan llegar las Directrices adjuntas a todas las partes interesadas para que pongan en práctica la planificación previa de los reconocimientos en dique seco de los buques no sujetos al programa mejorado de inspecciones.

ANEXO

DIRECTRICES PARA LA PLANIFICACIÓN PREVIA DE LOS RECONOCIMIENTOS EN DIQUE SECO DE LOS BUQUES NO SUJETOS AL PROGRAMA MEJORADO DE INSPECCIONES (RESOLUCIÓN A.744(18), ENMENDADA)

Ámbito de aplicación

Las presentes directrices se aplican a los buques no sujetos al programa mejorado de inspecciones (resolución A.744(18), enmendada):

La aplicación de las presentes Directrices puede tener carácter discrecional para los buques de menor tamaño (p.ej., buques de carga de eslora inferior a 100 m^{*}), en cuyo caso la reunión entre el propietario y el inspector puede producirse durante el reconocimiento en dique seco, en lugar de antes del mismo, puesto que la disponibilidad de diques secos para los buques pequeños mencionados es mucho mayor, y la entrada en dique seco de estos buques se produce con mayor rapidez y un periodo de notificación previa muy inferior al de buques de mayor tamaño.

Objetivo

A fin de garantizar que el reconocimiento en dique seco se lleva a cabo de forma eficaz y segura, de conformidad con los reglamentos pertinentes aplicables al buque, y de que se efectúan las reparaciones importantes y el mantenimiento necesarios, el propietario, el inspector participante y otras partes interesadas (p.ej., un representante de la empresa encargada de medir los espesores) deberán colaborar entre sí y reunirse antes del reconocimiento en dique seco.

Reunión de planificación previa

Deberá celebrarse una reunión de planificación previa con antelación suficiente para coordinar la labor que debe llevarse a cabo durante el reconocimiento, que, como mínimo, incluirá un examen de la información siguiente:

- Estado del reconocimiento e información básica sobre el buque;
- Registros procedentes del reconocimiento previo del fondo;
- Pormenores relativos a cualquier recomendación pendiente o zonas dañadas (consecuencia de varadas, alijos, etc.) que puedan afectar al reconocimiento en dique seco;
- Pormenores relativos a cualquier daño estructural que haya sufrido el buque con anterioridad;
- Informes sobre las reparaciones estructurales que se llevarán a cabo durante el reconocimiento en dique seco.
- Pormenores relativos a cualquier otro aspecto que deba someterse a reconocimiento, así como a las mediciones de espesores y a la labor de mantenimiento que se llevará a cabo durante el reconocimiento en dique seco.

* La eslora que se tiene en cuenta es la de francobordo.

ANEXO 10

PROPUESTA DE PROYECTO DE DIRECTRICES PROVISIONALES PARA EFECTUAR RECONOCIMIENTOS EN VIRTUD DEL SISTEMA ARMONIZADO DE RECONOCIMIENTOS Y CERTIFICACIÓN (RESOLUCIÓN A.948(23)) A LOS EFECTOS DEL CONVENIO INTERNACIONAL PARA EL CONTROL Y LA GESTIÓN DEL AGUA DE LASTRE Y LOS SEDIMENTOS DE LOS BUQUES

(Todas las referencias están relacionadas con la versión inglesa del texto)

1 "Índice"

- 1.1 Se añade la siguiente nueva sección 5.

"ANEXO 5

DIRECTRICES PARA EFECTUAR RECONOCIMIENTOS EN VIRTUD DEL CONVENIO INTERNACIONAL PARA EL CONTROL Y LA GESTIÓN DEL AGUA DE LASTRE Y LOS SEDIMENTOS DE LOS BUQUES

- (B) 1 DIRECTRICES PARA EFECTUAR LOS RECONOCIMIENTOS EXIGIDOS EN EL CERTIFICADO INTERNACIONAL DE GESTIÓN DEL AGUA DE LASTRE
- (BI) 1.1 Reconocimientos iniciales
- (BA) 1.2 Reconocimientos anuales
- (BIn) 1.3 Reconocimientos intermedios
- (BR) 1.4 Reconocimientos de renovación"

2 Sección "GENERALIDADES"

- 2.1 Después del subpárrafo 1.1.6 insertar el nuevo subpárrafo .7:

"7 Convenio internacional para el control y la gestión del agua de lastre y los sedimentos de los buques" (Convenio sobre la Gestión del Agua de Lastre)

- 2.2 Después del subpárrafo 1.2.4, insertar el nuevo su subpárrafo .5:

"1.2.5 Convenio internacional para el control y la gestión del agua de lastre y los sedimentos de los buques (anexo 5)"

- 2.3 Después de: "Código CGrQ 85/90, regla .6.2.1.1", que figura en el subpárrafo 2.8.1, insertar la nueva línea siguiente:

"Convenio sobre la gestión del agua de lastre, regla E-1.1.1."

- 2.4 Después de: "Código CGrQ 85/90, regla .6.2.1.2" que figura en el subpárrafo 2.8.3, insertar la nueva línea siguiente:

"Convenio sobre la gestión del agua de lastre, regla E-1.1.2. "

- 2.5 Después de: "Código CGrQ 85/90, regla .6.2.1.3" que figura en el subpárrafo 2.8.4 insertar la nueva línea:

"Convenio sobre la gestión del agua de lastre, regla E-1.1.3."

- 2.6 Después de: "Código CGrQ 85/90, regla 1.6.2.1.4", que figura en el subpárrafo 2.8.5 insertar la nueva línea:

"Convenio sobre la gestión del agua de lastre, regla E-1.1.4."

- 2.7 Después de: "(Pa) certificado de seguridad para buques de pasaje;" que figura en el subpárrafo 3.8, insertar la nueva línea:

"(B) Certificado internacional de gestión del agua de lastre;"

- 2.8 Después de: "y 1.6.1.3 del Código CGrQ 85/90" que figura en la cuarta línea del subpárrafo 4.8.1, insertar lo siguiente: ", o en el caso del Convenio sobre la gestión del agua de lastre, si el reconocimiento revela que la gestión del agua de lastre del buque no concuerda con los datos del certificado exigido en virtud de las reglas E-2 o E-3, o su estado no permite que el buque se haga a la mar sin poner en peligro el medio ambiente, la salud humana, la propiedad o los recursos, el inspector deberá guiarse por la regla E-1.6."

- 2.9 En el párrafo 5.2:

.1 en las referencias que figuran en la sexta línea, se sustituye la palabra "y" que figura entre: "regla 1.5.6.3" y "Código CGrQ"; el punto final del párrafo se sustituye por una coma y se añade el siguiente texto como última línea "y el Convenio sobre gestión del agua de lastre, reglas E-5.5 y 5.6."

.2 en la línea 14 del segundo párrafo la palabra "y" que figura entre "1.5.6.6" y "el Código CGrQ" se sustituye por una coma y después de "reglas 1.6.6.5 y 1.6.6.6" se añade el siguiente texto: "y del Convenio sobre gestión del agua de lastre, regla E-5.2.2,"

.3 en la última línea del segundo párrafo, la palabra "y" que figura entre "regla 1.5.6.2.2" y "el Código CGrQ" se sustituye por una coma y al final de la línea se añade el siguiente texto: "y el Convenio sobre gestión del agua de lastre, regla E-5.3."

- 2.10 En la última línea del párrafo 5.4 de las referencias, la palabra "y" que figura entre "regla 1.5.6.6" y "el Código CGrQ" se sustituye por una coma y se añade el siguiente texto al final de la línea: "y el Convenio sobre gestión del agua de lastre, regla E-5.3."

2.11 En la última línea del párrafo 5.5 de las referencias, la palabra "y" que figura entre "regla 1.5.6.7" y "el Código CGrQ" se sustituye por una coma y al final de la línea se añade el siguiente texto: "y el Convenio sobre gestión del agua de lastre, regla E-5.7."

3 Anexo 1 "DIRECTRICES PARA EFECTUAR RECONOCIMIENTOS EN VIRTUD DEL CONVENIO SOLAS 1974, MODIFICADO POR EL PROTOCOLO DE 1988"

3.1 Después del párrafo 1.2.1.8*bis*, se añade el nuevo subpárrafo .8*ter*:

"(EA) .8*ter* comprobar, cuando proceda, la validez del Certificado internacional sobre gestión del agua de lastre;"

3.2 Después del párrafo 2.2.1.8*bis* se añade el nuevo subpárrafo .8*ter*:

"(CA) .8*ter* comprobar, cuando proceda, la validez del Certificado internacional sobre gestión del agua de lastre;"

3.3 Después del párrafo 4.2.1.8*bis* se añade el siguiente nuevo subpárrafo .8*ter*:

"(RP) .8*ter* comprobar, cuando proceda, la validez del Certificado internacional sobre gestión del agua de lastre;"

3.4 Después del párrafo 5.2.1.5*bis* se añade el nuevo subpárrafo .5*ter*:

"(PR) .5*ter* comprobar, cuando proceda, la validez del Certificado internacional sobre gestión del agua de lastre;"

4 Anexo 2 "DIRECTRICES PARA EFECTUAR RECONOCIMIENTOS EN VIRTUD DEL CONVENIO DE LÍNEAS DE CARGA 1966, MODIFICADO POR EL PROTOCOLO DE 1988 RELATIVO AL MISMO"

4.1 Después del párrafo 1.2.1.8*bis* se añade el nuevo subpárrafo .8*ter*:

"(FA) .8*ter* comprobar, cuando proceda, la validez del Certificado internacional sobre gestión del agua de lastre;"

5 Anexo 3 "DIRECTRICES PARA EFECTUAR RECONOCIMIENTOS EN VIRTUD DEL CONVENIO MARPOL 73/78"

5.1 Después del párrafo 1.2.1.8 se añade el nuevo subpárrafo .8*bis*:

"(HA) .8*bis* comprobar, cuando proceda, la validez del Certificado internacional sobre gestión del agua de lastre;"

6 Anexo 4 "DIRECTRICES PARA EFECTUAR RECONOCIMIENTOS EN VIRTUD DE LOS CÓDIGOS DE OBLIGADO CUMPLIMIENTO"

6.1 Después del párrafo 1.2.1.6*bis*, se añade el nuevo subpárrafo .6*ter*:

"(QA) .6*ter* comprobar, cuando proceda, la validez del Certificado internacional sobre gestión del agua de lastre;"

6.2 Después del párrafo 2.2.1.6*bis*, se añade el nuevo subpárrafo .6*ter*:

"(GA) .6*ter* comprobar, cuando proceda, la validez del Certificado internacional sobre gestión del agua de lastre;"

7 Nuevo Anexo 5

7.1 Después de la última entrada del Anexo 4 ((GR) 2.4.3.1) insertar el nuevo Anexo 5 en una nueva página.

"ANEXO 5

**DIRECTRICES PARA EFECTUAR RECONOCIMIENTOS EN VIRTUD DEL
CONVENIO INTERNACIONAL PARA EL CONTROL Y LA GESTIÓN
DEL AGUA DE LASTRE Y LOS SEDIMENTOS DE LOS BUQUES**

**(B) 1 DIRECTRICES PARA EFECTUAR LOS RECONOCIMIENTOS EXIGIDOS EN
EL CERTIFICADO INTERNACIONAL DE GESTIÓN DEL AGUA DE LASTRE**

(BI) **1.1 Reconocimientos iniciales** - véanse las "Cuestiones generales" de la sección 2.1

(BI) 1.1.1 Por lo que respecta al cumplimiento del Convenio sobre la gestión del agua de lastre, el examen de los planos y proyectos debe consistir en:

(BI) .1 examinar el proyecto y la construcción (regla B-5);

(BI) .2 examinar el plan de gestión del agua de lastre (regla B-1);

(BI) .3 examinar los planes para la instalación de los sistemas de gestión del agua de lastre (regla D-3 / nota, esta prescripción para el reconocimiento sólo será pertinente cuando sean aplicables las normas de rendimiento que figuran en la regla D-2);

(BI) .4 si procede, examinar los planes de prototipos de tecnologías de tratamiento del agua de lastre (regla D-4).

(BI) 1.1.2 Por lo que respecta al cumplimiento del Convenio para la gestión del agua de lastre, el reconocimiento en la fase de construcción y al finalizar la instalación debe consistir en:

(BI) .1 confirmar que se dispone de un Plan de gestión del agua de lastre (regla B-1);

- (BI) .2 confirmar que se dispone del libro registro del agua de lastre (regla B-2);
- (BI) .3 confirmar que se dispone del certificado de homologación de los sistemas de gestión del agua de lastre (regla D-3 / nota, esta prescripción del reconocimiento sólo será pertinente cuando sean aplicables las normas de rendimiento que figuran en la regla D-2);
- (BI) .4 confirmar que la Administración o un laboratorio autorizado por ella ha expedido un documento en el que se confirma que los componentes eléctricos y electrónicos del sistema de gestión del agua de lastre se han homologado de conformidad con las especificaciones de los ensayos medioambientales que figuran en la parte 3 del anexo de las Directrices para la aprobación de sistemas de gestión del agua de lastre (G8) (regla D-3 / nota, esta prescripción del reconocimiento sólo será pertinente cuando sean aplicables las normas de rendimiento que figuran en la regla D-2);
- (BI) .5 confirmar que se dispone de manuales del equipo relativos a los principales componentes del sistema de gestión del agua de lastre (regla D-3/nota, esta prescripción del reconocimiento sólo será pertinente cuando sean aplicables las normas de eficacia estipuladas en la regla D-2);
- (BI) .6 confirmar que se dispone de un manual técnico y de funcionamiento del sistema de gestión de la guardia de lastre, específicamente destinado al buque del que se trate y aprobado por la Administración, con una descripción técnica del sistema de gestión del agua de lastre, los procedimientos operacionales y de mantenimiento y los procedimientos que deberán ponerse en práctica en caso de fallo del equipo (regla D-3, nota, esta prescripción del reconocimiento sólo será pertinente cuando sea aplicable la norma de eficacia estipulada en la regla D-2);
- (BI) .7 confirmar que se dispone de las especificaciones de instalación del sistema de gestión del agua de lastre (regla D-3/nota, esta prescripción del reconocimiento sólo será pertinente cuando sea aplicable la norma de eficacia estipulada en la regla D-2);
- (BI) .8 confirmar que se dispone de procedimientos de aprobación de la instalación para el sistema de gestión del agua de lastre (regla D-3/nota, esta prescripción del reconocimiento sólo será pertinente cuando sea aplicable la norma de eficacia estipulada en la regla D-2);
- (BI) .9 confirmar que se dispone de procedimientos de calibración inicial del sistema de gestión del agua de lastre (regla D-3/nota, esta prescripción del reconocimiento sólo será pertinente cuando sea aplicable la norma de eficacia estipulada en la regla D-2);
- (BI) .10 confirmar que se cuenta con medios de muestreo dispuestos de forma que puedan obtenerse muestras representativas del agua de lastre del buque procedentes de la entrada del sistema de gestión del agua de lastre, antes de que llegue a los puntos de descarga de lastre o cualquier otro punto

necesario para el muestreo (regla D-3/nota, esta prescripción del reconocimiento sólo será pertinente cuando sea aplicable la norma de eficacia estipulada en la regla D-2);

- (BI) .11 verificar que la instalación del Sistema de gestión del agua de lastre se ha efectuado de conformidad con las especificaciones para la instalación técnica (nota, esta prescripción del reconocimiento sólo será pertinente cuando sea aplicable la norma de eficacia estipulada en la regla D-2);
- (BI) .12 verificar que el Sistema de gestión del agua de lastre se ajusta al Certificado de homologación correspondiente expedido por la Administración o su representante (nota, esta prescripción del reconocimiento sólo será pertinente cuando sea aplicable la norma de eficacia estipulada en la regla D-2);
- (BI) .13 verificar que la instalación del Sistema completo de gestión del agua de lastre se ha efectuado de conformidad con las especificaciones para el equipo, del fabricante (nota, esta prescripción del reconocimiento sólo será pertinente cuando sea aplicable la norma de eficacia estipulada en la regla D-2);
- (BI) .14 verificar que las entradas y salidas, en funcionamiento, están situadas en las posiciones que se indican en los planos de los medios de bombeo y trasiego (nota, esta prescripción del reconocimiento sólo será pertinente cuando sea aplicable la norma de eficacia estipulada en la regla D-2);
- (BI) .15 verificar que el trabajo de la instalación es satisfactorio y, en particular, que toda perforación en un mamparo o varios mamparos de las tuberías del sistema de lastre se ha efectuado con arreglo a las normas pertinentes aprobadas (nota, esta prescripción del reconocimiento sólo será pertinente cuando sea aplicable la norma de eficacia estipulada en la regla D-2);
- (BI) .16 verificar que el equipo de control y monitorización funciona correctamente; (nota, esta prescripción del reconocimiento sólo será pertinente cuando sea aplicable la norma de eficacia estipulada en la regla D-2);
- (BI) .17 confirmar que, si procede, el dispositivo (o dispositivos) de registro de la gestión del agua de lastre funciona(n) y que hay a bordo suficiente material consumible para el mismo (regla D-3/nota, esta prescripción del reconocimiento sólo será pertinente cuando sea aplicable la norma de eficacia estipulada en la regla D-2);
- (BI) .18 confirmar que la instalación y el funcionamiento del Sistema de gestión del agua de lastre son satisfactorios, incluidas sus alarmas acústicas o visuales (regla D-3/nota, esta prescripción del reconocimiento sólo será pertinente cuando sea aplicable la norma de eficacia estipulada en la regla D-2);
- (BI) .19 confirmar que, si procede, se cuenta a bordo con suficientes sustancias activas (regla D-3/nota, esta prescripción del reconocimiento sólo será pertinente cuando sea aplicable la norma de eficacia estipulada en la regla D-2);

- (BI) .20 confirmar que, si procede, se dispone a bordo de instrucciones sobre la dosificación de las sustancias activas o las preparaciones (regla D-3/nota, esta prescripción del reconocimiento sólo será pertinente cuando sea aplicable la norma de eficacia estipulada en la regla D-2);
- (BI) .21 verificar que, si procede, la instalación del prototipo de tecnología de tratamiento del agua de lastres se ha efectuado de conformidad con el programa aprobado y que el trabajo de la instalación es satisfactorio (regla D-4);
- (BI) .22 confirmar que, si procede, se dispone de una declaración de cumplimiento del prototipo de tecnología de tratamiento del agua de lastre (regla D-4);
- (BI) 1.1.3 Por lo que respecta al Control y la gestión de agua de lastre y los sedimentos de los buques, la conclusión del reconocimiento inicial debe consistir en:
 - (BI) .1 una vez efectuado satisfactoriamente el reconocimiento, expedir el Certificado internacional de gestión del agua de lastre.
- (BA) **1.2 Reconocimientos anuales** - véanse las "Cuestiones generales" de la sección 2.5
- (BA) 1.2.1 Por lo que respecta al Control y la gestión del agua de lastre y los sedimentos de los buques el examen de los certificados vigentes y demás registros debe consistir en:
 - (BA) .1 comprobar la validez, según proceda, del Certificado de seguridad del equipo para buques de carga, el Certificado de seguridad radioeléctrica para buques de carga y el Certificado de seguridad de construcción para buques de carga, el Certificado de seguridad para buques de carga o el Certificado de seguridad para buques de pasaje;
 - (BA) .2 verificar la validez del Certificado internacional de francobordo o del Certificado internacional de exención relativo al francobordo;
 - (BA) .3 verificar la validez del Certificado internacional de prevención de la contaminación por hidrocarburos, el Certificado internacional de prevención de la contaminación por aguas sucias y el Certificado internacional de prevención de la contaminación atmosférica;
 - (BA) .4 verificar la validez del Certificado internacional de seguridad de protección del buque;
 - (BA) .4bis verificar, cuando proceda, la validez del Certificado de gestión de la seguridad (CGS) y que se lleva a bordo un ejemplar del Documento de cumplimiento (DC);
 - (BA) .5 si el buque figura en el registro de una sociedad de clasificación, comprobar los certificados correspondientes;

- (BA) .6 verificar, cuando proceda, la validez del Certificado internacional de aptitud para el transporte de gases licuados a granel;
- (BA) .7 verificar, cuando proceda, la validez del Certificado internacional de prevención de la contaminación para el transporte de sustancias nocivas líquidas a granel;
- (BA) .7bis verificar, cuando proceda, validez del Certificado internacional de prevención de la contaminación por aguas sucias;
- (BA) .8 comprobar que la asignación del buque se ajusta a lo estipulado en el documento relativo a la dotación mínima de seguridad (SOLAS 74/88, regla V/13 b));
- (BA) .9 comprobar que el capitán, los oficiales y los marineros están en posesión de los títulos prescritos en el Convenio de Formación;
- (BA) .10 verificar si se ha instalado un equipo nuevo y, en caso afirmativo, confirmar que ha sido debidamente aprobado antes de su instalación y que los cambios que se hayan hecho están reflejados en el Certificado pertinente;
- (BA) .11 confirmar que se dispone a bordo del Plan de gestión del agua de lastre (regla B-1);
- (BA) .12 confirmar que el Libro registro del agua de lastre se utiliza correctamente (regla B-2);
- (BA) .13 examinar visualmente el (los) certificado(s) de prueba por tipo del (los) sistema(s) de gestión del agua de lastre (regla D-3/nota, esta prescripción del reconocimiento sólo será pertinente cuando sea aplicable la norma de eficacia estipulada en la regla D-2);
- (BA) .14 examinar visualmente los asientos del dispositivo registrador, si está instalado (regla D-3/nota, esta prescripción del reconocimiento sólo será pertinente cuando sea aplicable la norma de eficacia estipulada en la regla D-2);
- (BA) .15 examinar visualmente, si procede, la Declaración de cumplimiento del prototipo de tecnología de tratamiento del agua de lastre (regla D-4);
- (BA) .16 verificar, si procede, que hay pruebas de que el prototipo de tecnología de tratamiento del agua de lastre continua funcionando de conformidad con el programa aprobado (regal D-4);
- (BA) 1.2.2 Por lo que respecta al control y la gestión del agua de lastre y los sedimentos de los buques, el reconocimiento anual debe consistir en:

- (BA) .1 efectuar un examen externo del sistema de tratamiento del agua de lastre y confirmar, dentro de lo posible, su funcionamiento satisfactorio (regla D-3/nota, esta prescripción del reconocimiento sólo será pertinente cuando sea aplicable la norma de eficacia estipulada en la regla D-2);
- (BA) .2 confirmar que, si procede, hay a bordo sustancias activas de conformidad con las recomendaciones del fabricante (regla D-3/nota, esta prescripción del reconocimiento sólo será pertinente cuando sea aplicable la norma de eficacia estipulada en la regla D-2);
- (BA) .3 confirmar que, si procede, se dispone a bordo de instrucciones de dosificación de las sustancias activas o preparaciones (regla D-3/nota, esta prescripción del reconocimiento sólo será pertinente cuando sea aplicable la norma de eficacia estipulada en la regla D-2);
- (BA) .4 cuando proceda, efectuar un examen externo del prototipo de tecnología de tratamiento del agua de lastre y confirmar, en la medida de lo posible que su funcionamiento es satisfactorio (regla D-4);
- (BA) 1.2.3 Por lo que respecta al cumplimiento del control y la gestión del agua de lastre y los sedimentos de los buques la conclusión del reconocimiento anual debe consistir en:
 - (BA) .1 una vez efectuado satisfactoriamente el reconocimiento, refrendar el certificado internacional de gestión del agua de lastre;
 - (BA) .2 si el reconocimiento revela que el estado del buque o de su equipo no es satisfactorio, remitirse a las "Cuestiones generales" de la sección 4.8.
- (BIn) **1.3 Reconocimientos intermedios** – véanse las "Cuestiones generales" de la sección 2.4
- (BIn) 1.3.1 Por lo que respecta al Control y la gestión del agua de lastre y los sedimentos de los buques el examen de los certificados vigentes y demás registros debe consistir en:
 - (BIn) .1 las disposiciones de (BA) 1.2.1.
- (BIn) 1.3.2 Por lo que respecta al control y la gestión del agua de lastre y los sedimentos de los buques el reconocimiento intermedio debe consistir en:
 - (BIn) .1 las disposiciones de (BA) 1.2.2;

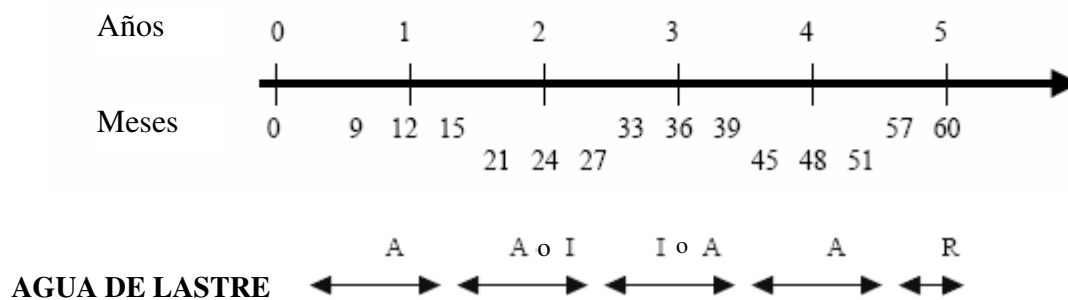
- (BIn) .2 examinar el Sistema de gestión del agua de lastre para detectar defectos, deterioro o daños evidentes, incluido un examen de los medios de bombeo, tuberías y dispositivos para detectar el desgaste y la corrosión (reglas D-3 y D-4/nota, esta prescripción del reconocimiento sólo será pertinente cuando sea aplicable la norma de eficacia estipulada en la regla D-2);
- (BIn) 1.3.3 Por lo que respecta al control y la gestión del agua de lastre y los sedimentos de los buques la conclusión del reconocimiento intermedio debe consistir en:
- (BIn) .1 una vez efectuado satisfactoriamente el reconocimiento, refrendar el Certificado internacional de gestión del agua de lastre;
- (BIn) .2 si el reconocimiento revela que el estado del buque o de su equipo no es satisfactorio, remitirse a las "Cuestiones generales" de la sección 4.8.
- (BIn) **1.4 Reconocimientos de renovación** - véase las "Cuestiones generales" de la sección 2.3
- (BR) 1.4.1 Por lo que respecta al Control y la gestión del agua de lastre y los sedimentos de los buques el examen de los certificados vigentes y demás registros debe consistir en:
- (BR) .1 las disposiciones de (BA) 1.2.1, salvo por lo que respecta a la validez del Certificado internacional de gestión del agua de lastre.
- (BR) 1.4.2 Por lo que respecta al control y la gestión del agua de lastre y los sedimentos de los buques, el reconocimiento de renovación debe consistir en:
- (BR) .1 las disposiciones de (BIn) 1.3.2;
- (BR) .2 confirmar, mediante prueba simulada o su equivalente, el funcionamiento satisfactorio del Sistema de gestión del agua de lastre (regla D-3/nota, esta prescripción del reconocimiento sólo será pertinente cuando sea aplicable la norma de eficacia estipulada en la regla D-2);
- (BR) .3 confirmar que un laboratorio autorizado por la Administración ha realizado el análisis de una muestra de descarga tomada en los seis meses precedentes a la fecha de expiración del certificado, y que los resultados demuestran el cumplimiento con la norma de eficacia estipulada en la regla D-2 (regla D-3/nota, esta prescripción del reconocimiento sólo será pertinente cuando sea aplicable la norma de eficacia estipulada en la regla D-2);
- (BR) .4 cuando proceda,, confirmar, si es necesario mediante una prueba simulada o su equivalente, el funcionamiento satisfactorio de los sistemas de gestión del agua de lastre (regla D-4).
- (BR) 1.4.3 Por lo que respecta al Control y la gestión del agua de lastre y los sedimentos de los buques la conclusión del reconocimiento de renovación debe consistir en:
- (BR) .1 una vez realizado satisfactoriamente el reconocimiento, expedir el Certificado internacional de gestión del agua de lastre."

8 Apéndice

8.1 Insertar en el apéndice una nueva línea mostrando el diagrama del sistema de reconocimientos y certificación en relación con el Convenio sobre la gestión del agua de lastre.

Apéndice

SISTEMA ARMONIZADO DE RECONOCIMIENTOS Y CERTIFICACIÓN DIAGRAMA



ANEXO 11

**PROYECTO DE PLAN DE ACCIÓN PARA ABORDAR EL PROBLEMA DE LAS DEFICIENCIAS
DE LAS INSTALACIONES PORTUARIAS DE RECEPCIÓN**

Categoría	Punto de trabajo	Información general	Prioridad	Fecha de ultimación	Subcomité/ Comité responsable
1 Notificación	1.1 Elaboración de un impreso normalizado de notificación previa	<p>Por razones de logística, en algunos puertos los proveedores de instalaciones portuarias de recepción de desechos podrán exigir a los buques una notificación previa de su intención de utilizar las instalaciones. En la sección 4 de las "Directrices para garantizar que las instalaciones y servicios portuarios de recepción de desechos sean adecuados", adoptadas mediante la resolución MEPC.83(44), se proporciona información detallada sobre dicho requisito. La elaboración de un impreso normalizado de notificación previa facilitaría la implantación y aplicación uniforme de dicho requisito y reduciría al mínimo el riesgo de que los buques sufran retrasos.</p> <p>Asimismo, también se ha de elaborar un impreso normalizado de notificación previa a fin de fomentar la uniformidad de los registros a nivel mundial.</p> <p>Todo impreso normalizado elaborado por el Subcomité en el marco del Plan de acción también se ha de enviar al Comité de Facilitación, para su examen y para que haga aportaciones.</p>	Alta	2007	FSI

Categoría	Punto de trabajo	Información general	Prioridad	Fecha de ultimación	Subcomité/ Comité responsable
2 Información sobre las instalaciones portuarias de recepción	2.1 Supervisión, evaluación y adaptación de la base de datos sobre las instalaciones portuarias de recepción	<p>El MEPC 53 refrendó la decisión adoptada por el FSI 13 referente a la elaboración de una base de datos sobre las instalaciones portuarias de recepción como módulo del Sistema mundial integrado de información relativa al transporte marítimo (GISIS) de la OMI.</p> <p>En su fase inicial el funcionamiento de dicha base de datos se supervisará, a fin de:</p> <ul style="list-style-type: none"> .1 comprobar que cumple sus objetivos; y .2 aplicar las medidas correctivas necesarias. <p>La Secretaría le presentará al Subcomité en su 15º periodo de sesiones un informe sobre las novedades en los niveles de las diferentes categorías de los registros contenidos en la Base de datos sobre instalaciones portuarias de recepción.</p> <p>La Secretaría debería investigar cualquier posible dificultad que pudiera plantearse con respecto a la asignación de categorías a las instalaciones de recepción de sustancias nocivas líquidas a granel existentes, con ocasión de la introducción de nuevas categorías de sustancias nocivas líquidas a granel a raíz de la entrada en vigor el 1 de enero de 2007 del Anexo II revisado del MARPOL. Si es necesario se solicitará al Subcomité BLG examinar esta cuestión e informar al Subcomité en su 15º periodo de sesiones.</p>	Alta	2007	FSI

Categoría	Punto de trabajo	Información general	Prioridad	Fecha de ultimación	Subcomité/Comité responsable
	2.2 Revisión de los resultados del procedimiento de auditoría y evaluación de las instalaciones de recepción de desechos	<p>Las "Directrices para garantizar que las instalaciones y servicios portuarios de recepción de desechos sean adecuados", adoptadas mediante la resolución MEPC.83(44), alientan a los Estados rectores de puertos a emplear el impreso de evaluación adjunto a las mismas, para que lleven a cabo evaluaciones regulares de las instalaciones de recepción de desechos y notifiquen a la OMI los resultados, así como las deficiencias que hayan encontrado, y las actividades de cooperación técnica que sean necesarias para tratar de subsanarlas. En la circular MEPC/Circ.470, Prescripciones de notificación sobre las instalaciones de recepción de desechos, aprobada por el MEPC 53, se formula la misma recomendación.</p> <p>La Base de datos del GISIS deberá contar con una función que permita a las Administraciones del sistema en cada Estado Miembro cargar en el sistema evaluaciones para sus puertos.</p>	Media	2009	FSI
	2.3 Aumento de la disponibilidad de la información pertinente para los usuarios de los planes de gestión de desechos portuarios	<p>Las "Directrices para garantizar que las instalaciones y servicios portuarios de recepción de desechos sean adecuados" recomiendan la elaboración e implantación de un plan de gestión de desechos portuarios, que, entre otras cosas debería facilitar información a los usuarios sobre la situación, el costo y los procedimientos para utilizar las instalaciones.</p> <p>La transmisión de información a los buques sobre las disposiciones pertinentes de dicho plan, utilizando medios adecuados tales como la base de datos sobre instalaciones portuarias de recepción, mejoraría la eficacia e idoneidad de los servicios de recepción de desechos, así como la comunicación y la cooperación entre los usuarios y los proveedores de las instalaciones. El Subcomité debería examinar en primer lugar cuál es la información pertinente que se ha de extraer de los planes de gestión de desechos y cargarlos en la Base de datos.</p>	Media	2008	FSI

Categoría	Punto de trabajo	Información general	Prioridad	Fecha de ultimación	Subcomité/Comité responsable
3 Equipo y tecnología	3.1 Identificación de los problemas técnicos que se planteen en el buque en cuanto al trasvase de desechos a tierra	La prestación de servicios de recepción de desechos mejorará si se identifican los problemas técnicos planteados en el buque en cuanto al trasvase de desechos a tierra (por ejemplo, falta de normalización de mangueras y colectores) y se consideran las posibles soluciones.	Media	2008	FSI con contribuciones de los Subcomités DE y FAL
	3.2 Normalización de las prescripciones sobre segregación de basuras e identificación del contenido	<p>Se ha informado de que las prescripciones sobre la segregación de basuras y la identificación de los receptáculos para desechos pueden variar de un puerto a otro, tanto en el ámbito nacional como internacional.</p> <p>El establecimiento de una metodología normalizada al respecto tanto a bordo como en tierra, garantizaría la armonización de las distintas prescripciones y facilitaría la descarga de basuras en las instalaciones de recepción.</p> <p>El proyecto de la nueva norma de la ISO (ISO/CD 21070) aborda las prescripciones de este punto del programa de trabajo. Ahora bien el proyecto de documento de la ISO parece exceder las prescripciones del Anexo V del MARPOL. la Secretaría ha manifestado su preocupación a la ISO y está en espera de su respuesta.</p>	Media	2008	FSI
4 Tipo y cantidad de desechos	4.1 Revisión del tipo y la cantidad de desechos generados a bordo	<p>El proyecto y la construcción de nuevos buques, las nuevas tecnologías de gestión de desechos y el equipo instalado a bordo influyen en el tipo y la cantidad de desechos generados por los buques.</p> <p>La revisión del tipo y la cantidad de desechos generados a bordo permitiría calcular mejor las necesidades del buque en cuanto a la descarga de desechos en tierra.</p>	Alta	2008	FSI/BLG?

Categoría	Punto de trabajo	Información general	Prioridad	Fecha de ultimación	Subcomité/Comité responsable
	4.2 Revisión del tipo y la capacidad de las instalaciones portuarias de recepción	<p>Una vez finalizado el punto de trabajo 4.1 <i>supra</i>, convendría revisar el tipo y la capacidad de las instalaciones portuarias de recepción a fin de adaptar su capacidad y medios técnicos a las necesidades de los buques.</p> <p>También debería considerarse la manera de abordar el problema de los desechos recogidos en las instalaciones de recepción, en los países en desarrollo, donde los desechos generados por los buques constituyen a menudo una carga para unos sistemas en tierra físicamente limitados.</p>	Media	2008	FSI/BLG?
	4.3 Elaboración de una metodología uniforme para calcular la capacidad y los medios técnicos necesarios de las instalaciones portuarias de recepción	El establecimiento de una metodología uniforme para estimar la capacidad necesaria de las instalaciones portuarias de recepción, que tengan en cuenta el resultado de los puntos de trabajo 4.1 y 4.2, sería de gran utilidad para proyectar nuevas instalaciones o mejorar las existentes.	Baja	2010	BLG
5 Aspectos reglamentarios	5.1 Elaboración de Directrices para el establecimiento de acuerdos regionales sobre las instalaciones portuarias de recepción	<p>Tras examinar la cuestión relativa al establecimiento de "acuerdos regionales" sobre la facilitación de instalaciones de recepción, entre los países de una región determinada, el MEPC 49, convino, en términos generales que es un modo aceptable de cumplir las obligaciones estipuladas en el MARPOL y que este enfoque permitirá a muchos países superar los obstáculos para ratificar dicho Convenio.</p> <p>Por lo tanto, el MEPC 49 acordó tratar favorablemente el asunto pero, teniendo en cuenta lo dispuesto en el Convenio MARPOL sobre la facilitación de instalaciones de recepción como condición para la ratificación del Convenio, decidió examinar:</p>	Media	2008	FSI

Categoría	Punto de trabajo	Información general	Prioridad	Fecha de ultimación	Subcomité/ Comité responsable
		<p>.1 la conveniencia de elaborar una resolución MEPC para reconocer los acuerdos regionales sobre las instalaciones de recepción; y</p> <p>.2 el establecimiento de directrices generales para dichos casos, teniendo en cuenta las disposiciones del MARPOL en cuanto a la prevención de las demoras indebidas.</p> <p>(MEPC 49/22, párrafos 13.11-13.15)</p> <p>La medida propuesta es que el Subcomité elabore directrices para el establecimiento de acuerdos regionales sobre las instalaciones portuarias de recepción, así como un proyecto de resolución MEPC reconociendo dichos acuerdos.</p>			
	5.2 Revisión del Manual general de la OMI sobre instalaciones portuarias de recepción	La edición actual del Manual es de 1999, por lo que debería actualizarse a fin de que incluya las enmiendas a la legislación y las novedades relativas a las instalaciones portuarias de recepción.	Baja	2010	FSI
	5.3 Elaboración de un Manual conciso de orientación sobre las instalaciones portuarias de recepción	Debería elaborarse un manual conciso sobre los procedimientos básicos de funcionamiento relacionados con el uso y la provisión de instalaciones portuarias de recepción, así como una lista de las reglas y directrices aplicables, que sirva de orientación y referencia, y sea de fácil utilización.	Alta	2008	FSI

Categoría	Punto de trabajo	Información general	Prioridad	Fecha de ultimación	Subcomité/ Comité responsable
6 Asistencia mediante la cooperación técnica	6.1 Elaboración de un programa de asistencia y de formación	<p>Debería elaborarse un programa de asistencia para ayudar a los países en desarrollo a mejorar su capacidad humana e institucional para que cuenten con unas instalaciones portuarias de recepción mejores y más eficaces.</p> <p>Mobilización de apoyo en especie para la provisión y la gestión de las instalaciones portuarias de recepción, basado en un programa de formación que se impartiría a nivel nacional o regional.</p>	Alta	2010	FSI/TCC

ANEXO 12

PROYECTO DE DIRECTRICES SOBRE LAS INSTALACIONES DE RECEPCIÓN DE SEDIMENTOS (D1)

1 INTRODUCCIÓN

Finalidad

1.1 Las presentes directrices tienen por finalidad facilitar orientaciones para la provisión de instalaciones de recepción de sedimentos, de conformidad con el artículo 5 del Convenio. Su objetivo también es fomentar una interfaz mundial uniforme entre dichas instalaciones y los buques, sin prescribir la provisión de plantas de recepción especializadas en tierra.

Ámbito de aplicación

1.2 Las presentes Directrices son aplicables a las instalaciones de recepción de sedimentos a las que hacen referencia el artículo 5 y la regla B-5 del Convenio internacional para el control y la gestión del agua de lastre y los sedimentos de los buques (el Convenio).

1.3 Las presentes directrices no se aplican a los sedimentos de tanques que no sean tanques de agua de lastre.

1.4 En algunos países, zonas o puertos rigen prescripciones o reglas relacionadas con la eliminación de desechos, comprendidos los desechos procedentes de los buques, que podrían incluir los sedimentos de los tanques de agua de lastre de los buques. Las presentes Directrices no pretenden en ningún modo sustituir o tener una repercusión negativa respecto de las prescripciones o reglas locales o nacionales relativas a la eliminación o el tratamiento de los sedimentos de los tanques de agua de lastre de los buques.

2 DEFINICIONES

2.1 A efectos de las presentes Directrices, se aplican las definiciones del Convenio y:

- .1 Por "tanque de agua de lastre" se entiende todo tanque, bodega o espacio utilizado para el transporte de agua de lastre, según ésta se define en el artículo 1 del Convenio.

3 PRESCRIPCIONES GENERALES SOBRE LAS INSTALACIONES DE RECEPCIÓN

3.1 El artículo 5 del Convenio dispone que: "tales instalaciones de recepción funcionarán de forma que no ocasionen demoras innecesarias a los buques que las utilicen y dispondrán de los medios necesarios para la eliminación segura de tales sedimentos sin deteriorar ni dañar el medio ambiente, la salud de los seres humanos, los bienes o los recursos, propios o de otros Estados."

3.2 Las instalaciones deberán contar con recursos que, en la medida de lo posible, permitan que sean utilizadas por todos los buques que deseen descargar sedimentos de los tanques de agua de lastre.

3.3 Todas las Partes proporcionarán a la Organización y, cuando así proceda, a otras Partes, información sobre la disponibilidad y el emplazamiento de toda instalación de recepción para la eliminación, ambientalmente segura, de los sedimentos.

4 PROVISIÓN DE INSTALACIONES DE RECEPCIÓN DE SEDIMENTOS

4.1 Al considerar las prescripciones aplicables a dichas instalaciones se deberán tener en cuenta muchos factores, entre los cuales deben estar los siguientes, sin que esta enumeración sea exhaustiva:

- .1 legislación regional, nacional y local que regirá la instalación y la relativa a las cuestiones siguientes;
- .2 elección del emplazamiento;
- .3 recolección, manipulación y transporte de sedimentos;
- .4 muestreo, pruebas y análisis de los sedimentos;
- .5 almacenamiento de los sedimentos y condiciones de almacenamiento;
- .6 capacidad necesaria estimada (volumen/peso), incluido el contenido de humedad del sedimento que recibirá la instalación;
- .7 beneficios desde el punto de vista ambiental y costos;
- .8 proximidad de los emplazamientos disponibles en relación con las instalaciones locales de limpieza y reparación de tanques de lastre;
- .9 efecto sobre el medio ambiente de la construcción y funcionamiento de la instalación;
- .10 formación del personal de la instalación;
- .11 equipo necesario para descargar los sedimentos de los buques, por ejemplo, grúas;
- .12 salud de los seres humanos;
- .13 seguridad;
- .14 mantenimiento;
- .15 limitaciones operacionales; y
- .16 vías navegables, accesos y gestión del tráfico.

5 TRATAMIENTO, MANIPULACIÓN Y ELIMINACIÓN DE LOS SEDIMENTOS RECIBIDOS

5.1 Las medidas relativas a la eliminación, manipulación y tratamiento de los sedimentos deberán evitar los efectos secundarios no deseados que puedan crear riesgos o causar daños al medio ambiente de la Parte en cuestión, la salud de los seres humanos y los bienes o los recursos, propios o de otros Estados.

5.2 El personal que intervenga en la manipulación de los sedimentos debe ser consciente del riesgo que los sedimentos de los tanques de agua de lastre de los buques pueden presentar para la salud de las personas. Se deberá proporcionar al personal la formación adecuada así como la indumentaria y el equipo de protección personal apropiados.

6 CAPACIDAD DE UNA INSTALACIÓN DE RECEPCIÓN

6.1 Las instalaciones de recepción deben proyectarse teniendo en cuenta los tipos de buque que podrán utilizarlas, sin olvidar la necesidad que puedan tener dichos buques de realizar la limpieza de los tanques de lastre y de utilizar las instalaciones de reparación en la zona o zonas a las que presta servicio la instalación de recepción.

6.2 Se proporcionará información sobre la capacidad o limitaciones del proceso de recepción (instalaciones y equipo) a los buques que deseen utilizar la instalación. La información que se suministrará a los buques deberá incluir, sin que esta enumeración sea exhaustiva:

- .1 capacidad máxima (volumen o peso) de sedimentos;
- .2 volumen o peso máximo que se puede manipular en un momento determinado;
- .3 prescripciones sobre embalaje/envase y etiquetado;
- .4 horas de funcionamiento;
- .5 puertos, puestos de atraque, zonas desde donde se puede acceder a la instalación;
- .6 detalles del trasvase de buque a puerto;
- .7 si se necesita personal del buque o del puerto para el trasvase;
- .8 datos para establecer contacto con la instalación;
- .9 cómo solicitar el uso de la instalación, incluido cualquier preaviso, y qué información debe proporcionar el buque;
- .10 todos los cánones aplicables; y
- .11 demás información pertinente.

7 FORMACIÓN

7.1 El personal encargado de una instalación de recepción de sedimentos y el personal encargado de su funcionamiento, incluidos quienes realizan el tratamiento y la eliminación de los sedimentos, deberán tener una formación adecuada. Dicha formación frecuente debe abarcar los aspectos siguientes, sin que esta enumeración sea exhaustiva:

- .1 objetivo y principios del Convenio;
- .2 riesgos para el medio ambiente y la salud de los seres humanos;
- .3 riesgos relacionados con la manipulación de los sedimentos, tanto por lo que respecta a la seguridad general como a los riesgos para la salud de las personas;
- .4 seguridad;
- .5 conocimiento adecuado del equipo utilizado;
- .6 conocimiento adecuado de los buques que utilicen la instalación y de toda limitación operacional;
- .7 interfaz de comunicación buque-puerto; y
- .8 conocimiento de los controles de eliminación de ámbito local.

7.2 La formación será organizada por el gestor o el operador de la instalación de recepción y deberá ser impartida por profesionales adecuadamente cualificados.

ANEXO 13

PROYECTO DE DIRECTRICES SOBRE LAS INSTALACIONES DE RECEPCIÓN DE AGUA DE LASTRE (D5)

1 INTRODUCCIÓN

Finalidad

1.1 Las presentes Directrices tienen por finalidad facilitar orientaciones para la provisión de las instalaciones de recepción de agua de lastre mencionadas en la regla B-3.6 del Convenio. Su objetivo no es exigir que una Parte provea tales instalaciones. Las Directrices también están destinadas a fomentar una interfaz mundial uniforme entre dichas instalaciones y los buques, sin prescribir la provisión de plantas de recepción especializadas en tierra.

Ámbito de aplicación

1.2 Las presentes Directrices son aplicables a las instalaciones de recepción de agua de lastre a las que hace referencia la regla B-3.6 del Convenio internacional para el control y la gestión del agua de lastre y los sedimentos de los buques (el Convenio).

1.3 Las presentes directrices no se aplican a las instalaciones de recepción de los sedimentos a las que hacen referencia el artículo 5 y la regla B-5 del Convenio.

2 DEFINICIONES

2.1 A efectos de las presentes Directrices, se aplican las definiciones que figuran en el artículo 1 y la regla A-1 del Convenio.

3 PRESCRIPCIONES GENERALES RELATIVAS A LAS INSTALACIONES DE RECEPCIÓN DE AGUA DE LASTRE

3.1 Una instalación de recepción de agua de lastre deberá ser capaz de recibir el agua de lastre de los buques a fin de evitar los riesgos que para el medio ambiente, la salud de los seres humanos, los bienes y los recursos pueda presentar la descarga en el medio ambiente de organismos acuáticos perjudiciales y agentes patógenos. Una instalación deberá estar dotada de tuberías, colectores, reductores y otros recursos que permitan, en la medida de lo posible, que todos los buques que deseen descargar agua de lastre en el puerto puedan utilizar esta instalación. La instalación deberá disponer de equipo adecuado para el atraque de los buques que utilicen la instalación y, cuando proceda, deberá ofrecer un fondeadero seguro.

3.2 Todas las Partes proporcionarán a la Organización y, cuando proceda, a otras Partes información sobre la disponibilidad y el emplazamiento de cualquier instalación de recepción para la eliminación, ambientalmente segura, del agua de lastre.

4 PROVISIÓN DE INSTALACIONES DE RECEPCIÓN DE AGUA DE LASTRE

4.1 Al considerar las prescripciones aplicables a dichas instalaciones, se deberán tener en cuenta muchos factores, entre los que estarán los siguientes, sin que esta enumeración sea exhaustiva:

- .1 legislación regional, nacional y local que regirá la instalación y la relativa a las cuestiones siguientes;
- .2 elección del emplazamiento;
- .3 tipo y tamaño de los buques que utilizarán la instalación;
- .4 configuración de los buques;
- .5 prescripciones sobre el amarre;
- .6 manipulación del agua de lastre;
- .7 muestreo, pruebas y análisis del agua de lastre;
- .8 almacenamiento y condiciones del agua del lastre;
- .9 beneficios desde el punto de vista ambiental y costos;
- .10 proximidad de los emplazamientos disponibles en relación con los puertos locales;
- .11 efecto sobre el medio ambiente de la construcción y funcionamiento de la instalación;
- .12 formación del personal de la instalación;
- .13 salud de los seres humanos;
- .14 seguridad;
- .15 mantenimiento;
- .16 limitaciones operacionales;
- .17 de vías navegables, accesos y gestión del tráfico; y
- .18 cantidad de agua de lastre que es probable que se reciba.

5 TRATAMIENTO Y ELIMINACIÓN DEL LASTRE RECIBIDO

5.1 La eliminación de agua de lastre por una instalación de recepción no deberá crear riesgos para el medio ambiente, la salud de los seres humanos, los bienes o los recursos como resultado de la descarga o transferencia de organismos acuáticos perjudiciales y agentes patógenos en el medio ambiente.

5.2 Los métodos de tratamiento que se apliquen al agua de lastre no deberían producir efectos que puedan crear riesgos para el medio ambiente, la salud de los seres humanos, los bienes o los recursos.

5.3 Cuando el agua de lastre se elimine en el medio acuático, deberá cumplirse, como mínimo, la norma de eficacia de la gestión del agua de lastre especificada en la regla D-2 del Convenio. La eliminación en otros medios deberá satisfacer una norma aceptable para el Estado rector del puerto. Dicha norma no deberá crear riesgos para el medio ambiente, la salud de los seres humanos, los bienes o los recursos como resultado de la descarga o transferencia de organismos acuáticos perjudiciales y agentes patógenos en el medio ambiente.

6 MATERIAS EN SUSPENSIÓN

6.1 La instalación de recepción de agua de lastre deberá aceptar el agua de lastre descargada de un buque, incluidas sus materias en suspensión.

7 CAPACIDAD DE UNA INSTALACIÓN DE RECEPCIÓN

7.1 Se proporcionará información sobre la capacidad o limitaciones de la instalación de tratamiento a los buques que deseen utilizar la instalación.

7.2 Los detalles que se suministrarán a los buques deberán incluir, sin que esta enumeración sea exhaustiva:

- .1 capacidad volumétrica máxima de agua de lastre;
- .2 volumen máximo de agua de lastre que se puede manipular en un momento determinado;
- .3 régimen de trasvase máximo del agua de lastre (metros cúbicos por hora);
- .4 horas de funcionamiento;
- .5 puertos, puestos de atraque, zonas desde donde se puede acceder a la instalación;
- .6 detalles de las conexiones de buque a puerto (dimensiones de las tuberías y reductores disponibles);
- .7 si se necesita personal del buque o puerto para desempeñar tareas tales como la conexión o desconexión de mangueras;
- .8 datos para establecer contacto con la instalación;
- .9 cómo solicitar el uso de la instalación, incluido cualquier preaviso, y qué información debe proporcionar el buque;
- .10 todos los cánones aplicables; y
- .11 demás información pertinente.

7.4 La instalación deberá disponer de conexiones entre el buque y el puerto compatibles con una norma reconocida, como la de las "Recomendaciones sobre los colectores de petroleros y equipo conexo", del Foro Marítimo Internacional de Compañías Petroleras (OCIMF). Si bien es cierto que dicha norma se elaboró inicialmente para los petroleros, sus principios generales pueden aplicarse a las conexiones para el trasvase del agua de lastre en otros tipos de buque, en particular las secciones relacionadas con las bridas y los métodos de conexión.

8 FORMACIÓN

8.1 El personal encargado de una instalación de recepción de agua de lastre y el personal encargado de su funcionamiento, incluidos quienes realizan el tratamiento y la eliminación del agua de lastre, deberán haber recibido una formación adecuada. Dicha formación frecuente debe abarcar los aspectos siguientes, sin que esta enumeración sea exhaustiva:

- .1 objetivo y principios del Convenio;
- .2 riesgos para el medio ambiente y la salud de los seres humanos;
- .3 riesgos relacionados con la manipulación del agua de lastre, tanto en lo que respecta a la seguridad general como a los riesgos para la salud de las personas;
- .4 seguridad;
- .5 conocimiento adecuado del equipo utilizado;
- .6 conocimiento adecuado de los buques que utilicen la instalación y de toda limitación operacional;
- .7 interfaz de comunicación buque-puerto;
- .8 conocimiento de los controles de eliminación de ámbito local.

8.2 La formación será organizada por el gestor o el operador de la instalación de recepción y deberá ser impartida por profesionales adecuadamente cualificados.

ANEXO 14**INTERVENCIÓN DE LA FAO EN EL MARCO DEL PUNTO 15 DEL ORDEN DEL DÍA**

Sra. Presidenta, distinguidos delegados,

- 1 La FAO agradece la oportunidad de participar en calidad de observadora en esta importante reunión. La FAO ha mantenido una estrecha relación de trabajo con la OMI y desea dar continuidad y fortalecer esta colaboración, respondiendo de esta manera a los deseos manifestados por la comunidad internacional.
- 2 En esta declaración también quiero brevemente hacer hincapié en algunas cuestiones importantes que preocupan a los dos organismos y que también son de interés para este Comité.
- 3 Como observación general a modo de introducción quisiera recordar que la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada continúa siendo un problema importante a nivel mundial. Es una cuestión que preocupa a los dos organismos dado su impacto negativo para la gestión adecuada de las pesquerías y también por lo que respecta a la seguridad de la vida humana en el mar especialmente debido a la utilización de buques de pesca deficientes, lo que agrava la alta tasa de mortalidad en el mar conexas con la actividad pesquera.
- 4 Ahora quisiera referirme de manera más específica a las diversas cuestiones que figuran en el orden del día propuesto para el Grupo mixto de trabajo.
- 5 En primer lugar, y por lo que respecta al punto propuesto del orden del día "*La labor de la OMI y de la FAO con respecto a la implantación por el Estado de abanderamiento y la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada*", este punto implica necesariamente la elaboración y presentación de información de referencia sobre la labor de la OMI y de la FAO con respecto a estas dos esferas. Esta información es necesaria para garantizar un entendimiento claro de la labor altamente reconocida estimada realizada respectivamente por la FAO y por la OMI y para facilitar que se puedan adoptar decisiones fundamentadas y puedan determinarse aspectos de actividad conjunta para la adopción de medidas de seguimiento. Además de fomentar el diálogo y la cooperación a nivel nacional entre las administraciones encargadas de la actividad pesquera y los organismos marítimos, también se estimulará y fortalecerá la colaboración entre las dos Secretarías. A este respecto quiero hacer mención de la satisfacción de la FAO por la magnífica labor desarrollada durante la reunión mantenida la semana previa por los funcionarios de las Secretarías de la FAO y de la OMI (31 de mayo a 2 de junio de 2006).
- 6 En segundo lugar, el punto del orden del día propuesto sobre "Acuerdos futuros para la cooperación" está enlazado con el punto anteriormente referido y las cuestiones conexas con el mismo. Si se cuenta con mejor información se podrían adoptar en el futuro mejores disposiciones para la colaboración entre la FAO y la OMI, incluidas posibles actividades de cooperación técnica coordinadas, intercambio de delegaciones en las reuniones respectivas, conferencias conjuntas y, de ser apropiado, la ampliación de los mandatos de los mecanismos institucionales FAO/OMI para la colaboración, tales como el Grupo mixto de trabajo.

- 7 En tercer lugar, las discusiones en el marco del Grupo mixto de trabajo sobre cuestiones recogidas dentro del orden del día propuesto para este Grupo "Mecanismos y aspectos de cooperación y colaboración entre la FAO y la OMI", facilitará una orientación más amplia en cuestiones generales además de determinar áreas para una cooperación continua entre la Secretarías de la FAO y de la OMI. Por lo que respecta a los subpuntos "Seguimiento y detección de buques, registro mundial de buques de pesca, instrumentos jurídicos y de otro tipo pertinentes relativos a la implantación por el Estado de abanderamiento y a la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada y supervisión por el Estado rector del puerto", quisiera recordar que estas cuestiones fueron examinadas por el Comité de Pesca (COFI) de la FAO, durante su último periodo de sesiones, el vigésimo sexto, que se celebró al mismo tiempo que el 13º periodo de sesiones del Subcomité FSI.
- 8 El COFI XXVI tomó nota de las iniciativas de la FAO acerca de fomentar la adopción y la implantación de los sistemas de seguimiento de buques, incluida una serie de cursillos técnicos para creación de capacidad, a nivel regional, sobre los sistemas de seguimiento de buques (VMS). La FAO tiene interés en examinar cómo iniciativas de la OMI tales como el LRIT, SIA, etc., pueden mejorar el VMS de la FAO además de estudiar documentos sobre iniciativa para hacer decrecer la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada. Se ha previsto para todo este año una reunión consultiva de expertos en VMS, patrocinada por la FAO para, entre cosas, examinar las tendencias mundiales y las opciones para fortalecer las iniciativas mundiales con respecto al VMS. Se espera que la Secretaría de la OMI pueda participar en esta reunión consultiva.
- 9 El COFI XXVI además de recomendar la publicación temprana del "Código y Directrices revisadas de aplicación voluntaria para el proyecto, construcción y el equipo de buques pesqueros pequeños" (de lo cual se informó al Subcomité en su 13º periodo de sesiones), hizo también unas observaciones, recomendando ciertas iniciativas, y refrendó las recomendaciones de diversas reuniones consultivas de la FAO sobre cuestiones que son pertinentes a la supervisión por el Estado de abanderamiento y a la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada, tales como las siguientes:
 - .1 la necesidad de implantar los instrumentos pertinentes, tanto vinculantes como no vinculantes, sobre pesqueros internacionales;
 - .2 la importancia de comenzar a trabajar sobre la cuestión del "vínculo genuino" en colaboración con la OMI y otros organismos pertinentes;
 - .3 la necesidad de implantar en su totalidad los planes internacionales de acción de la FAO, en especial el Plan de acción internacional para prevenir, desalentar y eliminar la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada (PAI-INDNR) y el Plan de acción internacional para la gestión de la capacidad de pesca (PAI-Capacidad);
 - .4 el establecimientos de acuerdos para elaborar medidas para controlar el abanderamiento de buques pesqueros en Estados de abanderamiento que no dan cumplimiento adecuadamente a sus obligaciones de conformidad con el derecho internacional y las disposiciones pertinentes de los instrumentos y acuerdos internacionales existentes, así como los cambios de pabellón hacia estos Estados;

- .5 el consenso de que los subsidios para el apoyo de la ampliación de las flotas, cuando se otorgan de forma no sostenible, contribuyen a la degradación de las poblaciones de peces, a una sobrecapacidad de la flota y a la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada, y deberían retirarse gradualmente;
 - .6 reconocimiento de la necesidad de fortalecer las medidas que puede adoptar el Estado rector del puerto como medio para combatir la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada y para garantizar, entre otras cosas, la implantación del Plan modelo de la FAO sobre medidas relativas al Estado rector del puerto;
 - .7 la necesidad de que la FAO continúe haciendo aportaciones técnicas a los foros internacionales donde se examinen cuestiones relativas a la pesca y otras conexas, a fin de contribuir a su examen y a la consecución de los resultados previstos.
- 10 La Reunión Ministerial convocada por la FAO, con posterioridad al COFI XXVI, se hizo eco de las observaciones y recomendaciones enumeradas anteriormente, en la forma de la "Declaración de Roma de 2005 sobre la Pesca Ilegal, no Declarada y no Reglamentada". Asimismo en la Reunión Ministerial convocada por la FAO se pidió que:
- .1 el examen, por parte de los gestores y órganos de adopción de decisiones en materia de pesca, de la totalidad de las opciones disponibles con respecto a los sistemas de seguimiento, control y vigilancia (MCS) y las estrategias y herramientas conexas y la adopción de las medidas necesarias para implementar en su totalidad los planes de acción internacionales y cualquier medida aplicable en materia de MSC adoptada por las Organizaciones regionales de gestión de pesquerías (RFMO) pertinentes y la necesidad de que los pescadores tengan un conocimiento de su función en el marco del MCS;
 - .2 que los Estados de abanderamiento exijan que sus buques pesqueros de gran tamaño que operen en alta mar estén equipados con VMS a más tardar en diciembre de 2008, o con anterioridad si así lo decide su Estado de abanderamiento o la RFMO que sea del caso;
 - .3 se elabore un registro mundial amplio de buques pesqueros, en el seno de la FAO, incluidos los buques de transporte refrigerado y los buques de suministro, que incluya la información disponible sobre los propietarios efectivos, a reserva de las exigencias de confidencialidad de conformidad con las legislaciones nacionales;
 - .4 se trabaje en el marco de las RFMO para facilitar, cuando sea apropiado:
 - .1 el intercambio de datos de VMS y de observación, a reserva de las exigencias en materia de confidencialidad de conformidad con las legislaciones nacionales; y
 - .2 suplementar los actuales planes en materia de MCS a través de medidas tales como instar a que las flotas pesqueras informen de cualquier actividad de pesca ilegal, no declarada y no reglamentada que puedan detectar;

- .5 implanten completamente las exigencias sobre marcado de buques de conformidad con las especificaciones uniformes de la FAO para el marcado e identificación de las embarcaciones pesqueras, además de cualquier exigencia aplicable de las RFMO; y
 - .6 todos los Estados que sean partes en el Acuerdo para promover el cumplimiento, de la FAO, 1993, den cumplimiento a su obligación de presentar a la FAO, para su inclusión en el registro de autorizaciones de buques de alta mar, datos sobre los buques autorizados a ondear sus pabellones que están autorizados a ser utilizados para pescar en alta mar, y los que todavía no son partes en el Acuerdo para promover el cumplimiento, que presenten tales datos de forma voluntaria, además de facilitar información detallada sobre los buques de pesca que ondeen sus pabellones a los RFMO pertinentes, de conformidad con las exigencias adoptadas por tales RFMO, y para fijar prescripciones en el marco de las RFMO, en caso de que todavía no las haya.
- 11 Es importante añadir, en relación con el registro mundial de buques pesqueros que se va a elaborar en el marco de la FAO, que la FAO está desarrollando un estudio sobre el establecimiento de este registro. La FAO espera colaborar con la OMI en esta cuestión, la cual se espera que sea analizada en profundidad por el Grupo mixto de trabajo.
 - 12 Antes de concluir quiero hacer hincapié en que además de las antedichas cuestiones y áreas de trabajo, la FAO estima que también puede colaborar de manera sustantiva en otras cuestiones sugeridas por la OMI, tales como los instrumentos jurídicos pertinentes de la OMI (por ejemplo, el Convenio de Torremolinos) así como en cuestiones relativas a la contaminación del mar.
 - 13 Sólo me queda invitar a la reunión a que tome nota de la información de referencia facilitada en las iniciativas de la FAO con respecto a la implantación por el Estado de abanderamiento y a la pesca ilegal, declarada y no reglamentada y a que examine de forma positiva los puntos propuestos para el orden del día de la próxima reunión del Grupo mixto de trabajo FAO/OMI y las disposiciones al respecto.

Muchas gracias Sra. Presidenta.

ANEXO 15

**PROPUESTA DE PROGRAMA DE TRABAJO REVISADO Y ORDEN DEL DÍA
DEL 15º PERIODO DE SESIONES DEL SUBCOMITÉ FSI**

Propuesta de programa de trabajo revisado del Subcomité

		Plazo o periodos de sesiones previstos	Referencias
1	Informes obligatorios en virtud del MARPOL 73/78	Indefinido	MSC 70/23, párrafo 20.12.1; FSI 14/19, sección 4
2	Estadísticas e investigaciones de siniestros	Indefinido	MSC 68/23, párrafos 7.16 a 7.24; FSI 14/19, sección 5
3	Armonización de las actividades de supervisión por el Estado rector del puerto	Indefinido	MSC 71/23, párrafo 20.16; MSC 80/24, párrafo 21.6; FSI 14/19, sección 7
4	Responsabilidades de los Gobiernos y medidas para fomentar el cumplimiento por el Estado de abanderamiento	Indefinido	MSC 68/23, párrafos 7.2 a 7.8; FSI 14/19, sección 3
5	Análisis detallado de las dificultades experimentadas en la implantación de los instrumentos de la OMI	Indefinido	MSC 69/22, párrafo 20.28; FSI 8/19, párrafo 4.3; FSI 14/19, sección 10
6	Examen de las Directrices para efectuar reconocimientos de conformidad con el SARC (resolución A.948(23))	Indefinido	MSC 72/23, párrafo 21.27; FSI 14/19, sección 11

-
- Notas:**
- 1 "A" significa "punto de alta prioridad" y "B" significa "punto de baja prioridad". No obstante, dentro de los grupos de alta y baja prioridad, los distintos puntos no aparecen en un orden de prioridad específico.
 - 2 El texto que se propone suprimir aparece tachado y el que se propone añadir o modificar aparece sombreado.
 - 3 Los puntos impresos en negrita se han seleccionado para el orden del día provisional del FSI 14.

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

		Plazo o periodos de sesiones previstos	Referencias
7	Examen de las interpretaciones unificadas de la IACS	Indefinido	MSC 78/26, párrafo 22.12; FSI 14/19, sección 14
A.1	Supervisión por el Estado rector del puerto de las horas de trabajo de la gente de mar	2006 2007	MSC 70/23, párrafo 20.12.3; FSI 7/14, párrafos 7.11 a 7.13; MSC 71/23, párrafo 3.13; FSI 13/23, sección 14 FSI 14/19, sección 8
A.2	Pesca ilegal, no declarada y no reglamentada, e implantación de la resolución A.925(22)	2007 2008	MSC 72/23, párrafo 21.28; FSI 10/17, sección 11; MSC 75/24, párrafos 3.11 y 22.25.3; FSI 14/19, sección 15
A.3	Elaboración de directrices sobre los reconocimientos prescritos en la regla E-1 del Convenio BWM 2004	2006	MEPC 51/22, párrafo 2.11.6; FSI 13/23, sección 13
A.4 3	Elaboración de directrices sobre la supervisión por el Estado rector del puerto en virtud del Convenio BWM 2004	2006 2008	MEPC 52/24, párrafo 2.21.2; FSI 14/19, sección 9
A.5 4	Examen del Código para la investigación de siniestros y sucesos marítimos	2007	MEPC 79/23, párrafos 20.15 a 20.18; FSI 14/19, sección 6
A.6 5	Cuestiones relativas a las instalaciones portuarias de recepción	2007	MEPC 53/24, párrafo 9.7; FSI 14/19, sección 13

- Notas:**
- 1 "A" significa "punto de alta prioridad" y "B" significa "punto de baja prioridad". No obstante, dentro de los grupos de alta y baja prioridad, los distintos puntos no aparecen en un orden de prioridad específico.
 - 2 El texto que se propone suprimir aparece tachado y el que se propone añadir o modificar aparece sombreado.
 - 3 Los puntos impresos en negrita se han seleccionado para el orden del día provisional del FSI 14.

**PROPUESTA DE ORDEN DEL DÍA PROVISIONAL DEL 15º PERIODO
DE SESIONES DEL SUBCOMITÉ FSI**

- Apertura del periodo de sesiones
- 1 Adopción del orden del día
 - 2 Decisiones de otros órganos de la OMI
 - 3 Responsabilidades de los Gobiernos y medidas para fomentar el cumplimiento por el Estado de abanderamiento
 - 4 Informes obligatorios en virtud del MARPOL 73/78
 - 5 Cuestiones relativas a las instalaciones portuarias de recepción
 - 6 Estadísticas e investigaciones de siniestros
 - 7 Examen del Código para la investigación de siniestros y sucesos marítimos
 - 8 Armonización de las actividades de supervisión por el Estado rector del puerto
 - 9 Elaboración de directrices sobre la supervisión por el Estado rector del puerto en virtud del Convenio BWM 2004
 - 10 Directrices para la supervisión por el Estado rector del puerto sobre las horas de trabajo de la gente de mar
 - 11 Análisis detallado de las dificultades experimentadas en la implantación de los instrumentos de la OMI
 - 12 Examen de las Directrices para efectuar reconocimientos de conformidad con el SARC (resolución A.948(23))
 - 13 Examen de las interpretaciones unificadas de la IACS
 - 14 Pesca ilegal, no declarada y no reglamentada, e implantación de la resolución A.925(22)
 - 15 Programa de trabajo y orden del día del FSI 15
 - 16 Elección de Presidente y Vicepresidente para 2008
 - 17 Otros asuntos
 - 18 Informe para los Comités