



SUBCOMITÉ DE IMPLANTACIÓN POR
EL ESTADO DE ABANDERAMIENTO
16º periodo de sesiones
Punto 18 del orden del día

FSI 16/18
18 junio 2008
Original: INGLÉS

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

Índice

	Página
1 GENERALIDADES.....	3
2 DECISIONES DE OTROS ÓRGANOS DE LA OMI	5
3 RESPONSABILIDADES DE LOS GOBIERNOS Y MEDIDAS PARA FOMENTAR EL CUMPLIMIENTO POR EL ESTADO DE ABANDERAMIENTO	8
4 INFORMES OBLIGATORIOS EN VIRTUD DEL MARPOL	15
5 CUESTIONES RELACIONADAS CON LAS INSTALACIONES PORTUARIAS DE RECEPCIÓN	18
6 ESTADÍSTICAS E INVESTIGACIONES DE SINIESTROS	22
7 ARMONIZACIÓN DE LAS ACTIVIDADES DE SUPERVISIÓN POR EL ESTADO RECTOR DEL PUERTO	32
8 ELABORACIÓN DE DIRECTRICES SOBRE LA SUPERVISIÓN POR EL ESTADO RECTOR DEL PUERTO EN VIRTUD DEL CONVENIO BWM 2004	46
9 DIRECTRICES PARA LA SUPERVISIÓN POR EL ESTADO RECTOR DEL PUERTO DE LAS HORAS DE TRABAJO DE LA GENTE DE MAR	47
10 ANÁLISIS DETALLADO DE LAS DIFICULTADES EXPERIMENTADAS EN LA IMPLANTACIÓN DE LOS INSTRUMENTOS DE LA OMI	48
11 EXAMEN DE LAS DIRECTRICES PARA EFECTUAR RECONOCIMIENTOS DE CONFORMIDAD CON EL SARC (RESOLUCIÓN A.948(23))	49
12 EXAMEN DE LAS INTERPRETACIONES UNIFICADAS DE LA IACS	54

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.

13	PESCA ILEGAL, NO DECLARADA Y NO REGLAMENTADA, E IMPLANTACIÓN DE LA RESOLUCIÓN A.925(22)	54
14	EXAMEN DEL CÓDIGO PARA LA IMPLANTACIÓN DE LOS INSTRUMENTOS OBLIGATORIOS DE LA OMI	57
15	PROGRAMA DE TRABAJO Y ORDEN DEL DÍA DEL FSI 17	65
16	ELECCIÓN DE PRESIDENTE Y VICEPRESIDENTE PARA 2009	67
17	OTROS ASUNTOS	67
18	MEDIDAS CUYA ADOPCIÓN SE PIDE A LOS COMITÉS	69

LISTA DE ANEXOS

ANEXO 1	PROYECTO DE CIRCULAR RELATIVA A LOS INFORMES SOBRE SINIESTROS Y SUCESOS MARÍTIMOS
ANEXO 2	PROYECTO DE CIRCULAR MSC-MEPC – INTERPRETACIÓN UNIFICADA SOBRE LA APLICACIÓN DE REGLAS QUE DEPENDEN DE LA FECHA DEL CONTRATO DE CONSTRUCCIÓN, LA FECHA DE COLOCACIÓN DE LA QUILLA Y LA FECHA DE ENTREGA A EFECTOS DE LO PRESCRITO EN LOS CONVENIOS SOLAS Y MARPOL
ANEXO 3	PROYECTO DE CIRCULAR MSC – INTERPRETACIÓN UNIFICADA DE LA EXPRESIÓN "PRIMER RECONOCIMIENTO" UTILIZADA EN REGLAS DEL CONVENIO SOLAS
ANEXO 4	PRESENTACIÓN DE LA FAO ACERCA DE LA CONSULTA DE EXPERTOS SOBRE UN PROYECTO DE INSTRUMENTO JURÍDICAMENTE VINCULANTE SOBRE MEDIDAS DE SUPERVISIÓN POR EL ESTADO RECTOR DEL PUERTO, LA REUNIÓN PARA EXAMINAR LOS ANEXOS DEL PROYECTO DE ACUERDO SOBRE LAS MEDIDAS DEL ESTADO RECTOR DEL PUERTO Y LA CONSULTA DE EXPERTOS SOBRE UN REGISTRO MUNDIAL COMPLETO DE BUQUES PESQUEROS
ANEXO 5	PRESENTACIÓN DE LA PROPUESTA DE AMPLIAR LOS SISTEMAS DE ASIGNACIÓN DE NÚMEROS DE LA OMI A LOS BUQUES Y A LOS PROPIETARIOS INSCRITOS, A LOS BUQUES PESQUEROS DE ARQUEO BRUTO IGUAL O SUPERIOR A 100
ANEXO 6	PROPUESTA DE PROGRAMA DE TRABAJO REVISADO DEL SUBCOMITÉ Y ORDEN DEL DÍA PROVISIONAL DEL FSI 17
ANEXO 7	INFORME SOBRE LA SITUACIÓN DE LOS RESULTADOS PREVISTOS DEL SUBCOMITÉ EN RELACIÓN CON EL PLAN DE ACCIÓN DE ALTO NIVEL DE LA ORGANIZACIÓN Y PRIORIDADES PARA EL BIENIO 2008 2009
ANEXO 8	DECLARACIÓN DE ANTIGUA Y BARBUDA

1 GENERALIDADES

1.1 El Subcomité celebró su 16º periodo de sesiones del 2 al 6 de junio de 2008, bajo la presidencia de la Sra. T. Krilić (Croacia). También asistió el Vicepresidente, Sr. G.E. Rangel (Venezuela).

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

ALEMANIA	JAMAICA
ANGOLA	JAPÓN
ANTIGUA Y BARBUDA	KENYA
ARABIA SAUDITA	LETONIA
ARGELIA	LIBERIA
ARGENTINA	LITUANIA
AUSTRALIA	LUXEMBURGO
BAHAMAS	MALASIA
BARBADOS	MALTA
BELICE	MARRUECOS
BOLIVIA	MAURICIO
BRASIL	MÉXICO
CANADÁ	NIGERIA
CHILE	NORUEGA
CHINA	NUEVA ZELANDIA
CHIPRE	PAÍSES BAJOS
COLOMBIA	PANAMÁ
COSTA RICA	PAPUA NUEVA GUINEA
CROACIA	PERÚ
CUBA	POLONIA
DINAMARCA	PORTUGAL
DOMINICA	QATAR
ECUADOR	REINO UNIDO
ESLOVENIA	REPÚBLICA ÁRABE SIRIA
ESPAÑA	REPÚBLICA DE COREA
ESTADOS UNIDOS	SAINT KITTS Y NEVIS
EGIPTO	SAN VICENTE Y LAS
FEDERACIÓN DE RUSIA	GRANADINAS
FILIPINAS	SIERRA LEONA
FINLANDIA	SINGAPUR
FRANCIA	SUDÁFRICA
GHANA	SUECIA
GRECIA	SUIZA
HONDURAS	TAILANDIA
INDIA	TURQUÍA
INDONESIA	TUVALU
IRÁN (REPÚBLICA ISLÁMICA DEL)	UCRANIA
IRLANDA	URUGUAY
ISLANDIA	VANUATU
ISLAS MARSHALL	VENEZUELA
ITALIA	

el representante del siguiente Miembro Asociado de la OMI:

HONG KONG (CHINA)
MACAO (CHINA)

ISLAS FEROE

el representante del siguiente Estado no Miembro de la OMI:

ISLAS COOK

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:

COMISIÓN EUROPEA (CE)
ORGANIZACIÓN MARÍTIMA DEL ÁFRICA OCCIDENTAL Y CENTRAL (OMAOC)
MEMORANDO DE ENTENDIMIENTO DE TOKIO, SOBRE SUPERVISIÓN POR EL ESTADO RECTOR DEL PUERTO (MEMORANDO DE TOKIO)
ACUERDO DE VIÑA DEL MAR
MEMORANDO DE ENTENDIMIENTO DEL OCÉANO ÍNDICO SOBRE SUPERVISIÓN POR EL ESTADO RECTOR DEL PUERTO (MEMORANDO DEL ÍNDICO)
MEMORANDO DE ENTENDIMIENTO DE LA REGIÓN DEL MAR NEGRO SOBRE SUPERVISIÓN POR EL ESTADO RECTOR DEL PUERTO (MEMORANDO DEL MAR NEGRO)
MEMORANDO DE ENTENDIMIENTO DE PARÍS SOBRE SUPERVISIÓN POR EL ESTADO RECTOR DEL PUERTO (MEMORANDO DE PARÍS)
MEMORANDO DE ENTENDIMIENTO DEL CARIBE SOBRE SUPERVISIÓN POR EL ESTADO RECTOR DEL PUERTO (MEMORANDO C)

observadores de las siguientes organizaciones no gubernamentales con carácter consultivo:

CÁMARA NAVIERA INTERNACIONAL (ICS)
UNIÓN INTERNACIONAL DE SEGUROS DE TRANSPORTES (IUMI)
FEDERACIÓN INTERNACIONAL DE LOS TRABAJADORES DEL TRANSPORTE (ITF)
COMITÉ INTERNACIONAL RADIOMARÍTIMO (CIRM)
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE PUERTOS (IAPH)
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)
COMITÉ ASESOR EN PROTECCIÓN DEL MAR (ACOPS)

FEDERACIÓN INTERNACIONAL DE SALVAMENTO MARÍTIMO (IMRF)
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE LÍNEAS DE CRUCEROS (CLIA)
INSTITUTO DE INGENIERÍA, CIENCIA Y TECNOLOGÍA NAVALES (IMarEST)
ASOCIACIÓN MARÍTIMA CRISTIANA INTERNACIONAL (ICMA)
FEDERACIÓN DE ASOCIACIONES NACIONALES DE AGENTES NAVIEROS
Y CONSIGNATARIOS DE BUQUES (FONASBA)

1.3 De conformidad con el artículo 45 del Reglamento interior del Comité de Seguridad Marítima se invitó a asistir a la reunión a expertos, en representación de los gestores de los sistemas de asignación de un número de la OMI a los buques, a las compañías y a los propietarios inscritos para su identificación, y de la Unidad de Gestión de Equasis. Los expertos aceptaron la invitación y asistieron a la reunión.

Discurso de apertura del Secretario General

1.4 El Secretario General dio la bienvenida a los participantes y pronunció un discurso de apertura, cuyo texto completo se reproduce en el documento FSI 16/INF.24.

Observaciones de la Presidenta

1.5 En su respuesta la Presidenta agradeció al Secretario General sus palabras y consejos y señaló que esos consejos y solicitudes serían tomados debidamente en cuenta en las deliberaciones del Subcomité y en las de sus grupos de trabajo y de redacción.

Adopción del orden del día

1.6 El Subcomité adoptó el orden del día de su 16º periodo de sesiones (FSI 16/1) y convino en que en su labor se guiaría, en general, por las anotaciones que figuran en el documento FSI 16/1/1. El orden del día adoptado, junto con la lista de documentos examinados en relación con cada uno de sus puntos, figura en el documento FSI 16/INF.25.

2 DECISIONES DE OTROS ÓRGANOS DE LA OMI

2.1 El Subcomité tomó nota de que el MEPC 56 y el MSC 83 habían aprobado en general el informe correspondiente a su 15º periodo de sesiones, y tomó nota asimismo de las decisiones y de las observaciones formuladas en relación con su labor por el MEPC 56, MSC 83, LEG 93, C/ES.24, A 25, FP 52, BLG 12, DE 51, STW 39, MEPC 57, COMSAR 12 y MSC 84, tal como se presentan en los documentos FSI 16/2, FSI 16/2/1, FSI 16/2/2, FSI 16/2/3 y FSI 16/2/4, de la Secretaría, y las tuvo en cuenta durante sus deliberaciones sobre los puntos pertinentes del orden del día.

Resoluciones adoptadas por la Asamblea en su vigésimo quinto periodo de sesiones

2.2 El Subcomité tomó nota de que tal como habían recomendado el MEPC 56 y el MSC 83, además del propio Subcomité en su 15º periodo de sesiones, la Asamblea en su vigésimo quinto periodo de sesiones adoptó las resoluciones A.966(25) "Código para la implantación de los instrumentos obligatorios de la OMI, 2007" y A.967(25) "Directrices para efectuar reconocimientos de conformidad con el SARC, 2007".

Resoluciones adoptadas por el MEPC

2.3 El Subcomité tomó nota de que el MSC 84 adoptó dos resoluciones relacionadas con el Código de normas internacionales y prácticas recomendadas para la investigación de los aspectos de seguridad de siniestros y sucesos marítimos (Código de investigación de siniestros, cuyo proyecto lo elaboró el FSI 15), esto es, la resolución MSC.255(84) sobre la adopción del propio Código y la resolución MSC.257(84) sobre enmiendas al capítulo XI-1 del SOLAS, que se considerarán aceptadas el 1 de julio de 2009, siendo la fecha de entrada en vigor el 1 de enero de 2010.

Circulares aprobadas por el MSC y el MEPC

2.4 El Subcomité tomó nota de que:

- .1 el MEPC 56 aprobó la circular MEPC.1/Circ.469/Rev.1 "Nuevo formulario refundido para notificar supuestas deficiencias de las instalaciones portuarias de recepción";
- .2 el MEPC 56 y el MSC 83 aprobaron la circular MSC-MEPC.4/Circ.2 "Código de buenas prácticas para los funcionarios encargados de la supervisión por el Estado rector del puerto";
- .3 el MSC 83 aprobó la circular MSC.1/Circ.1252 "Directrices para la prueba anual del sistema de identificación automática (SIA)"; y
- .4 el MSC 83 y el MEPC 57 aprobaron la circular MSC-MEPC.3/Circ.2 "Código de normas internacionales y prácticas recomendadas para la investigación de los aspectos de seguridad de siniestros y sucesos marítimos (Código de Investigación de Siniestros), cuyo texto es coherente con el texto del Código adoptado mediante la resolución MSC.255(84)".

Plan estratégico y plan de acción de alto nivel de la Organización

2.5 El Subcomité tomó nota de que la Asamblea en su vigésimo quinto periodo de sesiones había adoptado la resolución A.989(25) "Plan estratégico de la Organización" (para el sexenio 2008-2013) y la resolución A.990(25) "Plan de acción de alto nivel de la Organización y prioridades para el bienio 2008-2009". Las medidas que se solicitan en los párrafos dispositivos de las dos resoluciones conllevan actividades de seguimiento con el propósito de conseguir los objetivos de los planes y establecer un vínculo entre la estrategia de la Organización y la labor de los distintos órganos de la OMI.

2.6 En este contexto el Subcomité también tomó nota de que el Consejo en su 24º periodo de sesiones extraordinario había refrendado, tal como se indican seguidamente, las recomendaciones de su Grupo especial de trabajo sobre el Plan estratégico de la Organización:

- .1 todos los órganos de la OMI deberían asignar, indicándolo con la suficiente antelación en los órdenes del día de cada periodo de sesiones, un tiempo adecuado para el examen sistemático de las medidas de alto nivel y las prioridades conexas, y su conexión con los principios estratégicos;

- .2 todos los órganos de la OMI deberían asegurarse de que sus actividades previstas y los resultados de las mismas se describen brevemente y con precisión en el Plan de acción de alto nivel y de que la producción de tales resultados se supervise sistemáticamente y con regularidad;
- .3 al examinar los programas de trabajo y órdenes del día provisionales para sus próximos periodos de sesiones, todos los órganos de la OMI deberían establecer dentro de cada punto una referencia cruzada con los correspondientes principios estratégicos y medidas de alto nivel;
- .4 los subcomités, al presentar sus informes a los comités sobre sus programas de trabajo, deberían también informar del estado de sus resultados previstos;
- .5 deberían elaborarse, con la participación de todos los Presidentes, directrices sobre la aplicación del Plan estratégico y del Plan de acción de alto nivel y sobre la presentación de informes al respecto, con objeto de facilitar la labor de todos los órganos de la OMI; y
- .6 todos los documentos de la OMI –en particular las propuestas de nuevos puntos del programa de trabajo– deberían de mostrar, en la medida de lo posible, los vínculos con el Plan estratégico y el Plan de acción de alto nivel, incluyendo en el resumen que figura al principio de cada documento referencias a los correspondientes principios estratégicos, medidas de alto nivel y resultados previstos. En el anexo de la Circular N° 2831 figura un formato normalizado revisado del modelo de documento de la OMI, siendo éste el que se ha venido utilizando desde el 1 de enero de 2008.

2.7 El Subcomité también tomó nota de que en el contexto de las antedichas recomendaciones del Consejo, el MSC 84 había examinado las propuestas formuladas en la reunión de Presidentes de 2008 y acordó que:

Cuadro de resultados previstos

- .1 el cuadro actual de resultados previstos elaborado en relación con la resolución A.990(25) contiene algunas partes que no facilitan información precisa sobre los programas de trabajo reales de los subcomités y era necesario que fuese revisada por los Presidentes de todos los subcomités, conjuntamente con los respectivos Secretarios, a fin de incorporar todo punto de los programas de trabajo de los subcomités que se hubiera omitido incluir y mejorar la exactitud del cuadro;
- .2 el cuadro de resultados previstos también debían examinarlo los comités durante el bienio en cuestión y debería ser estudiado a fin de incluir todo punto nuevo de carácter urgente de los programas de trabajo y se debía informar al Consejo al respecto para obtener su refrendo;
- .3 el cuadro de resultados previstos también debería incluir información sobre el estado de la labor de los subcomités en relación con los puntos de largo plazo de los programas de trabajo, que no arrojan resultados finales en el bienio en cuestión;

Formato y procedimiento para notificar los resultados previstos por los subcomités

- .4 los subcomités, en cada periodo de sesiones respectivo, deberían preparar y adjuntar a sus informes respectivos un informe sobre la situación de sus resultados previstos en el Plan de acción de alto nivel para el bienio respectivo, en el formato propuesto en el anexo del documento STW 39/WP.1, para que el Comité lo examine y refrende;
- .5 con respecto a la terminología utilizada para describir la situación y los resultados previstos, la expresión "en curso" no debería utilizarse y se deberían indicar los avances generales en la labor y además también se debería informar del estado de la labor con respecto a los programas de trabajo de largo plazo; y

Aplicación de los procedimientos de organización del orden del día

- .6 el procedimiento de organización del orden del día especificado en los párrafos 3.13 a 3.25 de las Directrices de los comités (Circular MSC-MEPC.1/Circ.2) debería seguirse estrictamente de modo que se puedan organizar los órdenes del día de todos los subcomités.

2.8 El Subcomité además tomó nota de que el Consejo, en su 24º periodo de sesiones extraordinario había acordado que es necesario potenciar los esfuerzos continuos que se realizan en los siguientes ámbitos;

- .1 abordar la seguridad de los buques no regidos por los convenios;
- .2 supervisar el aumento imprevisto de accidentes, sobre todo en el sector de los buques tanque, que se produjo a finales de 2006 y principios de 2007, y adoptar las medidas necesarias al respecto;
- .3 reforzar continuamente la función de la OMI con respecto al factor humano;
- .4 reducir los índices de incumplimientos detectados en el marco de la supervisión por el Estado rector del puerto, potenciando un mayor esfuerzo de todas las partes involucradas en la cadena de responsabilidad;
- .5 abordar la cuestión de la seguridad de la vida humana y la navegación en aguas afectadas por actos de piratería y robos a mano armada; y
- .6 promover y mejorar la imagen y la calidad del transporte marítimo y su conciencia ambiental, y garantizar que éstas sean tareas permanentes de todos los interesados.

3 RESPONSABILIDADES DE LOS GOBIERNOS Y MEDIDAS PARA FOMENTAR EL CUMPLIMIENTO POR EL ESTADO DE ABANDERAMIENTO**SISTEMA DE ASIGNACIÓN DE UN NÚMERO DE IDENTIFICACIÓN DE LA OMI A LAS COMPAÑÍAS Y A LOS PROPIETARIOS INSCRITOS**

3.1 El Subcomité examinó la cuestión del sistema de asignación de un número de identificación de la OMI a las compañías y a los propietarios inscritos, introducido tras la adopción de la resolución MSC.160(78), y que adquirió carácter obligatorio mediante las

enmiendas a las reglas XI-1/3-1 y 5 del Convenio SOLAS, y a los Códigos IGS y PBIP, que se considerarán aceptadas el 1 de julio de 2008 y que se prevé que entren en vigor el 1 de enero de 2009. En este contexto, el gestor del sistema explicó al Subcomité los aspectos técnicos de la implantación del sistema de asignación de un número, basado en la Circular N° 2554/Rev.1 y las enmiendas a sus anexos 3 y 4, tal como figuran en la Circular N° 2554/Rev.1/Corr.1, con miras a mejorar el grado de familiarización con el sistema antes de que entre en vigor.

MEDIDAS PARA MEJORAR EL CONTROL DEL ESTADO DE ABANDERAMIENTO EN CUANTO AL CUMPLIMIENTO DE LAS NORMAS DE SEGURIDAD DE LOS BUQUES CON BANDERA BOLIVIANA

3.2 El Subcomité examinó la información que figura en el documento FSI 16/3/2 (Bolivia) en el que se describen las actividades de la Administración Marítima de Bolivia (AMB) y del Registro Internacional Boliviano de Buques (RIBB), así como diversas medidas adoptadas e introducidas en años recientes para mejorar al máximo la supervisión de los buques por parte de Bolivia como Estado de abanderamiento.

3.3 Una de las cuestiones propuestas por Bolivia, esto es, examinar la posibilidad de hacer uso de las estadísticas de siniestros registrados con respecto a un Estado de abanderamiento como factor para la selección de buques a ser inspeccionados en el marco de la supervisión por el Estado rector del puerto y apoyar la introducción de criterios armonizados para evitar incurrir en discriminación durante el proceso de selección, el Subcomité convino en seguir examinando esta cuestión en el contexto de la viabilidad de combinar datos sobre siniestros y datos en relación con la supervisión por el Estado rector del puerto (véase el párrafo 3.11).

3.4 Tras haber tomado nota de que Bolivia informaba de casos en los que están involucrados buques matriculados falsamente en el pabellón boliviano, el Subcomité renovó la invitación a los Estados rectores de puerto, tal como figura en la circular MSC/Circ.1011-MEPC/Circ.383 sobre "Medidas para mejorar los procedimientos de supervisión por el Estado rector del puerto", a que trasmitan a los Estados de abanderamiento pertinentes, rápida y oportunamente, toda información resultante de las inspecciones llevadas a cabo, de modo que se puedan adoptar las medidas adecuadas.

3.5 Con respecto a la propuesta de Bolivia de que, a fin de poder contar con información y comunicaciones oportunas que permitan una coordinación y la adopción de medidas entre los Estados de abanderamiento y los rectores de puerto con respecto a las inspecciones de buques en los puertos, el sistema mundial de información marítima (GISIS) y Equasis deberían ser compatibles, el Subcomité examinó esta cuestión dentro del punto 7 de su orden del día, "Armonización de las actividades de supervisión por el Estado rector del puerto" (véanse los párrafos 7.32 a 7.35).

3.6 Con respecto a la propuesta de Bolivia de revisar el Programa integrado de cooperación técnica (PICT) con el fin de adaptarlo a las políticas y principios estratégicos del Plan estratégico de la Organización y a los Objetivos de Desarrollo del Milenio de las Naciones Unidas, el Subcomité recomendó que se presentasen propuestas al respecto al Comité de Cooperación Técnica.

3.7 Un gran número de delegaciones y observadores intervinieron para apoyar el espíritu del documento presentado por Bolivia así como las mejoras de su actuación como Estado de abanderamiento. Al concluir su examen del documento FSI 16/3/2, el Subcomité agradeció a la delegación de Bolivia el haberlo presentado e instó a otros Estados Miembros a que compartiesen la información sobre las medidas adoptadas a nivel nacional con el fin de mejorar la actuación.

VIABILIDAD DE COMBINAR LOS DATOS SOBRE SINIESTROS Y LOS DATOS RELACIONADOS CON LA SUPERVISIÓN POR EL ESTADO RECTOR DEL PUERTO

3.8 El Subcomité examinó el informe del Grupo de trabajo por correspondencia sobre la viabilidad de combinar los datos sobre siniestros y los datos sobre supervisión por el Estado rector del puerto, que figura en el documento FSI 16/3 (Francia), en el que se indica que:

- .1 con respecto a las ventajas e inconvenientes de combinar los datos, se manifestaron las opiniones de que los datos disponibles sobre siniestros deberían utilizarse para mejorar la legislación marítima y las actividades de los órganos ejecutivos marítimos internacionales, mientras que al mismo tiempo también se manifestaban las opiniones de que, dado que los resultados de las estadísticas sobre siniestros no son lo suficientemente fiables y el factor humano sigue siendo una causa fundamental de siniestros a nivel mundial, es difícil elaborar un conjunto de datos que puedan contribuir a mejorar la selección para las inspecciones en el marco de la supervisión por el Estado rector del puerto;
- .2 con respecto a la necesidad de un estudio adicional, debería llevarse a cabo un estudio partiendo de un "punto cero" que tenga como finalidad resumir y comparar todos los diferentes sistemas de determinación de objetivos en relación con las diversas metas dispuestas por los distintos regímenes de supervisión por el Estado rector del puerto. Los resultados de estudios de este tipo podrían constituir la base para consideraciones posteriores y la adopción de decisiones;
- .3 con respecto al ámbito y al marco de estudios adicionales, el objetivo de un estudio podía ser analizar datos sobre siniestros y sus limitaciones, y examinar la posible compatibilidad con los datos relativos a la supervisión por el Estado rector del puerto, sin utilizarse para evaluar la eficacia del sistema de selección de objetivos de la supervisión por el Estado rector del puerto o la eficacia y eficiencia de las actividades de la supervisión por el Estado rector del puerto en general;
- .4 con respecto a la metodología de un estudio adicional, debe contarse con recomendaciones, incluidas las elaboradas en el informe (FSI 16/3), a fin de superar las dificultades dadas por el carácter no exhaustivo de los datos, el análisis del origen y la cadena causal de los siniestros notificados y el enfoque científico que ha de seguirse; y
- .5 con respecto a los conocimientos especializados apropiados, se podrían tomar en consideración los autores de los distintos estudios que se han tomado como referencia (FSI 15/INF.10 y FSI 16/INF.3).

3.9 Tras tomar nota de que la Asamblea en su vigésimo quinto periodo de sesiones había adoptado la resolución A.1007(25) "Labor de investigación realizada por la Universidad Marítima Mundial" (UMM), con el objetivo de alentar a los Estados Miembros, órganos de la OMI, organizaciones internacionales y a todas las demás partes interesadas de la comunidad marítima mundial a que utilicen los conocimientos de la UMM cuando encarguen labores de investigación relacionadas con sus respectivos ámbitos de actividad, el Subcomité examinó las siguientes opciones para que se invite a la UMM a contribuir a la labor del Subcomité:

- .1 en forma similar a como se llevó a cabo el estudio sobre la seguridad de los buques de pasaje, la UMM podría llevar a cabo un estudio a solicitud del MSC y del MEPC, a reserva de la aprobación del Consejo si se necesita financiación; o
- .2 la UMM también podría desempeñar la función de centro para la coordinación de diversas investigaciones canalizadas a través de órganos gubernamentales a solicitud del MSC y del MEPC, a reserva de la aprobación del Consejo si se necesita financiación; o
- .3 la UMM también podría involucrarse en la labor de un grupo de trabajo por correspondencia.

3.10 El Subcomité convino, en principio, en que era necesario llevar a cabo un estudio adicional y determinó los siguientes límites y modalidades:

- .1 límites:
 - .1.1 el estudio no ha de estar enfocado a la armonización de la selección de los objetivos para las inspecciones en el marco de la supervisión y la comparación entre regímenes de supervisión por el Estado rector del puerto;
 - .1.2 se han de tomar debidamente en consideración la falta de fiabilidad de los datos sobre siniestros y la importancia del factor humano en los siniestros; y
 - .1.3 el estudio no ha de estar enfocado a crear perfiles de evaluación de riesgos para buques; y
- .2 modalidades:
 - .2.1 se ha de pedir a la Secretaría que determine fuentes disponibles de información sobre siniestros y de datos sobre la supervisión por el Estado rector del puerto, para recomendar su adquisición, tomando en consideración la oferta presentada en el Pleno por los Estados Miembros y la Unión Internacional de Seguros de Transportes;
 - .2.2 el estudio debe llevarse a cabo haciendo uso de los conocimientos especializados pertinentes, tomando en consideración los ofrecimientos presentados por los Estados Miembros; y
 - .2.3 la UMM facilitó información acerca de un posible programa de investigación sobre la viabilidad de combinar datos sobre siniestros y datos relativos a la supervisión por el Estado rector del puerto, en dos fases, en un periodo de 21 meses.

3.11 El Subcomité acordó constituir un Grupo de redacción sobre el estudio de la viabilidad de combinar los datos sobre siniestros y los relacionados con la supervisión por el Estado rector del puerto, y le pidió que, tomando en consideración el documento FSI 16/3/2 y las decisiones adoptadas y las observaciones presentadas en el Pleno al respecto, tuviese a bien:

- .1 elaborar el mandato para el estudio sobre la combinación de los datos sobre siniestros y los relacionados con la supervisión por el Estado rector del puerto, tomando en consideración el informe del Grupo de trabajo por correspondencia (FSI 16/3), y al mismo tiempo abordar las cuestiones del ámbito, marco y metodología de un estudio adicional; y
- .2 examinar opciones para la movilización de los conocimientos especializados y elaborar recomendaciones al respecto.

3.12 Tras recibir el informe del Grupo de redacción sobre la viabilidad de cambiar los datos sobre siniestros y los datos sobre supervisión por el Estado rector del puerto (FSI 16/WP.4), el Subcomité asignó el siguiente mandato (ámbito y marco – metodología) para el estudio sobre la combinación de datos sobre siniestros y sobre la supervisión por el Estado rector del puerto.

Mandato para el estudio sobre la viabilidad de combinar los datos sobre siniestros y los datos sobre supervisión por el Estado rector del puerto

Alcance y marco

3.13 El estudio no debería tener por objeto tratar de uniformizar los criterios de determinación de objetivos de los distintos regímenes de supervisión por el Estado rector del puerto ni tratar de evaluar la eficiencia o la eficacia de las actividades de supervisión por el Estado rector del puerto, y que la meta final del estudio no debería ser la comparación entre los distintos regímenes de determinación de objetivos. Por ello, el estudio debería realizarse de la siguiente manera:

- .1 comenzar por hacer un resumen y una comparación de todos los distintos sistemas de determinación de objetivos en relación con las diversas metas estipuladas por los diferentes regímenes de supervisión por el Estado rector del puerto;
- .2 efectuar un examen de las publicaciones existentes relacionadas con la supervisión por el Estado rector del puerto y los siniestros a fin de identificar aspectos que se solapen u omisiones que podrían afectar al estudio;
- .3 identificar las fuentes potenciales de datos sobre siniestros y evaluar si la información es fiable y completa;
- .4 examinar si existen relaciones entre las estadísticas sobre siniestros y las medidas adoptadas en el marco de la supervisión por el Estado rector del puerto (entre otros, el índice de detenciones);
- .5 determinar cómo se pueden compilar, combinar o agregar los datos sobre siniestros disponibles teniendo en cuenta la profundidad de los análisis de los accidentes o sucesos; y
- .6 medir el efecto del factor "azar"* , incluyendo las acciones de los operadores, teniendo en cuenta todos los elementos fiables y aplicables de los datos de los que se disponga;

* El factor "azar" se menciona en los párrafos 11 a 14 del documento FSI 16/3.

de conformidad con una progresión tal que cuando se hayan concluido los pasos .1 a .3, el Subcomité evaluaría los resultados de esta primera parte del estudio, en especial con respecto a la determinación de fuentes potenciales de datos y la evaluación de sí la información compilada es fiable y completa, antes de elaborar la segunda parte del estudio, basado en los pasos .4 a .6.

Metodología

3.14 Si bien los estudios académicos existentes son útiles, todo futuro estudio que se realice debería dar como resultado conclusiones que tengan valor práctico para los Estados Miembros. Esto podría lograrse del modo siguiente:

- .1 para el estudio, utilizar solamente datos sobre siniestros que sean válidos, fiables y completos;
- .2 comparar la serie de datos de la OMI con los datos sobre siniestros procedentes de otras fuentes;
- .3 estudiar adecuadamente la causa de cada siniestro notificado (negligencia repetida, factor "azar", factor humano, etc.). Para ello es necesario efectuar un análisis minucioso de la cadena causal de cada siniestro, por lo menos para distinguir el factor humano (error del operador) de los fallos estructurales o de equipo. En relación con esto, se reconoce que tan sólo "contar" los eventos, sin hacer ninguna diferenciación, no facilita un nivel suficiente de detalle. Como en este estudio se utilizan varias fuentes de datos, es necesario utilizar un sistema común de análisis y clasificación de siniestros; y
- .4 considerar la posibilidad de utilizar, entre otros, el enfoque "multicriterios" (o de múltiples variables)** a fin de definir las categorías de los buques de alto riesgo.

Recomendaciones sobre las opciones para la movilización de conocimientos técnicos adecuados

3.15 El Subcomité examinó las opiniones divergentes sobre la movilización de conocimientos técnicos adecuados, esto es, que dado que la UMM cobraría honorarios por el proyecto, quizá la Organización podría considerar la opción de asignar esta labor a otros organismos que podrían realizarla por unos honorarios inferiores o gratuitamente y, por otro lado, que la UMM era la entidad idónea para llevar a cabo esta labor. Tras un debate, el Subcomité convino:

- .1 tras reconocer la competencia técnica de la UMM (resolución A.1007(25) y de otros entes, en invitar a los organismos interesados a que presenten propuestas para ultimar el estudio sobre la combinación de los datos sobre siniestros y los datos sobre supervisión por el Estado rector del puerto, basándose en el mandato estipulado (párrafos 3.13 y 3.14 *supra*) en las que se indiquen los costos resultantes de las dos fases del estudio y los beneficios posibles para la organización; y

** Enfoque de múltiples variables – véase el documento FSI 16/INF.3.

2. en pedir a la Secretaría que recopile las propuestas presentadas por entes interesados y que determine cuáles son las series de datos que pudieran necesitarse para combinar los datos sobre siniestros y sobre supervisión por el Estado rector del puerto, par su examen por el Subcomité en su próximo periodo de sesiones y para poder presentar una recomendación al respecto al MSC y al MEPC, para que estos comités den su visto bueno, a reserva de la concurrencia del Consejo si se necesita financiación.

CÓDIGOS, RECOMENDACIONES, DIRECTRICES Y OTROS INSTRUMENTOS DE CARÁCTER NO OBLIGATORIO

3.16 El Subcomité examinó la sinopsis (FSI 16/3/1) de la lista exhaustiva (MSC 82/INF.12). ambos documentos elaborados por la Secretaría, de códigos, recomendaciones, directrices y otros instrumentos de carácter no obligatorio relacionados con la seguridad y la protección, adoptados mediante resoluciones o aprobados en la forma de circulares, que el MSC 83 había remitido a los subcomités para que indicaran los instrumentos que podían ser pertinentes en el contexto de la recopilación de información sobre la implantación de los instrumentos de carácter no obligatorio. El Subcomité acordó que una lista exhaustiva y actualizada de este tipo era útil para su consulta y a los efectos de referencia.

3.17 En este contexto el Subcomité tomó nota de que la Secretaría estaba elaborando un módulo del GISIS sobre las prescripciones y recomendaciones relacionadas con la seguridad y la protección, partiendo de la información facilitada en la circular MSC/Circ.815, incluidos los criterios de aplicación y el estado del instrumento con respecto a las enmiendas. Una vez que se haya ultimado la labor, el módulo también podría contener información sobre el estado de los instrumentos no obligatorios, por lo que respecta a su implantación, a fin de preservar el mecanismo voluntario de notificación que facilita la preparación de notas por parte de la Secretaría, examinado por el MSC en su primer periodo de reuniones tras un periodo de sesiones de la Asamblea. Estos Estados Miembros que estuvieran interesados en compartir información sobre la implantación de los instrumentos no obligatorios y la legislación nacional al respecto tendrían la posibilidad de hacer uso de las funciones de inserción y carga directa de datos.

3.18 Algunas delegaciones manifestaron inquietud acerca de los pormenores de este módulo del GISIS, tal como se habían propuesto, dado que la posibilidad de incluir las normativas nacionales para la implantación de los instrumentos que no son de obligado cumplimiento daría lugar a unas expectativas innecesarias por parte de los Estados con respecto a la adicción de estos datos. Estimaron que estas expectativas innecesarias podrían dar lugar a problemas con respecto a los idiomas, su empleo y la discreción en cuestiones de soberanía.

3.19 El Subcomité, tras haber examinado también la opinión manifestada por algunas delegaciones de que debía mantenerse en un mínimo la carga que supone mantener la información sobre la implantación por los Estados Miembros, de forma voluntaria, así como la documentación cargada, dio su visto bueno a la lista de instrumentos no obligatorios pertinentes a la labor del Subcomité, en su totalidad, a los fines de referencia, si bien limitada a los instrumentos adoptados mediante resoluciones de la Asamblea y del Comité, con miras a la compilación de información sobre la aplicación de los instrumentos no obligatorios por parte de los Estados Miembros.

3.20 El Subcomité también apoyó la elaboración de un módulo del GISIS sobre disposiciones y recomendaciones de carácter no obligatorio, que la Secretaría se encargaría de mantener actualizado, e invitó a cada uno de los Estados Miembros a que hicieran uso de las funciones de notificación del GISIS, cuando se disponga de éstas, para introducir información sobre la implantación de los instrumentos de carácter no obligatorio adoptados mediante resoluciones y para cargar en el sistema la legislación nacional correspondiente, según se estime oportuno.

SITUACIÓN DE LA CONVENCIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE EL DERECHO DEL MAR, 1982 (CONVEMAR)

3.21 El Subcomité examinó el documento sobre la situación de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR), que se pide que la Secretaría elabore en cada periodo de sesiones (FSI 16/INF.16). El documento reproduce la información pertinente de actualización publicada por la División de Asuntos Oceánicos y del Derecho del Mar (DOALOS), de las Naciones Unidas, sobre la situación de la CONVEMAR, el Acuerdo relativo a la aplicación de la Parte XI de la Convención y el Acuerdo para la aplicación de las disposiciones de la Convención relativas a la conservación y ordenación de las poblaciones de peces transzonales y las poblaciones de peces altamente migratorias; y en el mismo se facilita información sobre los Miembros de la OMI y los signatarios o Partes en la CONVEMAR y/o el Acuerdo relativo a la aplicación de la Parte XI de la Convención.

3.22 Dado que en el sitio en la Red de la DOALOS (<http://www.un.org/depts/los>) se puede encontrar información sobre la situación de la CONVEMAR, al Acuerdo relativo a la aplicación de la Parte XI de la Convención y al Acuerdo sobre la aplicación de las disposiciones relativas a la conservación y ordenación de las poblaciones de peces transzonales y las poblaciones de peces altamente migratorias, el Subcomité pidió a la Secretaría que limitase el ámbito de las notas futuras a la información sobre los Miembros de la OMI y los signatarios o Partes en la CONVEMAR y/o el Acuerdo relativo a la aplicación de la Parte XI de la Convención.

4 INFORMES OBLIGATORIOS EN VIRTUD DEL MARPOL

4.1 El Subcomité recordó la circular MEPC/Circ.318, aprobada por el MEPC 38, en la que figuran los "Impresos para un sistema de notificación obligatoria en virtud del MARPOL 73/78", a los efectos de facilitar la comunicación a la Organización de la información prescrita en los artículos 8, 11 y 12, en la regla 12 del Anexo I, en la regla 7 del Anexo II y en la regla 7 del Anexo V del Convenio MARPOL. De conformidad con lo establecido en la circular MEPC/Circ.318, se pide a las Partes en el Convenio MARPOL que presenten sus informes anuales a más tardar el 30 de septiembre de cada año.

4.2 El Subcomité examinó el documento FSI 16/4 (Secretaría) que incluye un resumen de los informes obligatorios en virtud del Convenio MARPOL, correspondientes a 2006, presentados por 34 Partes en dicho Convenio de conformidad con lo dispuesto en la circular MEPC/Circ.318.

4.3 Tras examinar el documento FSI 16/4, el Subcomité tomó nota de que:

- .1 se habían notificado 22 casos de derrames de 50 o más toneladas. En la mayoría de los casos las sustancias derramadas fueron hidrocarburos;
- .2 se presentaron 278 informes sobre casos de derrames de menos de 50 toneladas. En la mayoría de los casos, las sustancias derramadas fueron hidrocarburos;

- .3 se presentaron 48 informes sobre presuntas transgresiones de las disposiciones sobre descargas. En la mayoría de los casos, las sustancias derramadas fueron hidrocarburos;
- .4 tres Partes, en calidad de Estados de abanderamiento (Islas Marshall, Reino Unido y Suecia) informaron de que habían presentado nueve informes sobre presuntas deficiencias de instalaciones de recepción;
- .5 dos Partes, en calidad de Estados rectores de puertos, (Australia y Estados Unidos) presentaron 37 informes sobre medidas adoptadas por los Estados rectores de puertos respecto de las presuntas deficiencias de las instalaciones de recepción comunicadas a los Estados correspondientes;
- .6 de conformidad con los informes recibidos, el número total de buques visitados en 2006 en el marco de la supervisión por el Estado rector del puerto fue de 51 589, mientras que el número total de buques detenidos en puerto o a los que se negó la entrada fue de 1 053, lo cual representa el 2% de los visitados; y
- .7 se informó de que 67 buques carecían de Certificado IOPP o su equivalente, 755 buques poseían dicho Certificado o su equivalente, pero con anomalías, 129 buques carecían del Libro registro de hidrocarburos o su equivalente, 2 930 buques poseían dicho Libro o su equivalente, pero con anomalías, 192 buques no tenían a bordo el equipo prescrito de prevención de la contaminación, y se informó de que 2 952 buques poseían dicho equipo pero no funcionaban.

4.4 En el documento FSI 16/4 también se facilitan las siguientes conclusiones sobre el nivel de cumplimiento de lo dispuesto en la circular MEPC/Circ.318:

- .1 el porcentaje de notificaciones de conformidad con las disposiciones de la circular MEPC/Circ.318, con respecto a 2006, indica un modesto aumento en comparación con el año anterior (24,6%); y
- .2 trece de los 34 informes recibidos se presentaron tras haber expirado el plazo dispuesto en el párrafo 5 de la circular MEPC/Circ.318 (30 de septiembre de cada año).

4.5 El documento FSI 16/4 incluye un cuadro en el que figuran las Partes y en el que se indican: la fecha en la que el país pasó a ser Parte en el Convenio MARPOL y, con respecto a los últimos cinco años, las Partes que han presentado sus informes obligatorios en virtud del Convenio MARPOL, de conformidad con lo dispuesto en la circular MEPC/Circ.318 y las Partes que no han presentado ningún informe. Tal como lo solicitó el Subcomité en su 15º periodo de sesiones, ahora la lista incluye información sobre las Partes que han presentado informes fuera de los plazos establecidos y consecuentemente los datos no se han incluido en los resúmenes analíticos.

4.6 El Subcomité en su 15º periodo de sesiones llegó a la conclusión de que el bajo porcentaje de notificaciones podía deberse a dificultades derivadas del formato y/o contenido de la información especificada en la circular MEPC/Circ.318 y por lo tanto invitó a que se presentaran documentos con el objetivo de identificar los problemas que podía plantear la antedicha circular y proponiendo los cambios oportunos en la misma. No obstante no se ha presentado ningún documento al respecto.

4.7 El Subcomité en su 15º periodo de sesiones también pidió a la Secretaría que le facilitase más información sobre la posibilidad de extraer de los correspondientes módulos del GISIS los datos que se solicitan en la circular MEPC/Circ.318, lo que simplificaría el cumplimiento con las prescripciones sobre notificación obligatoria por las Partes en el Convenio MARPOL. A este respecto se tomó nota de que en un futuro próximo podría ser posible satisfacer las prescripciones en materia de notificación en relación con el informe estadístico anual sobre detenciones y transgresiones al respecto (parte 4 de la circular MEPC/Circ.318) a través de la extracción de datos a partir del módulo del GISIS sobre supervisión por el Estado rector del puerto. No obstante este módulo todavía no se había ultimado, tal y como se había informado al Subcomité dentro del punto 7 del orden del día relativo a la armonización de las actividades de supervisión por el Estado rector del puerto. Asimismo el Subcomité tomó nota de que desde hacía poco tiempo era posible dar cumplimiento a las prescripciones en materia de notificación con respecto al informe anual sobre cumplimiento en relación con las instalaciones de recepción (partes 3a y 3b de la circular MEPC/Circ.318) por medio de la extracción de datos a partir del módulo del GISIS sobre instalaciones portuarias de recepción.

4.8 A reserva de la aprobación del MEPC el Subcomité acordó que, a partir de los informes obligatorios correspondientes a 2008 que deben presentarse a más tardar el 30 de septiembre de 2009, los Miembros no tendrán que rellenar la parte 3 de sus informes, de conformidad con lo dispuesto en la circular MEPC/Circ.318. En cambio, la Secretaría utilizaría datos extraídos del módulo del GISIS sobre instalaciones portuarias de recepción (partes 3a y 3b de la circular MEPC/Circ.318).

4.9 El Subcomité también acordó que podría examinar la conveniencia de proponer una enmienda a la circular MEPC/Circ.318, en una fase posterior, cuando esté claro si las prescripciones en materia de notificación de los informes estadísticos sobre anomalías y detenciones conexas con el Convenio MARPOL (parte 4 de la circular MEPC/Circ.318) también podrían satisfacerse mediante la extracción de datos a partir del GISIS, con lo cual se evitaría introducir dos enmiendas a la circular MEPC/Circ.318 en un espacio de tiempo relativamente corto.

4.10 Se notificó al Subcomité de que los informes obligatorios presentados por Chipre y Hong Kong (China) con respecto a 2006 fueron recibidos después de haberse ultimado el documento FSI 16/4 y por lo tanto la información pertinente no se había incluido en el análisis.

4.11 El Subcomité tomó nota de que si bien el índice de notificación correspondiente a 2006 mostraba una mejora con respecto a los años anteriores, continuaba siendo bajo, especialmente si se tiene en cuenta que las prescripciones de notificación del Convenio MARPOL ya están incluidas en el Código para la implantación de los instrumentos obligatorios de la OMI, 2007. El Subcomité instó a todas las Partes del Convenio MARPOL a que presentasen los informes

obligatorios de conformidad con lo dispuesto en la circular MEPC/Circ.318, observando que el plazo para la recepción de los informes obligatorios con respecto al año 2007 era el 30 de septiembre de 2008. El Subcomité también le pidió a la Secretaría que actualizase los datos de la lista anexa al documento FSI 16/4, y que lo volviera a presentar en su 17º periodo de sesiones para examinarlo.

5 CUESTIONES RELACIONADAS CON LAS INSTALACIONES PORTUARIAS DE RECEPCIÓN

5.1 El Subcomité tomó nota de que, habida cuenta de la necesidad de abordar el persistente problema 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 los aspectos que plantean problemas y elaborar un plan de acción futuro. El MEPC 55 había aprobado el proyecto de plan de acción elaborado por el FSI 14 y había invitado al Subcomité a que avanzara con respecto a los puntos de trabajo del plan de acción, con la excepción del punto 5.1, que debería tratarlo el Comité. El FSI 15 había acordado constituir un grupo de trabajo por correspondencia para que abordara todos los puntos, asignándole 2008 como plazo de ultimación, y con el encargo de que presentara un informe en el FSI 16.

5.2 El MEPC 56 había aprobado, en términos generales, el informe del FSI 15 en relación con la notificación de supuestas deficiencias en las instalaciones portuarias de recepción y aceptado la solicitud del FSI 15 y había publicado de nuevo el formulario refundido para notificar supuestas deficiencias de las instalaciones portuarias de recepción, mediante la circular MEPC.1/Circ.469/Rev.1. El MEPC 56 también había aceptado la solicitud del Subcomité de enmendar el plan de acción de manera que el plazo previsto para ultimar la labor sobre el punto 6.1, titulado "Elaboración de un programa de asistencia y formación" se adelantara de 2010 a 2009.

5.3 El coordinador presentó al Subcomité el documento FSI 16/5 (Portugal) el informe del Grupo de trabajo por correspondencia e informó de que en el Grupo habían participado 13 Estados Miembros y seis ONG del sector, el cual había recibido instrucciones del FSI 15 de continuar avanzando en los ocho puntos del plan de acción. El Grupo había trabajado en los puntos 1.1, 2.1 y 2.3 y ya estaba en condiciones de presentar informe al Subcomité respecto de estos puntos y de proponerle nuevas medidas para que las examinara. Los miembros del Grupo habían formulado pocas observaciones sobre el resto de los puntos, por lo cual se había avanzado muy poco al respecto. En consecuencia, el Grupo solicitó que se prorrogaran las fechas de ultimación de estos puntos. Se tomó nota de que la prórroga propuesta no debería ser un problema siempre y cuando el Grupo de trabajo por correspondencia que se volviera a constituir en el actual periodo de sesiones pudiera acelerar la labor respecto de los puntos de trabajo no concluidos a la vez que también avanzara en los puntos que deben concluirse en 2009.

5.4 El Subcomité también tomó nota del documento FSI 16/5/1 (INTERTANKO e INTERCARGO), que contiene observaciones sobre el informe del Grupo de trabajo por correspondencia, con especial referencia a la población de datos de la base de datos sobre las instalaciones portuarias de recepción (PRFD) y a la necesidad de que los Estados Miembros pueblen la base de datos con información sobre instalaciones, puntos de contacto y con información sobre las medidas adoptadas como resultado de la notificación de supuestas deficiencias.

5.5 En respuesta a una solicitud de información respecto al número de informes sobre supuestas deficiencias de las instalaciones portuarias de recepción en GISIS presentados en virtud de la circular MEPC.1/Circ.469/Rev.1, la Secretaría presentó los siguientes datos estadísticos:

- .1 en 2005 se notificaron nueve casos de supuestas deficiencias; en 2006, 19 casos; en 2007, 50 casos; y en 2008 se habían notificado 11 casos al 12 de mayo. En consecuencia, en total se habían presentado 89 notificaciones de supuestas deficiencias en la PRFD del GISIS;
- .2 los nueve casos notificados en 2005 tenían que ver con cuatro Estados de abanderamiento, uno de los cuales (Islas Marshall) había presentado cinco de las nueve notificaciones. De los casos notificados, cuatro habían recibido respuesta, pero se señaló que, en estos cuatro casos, las notificaciones de supuestas deficiencias habían sido presentadas por el Estado rector del puerto y no por los Estados de abanderamiento responsables;
- .3 los 19 casos notificados en 2006 tenían que ver con cuatro Estados de abanderamiento, uno de los cuales había presentado 11 notificaciones, todas las cuales estaban relacionadas con entradas a puerto de un mismo buque. De los casos notificados, cuatro habían recibido respuesta, y en uno de ellos el Estado de abanderamiento era el mismo que el Estado rector del puerto;
- .4 los 50 casos notificados en 2007 tenían que ver con nueve Estados de abanderamiento, uno de los cuales (Islas Marshall) había presentado 31 notificaciones, de las cuales 27 estaban relacionadas con buques de una compañía y otras tres con buques de otra compañía. De los casos notificados, cinco habían recibido respuesta, y en uno de ellos el Estado de abanderamiento era el mismo que el Estado rector del puerto;
- .5 los 11 casos notificados en 2008 (al 12 de mayo de 2008) tenían que ver con cuatro Estados de abanderamiento. A la fecha, ninguno de los casos notificados había recibido respuesta. Uno de estos Estados de abanderamiento (Islas Marshall) había presentado ocho de las 11 notificaciones en los primeros meses de 2008 y, siete de los casos estaban relacionadas con buques de una misma compañía; y
- .6 desde que se comenzaron a introducir en GISIS los datos sobre deficiencias de las instalaciones portuarias de recepción, un Estado de abanderamiento había notificado 48 casos de un total de 89, es decir, un 54% del total. Por otra parte, los buques de una misma compañía habían presentado 39 notificaciones, lo que corresponde al 44% del total. Otro dato estadístico pertinente es que un buque había presentado 13 notificaciones en un periodo de tres meses y medio transcurrido en dos años civiles, es decir, el 15% de todos los casos notificados, o una de cada siete notificaciones recibidas.

5.6 El Subcomité también tomó nota de que era decepcionante constatar el bajo nivel de notificaciones de supuestas deficiencias que indicaban las cifras estadísticas de las notificaciones recibidas desde 2005. El hecho de que el 59% de todas las notificaciones recibidas las haya presentado un mismo buque y los buques de una sola compañía deja en evidencia que las 89 notificaciones podrían tan sólo ser una parte ínfima del total real de casos.

5.7 El Subcomité además tomó nota de que la mayoría de los casos notificados estaban relacionados con aguas de sentina oleosas (tratadas en el Anexo I), residuos oleosos (fangos) (tratados en el Anexo I) y basuras (tratadas en el Anexo V), lo que indicaba que el supuesto problema no afectaba solamente a los petroleros, sino a todos los tipos de buques. El Subcomité estimó que algunas de las posibles razones del bajo número de notificaciones de supuestas deficiencias son las siguientes:

- .1 falta de incentivos para la notificación;
- .2 miedo (del capitán y/o la compañía) de que el buque sea sancionado en una futura escala en el puerto;
- .3 la idea de que la notificación solamente produciría papeleo y que no promovería ninguna mejora respecto del suministro de instalaciones adecuadas; y
- .4 es posible que el bajo número de notificaciones indique que, de hecho, no existe un problema grave en lo que hace a las deficiencias de las instalaciones de recepción.

5.8 Algunas delegaciones estimaron que era necesario mejorar el impreso de notificación previa (ANF) que el Grupo de trabajo por correspondencia había elaborado como parte del plan de acción, a fin de reducirlo a una sola página. El coordinador del Grupo de trabajo por correspondencia explicó que el Grupo había debatido largamente hasta llegar a un acuerdo respecto de la información que debería figurar en el impreso. En consecuencia, el Subcomité aceptó el formato propuesto en el entendimiento de que el impreso podría ser objeto de revisión en el futuro.

5.9 El Subcomité manifestó su agradecimiento al coordinador y a los miembros del Grupo de trabajo por correspondencia y aprobó el informe, en términos generales y, en particular:

- .1 tomó nota de que el Grupo de trabajo por correspondencia había concluido su labor por lo que respecta a la elaboración del impreso de notificación previa (ANF), el cual figura en el anexo 1 del documento FSI 16/5, y acordó remitir el ANF propuesto al MEPC para que lo apruebe y se distribuya como una recomendación mediante una circular MEPC;
- .2 tomó nota de que el Grupo de trabajo por correspondencia había concluido su labor por lo que respecta a la elaboración del recibo de entrega de desechos (WDR), que figura en el anexo 2 del documento FSI 16/5, y acordó remitir el WDR propuesto al MEPC para que lo apruebe y lo distribuya como recomendación en una circular MEPC;
- .3 acordó que, para su próximo periodo de sesiones requería, como parte del plan de acción, que la Secretaría presentara otro informe sobre el avance respecto de los niveles de población de datos de la PRFD del GISIS, incluido un análisis de las supuestas deficiencias notificadas clasificadas por tipo de instalación de recepción e información sobre las respuestas facilitadas por los Estados rectores de puerto sobre las supuestas deficiencias. El Subcomité también acordó prorrogar hasta 2009 la fecha de ultimación del punto 2.1, a reserva de que lo refrende el MEPC 58;

- .4 instó a aquellos Estados Miembros que todavía no lo hubieran hecho a que introduzcan en el GISIS datos sobre las instalaciones de recepción de sus puertos, incluyendo los puntos de contacto (como Estados de abanderamiento y como Estados rectores de puertos) y que hicieran llegar a las compañías navieras el formulario para notificar supuestas deficiencias de las instalaciones portuarias de recepción (MEPC.1/Circ.469/Rev.1). El Subcomité también instó a las ONG que representan a propietarios de buques a que subrayen a sus miembros la importancia de notificar las deficiencias de las instalaciones portuarias de recepción;
- .5 tomó nota de que el Grupo había convenido en que la propuesta de incluir en el GISIS los planes portuarios de gestión de desechos crearía cargas innecesarias y no sería viable. En vez de ello, el Subcomité acordó pedir a la Secretaría que añadiera al módulo PRFD de GISIS campos para introducir información sobre los sitios en la Red de las autoridades portuarias o de las capitanías de puerto (junto con su dirección electrónica y otra información de contacto) y un enlace a la página de entrada del PWMP. Por tanto, el Subcomité acordó prorrogar hasta 2009 la fecha de ultimación del punto 2.3, a reserva de que el MEPC 58 refrende tal decisión;
- .6 tomó nota de la opinión del Grupo de trabajo por correspondencia de que, dada la poca información intercambiada al respecto en el seno del Grupo, sería prematuro llegar a una conclusión acerca de si existen problemas técnicos importantes en los puertos durante el trasvase de desechos de los buques a tierra. Por tanto, el Subcomité acordó prorrogar hasta 2009 la fecha de ultimación del punto 3.1, a reserva de que el MEPC 58 refrende tal decisión;
- .7 tomó nota de que el punto sobre la normalización de la segregación de basuras y los requisitos sobre los recipientes está directamente vinculado con la labor que actualmente lleva a cabo la ISO, por lo que esta cuestión sólo podría abordarse una vez que el ISO/TC8/SC2 haya concluido su labor. Por tanto, el Subcomité acordó prorrogar hasta 2009 la fecha de ultimación del punto 3.2, a reserva de que el MEPC 58 refrende tal decisión;
- .8 tomó nota de que, en esta fase, el Grupo aún no estaba en condiciones de llevar a cabo un examen amplio del tipo y cantidad de desechos generados a bordo de los buques. Por tanto, el Subcomité acordó prorrogar hasta 2009 la fecha de ultimación del punto 4.1, a reserva de que el MEPC 58 refrende tal decisión;
- .9 dado que aún no se había concluido la labor relativa al punto 4.1, y el examen del punto 4.2 requiere disponer de los resultados del examen del punto 4.1, el Subcomité acordó prorrogar hasta 2009 la fecha de ultimación del punto 4.2, a reserva de que el MEPC 58 refrende tal decisión;
- .10 como es necesario disponer de más tiempo para concluir la elaboración de la "Guía de buenas prácticas para las instalaciones portuarias de recepción", el Subcomité acordó prorrogar hasta 2009 la fecha de ultimación del punto 5.3, a reserva de que el MEPC 58 refrende tal decisión; y
- .11 acordó volver a constituir el Grupo de trabajo por correspondencia para que prosiga trabajando en los puntos del plan de acción.

5.10 El Subcomité también tomó nota de que el MEPC 57 había examinado el documento MEPC 57/8 (Internacional Amigos de la Tierra) en el que se propone que, como medidas de corto plazo para reducir los desechos generados en el buque que entran al medio marino, se debería dar prioridad a las instalaciones portuarias de recepción y el manejo de los desechos de los buques, junto con la concienciación sobre el medio marino del personal de los buques. El MEPC 57 manifestó cierta inquietud respecto de la propuesta de eliminar las tarifas explícitas sustituyéndolas por un sistema de tarifas no especiales, y reconoció el valor de varios de los puntos tratados en el documento y acordó remitirlo al Subcomité a fin de que los examine junto con los puntos del plan de acción para tratar las deficiencias de las instalaciones portuarias de recepción.

Mandato del Grupo de trabajo por correspondencia

5.11 El Subcomité convino en volver a constituir el Grupo de trabajo por correspondencia sobre el plan de acción para tratar la cuestión de las deficiencias de las instalaciones portuarias de recepción, bajo la coordinación de los Estados Unidos*, y le asignó el siguiente mandato:

Teniendo en cuenta las observaciones planteadas y las decisiones adoptadas en el Pleno y los documentos FSI 16/5 y MEPC 57/8, se encomienda al Grupo de trabajo por correspondencia que tenga a bien:

- .1 continuar avanzando en los siguientes puntos de trabajo del plan de acción: 2.1, 2.2, 2.3, 3.1, 3.2, 4.1, 4.2, 5.3 y 6.1; y
- .2 presentar un informe por escrito en el 17º periodo de sesiones del Subcomité.

6 ESTADÍSTICAS E INVESTIGACIONES DE SINIESTROS

DECISIONES RELACIONADAS CON SINIESTROS ADOPTADAS POR OTROS ÓRGANOS DE LA OMI

6.1 El Subcomité examinó las siguientes decisiones relacionadas con siniestros adoptadas por otros órganos de la OMI, incluidas las que no pudo examinar en su 14º y 15º periodos de sesiones::

- .1 la remisión por parte del MEPC 53, a fines de información, del documento MEPC 53/INF.7, que contiene un estudio de la Administración de Suecia sobre abordajes y varadas en los que la fatiga/sueño fue uno de los principales factores coadyuvantes;
- .2 la remisión, tras haberse planteado en el MSC 81, de la cuestión señalada por Venezuela sobre la posible necesidad de armonizar la terminología utilizada en las distintas circulares de la OMI, en particular, las relativas a siniestros y sucesos marítimos;

*

Coordinador:

Sr. David A Condino, MM, CIV
OCS/MARPOL Manager, Safety Branch
Ports and Facilities Division
Office of Port and Facility Activity CG-5442, HQ USCG, Washington, DC, Estados Unidos
Teléfono: (202) 372-1145
Correo electrónico: David.A.Condino@uscg.mil

- .3 las instrucciones dadas por el MSC 82 en el sentido de preparar enmiendas a la circular MSC-MEPC.3/Circ.1, relativa a los informes sobre siniestros y sucesos marítimos habida cuenta de que el SLF 49 había concluido la revisión de la ficha de avería de la OMI;
- .4 el refrendo, por el MEPC 56 y el MSC 83, de la recomendación del Subcomité de considerar, en el futuro, la posibilidad de someter a revisión las Directrices (resolución A.884(21)) con el objeto de ayudar a los investigadores en la implantación del Código de normas internacionales y prácticas recomendadas para la investigación de los aspectos de seguridad de siniestros y sucesos marítimos (Código de Investigación de Siniestros), con miras a incluirlas en un apéndice del Código; y
- .5 la remisión, tras una presentación durante el MSC 84, de la información suministrada por el Reino Unido respecto de la investigación sobre el siniestro del buque portacontenedores **MSC Napoli**, con miras a elaborar recomendaciones para el MSC 85 respecto de las medidas que podría adoptar la Organización,

y acordó remitirlas al Grupo de trabajo sobre análisis de siniestros que se constituirá bajo este punto del orden del día a fin de que éste las examine en detalle.

INFORME DEL GRUPO DE TRABAJO POR CORRESPONDENCIA SOBRE ANÁLISIS DE SINIESTROS

6.2 Tras haber sido informado de que el procesamiento de los análisis de informes de investigación de siniestros por el Grupo de trabajo por correspondencia sobre análisis de siniestros se había visto facilitado por el amplio uso de las funciones del módulo sobre siniestros del GISIS, y tras recordar la decisión que adoptó en su 15º periodo de sesiones en el sentido de que ya no se esperaba que el Grupo de trabajo por correspondencia sobre análisis de siniestros elaborara una reseña de las lecciones aprendidas, el Subcomité examinó el documento FSI 16/6 (Noruega), en el que se presenta el informe del Grupo de trabajo por correspondencia, y que contenía información basada en el análisis de 77 informes de investigaciones de siniestros (FSI 16/6/1), observaciones sobre la calidad de los informes de investigación y un proyecto de descripción de las lecciones aprendidas, con el objetivo de presentárselo a la gente de mar.

6.3 En este contexto el Subcomité, habiendo tomado nota de algunas opiniones divergentes con respecto a la falta de información sobre tendencias mundiales en materia de siniestros en el modelo revisado de los informes del Grupo de trabajo por correspondencia, de las dificultades que enfrentar algunas delegaciones por lo que respecta a los análisis haciendo uso del GISIS y del reto que constituye examinar las lecciones aprendidas para su presentación a la gente de mar, no debiéndose hacer referencias en el informe del Grupo de trabajo por correspondencia a los sucesos correspondientes, acordó pedir al Grupo de trabajo sobre análisis de siniestros que se constituiría en relación con este punto del orden del día que determinara las mejoras que se podrían introducir en los procedimientos existentes (FSI 12/22, anexo 2) y las tendencias.

6.4 El Subcomité acordó remitir el examen detallado del informe del Grupo de trabajo por correspondencia y los proyectos de análisis elaborados para el presente periodo de sesiones, así como los que no pudieron examinarse durante su 15º periodo de sesiones, al Grupo de trabajo.

INFORMACIÓN RELATIVA AL INCENDIO EN EL BUQUE DE TRANSBORDO DE CARGA RODADA Und ADRIYATIK

6.5 El Subcomité examinó el documento FSI 16/6/2 (Croacia y Turquía), que contiene las conclusiones preliminares de la investigación relativa al incendio a bordo del buque de transbordo de carga rodada **Und Adriyatik**, en particular sobre la idoneidad de los proyectos y prescripciones operacionales para los buques de transbordo de carga rodada.

6.6 La delegación de los Países Bajos manifestó su agradecimiento a los coautores del documento FSI 16/6/1 por la información proporcionada y señaló que, tras el siniestro, los Países Bajos habían dado inicio a una investigación de las consecuencias que podría haber tenido un accidente similar en los dos buques gemelos del **Und Adriyatik**. En este contexto se había pedido al Gobierno de Turquía que presentara más información a fin de poder adoptar las medidas oportunas.

6.7 El Subcomité acordó encargar el examen detallado del documento FSI 16/6/2 al grupo de trabajo a fin de que éste elaborase las recomendaciones oportunas.

RECUPERACIÓN DEL REGISTRADOR DE DATOS DE LA TRAVESÍA DE BUQUES HUNDIDOS

6.8 El Subcomité examinó el documento FSI 16/6/3 (Reino Unido), que trata de la recuperación del registrador de datos de la travesía (RDT) de buques hundidos, y en el que se hace referencia a las lecciones aprendidas por la División de Investigación de Accidentes Marítimos (MAIB) tras la recuperación del RDT del buque **Al Salam Boccaccio '98** y a las Normas de funcionamiento de los registradores de datos de la travesía (RDT) de a bordo (resolución A.861(20)).

6.9 En particular, el Subcomité tomó nota de que a partir de la información presentada en el documento FSI 16/6/3 se debería hacer hincapié en los siguientes aspectos:

- .1 la búsqueda de la baliza del RDT debería iniciarse lo antes posible después del accidente, para que los investigadores dispongan del mayor tiempo posible antes de que se agote la batería de la baliza acústica del RDT; y
- .2 para garantizar que se logre responder con la rapidez necesaria, es fundamental que las Administraciones concierten contratos y planes, posiblemente similares a los contratos de salvamento existentes, para cubrir esta necesidad antes de que se produzca un siniestro.

y acordó encargar el examen detallado del documento FSI 16/6/3 al grupo de trabajo para que éste elaborase las recomendaciones oportunas.

CONSTITUCIÓN DEL GRUPO DE TRABAJO

6.10 El Subcomité acordó constituir el Grupo de trabajo sobre análisis de siniestros y le encargó que, teniendo en cuenta las decisiones y observaciones pertinentes del Pleno, tuviera a bien:

- .1 ratificar o no las conclusiones del Grupo de trabajo por correspondencia basándose en el análisis de los distintos informes sobre investigaciones de siniestros (FSI 15/6, FSI 16/6, FSI 15/6/1 y FSI 16/6/1 y GISIS) a fin de que el Subcomité las aprobase y autorizase su presentación al público en el GISIS;
- .2 ratificar o no los dos proyectos de texto sobre las lecciones aprendidas, para su presentación a la gente de mar, a fin de que el Subcomité los aprobase y autorizase su publicación en el sitio de la OMI en la Red, de conformidad con el procedimiento acordado;
- .3 examinar las siguientes decisiones relacionadas con siniestros adoptadas por otros órganos de la OMI:
 - .3.1 la elaboración de enmiendas a la circular MSC-MEPC.3/Circ.1 basándose en la revisión de la ficha de avería de la OMI efectuada por el SLF 49 (SLF 49/17, anexo 11), que se presentarán al MEPC 58 y al MSC 85 para su aprobación;
 - .3.2 la remisión, por parte del MEPC 53, del documento MEPC 53/INF.7, que trata sobre los accidentes causados por la fatiga/sueño, a efectos informativos;
 - .3.3 la posible necesidad de armonizar la terminología utilizada en las circulares de la OMI que tratan de siniestros y sucesos marítimos; y
 - .3.4 el informe de la investigación del siniestro del **MSC Napoli**, con miras a elaborar recomendaciones apropiadas que se deberán presentar en el MSC 85;
- .4 examinar el documento FSI 16/6/2, que trata del incendio a bordo del buque de transbordo de carga rodada **Und Adriyatik**, con miras a elaborar las recomendaciones oportunas;
- .5 examinar las cuestiones relacionadas con el funcionamiento adecuado de los RDT en el contexto de las investigaciones sobre siniestros (FSI 16/6/3), y formular las recomendaciones apropiadas;
- .6 determinar aspectos que podrían mejorarse en el actual procedimiento de análisis de siniestros (FSI 12/22, anexo 2);
- .7 determinar los conocimientos estadísticos adicionales necesarios para utilizar el GISIS con el fin de identificar tendencias y acontecimientos; y
- .8 asesorar acerca de la conveniencia de volver a constituir el Grupo de trabajo por correspondencia sobre análisis de siniestros y elaborar un proyecto de mandato según corresponda.

6.11 Tras recibir el informe del Grupo de trabajo sobre análisis de siniestros (FSI 16/WP.1), el Subcomité tomó las medidas que se indican en los siguientes párrafos.

Accidentes inducidos por la fatiga/sueño

6.12 El Subcomité examinó el documento MEPC 53/INF.7 sobre los accidentes inducidos por la fatiga/sueño, y tomó nota de la información facilitada por Suecia en relación con el estudio realizado por la Administración Marítima Sueca sobre abordajes y varadas, en el que se había determinado que la fatiga o el sueño eran factores coadyuvantes importantes en estos sucesos.

6.13 El Subcomité también tomó nota de que en muchos de los informes analizados en sus 15º y 16º periodos de sesiones, se señalaba la fatiga y/o ausencia de vigías como factores coadyuvantes. El Subcomité acordó que debían llevarse a cabo investigaciones exhaustivas para determinar las razones que llevan a adoptar estas prácticas y que en los informes sobre accidentes deberían subrayarse tales circunstancias a fin de encontrar soluciones para evitar accidentes similares en el futuro.

6.14 Asimismo, tras haber acordado poner esta cuestión en conocimiento de las Administraciones, con miras a determinar los factores coadyuvantes a la fatiga y a hacer hincapié en tales circunstancias en informes futuros sobre investigaciones, el Subcomité invitó a los investigadores a que se refieran a las "Orientaciones acerca de la reducción y gestión de la fatiga" (circular MSC.1/Circ.1014), cuando se señale la fatiga/sueño como un factor coadyuvante al error humano.

Posible necesidad de armonizar la terminología utilizada en las circulares de la OMI

6.15 Tras examinar la posible necesidad de armonizar la terminología utilizada en las circulares de la OMI que tratan de siniestros y sucesos marítimos durante la preparación de enmiendas a la circular MSC-MEPC.3/Circ.1, el Subcomité convino en que esta cuestión debería ser objeto de un examen continuo.

Enmiendas a la circular MSC-MEPC.3/Circ.1

6.16 El Subcomité examinó proyectos de enmienda al anexo 5 de la circular MSC-MEPC.3/Circ.1, que trata de las fichas de avería y la estabilidad sin avería, basados en los resultados de la labor del SLF 49, así como otro proyecto de enmiendas a la parte principal y al anexo 2 de la circular. El Subcomité dio su visto bueno al proyecto enmendado de circular MSC-MEPC.3 a fin de presentarlo al MEPC 58 y al MSC 85 con miras a su aprobación, si bien también reconoció que en el futuro sería necesario armonizar los anexos 3 y 5.

Revisión de las Directrices que figuran en la resolución A.884(21)

6.17 El Subcomité tomó nota de la decisión del MEPC 56 y del MSC 83 de considerar, en el futuro, la posibilidad de someter a revisión las Directrices (resolución A.884(21)) con el objeto de ayudar a los investigadores a implantar el Código de normas internacionales y prácticas recomendadas para la investigación de los aspectos de seguridad de siniestros y sucesos marítimos, con miras a incluirlas como un apéndice del Código de Investigación de Siniestros.

MSC NAPOLI

6.18 El Subcomité examinó las recomendaciones que figuran en el informe sobre la investigación del siniestro del **MSC Napoli** respecto de que:

- .1 las comprobaciones de los riesgos de pandeo deberían basarse en los esfuerzos generales en el casco a lo largo de toda la longitud del mismo;
- .2 el peso de los contenedores debería determinarse de manera precisa; y
- .3 debería elaborarse un código de las mejores prácticas para el sector de los contenedores.

y tras el examen, determinó que las siguientes cuestiones principales debían estudiarse más a fondo:

- .1 la declaración incorrecta y la carga de los contenedores;
- .2 el factor humano;
- .3 la resistencia estructural de los buques portacontenedores; y
- .4 el Código de las mejores prácticas para el sector de los contenedores pendiente de ser presentado por la ICS.

6.19 Con respecto al factor humano, el Subcomité tomó nota de que el **MSC Napoli** había zarpado con dotación en la cámara de máquinas, si bien el nivel de dotación del buque se basaba en una notificación de "espacio de máquinas sin dotación permanente". También se tomó nota con preocupación de las dificultades encontradas al momento de ponerse los trajes de inmersión en botes salvavidas de reducidas dimensiones.

6.20 El Subcomité acordó que debían reconocerse las limitaciones en la resistencia estructural y que las compañías deberían velar, por medio de instrucciones y procedimientos, para que éstas se tomen en consideración.

6.21 El Subcomité recomendó que el Comité examinase la conveniencia de:

- .1 remitir el informe de la investigación al Subcomité DE y al Grupo mixto de trabajo MSC–MEPC sobre el factor humano, con miras a su examen;
- .2 invitó a las Administraciones a que señalen a la atención de sus propietarios y armadores de buques las recomendaciones que figuran en el informe de la investigación para el armador del buque a los fines de que examinen sus sistemas de gestión de la seguridad y proceso de auditoría con miras a garantizar que:
 - .2.1 en las orientaciones en instrucciones para los capitanes en relación a la velocidad con mal tiempo, se toma en consideración la experiencia adquirida a partir de este accidente;
 - .2.2 los gestores en tierra consultan con las sociedades de clasificación que sean del caso cuando haya dudas con respecto a los dispositivos de importancia a bordo que sean defectuosos o estén fuera de servicio;

- .2.3 los capitanes son plenamente conscientes de la obligación de informar a los prácticos embarcados de todos los factores que afectan la capacidad de maniobra, la estabilidad; y
- .3 invitar a la IACS a que facilite una actualización de su examen de las normas pertinentes.

6.22 El Subcomité tomó nota también de la observación que figura en el informe de la investigación de que "las ventajas comerciales de la utilización de contenedores y del transporte intermodal, tales como la rapidez y una breve permanencia en puerto, pareciesen constituir el centro de atención del sector, en detrimento de la explotación en condiciones de seguridad del buque". En este contexto, el Subcomité acogió con agrado la labor de la ICS referente a la elaboración de un código de buenas prácticas para el sector de contenedores marítimos y recomendó que el MSC examinase la conveniencia de adoptar las medidas adicionales adecuadas cuando se haya ultimado el código.

6.23 El Subcomité, tras reconocer que el peso de los contenedores había sido un factor coadyuvante en ese accidente y que éste era uno de los muchos problemas en relación con los contenedores señalados en recientes accidentes de buques portacontenedores, señaló su preocupación con respecto a:

- .1 la declaración incorrecta de las cargas incluidas en el Código IMDG; y
- .2 la declaración falsa o incompleta del contenido, lo que a su vez lleva a una estiba inadecuada.

6.24 A fin de poder evaluar mejor el alcance de los asuntos en cuestión, el Subcomité invitó a los Estados Miembros a que presentasen a su examen en el próximo periodo de sesiones los informes pertinentes sobre investigación de accidentes.

Resumen de los análisis de siniestros

6.25 El Subcomité tomó nota de las observaciones formuladas por el Grupo de trabajo por correspondencia que figuran en el anexo 1 del documento FSI 16/6, sobre la calidad de los informes de investigaciones y, al mismo tiempo que manifestó su preocupación, señaló la necesidad de nuevas evaluaciones y de elaborar un método sistemático común y una nueva estructura para los informes sobre investigaciones, de conformidad con las resoluciones A.849(20), enmendada, y MSC.255(84).

6.26 El Subcomité examinó el proyecto de análisis de los siniestros registrados en el GISIS, conforme a la lista que figura en los anexos de los documentos FSI 15/6/1 y FSI 16/6/1 y, tras introducir algunos cambios en la redacción, aprobó el texto enmendado de dichos análisis y autorizó su difusión al público en el módulo del GISIS.

Conclusiones extraídas para su presentación a la gente de mar

6.27 El Subcomité examinó el proyecto de texto de las conclusiones extraídas para su presentación a la gente de mar, elaborado por el Grupo de trabajo por correspondencia (FSI 16/6, anexo 2 y FSI 15/6, anexo 3). Con respecto a la sección 24 del anexo 2 del documento FSI 16/6, el Subcomité, tras recibir información adicional en el sentido de que el agua de lavado con anterioridad a la explosión volvió a circularse, convino en enmendar de forma

acorde las conclusiones extraídas para su presentación a la gente de mar. El Subcomité, tras algunas nuevas modificaciones, también se mostró conforme con las conclusiones del Grupo de trabajo, basadas en los análisis de informes de investigaciones de siniestros individuales (anexos de los documentos FSI 15/6/1 y FSI 16/6/1).

6.28 El Subcomité tras tomar nota de las opiniones divergentes que se volvieron a manifestar en el sentido de que la utilidad de estas conclusiones se reducía al no hacer referencia en concreto al suceso correspondiente, aprobó las conclusiones que pueden extraerse para su presentación a la gente del mar, que figuran en los anexos 2 y 3 del documento FSI 16/WP.1 para que se difundan en el sitio en la red de la OMI tan pronto como la Secretaría las hubiera examinado en colaboración con los Presidentes de los subcomités pertinentes, de conformidad con el procedimiento acordado (FSI 11/23, párrafo 4.19).

Recomendaciones pertinentes sobre el análisis de siniestros

6.29 El Subcomité tomó nota de que el desembarco temprano del práctico se ha señalado como posible causa coadyuvante en algunos siniestros marítimos (FSI 16/6, párrafos 7 y 8). El Subcomité también tomó nota de que en la resolución A.960(23): "Recomendaciones sobre formación, titulación y procedimientos operacionales para prácticos que no sean de altura", específicamente en el párrafo 3.1 del anexo 2, se indica que la autoridad competente de practicaje establecerá y divulgará la ubicación de los puntos de embarco y desembarco del práctico y acordó que no era necesario adoptar ninguna otra medida.

6.30 El Subcomité decidió remitir el informe pertinente a la investigación sobre el incendio/explosión de un contenedor a bordo del buque portacontenedores **Punjab Senator** al Subcomité DSC, para su examen y la adopción de las medidas apropiadas.

UND ADRIYATIK

6.31 El Subcomité, tras examinar el documento FSI 16/6/2 sobre el incendio declarado a bordo del buque de carga de transbordo rodado **Und Adriyatik**, recomendó que el mejor modo de proceder sería seguir los procedimientos establecidos para el análisis de los informes de investigaciones sobre siniestros y, que mientras tanto, pediría a la Secretaría que facilitase información sobre el resumen de los acontecimientos y conclusiones preliminares sobre el incendio declarado a bordo del buque de carga de transbordo rodado **Und Adriyatik** a otros subcomités interesados, en especial por lo que se refiere a las siguientes cuestiones identificadas en este caso;

- .1 riesgo de incendio en función del volumen de los espacios de carga (Subcomité FP);
- .2 riesgos de incendio de las cargas vivas de transbordo rodado (Subcomité FP);
- .3 prevención de los incendios con medidas estructurales (Subcomité FP);
- .4 vías de evacuación (Subcomité FP);
- .5 suministro de aire a la cámara de máquinas (Subcomité DE);

- .6 riesgo de humo (Subcomité FP); y
- .7 sistemas fijos de extinción de incendios (Subcomité FP).

6.32 El Subcomité felicitó a Turquía y a Croacia por sus esfuerzos y por responder con informes preliminares en tan corto tiempo después del suceso, lo que constituye un excelente ejemplo que deberían seguir otras Administraciones.

Registradores de datos de la travesía (RDT)

6.33 Al examinar las cuestiones relacionadas con los registradores de datos de la travesía planteadas en el documento FSI 16/6/3, el Subcomité tomó nota de la resolución A.861(20): "Normas de funcionamiento de los registradores de datos de la travesía (RDT) de a bordo" y pidió al MSC que mantuviera dichas normas de funcionamiento sometidas a examen y que adoptara enmiendas a las mismas, según fuera necesario.

6.34 El Subcomité también tomó nota de las opiniones manifestadas por algunas delegaciones de que, si bien habían experimentado algunas dificultades por lo que respecta al funcionamiento de los RDT, en general su experiencia había sido muy positiva con ese equipo. En este contexto el Subcomité tomó nota de que las dificultades notificadas se referían específicamente a:

- .1 la recuperación (extracción) de los datos registrados;
- .2 el registro de conversaciones;
- .3 la duración de las baterías que afecta la duración del intervalo (tiempo para iniciar la búsqueda);
- .4 la búsqueda del RDT;
- .5 la recuperación del RDT;
- .6 la vida nominal, tras su exposición al fuego; y
- .7 la competencia de los tripulantes en la operación de los RDT.

6.35 El Subcomité, tras recordar que ya se había considerado en cierta medida hacer obligatorio que los RDT dispusieran de medios de zafada automática y que en la circular MSC.1/Circ.1024: "Directrices sobre la propiedad y la recuperación de los registradores de datos de la travesía (RDT)" se sugiere que en caso de que se abandone el buque durante una situación de emergencia, los capitanes deberían tomar las medidas necesarias para preservar la información del RDT hasta que pueda pasarse a un investigador, siempre que el tiempo y sus demás responsabilidades lo permitan, invitó a los Miembros de la OMI a que proporcionaran información adicional sobre sus experiencias con los RDT para que se consideren en su próximo periodo de sesiones así como cualquier otra información pertinente a la labor de los demás órganos de la OMI en relación a los RDT.

Aspectos que pueden mejorarse en el actual procedimiento de análisis de siniestros

6.36 El Subcomité, tras haber deliberado sobre algunos aspectos que pueden mejorarse en el actual procedimiento de análisis de siniestros (FSI 12/22, anexo 2), acordó, debido a la falta de tiempo, encargar la consideración de este asunto al Grupo de trabajo por correspondencia sobre el análisis de siniestros.

Conocimientos estadísticos adicionales necesarios para abordar el estudio del GISIS en cuanto a la identificación de tendencias e incidencias

6.37 El Subcomité deliberó sobre los conocimientos estadísticos adicionales necesarios para examinar el GISIS en cuanto a la identificación de tendencias e incidencias y, tras haber tomado nota de que en su estado actual la información del GISIS no se presenta de una manera adaptada al análisis estadístico, si bien se estaban introduciendo mejoras en el GISIS, aplazar el asunto hasta que esas mejoras puedan servir de base para las actividades de análisis de estadísticas y pidió a la Secretaría que avanzase en la cuestión y que le informara al respecto.

Mandato del Grupo de trabajo por correspondencia sobre el análisis de siniestros

6.38 El Subcomité acordó recomendar que se volviera a constituir el Grupo de trabajo por correspondencia sobre el análisis de siniestros bajo la coordinación de Noruega*, teniendo en cuenta la labor realizada en el actual periodo de sesiones, con el siguiente mandato:

- .1 a partir de la información remitida por los Miembros con respecto a las investigaciones sobre siniestros, llevar a cabo un examen de los pertinentes informes sobre siniestros que le remita la Secretaría;
- .2 determinar las cuestiones relativas a la seguridad que exigen un nuevo examen;
- .3 determinar los aspectos que pueden mejorarse en el actual procedimiento de análisis de siniestros (FSI 12/22, anexo 2), incluidos el ámbito y el formato de la información que se ha de poner a disposición en las diferentes fases del proceso; y
- .4 presentar un informe al FSI 17.

RECORDATORIO SOBRE LA PRESENTACIÓN DE DATOS RELACIONADOS CON LOS SINIESTROS

6.39 El Subcomité acordó recordar a los Estados Miembros que tuvieran a bien:

- .1 asegurarse de que facilitan a la Secretaría los datos de los informes sobre siniestros y sucesos marítimos, de conformidad con los requisitos sobre notificación, en el impreso que figura en el anexo de la circular MSC-MEPC.3/Circ.1 enmendada, teniendo en cuenta que los Estados Miembros pueden presentar esta información directamente en GISIS, sistema que ofrece también la posibilidad de adjuntar la versión electrónica del informe completo sobre la investigación;

*

Coordinador:

Sr. Bjørn Egil Pedersen
Norwegian Maritime Directorate
P.O. Box 2222
5528 Haugesund
Noruega
Teléfono: + 47 5 2745000
Facsímil: + 475 2745001
Correo electrónico: BEP@sjofartsdir.no

- .2 facilitar información sobre si el factor humano ha sido una causa subyacente del accidente o de lesiones;
- .3 facilitar a la Secretaría información sobre el número de buques pesqueros, de pescadores, de pérdidas totales y víctimas mortales, de manera que en las correspondientes circulares pueda incorporarse información actualizada;
- .4 facilitar a la Secretaría información preliminar sobre siniestros, obtenida de los RCC, de conformidad con lo dispuesto en la circular MSC/Circ.802-MEPC/Circ.332, si es posible mediante la elaboración de protocolos para la transmisión electrónica de datos que permitan que la Organización facilite a los Estados Miembros, sin demora, información precisa sobre los siniestros; y
- .5 indicar en los informes de las investigaciones sobre siniestros si se han descubierto certificados fraudulentos.

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

ANÁLISIS DE LAS ACTIVIDADES, PRÁCTICAS Y ESTADÍSTICAS EN EL ÁMBITO DE LA SUPERVISIÓN POR EL ESTADO RECTOR DEL PUERTO

7.1 El Subcomité examinó los siguientes documentos que contenían información sobre los informes anuales de los regímenes de supervisión por el Estado rector del puerto:

- .1 FSI 16/7/5 y FSI 16/INF.14, que tratan del informe anual del Memorando de entendimiento del Mar Negro correspondiente a 2007;
- .2 FSI 16/INF.6 e INF.7, que tratan del informe anual y estadísticas del Memorando de entendimiento de París correspondiente a 2006;
- .3 FSI 16/INF.15, que trata del informe anual del Memorando de entendimiento del océano Índico correspondiente a 2007;
- .4 FSI 16/INF.18, que trata del informe anual de supervisión por el Estado rector del puerto del Servicio de Guardacostas de los Estados Unidos correspondiente a 2007;
- .5 FSI 16/INF.19), que trata del informe estadístico anual del Acuerdo de Viña del Mar correspondiente a 2006;
- .6 FSI 16/INF.20 que trata del informe anual del Memorando de entendimiento de Tokio correspondiente a 2007; y
- .7 FSI 16/INF.23, que trata del informe anual del Memorando de entendimiento del Caribe correspondiente a 2007.

7.2 El Subcomité recordó que en su 12º periodo de sesiones había recomendado la realización de análisis en profundidad de los informes anuales de las actividades de supervisión por el Estado rector del puerto y que los objetivos y la metodología de la compilación de las distintas series de datos de supervisión por el Estado rector del puerto todavía no se habían tratado a fondo.

7.3 Tras examinar los informes anuales presentados por los regímenes de supervisión por el Estado rector del puerto, el Subcomité reconoció que es necesario:

- .1 elaborar una estructura común para los informes anuales presentados por los regímenes de supervisión por el Estado rector del puerto que facilite el análisis en conjunto de la información proporcionada sobre supervisión por el Estado rector del puerto;
- .2 habilitar un procedimiento para que el Subcomité pueda disponer sistemáticamente de los informes anuales sobre supervisión por el Estado rector del puerto que contengan los datos más recientes; y
- .3 identificar los motivos de las discrepancias entre los índices de detención que figuran en los informes anuales presentados por los regímenes de supervisión por el Estado rector del puerto, en concreto en el caso de países situados en la misma región geográfica.

7.4 El Subcomité acordó encargar al Grupo de trabajo sobre supervisión por el Estado rector del puerto, que se preveía constituir en relación con este punto del orden del día, que examinara las cuestiones antedichas y elaborara un proyecto de texto analítico en el que se resuman las conclusiones de las actividades de supervisión por el Estado rector del puerto realizadas a nivel mundial, basándose en los datos recogidos en los informes anuales de los regímenes de supervisión por el Estado rector del puerto.

7.5 El Subcomité invitó a los regímenes regionales de supervisión por el Estado rector del puerto y a los Estados Unidos a que continuaran presentando sus informes anuales al Subcomité, preferentemente en un formato uniforme, por año de referencia de las estadísticas que contienen y, tras haber examinado el documento FSI 16/INF.21 (Secretaría) que contiene un informe sobre las novedades en el marco de los acuerdos regionales sobre supervisión por el Estado rector del puerto, pidió a la Secretaría que le continuara suministrando información sobre los regímenes de supervisión por el Estado rector del puerto.

7.6 Tras la invitación del Subcomité en su 15º periodo de sesiones al Memorando de entendimiento del Caribe y a los Estados Unidos de que informaran a la Organización de los procedimientos de supervisión por el Estado rector del puerto aplicables a buques no regidos por los convenios en la región del Caribe, basándose en los acuerdos entre los dos regímenes de supervisión por el Estado rector del puerto, el Subcomité examinó los documentos FIS 16/7/4 (Estados Unidos y Memorando de entendimiento del Caribe), respecto del Código de seguridad para buques de carga del Caribe y FSI 16/7/7 (Memorando de entendimiento del Caribe), sobre el Código para buques comerciales pequeños, que contenía la siguiente información:

- .1 el Código de seguridad para buques de carga en el Caribe (CCSSC) fue elaborado por un grupo de trabajo de países signatarios del Memorando de entendimiento del Caribe con asistencia de la OMI. Tras examinarlo, los Estados Unidos aceptaron en julio de 1997 el nuevo Código como equivalente de sus reglas nacionales. Todas las partes aplican el Código para el examen de buques de carga extranjeros

de menos de 500 toneladas de arquetos brutos que operan en la región del Caribe y representa un paso considerable en la armonización de las normas de examen de buques y eleva el nivel de los buques que navegan en esta región. Desde 1997, muchos de los signatarios del Memorando de entendimiento del Caribe han adoptado el Código de seguridad para buques de carga en el Caribe en su normativa legal nacional y, en el último decenio, se ha registrado una reducción considerable en la cantidad de buques deficientes que recalcan en puertos de los Estados Unidos; y

- .2 el Código para buques comerciales pequeños, aplicable a los buques de carga y de pasaje de eslora igual o superior a 5 metros, pero inferior a 24 metros y que transportan no más de 150 pasajeros o que dan alojamiento nocturno a un máximo de 50 pasajeros, se elaboró basándose en las reglas nacionales del Reino Unido y de los Estados Unidos. El Código prescribe prácticas para, entre otras cosas: inspecciones, exámenes, reformas y modificaciones, mantenimiento, certificación, capacidad de pasaje y tripulación, gestión internacional de seguridad, construcción, alojamiento, francobordo, estabilidad y estanquidad. A pesar de que lleva poco tiempo en vigor, hay indicaciones de que el Código ha tenido un efecto considerable en el nivel de la seguridad de los buques comerciales pequeños en los países en los cuales se ha introducido.

7.7 Tras observar que había algunas diferencias entre el Código para buques comerciales pequeños y la normativa nacional de los Estados Unidos, el Subcomité tomó nota del ofrecimiento del Memorando de entendimiento del Caribe y de los Estados Unidos de contribuir a la elaboración de instrumentos similares en otras regiones.

7.8 Al examinar la cuestión de la elaboración de normas armonizadas para la inspección de buques no regidos por instrumentos internacionales, el Subcomité también tomó nota de la información presentada por la Secretaría respecto de que, tras una serie de actividades, principalmente en respuesta a siniestros de importancia en las regiones de África, Asia, el Caribe, el Golfo Pérsico y el Mediterráneo, la Organización ha elaborado, empleando consultores, varias series de reglas de seguridad a lo largo de un periodo considerable, cuyos ámbitos de aplicación varían según los tipos de buques y las zonas de navegación en cuestión. No obstante, las últimas series de reglas elaboradas para las regiones del golfo Pérsico y el Mediterráneo han puesto en evidencia la oportunidad de armonizar las distintas series de reglas a fin de que las actividades de cooperación técnica que se realicen en el futuro puedan basarse en una sola serie de reglas actualizadas de seguridad disponibles en todos los idiomas pertinentes. El Subcomité también tomó nota de que la Secretaría había definido el siguiente enfoque preliminar a fin de lograr la armonización de las actividades relacionadas con las reglas de seguridad para los buques no regidos por los convenios:

- .1 inventario técnico de las series existentes de reglas, señalando claramente los ámbitos de aplicación (tipos de buques y zonas de navegación) y la disponibilidad en distintos idiomas;
- .2 evaluación técnica y jurídica de las distintas interacciones entre las responsabilidades de los Estados de abanderamiento y los Estados rectores de puertos basándose en el acuerdo concertado en la región del Caribe entre los países del Caribe y los Estados Unidos;

- .3 lista de los países que han puesto en vigor, y que no lo han hecho, las series de reglas elaboradas previamente, señalando las razones más comunes de no haberlo hecho;
- .4 examen jurídico de los procesos para la entrada en vigor a nivel nacional, incluyendo todos los ámbitos de convergencia y de divergencia;
- .5 identificación de las fases de las actividades de la OMI, incluida la posible asistencia para la adopción de las series de reglas por los parlamentos, según proceda;
- .6 compendio de una serie única de reglas que abarquen la gama más amplia posible de situaciones a nivel tanto nacional como regional. La serie debería estar claramente estructurada por módulos de manera que se pueda desglosar para facilitar la identificación de los módulos que corresponderían a las necesidades de cada país en concreto;
- .7 elaboración de recomendaciones para las actividades que tengan como fin la consecución de la cobertura máxima para la implantación de las reglas, y apoyo a los enfoques regionales para lograr acuerdos respecto de medidas sobre supervisión por el Estado rector de puerto; y
- .8 elaboración de recomendaciones para los mecanismos apropiados, a fin de mantener actualizadas las reglas.

7.9 Se pidió a la Secretaría que mantuviese informado al Subcomité en sus próximos periodos de sesiones, con respecto a cualquier avance en las actividades ejecutadas en relación con los buques no regidos por los convenios.

CAMPAÑAS INTENSIVAS DE INSPECCIONES (CII)

7.10 Tras habersele notificado que el documento FSI 16/7/2 sólo debería examinarse en un futuro periodo de sesiones, el Subcomité examinó la información presentada respecto de la realización de campañas intensivas de inspecciones (CII) que figura en los siguientes documentos:

- .1 FSI 16/INF.8 (Memorando de entendimiento de París), respecto del informe de las CII de 2006 sobre el Anexo I del MARPOL;
- .2 FSI 16/INF.11 (Memorando de entendimiento de París) sobre las conclusiones preliminares de la CII de 2007 respecto del cumplimiento de la gestión internacional de la seguridad;
- .3 FSI 16/INF.17 (Memorando de entendimiento del Mediterráneo), que trata de la CII sobre la implantación del Código IGS; y
- .4 FSI 16/INF.22 (Memorando de entendimiento de Tokio), que trata de los resultados preliminares de la CII sobre el cumplimiento de la gestión internacional de la seguridad.

7.11 Tras tomar nota de que una CII sobre la implantación del Código IGS la habían realizado tres regímenes de supervisión por el Estado rector del puerto y de que se dispondría de algunos informes pormenorizados sobre los resultados de la CII, el Subcomité invitó a los regímenes de supervisión por el Estado rector del puerto a que presentaran tales informes pormenorizados sobre los resultados de las CII sobre la implantación del Código IGS al Grupo mixto de trabajo MSC/MEPC sobre el factor humano. El Subcomité también invitó a los regímenes de supervisión por el Estado rector del puerto a que continúen presentando información sobre los resultados de las CII, llevando a cabo dichas campañas, preferiblemente en cooperación con otros memorandos de entendimiento, y que presenten recomendaciones, además de material de apoyo, que pueda remitirse a los órganos pertinentes de la OMI para que profundicen en su examen.

7.12 A fin de contribuir a la labor de la Organización en torno a cuestiones relacionadas con el Código IGS, el Subcomité solicitó a la Secretaría que se pusiese en contacto con los regímenes que habían realizado la CII sobre el Código IGS con miras a compilar todos los datos pertinentes resultantes de la CII con el objetivo de incluirlos en un análisis mundial.

7.13 El Subcomité, tras reconocer que era necesario que los funcionarios encargados de la supervisión por el Estado rector del puerto que lleven a cabo CII reciban de antemano formación adecuada, tomó nota asimismo de la información facilitada por algunos regímenes sobre sus programas de formación. Otros regímenes señalaron que en sus respectivas regiones no se había desarrollado ninguna CII debido a que no se contaba con personal cualificado y formado para realizar tales inspecciones.

ACTIVIDADES INTERREGIONALES

Segunda conferencia ministerial conjunta sobre supervisión por el Estado rector del puerto

7.14 Tras recordar que los memorandos de entendimiento de París y de Tokio habían celebrado dos Conferencias ministeriales conjuntas en Vancouver en 1998 y 2004, el Subcomité tomó nota de la información actualizada recogida en el documento FSI 16/INF.9 (Memorando de entendimiento de París y Tokio) sobre las medidas que surgieron de la segunda Conferencia ministerial conjunta sobre supervisión por el Estado rector del puerto e invitó a los regímenes de supervisión por el Estado rector del puerto a que continuaran presentando al Subcomité información sobre sus iniciativas conjuntas y su seguimiento.

Administraciones de abanderamiento señaladas por el Memorando de entendimiento de París, el Memorando de entendimiento de Tokio y los Estados Unidos

7.15 El Subcomité tomó nota de la información recogida en el documento FSI 16/INF.10/Rev.1 (Estados Unidos y los Memorandos de entendimiento de París y Tokio) sobre las Administraciones de abanderamiento señaladas por los Estados Unidos, el Memorando de entendimiento de París y el Memorando de entendimiento de Tokio.

Cierre de las descargas de sentina en el mar

7.16 El Subcomité tomó nota de que el Subcomité DE, al examinar en su 51º periodo de sesiones la cuestión de las instrucciones que imparten los funcionarios encargados de la supervisión por el Estado rector del puerto para que se proceda al cierre de las descargas de sentina en el mar, lo que parece infringir lo dispuesto en la regla 21 del capítulo II-1 del Convenio SOLAS, había preparado un proyecto de circular MSC-MEPC para que lo examinaran el MEPC 58 y el MEPC 85, con miras a su aprobación, y había acordado que esta cuestión

debería señalarse a la atención de los regímenes de supervisión por el Estado rector del puerto y plantearse también en el cursillo de la OMI para los secretarios de los memorandos de entendimiento acuerdos sobre supervisión por el Estado rector del puerto y para los directores de centros de información.

7.17 El Subcomité examinó algunas propuestas de enmiendas al texto del proyecto de circular MSC-MEPC y encargó al Grupo de trabajo que estudiara la conveniencia de tales enmiendas.

Cursillo para los secretarios de los memorandos de entendimiento y acuerdos sobre supervisión por el Estado rector del puerto y para los directores de centros de información

7.18 El Subcomité tomó nota de la información facilitada por la Secretaría sobre la preparación y celebración del 4º Cursillo mundial de la OMI para los secretarios de los memorandos de entendimiento y acuerdos sobre supervisión por el Estado rector del puerto y para los directores de los centros de información, en particular de la relativa al orden del día provisional, acordado por el Subcomité en su 14º periodo de sesiones (FSI 14/19, párrafo 7.42), y encargó al Grupo de trabajo que determinara cuál es la fecha más oportuna para su celebración.

PRESENTACIONES POR PARTE DE LOS ESTADOS DE ABANDERAMIENTO

7.19 Tras recordar que en periodos de sesiones anteriores ya había tomado nota con agradecimiento de las presentaciones realizadas voluntariamente por los diferentes Estados Miembros, cuyos índices de detención habían mejorado considerablemente o se esperaba que mejoraran en un futuro próximo, así como de los esfuerzos realizados por esos Estados, que habían dado lugar a dichos resultados positivos, el Subcomité tomó nota de la información facilitada por Turquía (FSI 16/7/6) y Belice (FSI 16/7/8) acerca de su actuación.

7.20 En este contexto, el Subcomité también tomó nota de la información facilitada por Turquía sobre la supervisión por el Estado rector del puerto de los buques de pabellón turco y, particularmente, de las medidas adoptadas y los logros que se habían obtenido como resultado de un control estricto aplicado a todos sus buques en 2006 y 2007.

7.21 El Subcomité tomó nota además de la ponencia de Belice en relación con el documento FSI 16/INF.10/Rev.1 relativo a las Administraciones de abanderamiento señaladas por el Memorando de entendimiento de París, el Memorando de entendimiento de Tokio y los Estados Unidos, y explicó las medidas implantadas a fin de mejorar el cumplimiento de las normas de seguridad y calidad. Belice también informó al Subcomité de las estadísticas positivas relacionadas con la supervisión por el Estado rector del puerto de los buques que enarbolaban su pabellón, así como sobre algunos factores clave y medidas de prevención y corrección que han permitido mejorar su actuación en los últimos años.

7.22 La delegación de la Federación de Rusia informó oralmente sobre las medidas adoptadas para mejorar su actuación como Estado de abanderamiento, y reducir las tasas de detención así como los esfuerzos realizados que les han permitido obtener resultados positivos mediante incentivos para los propietarios de buques y sin eliminar necesariamente buques del registro. Informó también al Subcomité de su intención de presentar documentos sobre estas cuestiones en el 17º periodo de sesiones del Subcomité.

7.23 La delegación de la República Islámica del Irán, al mismo tiempo que informó al Subcomité de que en su 17º periodo de sesiones presentaría un informe amplio sobre su actuación como Estado de abanderamiento y la supervisión realizada en su capacidad de Estado rector de

puerto, señaló que a fin de mejorar su actuación como Estado de abanderamiento y la de los buques que ondean el pabellón de Irán, y para reducir el número de buques deficientes que hacen escala en puertos iraníes, la Administración marítima iraní había adoptado en 2002 un plan quinquenal. Partiendo del entendimiento de que contar con inspectores del Estado de abanderamiento y funcionarios encargados de la supervisión por el Estado rector del puerto cualificados constituye un requisito previo para la consecución de este objetivo, la Administración marítima asignó prioridad a la contratación y formación de estos funcionarios con miras a dar cumplimiento a las prescripciones incluidas en los instrumentos nacionales y de la OMI al respecto. En este contexto Irán, con la colaboración de la OMI, constituyó un programa de formación. Asimismo en el marco de un programa de intercambio con la Autoridad Australiana de Seguridad Marítima (AMSA) funcionarios iraníes trabajaron con funcionarios de la AMSA a fin de adquirir conocimientos teóricos y prácticos. De forma coherente con estos programas, Irán también adoptó un sistema de control de calidad y dio comienzo a una cooperación muy estrecha con todas las partes interesadas, en especial las organizaciones reconocidas y compañías navieras a fin de prestar asistencia para que dieran cumplimiento a los requisitos y normas aplicables. Como resultado de estas medidas, funcionarios iraníes inspeccionan cuidadosamente los buques iraníes antes de que zarpen de los puertos iraníes, y los buques que ondean el pabellón iraní pero que no hacen escala en puertos iraníes también son inspeccionados por funcionarios cualificados, en cualquier parte del mundo cuando así es necesario. Por tanto Irán ha alcanzado muy buenos resultados y ahora está en la lista blanca tanto del Memorando de entendimiento de París como del de Tokio.

7.24 Tras reconocer la valía de la información facilitada, el Subcomité invitó a los Estados Miembros a que efectuaran presentaciones con carácter voluntario mediante documentos presentados en su próximo periodo de sesiones, a fin de compartir esta información valiosa.

TRANSPARENCIA Y ARMONIZACIÓN DE LA INFORMACIÓN SOBRE SUPERVISIÓN POR EL ESTADO RECTOR DEL PUERTO

Base de datos sobre la flota mundial

7.25 Teniendo en cuenta la publicación de la circular FSI.1/Circ.11, que contiene un cuestionario sobre el examen de las necesidades que podrían tener los regímenes de supervisión por el Estado rector del puerto y los Estados Miembros de acceder a una base de datos sobre la flota mundial, el Subcomité tomó nota de la información facilitada en el documento FSI 16/INF.13 sobre el formulario cumplimentado por Suecia, así como en los formularios recibidos posteriormente de Australia, Brasil, Japón, Noruega, los Países Bajos, la República Islámica del Irán y Saint Kitts y Nevis.

7.26 Basándose en los cuestionarios recopilados hasta la fecha, el Subcomité también tomó nota de que ya se facilitaba a los Estados Miembros la información requerida, total o parcialmente, mediante fuentes tales como Lloyd's Register Fairplay, el Servicio de información marítima del Lloyd's, Equasis o los centros regionales de información sobre supervisión por el Estado rector del puerto, cuando informaban acerca de su necesidad de disponer de acceso a una base de datos sobre la flota mundial, tanto en su calidad de Estados de abanderamiento como de Estados rectores de puertos.

7.27 A este respecto, el Subcomité estimó que no había apoyo suficiente para recomendar que se siguiera examinando la cuestión de que la Organización se convirtiera en una suministradora central de una base de datos sobre la flota mundial, más allá del acceso existente que tienen los Estados Miembros al módulo de GISIS sobre identificación de los buques. El Subcomité acordó poner fin al examen de esta cuestión.

Sistema de información Equasis

7.28 Tras recordar que en su 15º periodo de sesiones había examinado las novedades por lo que respecta al sistema de información Equasis y había debatido sobre el papel que puede desempeñar dicho sistema en el contexto de la armonización de las actividades de supervisión por el Estado rector del puerto y las posibles interacciones de GISIS y Equasis para el intercambio mundial de datos sobre supervisión por el Estado rector del puerto, el Subcomité examinó la información facilitada, mediante la Secretaría, por la Unidad de Gestión de Equasis (FSI 16/7/3).

7.29 El Subcomité tomó nota de la presentación de los principios rectores básicos de funcionamiento de Equasis como organización sin ánimo de lucro que presta un servicio público y proporciona gratuitamente datos sobre la flota mercante mundial a fin de fomentar la calidad y seguridad en el transporte marítimo internacional a escala mundial. Equasis facilita información sobre más de 77 000 buques y 44 000 propietarios y gestores de buques obtenida de 40 autoridades públicas y organizaciones del sector, si bien no genera ni produce datos, ni facilita una categorización de los buques.

7.30 En relación con la estructura de Equasis, el Subcomité tomó nota de que los siete signatarios del Memorando de entendimiento de Equasis (a saber, Australia, España, Francia, Japón, Noruega, Reino Unido y la Agencia Europea de Seguridad Marítima) constituyen un Comité de Supervisión que rige Equasis, mientras que la responsabilidad de presentar los datos, controlar su calidad y precisión y actualizar la información de la mejor manera posible recae sobre el Consejo Editorial, órgano consultivo integrado por representantes de los proveedores de datos.

7.31 Asimismo, el Subcomité tomó nota además de que Equasis no presenta ninguna categorización de buques y que son los usuarios quienes deciden el grado de calidad del buque que están considerando. La armonización de las actividades relacionadas con la supervisión por el Estado rector del puerto, especialmente la armonización de la presentación y la codificación de los datos, revisten especial importancia para el funcionamiento de Equasis.

7.32 En relación con las esferas de interés común para Equasis y GISIS, se señaló a la atención del Subcomité la cuestión del sistema de codificación, que constituye la mayor dificultad para poder intercambiar información con facilidad, y la posible cooperación entre ambos sistemas, mediante un análisis y un diálogo preliminares, con objeto de determinar posibles ámbitos de cooperación en el objetivo común, teniendo en cuenta al mismo tiempo las dificultades que pueden surgir al estar dotados los dos sistemas de características propias y bien diferenciadas.

7.33 Tras un examen inicial de los criterios de calidad implantados por Equasis, que pueden restringir la universalidad y transparencia plena de la recopilación de datos sobre supervisión por el Estado rector del puerto, contrariamente al sistema concebido por la Organización, el Subcomité acordó que el intercambio de opiniones que había hecho posible la participación de representantes de la Unidad de Gestión de Equasis podía generar una experiencia fructífera y una cooperación beneficiosa entre Equasis y GISIS.

7.34 Tras examinar preliminarmente la cuestión del intercambio de datos, el Subcomité tomó nota de que la Organización se encontraba entre los proveedores de datos que utiliza Equasis para las observaciones de los Estados de abanderamiento y los datos relacionados con el Plan de evaluación del Estado del buque y acordó que, si se decidiese profundizar en el examen de esta cuestión, habría que explorar la posibilidad de llegar a acuerdos independientes con los propietarios de los datos recopilados por Equasis.

7.35 El Subcomité se mostró partidario de mantener abiertas distintas opciones para la evolución futura de la relación entre ambos sistemas y, tras encargar a la Secretaría que lo mantuviera informado sobre futuros avances, reiteró su invitación a los representantes de la Unidad de Gestión para que asistan a futuros periodos de sesiones.

Armonización del sistema de codificación

7.36 Se presentó al Subcomité la información facilitada en el documento FSI 16/INF.12, que trata de la elaboración de un estudio técnico acerca de la armonización de los sistemas de codificación para la supervisión por el Estado rector del puerto, junto con información del Grupo mixto de trabajo de los Memorandos de entendimiento de París y Tokio sobre el examen del proyecto de principios básicos de la armonización del sistema de codificación para la supervisión por el Estado rector del puerto, y el documento FSI 16/INF.5 sobre la lista de los nuevos requisitos que deben utilizarse para apoyar el examen de la codificación de las deficiencias.

7.37 El Subcomité tomó nota de que la Organización había participado, a través de las actividades de un consultor, en la labor del antedicho Grupo mixto de trabajo de los Memorandos de entendimiento de París y Tokio con objeto de garantizar que los resultados de dicha labor contribuyeran a la armonización de las actividades de supervisión por el Estado rector del puerto en el ámbito mundial. La Secretaría facilitó información sobre los objetivos de compilar información sobre prescripciones obligatorias (FSI 16/INF.5) con objeto de que la Organización ejerza de servidor para referenciar codificaciones de deficiencias e indicó que en el futuro se mantendría la participación de miembros de la Secretaría en la labor del Grupo mixto de trabajo.

Protocolo para el intercambio de datos sobre la supervisión por el Estado rector del puerto

7.38 Al examinar la información facilitada en el documento FSI 16/7/1 (Secretaría), que trata del protocolo para el intercambio de datos sobre la supervisión por el Estado rector del puerto, actualizada por los observadores de los Memorandos de entendimiento del Mar Negro y de París, el Subcomité tomó nota de que todos los regímenes de supervisión por el Estado rector del puerto habían examinado la cuestión de facilitar a la Organización los resultados de todas las inspecciones de supervisión por el Estado rector del puerto, tal como se presentan en el documento FSI 15/WP.3.

7.39 El Subcomité tomó nota de que la gran mayoría de los regímenes de supervisión por el Estado rector del puerto se habían mostrado de acuerdo, en principio, con firmar el protocolo para el intercambio de datos sobre la supervisión por el Estado rector del puerto, si bien correspondería a sus secretarías la tarea de abordar los últimos detalles técnicos y operacionales y se pidió a la Secretaría que aclarara las siguientes cuestiones:

Cuestiones jurídicas relacionadas con el protocolo para el intercambio de datos

7.40 El proyecto de protocolo que se adjunta al documento FSI 15/WP.3 se elaboró a petición de los regímenes de supervisión por el Estado rector del puerto con objeto de formalizar el intercambio de datos. El proyecto incluía, entre otras, las siguientes secciones: "Objetivo", "Partes en el acuerdo", "Compromisos mutuos", "Responsabilidad" y "Controversias, desacuerdos o reclamaciones". La decisión de aprobar el cumplimiento de las prescripciones de notificación obligatorias a través del protocolo para el intercambio de datos correspondería tomarla a las Partes en los convenios internacionales pertinentes. Los datos procedentes de los regímenes de supervisión por el Estado rector del puerto, que seguirán siendo los propietarios de los mismos, se presentaría en función de su respectiva categorización, mientras que la Organización colaborará con todas las partes interesadas para lograr la armonización de los diferentes sistemas de codificación.

Utilización de los datos

7.41 La Secretaría trabaja ciñéndose a los límites de las solicitudes de sus Miembros a través del proceso de adopción de decisiones de los órganos pertinentes de la OMI. Correspondería a éstos, en consulta con los propietarios de los datos, y a partir de los procedimientos establecidos en el seno de la Organización, decidir el uso de los datos recogidos, los cuales, a menos que se decidiera lo contrario, no se harían públicos.

Duración del acuerdo

7.42 En el texto actual del proyecto de protocolo o para el intercambio de datos se hace referencia a una duración de cinco años. No obstante el hecho de limitar la duración del acuerdo podría ir en contra del espíritu de las disposiciones obligatorias en el marco de los instrumentos internacionales, por lo que podrían suscribirse los protocolos sin limitación alguna, con la opción de poder dar por terminados unilateralmente los acuerdos.

Implicaciones financieras

7.43 Habida cuenta de que varios memorandos de entendimiento ya han adoptado disposiciones para ofrecer datos en formato electrónico sobre las inspecciones en el marco de la supervisión por el Estado rector del puerto a Equasis y otras entidades comerciales de manera regular, podría asumirse que mediante estas mismas disposiciones los regímenes de supervisión podrían proporcionar fácilmente a la OMI el mismo conjunto de datos. En examen cabal de la cuestión se deberían tener en cuenta también las ventajas del plan de notificación propuesto a través de los regímenes de supervisión en nombre de sus miembros por lo que respecta a las restricciones existentes a las que se ven sometidos los Estados Miembros para cumplir las prescripciones de notificación. En particular, y teniendo en cuenta las prescripciones de notificación relativas a la supervisión por el Estado rector del puerto en virtud de los convenios SOLAS y MARPOL, la notificación electrónica, junto con instrucciones pertinentes de las Partes en dichos instrumentos, permitiría efectuar las extracciones adecuadas de los datos recibidos con objeto de cumplir con las prescripciones.

Ventajas

7.44 La Organización ya contribuye a la armonización de la codificación al mantener la lista actualizada de prescripciones que deben utilizarse para la codificación de las deficiencias por parte de todos los regímenes de supervisión por el Estado rector del puerto y facilita información sobre las organizaciones reconocidas autorizadas a llevar a cabo reconocimientos y expedir certificados en nombre de las Administraciones, así como los puntos de contacto del Estado de abanderamiento.

Resultados del examen de la cuestión de los protocolos para el intercambio de datos sobre la supervisión por el Estado rector del puerto.

7.45 Tras observar los progresos realizados para lograr que los regímenes de supervisión por el Estado rector del puerto dieron su visto bueno al protocolo propuesto para el intercambio de datos (FSI 15/WP.3), el Subcomité decidió recomendar a los comités que pidan a la Secretaría que tenga a bien:

- .1 proseguir con la ultimación de los protocolos con las secretarías de los regímenes de supervisión por el Estado rector del puerto que han mostrado su conformidad, en principio, con el intercambio de datos; y
- .2 ponerse en contacto con los centros de información sobre supervisión por el Estado rector del puerto para establecer el intercambio de datos.

PROCEDIMIENTOS PARA LA SUPERVISIÓN POR EL ESTADO RECTOR DEL PUERTO

7.46 El Subcomité examinó el informe del Grupo de trabajo por correspondencia sobre la armonización de la supervisión por el Estado rector del puerto, que se constituyó en su 15º periodo de sesiones, principalmente para seguir examinando el compendio de los procedimientos para la supervisión por el Estado rector del puerto (resolución A.787(19)), enmendada por la resolución A.882(21)) y acordó remitirlo al Grupo de trabajo para que éste lo examinara más a fondo.

7.47 Asimismo, el Subcomité examinó el documento FSI 16/INF.2 (Memorando de entendimiento de París) sobre los procedimientos para la supervisión en virtud del Anexo VI del MARPOL, y acordó remitirlo al Grupo de trabajo para que éste lo examinara en el contexto de los procedimientos revisados para la supervisión por el Estado rector del puerto.

CONSTITUCIÓN DEL GRUPO DE TRABAJO

7.48 El Subcomité acordó constituir el Grupo de trabajo sobre cuestiones relacionadas con la supervisión por el Estado rector del puerto y le encargó que teniendo en cuenta las decisiones pertinentes y las observaciones formuladas en el Pleno, tuviera a bien:

- .1 utilizar los informes anuales de los regímenes de supervisión por el Estado rector del puerto como base para elaborar un texto que pueda resumir el resultado de las actividades de dichos regímenes a nivel mundial;
- .2 identificar los motivos de las diferencias en los índices de detenciones que figuran en los informes anuales de los regímenes de supervisión por el Estado rector del puerto y, específicamente, en los casos de países de una misma región geográfica;

- .3 proponer nuevos procedimientos a fin de lograr que los informes anuales de los regímenes de supervisión por el Estado rector del puerto para el Subcomité contengan los datos más recientes;
- .4 proponer una estructura común para dichos informes que facilite el análisis global de la información sobre supervisión por el Estado rector del puerto proporcionada;
- .5 recomendar la inclusión de información adicional en el proyecto de circular MSC - MEPC sobre el cierre del sistema de tuberías de descarga de las aguas de sentina en puerto, para que sea examinado por el MEPC 58 y MSC 85 (DE 51/28 párrafo 18.4);
- .6 elaborar un proyecto de texto refundido de los Procedimientos revisados para la supervisión por el Estado rector del puerto (resolución A.787(19) enmendada por la resolución A.882(21)), basándose en el documento FSI 16/7, para que se finalice en el próximo periodo de sesiones;
- .7 examinar la conveniencia de incluir el Código de buenas prácticas para los funcionarios encargados de la supervisión por el Estado rector del puerto (MSC-MEPC.4/Circ.2) en el proyecto de procedimientos revisados;
- .8 en el contexto del examen de los procedimientos para la supervisión por el Estado rector del puerto, tener en cuenta las enmiendas a los instrumentos obligatorios de la OMI que han entrado en vigor, incluidas las enmiendas a los anexos I, II, IV y VI del Convenio MARPOL, tomando también en consideración los proyectos de enmiendas que figuran en los documentos FSI 13/12/1, FSI 14/WP.3 (anexos 2 y 4), FSI 14/11/3, FSI 15/12/1, FSI 16/INF.2 y FSI 16/INF.5;
- .9 elaborar propuestas sobre una metodología simplificada para mantener actualizados los procedimientos y analizar la posibilidad de introducir en ellos nuevos instrumentos;
- .10 examinar el documento FSI 16/8, a fin de identificar los aspectos que pueden necesitar mayor elaboración y, en particular, referirse a los aspectos relacionados con el muestreo del agua de lastre, las infracciones, la detección de las mismas, la supervisión de los buques y la notificación de las actividades de supervisión;
- .11 iniciar la elaboración de las directrices sobre supervisión por el Estado rector del puerto de conformidad con el Convenio BWM, 2004, basándose en el documento FSI 16/8 (Memorando de entendimiento de París);
- .12 asesorar sobre la conveniencia de volver a constituir el Grupo de trabajo por correspondencia sobre supervisión por el Estado rector del puerto elaborar el proyecto de mandato de dicho Grupo, según proceda; y
- .10 debatir las fechas más apropiadas para celebrar el cuarto cursillo de la OMI para los secretarios de los memorandos de entendimiento y acuerdos sobre supervisión por el Estado rector del puerto y para los directores de centros de información y los asuntos que se tratarán en el orden del día preliminar.

INFORME DEL GRUPO DE TRABAJO

Generalidades

7.49 Tras recibir el informe del Grupo de trabajo (FSI 16/WP.3), el Subcomité tomó nota de que el Grupo no había podido ultimar todas las tareas recogidas en su mandato por falta de tiempo.

Proyecto de circular MSC-MEPC remitido por el DE 51

7.50 En lo que se refiere al examen del texto del proyecto de circular MSC-MEPC sobre el cierre de los sistemas de tuberías de descarga de las aguas de sentina en puerto, el Grupo opinó que no necesitaba cambios. Por ello, el Subcomité pidió a la Secretaría que proporcionara a los regímenes de supervisión por el Estado rector del puerto una copia del proyecto de circular y los informe del resultado del examen realizado por los comités de este tema.

Constitución de un grupo de trabajo por correspondencia

7.51 El Subcomité acordó volver a constituir el Grupo de trabajo por correspondencia sobre supervisión por el Estado rector del puerto coordinado por Australia*, asignándole el siguiente mandato:

- .1 elaborar un formato y el texto correspondiente que contenga la información facilitada por los regímenes de supervisión por el Estado rector del puerto para resumir el resultado de las actividades de dichos regímenes a nivel mundial y:
 - .1 identificar los posibles motivos de las diferencias en los índices de detenciones que figuran en los informes anuales de los regímenes de supervisión por el Estado rector del puerto y proponer la forma de abordar esta cuestión;
 - .2 proponer nuevos procedimientos a fin de lograr que los informes anuales de los regímenes de supervisión por el Estado rector del puerto para el Subcomité contengan los datos más recientes; y
 - .3 proponer una estructura y una metodología comunes para los informes anuales de los regímenes de supervisión por el Estado rector del puerto que faciliten el análisis global de la información sobre supervisión por el Estado rector del puerto proporcionada.

*

Coordinador:

Sr. Allan Schwartz
Manager
Ship Inspections
Maritime Operations
Level 1, 25 Constitution Avenue
GPO Box 2181, Canberra ACT 2601
Teléfono: +61 2 6279 5048
Facsímil: +61 2 6279 5058
Correo electrónico: als@amsa.gov.au
Sitio en la Red: www.amsa.gov.au

- .2 elaborar un proyecto de texto refundido de los Procedimientos revisados para la supervisión por el Estado rector del puerto (resolución A.787(19) enmendada por la resolución A.882(21)), basándose en el documento FSI 16/7, y:
 - .1 examinar la conveniencia de incluir el Código de buenas prácticas para los funcionarios encargados de la supervisión por el Estado rector del puerto (MSC-MEPC.4/Circ.2) en el proyecto de procedimientos revisados;
 - .2 elaborar propuestas sobre una metodología simplificada para mantener actualizados los procedimientos y analizar la posibilidad de introducir en ellos nuevos instrumentos;
 - .3 tener en cuenta las enmiendas a los instrumentos obligatorios de la OMI que han entrado en vigor, incluidas las enmiendas de los anexos I, II, IV y VI del Convenio MARPOL, teniendo también en cuenta los proyectos de enmiendas que figuran en los documentos FSI 13/12/1, FSI 14/WP.3 (anexos 2 y 4), FSI 14/11/3, FSI 15/12/1, FSI 16/INF.2 y FSI 16/INF.5; y
 - .4 incorporar las Directrices para la inspección de los sistemas antiincrustantes en los buques (resolución MEPC.105(49));
- .3 examinar el documento FSI 16/8, a fin de identificar los aspectos que pueden necesitar mayor elaboración y, en particular, referirse a los aspectos relacionados con el muestreo del agua de lastre, las infracciones, la detección de las mismas, la supervisión de los buques y la notificación de las actividades de supervisión;
- .4 iniciar la elaboración de un proyecto de directrices sobre supervisión por el Estado rector del puerto de conformidad con el Convenio BWM, 2004, basándose en el documento FSI 16/8 (Memorando de entendimiento de París), y teniendo en cuenta los resultados del MEPC 58; y
- .5 presentar un informe en el 17º periodo de sesiones del Subcomité.

7.52 El Subcomité acordó remitir el primer punto de este mandato al 4º cursillo de la OMI para los secretarios de los memorandos de entendimiento y los acuerdos sobre supervisión por el Estado rector del puerto y para los directores de centros de información, para su examen, y encargó a la Secretaría que pusiera en conocimiento del Grupo de trabajo por correspondencia las conclusiones a que se llegue en este cursillo.

Cuarto cursillo de la OMI para los secretarios de los memorandos de entendimiento y acuerdos sobre supervisión por el Estado rector del puerto y para los directores de los centros de información

7.53 Tras examinar el calendario provisional de reuniones de la OMI para el año en curso y el próximo año, el Subcomité acordó que las fechas más convenientes para organizar el 4º cursillo de la OMI para los secretarios de los memorandos de entendimiento y acuerdos sobre supervisión por el Estado rector del puerto y para los directores de los centros de información serían del 26 al 30 de enero de 2009. Las invitaciones para asistir a este cursillo se enviarán mediante una circular.

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

8.1 El Subcomité recordó que el "Convenio internacional para el control y la gestión del agua de lastre y los sedimentos de los buques" (Convenio BWM) había estado abierto a la adhesión desde el 31 de mayo de 2005 y tomó nota de que, hasta la fecha, 14 Estados habían ratificado el Convenio, lo que representa el 3,55% del tonelaje de la flota mercante mundial. El Subcomité instó a los otros Estados Miembros a que ratificaran dicho Convenio lo antes posible.

8.2 El Subcomité también recordó que el MEPC 52 le había encargado en su 13º periodo de sesiones que elaborara las directrices sobre la supervisión por el Estado rector del puerto de conformidad con el Convenio BWM y que no se había presentado ningún documento al respecto ni en su 13º ni en su 14º periodos de sesiones, el MEPC 55 había acordado ampliar de 2006 a 2008 el plazo previsto para el ultimación de dichas directrices.

8.3 Además, el Subcomité recordó que en su 15º periodo de sesiones, tras tomar nota de que no se había presentado ningún documento en ese periodo de sesiones, invitó al Memorando de entendimiento de París a que presentara en su 16º periodo de sesiones las Directrices sobre la supervisión por el Estado rector del puerto aprobadas en la 40ª reunión de su Comité, para utilizarlas como base de las deliberaciones, e instó a los Miembros y observadores a que contribuyeran a la elaboración de las directrices sobre la supervisión por el Estado rector del puerto de conformidad con el Convenio BWM en su 16º periodo de sesiones.

8.4 Tras examinar el documento FSI 16/8 (Memorando de entendimiento de París), "Directrices del Memorando de entendimiento de París sobre la supervisión por el Estado rector del puerto en virtud del Convenio BWM 2004", el Subcomité tomó nota de que si bien se reconocía por lo general que las Directrices del Memorando de entendimiento de París podían utilizarse como base para la elaboración ulterior de dichas directrices, varias delegaciones opinaban que, teniendo presente el papel importante que desempeña el muestreo del agua de lastre durante las inspecciones de supervisión por el Estado rector del puerto a los efectos del Convenio BWM, podría ser prematuro elaborar estas directrices antes de la adopción de las Directrices para el muestreo del agua de lastre (D2).

8.5 Tras un cierto debate, el Subcomité acordó que, a la espera de conocer los resultados de la labor del MEPC 58 sobre las Directrices (D2), convendría empezar a examinar el texto facilitado en el documento FSI 16/8, con objeto de determinar los aspectos que pudiera ser necesario seguir elaborando. Por consiguiente, el Subcomité acordó añadir el siguiente mandato al Grupo de trabajo sobre la "Armonización de las actividades de supervisión por el Estado rector del puerto", constituido en relación con el punto 7 del orden del día (véanse los subpárrafos 7.48.10 y 7.48.11).

Informe del Grupo de trabajo

8.6 Tras recibir el informe del Grupo de trabajo (FSI 16/W3), el Subcomité tomó nota de que, por falta de tiempo y debido al gran volumen de trabajo asignado, el Grupo de trabajo no pudo abordar la cuestión relativa a las directrices sobre supervisión por el Estado rector del puerto a los efectos del Convenio BWM y le dio las instrucciones oportunas (véase el párrafo 7.51).

8.7 El Subcomité, a la vista de la situación por lo que respecta a la elaboración del proyecto de directrices sobre supervisión por el Estado rector del puerto a los efectos del Convenio BW, acordó solicitar al MEPC que ampliara hasta 2010 el plazo previsto.

9 DIRECTRICES PARA LA SUPERVISIÓN POR EL ESTADO RECTOR DEL PUERTO DE LAS HORAS DE TRABAJO DE LA GENTE DE MAR

9.1 El Subcomité recordó que el MSC 69 le había encomendado que examinase la conveniencia de si las autoridades encargadas de la supervisión por el Estado rector del puerto deberían elaborar e implantar procedimientos para determinar si la gente de mar de los buques que se inspeccionan está sometida a un horario de trabajo excesivo.

9.2 El Subcomité tomó nota de que, al examinar el proyecto de directrices para la supervisión por el Estado rector del puerto de las horas de trabajo de la gente de mar que elaboró en su 14º periodo de sesiones, y tras escuchar algunas de las opiniones manifestadas según las cuales el proyecto de directrices podría precisar un nuevo examen, particularmente de los aspectos relacionados con el Convenio de Formación, el MSC 82 había acordado remitir el asunto a los subcomités FSI y STW para que éstos lo examinaran y le informaran en consecuencia en su 83º periodo de sesiones.

9.3 Tras tomar nota también de que el MSC 85 analizará los resultados del examen de las directrices efectuado por el STW 39 (FSI 16/9), el Subcomité decidió postergar el examen a fondo de la cuestión hasta su próximo periodo de sesiones.

9.4 Además, el Subcomité tomó nota de que, tras examinar la invitación a cooperar con la OIT en la elaboración de las directrices sobre la supervisión por el Estado rector del puerto en relación con el Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, así como la confirmación del representante de la OIT de la continuación del programa de cooperación entre la OIT y el Memorando de entendimiento de París para la elaboración de las directrices anteriormente mencionadas, el MSC 82 había pedido a la Secretaría que participara en las reuniones pertinentes en las que se fuera a examinar la elaboración de tales directrices en el contexto del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, y que informara oportunamente al Subcomité FSI.

9.5 El Subcomité también tomó nota de que la Secretaría había recibido de la OIT el proyecto de directrices sobre las inspecciones realizadas en el marco de la supervisión por el Estado rector del puerto y el Estado de abanderamiento a los efectos del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, y que, tras examinarlas, había facilitado observaciones, especialmente acerca de la necesidad de elaborar dos conjuntos separados de directrices para evitar que exista confusión entre las responsabilidades del Estado de abanderamiento y las del Estado rector del puerto, el reconocimiento del derecho del Estado rector del puerto a llevar a cabo inspecciones en el marco de la supervisión por el Estado rector del puerto y la recomendación de examinar la conveniencia de incluir un código de buenas prácticas en las directrices relativas a la supervisión por el Estado rector del puerto.

9.6 Tras tomar nota asimismo de que estaba previsto que la reunión tripartita de expertos para la adopción de las directrices sobre las responsabilidades del Estado rector del puerto en materia de inspección de las condiciones de trabajo a bordo de los buques y una reunión conexas acerca de las directrices sobre las responsabilidades del Estado de abanderamiento, se celebren en Ginebra del 15 al 26 de septiembre de 2008, el Subcomité pidió a la Secretaría que participase en esas reuniones y que informase acerca de las novedades producidas en el próximo periodo de sesiones del Subcomité.

9.7 Teniendo en cuenta los acontecimientos en curso, el Subcomité decidió recomendar al MEPC 58 y al MSC 85 que modificaran el título del punto que figura actualmente en el programa de trabajo "Directrices para la supervisión por el Estado rector del puerto de las horas de trabajo de la gente de mar", de modo que diga "Directrices para la supervisión por el Estado rector del puerto de las horas de trabajo de la gente de mar y directrices para la supervisión por el Estado rector del puerto en relación con el Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006".

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

Autoevaluación de la actuación de los Estados 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, que incluía también una ilustración de 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 decidido que debería examinar más a fondo las siguientes cuestiones:

- .1 las discrepancias existentes entre el tamaño de las flotas nacionales, según lo indicado en los formularios de autoevaluación, y las cifras correspondientes de las bases de datos de la flota mundial;
- .2 la correlación existente entre la información que figura en los formularios de autoevaluación y otros datos; y
- .3 la posibilidad de suprimir la exigencia del anonimato de los formularios de autoevaluación, dado que obstaculiza que se lleve a cabo un análisis más profundo.

10.3 Al facilitar información sobre el estado de los formularios de autoevaluación, la Secretaría indicó que se habían recibido 61 formularios inicialmente, junto con un número limitado de actualizaciones, y que dichos formularios se habían presentado en el marco de la preparación de las auditorías de los Estados Miembros.

10.4 Algunas delegaciones propusieron que este punto del programa de trabajo y del orden del día debería suprimirse, alegando que no se había presentado ningún documento al respecto durante un número apreciable de periodos de sesiones. No obstante, el Subcomité acordó mantener este punto de carácter indefinido en su programa de trabajo y en el orden del día provisional de su próximo periodo de sesiones, tras estimar que podría ser necesario estudiar cuestiones derivadas del examen del compendio de informes resumidos de auditoría (véase el párrafo 14.30).

11 EXAMEN DE LAS DIRECTRICES PARA EFECTUAR RECONOCIMIENTOS DE CONFORMIDAD CON EL SARC (RESOLUCIÓN A.948(25))

Enmiendas a la resolución A.997(25)

11.1 El Subcomité tomó nota de que la Asamblea había adoptado, en su vigésimo quinto periodo de sesiones, la resolución A.997(25), "Directrices para efectuar reconocimientos de conformidad con el Sistema armonizado de reconocimientos y certificación, 2007", que incluye enmiendas a las reglas pertinentes de la OMI que habían entrado en vigor hasta el 1 de agosto de 2007, inclusive.

11.2 El Subcomité informó que el MSC 84, tras examinar el documento MSC 84/22/10 (Bahamas), en el que se propone elaborar directrices para garantizar que las Administraciones que permiten que se realicen reconocimientos del exterior de la obra viva de sus buques de pasaje (que no sean buques de pasaje de transbordo rodado) con el buque a flote, en lugar de en dique seco, apliquen un criterio técnico sólido, el Comité había incluido un nuevo punto al respecto en el programa de trabajo del Subcomité DE. El Comité le había encargado al Subcomité FSI que elaborase las apropiadas enmiendas a las Directrices para efectuar reconocimientos de conformidad con el SARC (resolución A.997(25)), con objeto de explicar la posibilidad de introducir disposiciones alternativas según las cuales podría sustituirse un reconocimiento de la obra viva en dique seco por una inspección de la obra viva con el buque a flote. Por tanto, el Subcomité acordó que la cuestión de las disposiciones para realizar reconocimientos de la obra viva no se examinaría en el actual periodo de sesiones, a la espera de las conclusiones del Subcomité DE.

11.3 El Subcomité recordó que en su 15º periodo de sesiones, al examinar el documento FSI 15/12/4 (IADC) sobre si las Directrices para efectuar reconocimientos de conformidad con el SARC abarcan el Código de Unidades de Perforación (Código MODU), tras tomar nota de que dicho Código estaba siendo revisado por el Subcomité DE, había acordado que se necesitaba información adicional basada en los resultados de la revisión y había invitado a la IADC a que presentara un documento detallado una vez ultimada la revisión del Código MODU por el Subcomité DE.

11.4 Al examinar el informe del Grupo de trabajo por correspondencia sobre el examen de las Directrices para efectuar reconocimientos de conformidad con el SARC y el Código para la implantación de los instrumentos obligatorios de la OMI (FSI 16/11), y el documento FSI 16/11/1 (Secretaría), que contiene una lista de nuevas prescripciones, el Subcomité, tras tomar nota también de que el informe contenía propuestas de enmiendas a las Directrices para efectuar reconocimientos de conformidad con el SARC, 2007, derivadas de las enmiendas a los instrumentos pertinentes de la OMI que entrarán en vigor hasta el 31 de diciembre de 2008 inclusive, acordó remitir ambos documentos al Grupo de trabajo por correspondencia sobre el examen de las Directrices para efectuar reconocimientos de conformidad con el SARC que se constituiría en relación con este punto del orden del día, para su examen pormenorizado.

11.5 El Subcomité también tomó nota de que si bien está previsto elaborar, como un módulo del GISIS, un sistema de seguimiento electrónico de todas las prescripciones nuevas y pendientes en el marco de los instrumentos obligatorios de la OMI pertinentes a la protección y seguridad marítimas y a la prevención de la contaminación del mar, a reserva de la disponibilidad de recursos de la Organización, se pidió a la Secretaría que diera seguimiento a las "enmiendas que deberán examinarse en el futuro" en el anexo 3 del informe del Grupo de trabajo por correspondencia (FSI 16/11) para un futuro examen.

11.6 Tras tomar en cuenta que este punto tiene carácter permanente en su programa de trabajo y que mediante la resolución A.997(25) se había revocado la resolución A.948(23), el Subcomité acordó modificar el nombre del punto "Examen de las Directrices para efectuar reconocimientos de conformidad con el SARC (resolución A.948(23))", de modo que diga "Examen de las Directrices para efectuar reconocimientos de conformidad con el SARC".

Prueba anual del sistema de identificación automática

11.7 El Subcomité recordó que en su 15º periodo de sesiones había tomado nota de que el documento FSI 15/12/2 (República de Corea), que incluía un proyecto de enmienda a la regla 18 del capítulo V del Convenio SOLAS sobre las prescripciones relativas a la prueba del sistema de identificación automática, tendría que presentarse al MSC.

11.8 A este respecto, se informó al Subcomité de que el MSC 83, al examinar la propuesta formulada en el documento MSC 83/15/3 (República de Corea), en el que se plantea la cuestión de la incorporación de la prueba anual del SIA dentro de las Directrices del SARC, dado que esta prueba no está prescrita en las reglas del Convenio SOLAS ni en las de ningún otro instrumento, y se propone añadir una nueva regla V/18.9 a dicho Convenio para exigir la prueba anual del equipo, tomó nota de las opiniones manifestadas según las cuales se dispone de una cantidad importante de equipo electrónico a bordo de los buques (por ejemplo, radares, canales de ondas métricas, etc.) que en la actualidad no hay que someter a pruebas anuales obligatorias, y remitió la propuesta al Subcomité para que la continuara examinando en su 16º periodo de sesiones.

11.9 El Subcomité, tras tomar nota de las opiniones manifestadas de que cuando se examine la conveniencia de incluir en el Convenio SOLAS una nueva prescripción sobre la prueba anual del SIA deberían tenerse en cuenta las repercusiones que esto podría tener en las prescripciones aplicables a otros equipos electrónicos y, en particular, en relación con la LRIT, acordó remitir al Grupo de trabajo la cuestión relativa a la necesidad de que las enmiendas al SOLAS incluyan prescripciones sobre las pruebas del SIA, para su ulterior examen y, en caso necesario, para que se elaboren enmiendas al Convenio SOLAS.

Orientaciones sobre el momento de sustituir los certificados existentes por los certificados expedidos tras la entrada en vigor de las enmiendas

11.10 Tras haber sido informado de que el MSC 83 había refrendado la opinión de que sería ventajoso para la Organización elaborar orientaciones generales sobre el momento de sustituir los certificados existentes por los certificados expedidos tras la entrada en vigor de las enmiendas a los certificados del Convenio SOLAS y de que le encargó que elaborase estas orientaciones, en el marco de este punto del orden del día, el Subcomité acordó que esta situación no solamente puede darse en los casos relacionados con el Convenio SOLAS, sino también en cuanto a otros instrumentos de la OMI, como por ejemplo el Convenio de Líneas de Carga, el Convenio MARPOL, etc. El Subcomité también acordó remitir el examen pormenorizado de esta cuestión al grupo de trabajo para la elaboración de un proyecto de resolución o circular MSC-MEPC.

Fechas de los contratos de construcción

11.11 Se informó al Subcomité de que el MSC 84, tras tomar nota de que el MEPC 57 había refrendado la propuesta de la IACS y había invitado al MSC a que distribuyera una circular MSC-MEPC con la advertencia de que cuando se cuenta con la opción de construir buques adicionales éstos se han de construir en el mismo astillero y con los mismos planos que

los de la serie inicial, había pedido a la Secretaría que preparase un proyecto de circular MSC-MEPC teniendo en cuenta los resultados del MEPC 57, las aclaraciones facilitadas por la IACS al presentar el documento MSC 84/19/1 sobre el proceso seguido por sus miembros en el contexto de los nuevos contratos de construcción que contienen una opción para la construcción de buques adicionales, y las observaciones formuladas en el Pleno.

11.12 Tras haber sido también informado de que después de examinar el texto del proyecto de circular que preparó la Secretaría (MSC 84/WP.13), el MSC 84 acordó encargarle que en su 16º periodo de sesiones ultimara la preparación del proyecto de circular MSC-MEPC.5 con miras a someterlo a la aprobación del MEPC 58 y el MSC 85, junto con las modificaciones propuestas, indicadas en el anexo 1 del documento FSI 16/2/4, sobre los resultados del MSC 84, el Subcomité acordó encargar al Grupo de trabajo que elaborase un proyecto de circular MSC-MEPC sobre la interpretación unificada del significado de la fecha del contrato de construcción.

Constitución del Grupo de trabajo

11.13 El Subcomité decidió constituir el Grupo de trabajo sobre el examen de las Directrices para efectuar reconocimientos de conformidad con el SARC y le encargó que, teniendo en cuenta las decisiones y propuestas formuladas en el Pleno, tuviera a bien:

- .1 elaborar el proyecto de enmiendas a las Directrices para efectuar reconocimientos de conformidad con el SARC (resolución A.997(25)), basándose en el documento FSI 16/11 y teniendo en cuenta la información facilitada en el documento FSI 16/INF.5, y ultimar el anexo 3 del documento FSI 16/11 sobre la situación de las enmiendas a la resolución A.997(25);
- .2 examinar la cuestión en relación con las Directrices para efectuar reconocimientos a los efectos del Convenio AFS 2001, que no está incluido en el SARC;
- .3 identificar, en el documento FSI 16/INF.5, los puntos que todavía no se han abordado y que se han dejado para futuras enmiendas e informar a la Secretaría sobre los documentos y puntos que figuran en los mismos que deberían someterse a un examen futuro;
- .4 examinar el modo de proceder con respecto a la elaboración y adopción de enmiendas a las Directrices para efectuar reconocimientos, incluida la elaboración, en particular, del texto del proyecto de resolución o resoluciones, con miras a su adopción por los comités y/o la Asamblea;
- .5 examinar la cuestión de la prueba anual del sistema de identificación automática (SIA) y la elaboración de un proyecto de enmiendas a la regla V/18 del Convenio SOLAS basándose en el anexo del documento MSC 83/15/3, según proceda;
- .6 elaborar un proyecto de circular MSC-MEPC sobre orientaciones generales sobre el momento de sustituir los certificados existentes por los certificados expedidos tras la entrada en vigor de las enmiendas a los certificados de los instrumentos de la OMI;

- .7 elaborar un proyecto de circular MSC-MEPC sobre una interpretación unificada del significado de la fecha del contrato de construcción con miras a someterlo a la aprobación del MEPC 58 y el MSC 85;
- .8 elaborar el proyecto de mandato para un grupo de trabajo por correspondencia interperiodos sobre el examen de las Directrices para efectuar reconocimientos de conformidad con el SARC, según proceda.

11.14 Tras recibir el informe del Grupo de trabajo (FSI 16/WP.2), el Subcomité adoptó las decisiones indicadas en los párrafos siguientes.

Enmiendas a la resolución A.997(25)

11.15 El Subcomité se mostró de acuerdo con el modo de proceder con respecto a la elaboración y adopción de enmiendas a las Directrices para efectuar reconocimientos, esto es, de que un grupo de trabajo por correspondencia que se constituiría en el marco de este punto del orden del día elaborase, en el lapso interperiodos, las enmiendas y que una vez ultimadas en el próximo periodo de sesiones, se presentaran al MSC 86 y MEPC 59 para que las aprueben con miras a su adopción en el vigésimo sexto periodo de sesiones de la Asamblea, como una versión refundida que se adjuntaría a un proyecto de resolución de la Asamblea.

11.16 El Subcomité, tras haber tomado nota de los avances logrados en el examen del proyecto de enmiendas a las Directrices para efectuar reconocimientos de conformidad con el SARC y de la determinación del estado actual de la lista de enmiendas a los instrumentos pertinentes, acordó también que el Grupo de trabajo por correspondencia prosiguiera con la elaboración del proyecto de enmiendas, para que incluya las prescripciones resultantes de las enmiendas a los instrumentos pertinentes de la OMI que entrarán en vigor durante el periodo que va hasta el 31 de diciembre de 2009.

11.17 En lo que respecta a la cuestión del Convenio internacional sobre el control de los sistemas antiincrustantes perjudiciales en los buques (Convenio AFS 2001), el Subcomité acordó que el Grupo de trabajo por correspondencia debería seguir examinando la cuestión.

Prueba anual del sistema de identificación automática

11.18 El Subcomité, tras reconocer que era necesario someter a prueba el SIA, no apoyó en esta etapa la propuesta de enmendar la regla V/18 del Convenio SOLAS a fin de introducir disposiciones sobre la prueba anual del SIA, y acordó informar al MSC 85 que la cuestión no podía resolverse por el momento.

11.19 La delegación de Noruega indicó que había una clara distinción entre el SIA y otros equipos electrónicos del puente de los buques, en el sentido de que el SIA transmite automática y continuamente datos del buque pertinentes a su situación, rumbo, velocidad, etc., a los demás buques y a otros receptores y es de crucial importancia que estos datos sean precisos dado que de lo contrario pueden generarse situaciones peligrosas. La delegación también señaló que, tal como ya se había acordado, la inspección del equipo del SIA debería estar a cargo de inspectores de radiocomunicaciones con los conocimientos especializados pertinentes, y dado que éstos una vez al año acceden a los buques para realizar las inspecciones del equipo radioeléctrico, la inspección del equipo del SIA podría añadirse fácilmente a la lista de equipos que han de ser

inspeccionados. La delegación de Noruega, con el apoyo de diversas delegaciones, sugirió que como solución de compromiso podría examinarse la posibilidad de incluir el requisito de que el equipo del SIA se someta a inspección una vez cada cinco años, en vez de anualmente, tal como se había propuesto inicialmente.

Orientaciones sobre el momento de sustituir los certificados existentes por certificados expedidos tras la entrada en vigor de las enmiendas

11.20 El Subcomité acordó asignar al Grupo de trabajo por correspondencia la elaboración de las orientaciones generales sobre el momento de sustituir los certificados existentes por certificados expedidos tras la entrada en vigor de las enmiendas a los certificados prescritos en el Convenio SOLAS.

Fechas del contrato de construcción

11.21 El Subcomité aprobó el texto del proyecto de circular MSC-MEPC.5 sobre la interpretación unificada de la aplicación de las reglas regidas que dependen de la fecha del contrato de construcción, la fecha de colocación de la quilla y la fecha de entrega a los efectos de las prescripciones del Convenio SOLAS y del Convenio MARPOL, que figura en el anexo 2, con miras a someterlo a la aprobación del MEPC 58 y el MSC 85.

Constitución del grupo de trabajo por correspondencia

11.22 El Subcomité acordó volver a constituir el Grupo de trabajo por correspondencia sobre el examen de las Directrices para efectuar reconocimientos de conformidad con el SARC y el Código para la implantación de los instrumentos obligatorios de la OMI, coordinado por Francia,* con el siguiente mandato:

- .1 seguir perfeccionando el proyecto de enmiendas a las Directrices para efectuar reconocimientos de conformidad con el SARC, señalando o el estado jurídico de la lista de enmiendas a los correspondientes instrumentos basándose en los anexos 1 y 2 del documento FSI 16/WP.2, con arreglo al modo de proceder aprobado por el Subcomité;
- .2 seguir perfeccionando, en estrecha colaboración con la Secretaría a la que se le pediría que elaborase un anteproyecto de Código actualizado, los proyectos de enmiendas al Código para la implantación de los instrumentos obligatorios de la OMI, identificando los puntos del documento FSI 16/INF.4 que todavía no se han considerado en el marco de las enmiendas al Código y se han dejado para futuras enmiendas, basándose en los anexos de los documentos FSI 16/11 (anexo 2) y FSI 16/INF.4, con arreglo al modo de proceder aprobado por el Subcomité (véase el párrafo 14.6);

* **Coordinador del Grupo de trabajo por correspondencia:**
Sr. Jean-François Fauduet
Gestor, Asuntos jurídicos
Bureau Veritas, División Marítima
Correo electrónico: Jean-Francois.Fauduet@bureauveritas.com
Dirección personal de correo: BVA948MAIL@VERITAS
Teléfono: +33 1 42 91 52 89
Facsímil: +33 1 42 91 52 93
Móvil: +33 6 88 38 96 15

- .3 seguir examinando la redacción de las directrices para efectuar reconocimientos a los efectos del Convenio AFS 2001, y estudiar la posibilidad de su inclusión como un apéndice, ya sea a las Directrices para efectuar reconocimientos de conformidad con el SARC o de la resolución MEPC.102(48);
- .4 preparar un proyecto de resolución y/o circular MSC-MEPC que contenga orientaciones sobre el momento de sustituir los certificados existentes por certificados expedidos después de la entrada en vigor de enmiendas a los certificados prescritos en los instrumentos de la OMI; y
- .5 presentar un informe en el 17º periodo de sesiones del Subcomité.

12 EXAMEN DE LAS INTERPRETACIONES UNIFICADAS DE LA IACS

12.1 El Subcomité tomó nota de que el MSC 79, al examinar la interpretación unificada SC171 de la IACS, había aprobado la circular MSC/Circ.1141, Interpretación unificada de la expresión "primer reconocimiento" utilizada en las reglas II-2/1.2.2.2, V/19.1.2.2, V/19.2.4.2.2 y V/20.1.2 del Convenio SOLAS.

12.2 El Subcomité examinó el documento FSI 16/12 (IACS), en el que se recoge la interpretación unificada 171 actualizada de dicha Asociación, la cual, en su versión anterior, figuraba en la circular MSC/Circ.1141 aprobada por el MSC 79, a fin de incluirla en la regla V/19-1.4.1 del Convenio SOLAS relativa a la provisión de información LRIT, cuya entrada en vigor se prevé para el 31 de diciembre de 2008.

12.3 El Subcomité decidió encargar al Grupo de trabajo sobre el examen de las Directrices para efectuar reconocimientos de conformidad con el SARC constituido en relación con el punto 11, que elaborase un proyecto de circular MSC-MEPC sobre la interpretación de la expresión "primer reconocimiento", con miras a actualizar la circular MSC/Circ.1141, tomando en consideración el documento FSI 16/12 (véase el párrafo 11.13).

Informe del Grupo de trabajo

12.4 Tras recibir el informe del Grupo de trabajo sobre el examen de las Directrices para efectuar reconocimientos de conformidad con el SARC (FSI 15/WP.2), y convenir en que sería más apropiada una circular de naturaleza más genérica de modo que no sea necesario revisarla cada vez que se enmienden las prescripciones correspondientes del Convenio SOLAS, el Comité dio su conformidad al texto del proyecto de circular MSC sobre el significado de "primer reconocimiento", que sustituirá a la circular MSC/Circ.1141, que figura en el anexo 3, para que sea remitida al MSC 85 a los fines de su aprobación.

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

13.1 El Subcomité examinó el informe de la 2ª reunión del Grupo mixto especial de trabajo FAO/OMI sobre la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada y cuestiones conexas (FSI 16/13) que se celebró del 16 al 18 de julio de 2007 en la sede de la Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación (FAO), en Roma.

13.2 El Subcomité tomó nota de que habían participado en el Grupo mixto especial de trabajo Argentina, Australia, Canadá, Chile, China, Dinamarca, Estados Unidos, Filipinas, Irán (República Islámica del), Japón, Liberia, Noruega, República de Corea, Turquía y la Comisión Europea. También participaron observadores de Islandia y de la Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte (ITF), así como representantes de la Oficina de Asuntos Jurídicos de las Naciones Unidas/División de Asuntos Oceánicos y del Derecho del Mar (NU/DOALOS) y de la Organización Internacional del Trabajo (OIT).

13.3 El Subcomité también tomó nota de que el Grupo había identificado cuestiones que son de interés común para las dos organizaciones por lo que respecta al sector pesquero, en general, y la lucha contra la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada, y que había formulado recomendaciones para una posible futura colaboración en relación con:

- .1 las medidas del Estado rector del puerto;
- .2 un registro mundial completo de buques pesqueros;
- .3 la identificación, vigilancia y seguimiento de buques, tal como puede ser el Sistema de vigilancia de buques (VMS), el Sistema de identificación y seguimiento de largo alcance de los buques (LRIT) y el Sistema de identificación automática (SIA). El Grupo recomendó que las dos organizaciones siguieran de cerca los avances en relación con las cuestiones de interés común, examinaran la posibilidad de compartir información, evitar la duplicación, coordinar la creación de capacidad y considerar los medios para rellenar las lagunas entre los distintos sistemas, de haberlas;
- .4 los criterios para evaluar la actuación de los Estados de abanderamiento. El Grupo destacó la labor que está actualmente llevando a cabo la FAO sobre la elaboración de criterios para evaluar la actuación de los Estados de abanderamiento como un tema en el que puede utilizarse la experiencia de la OMI, particularmente, en relación con el Código IGS y el Plan voluntario de auditorías de los Estados Miembros de la OMI, a efectos de la gestión de la pesca;
- .5 las cuestiones de protección relacionadas con los buques no regidos por el Convenio;
- .6 las directrices del Estado rector del puerto para la implantación del Convenio sobre el trabajo en el sector pesquero, 2007, de la OIT;
- .7 los detritos marinos. El Grupo recomendó que la FAO y la OMI prosiguieran su colaboración con respecto a los "artes de pesca abandonados, perdidos y descartados" por conducto del Grupo de trabajo por correspondencia del MEPC encargado del examen del Anexo V del Convenio MARPOL. A este respecto, el Grupo de trabajo por correspondencia está esperando recibir sugerencias de la FAO para proceder al examen de las disposiciones pertinentes del Anexo V y/o las directrices para la implantación del Anexo V, según proceda. Se observó que las directrices de la sección 3.5 ya incluyen ciertas recomendaciones para reducir al mínimo la cantidad de artes de pesca perdidos en el océano y para potenciar al máximo su recuperación; y

- .8 el futuro del Grupo mixto especial de trabajo. El Grupo acordó mantener el mecanismo del Grupo y recomendar que se organice la tercera reunión en los próximos tres a cinco años dependiendo de los progresos realizados en las cuestiones pertinentes en ambas organizaciones.

13.4 El Subcomité también tomó nota de que la Asamblea, en su vigésimo quinto periodo de sesiones, había adoptado la resolución A.1003(25): "Entrada en vigor e implantación del Protocolo de Torremolinos de 1993", según lo había propuesto el Secretario General, y que el MSC 84 había examinado una propuesta de Islandia de elaborar un proyecto de acuerdo sobre la implantación del Protocolo de Torremolinos de 1993. Tras deliberar sobre la cuestión, el MSC 84 había acordado incluir en el programa de trabajo del Subcomité SLF un punto de alta prioridad titulado "Elaboración de un acuerdo relativo a la implantación del Protocolo de Torremolinos de 1993" asignando dos periodos de sesiones para completar la labor, en colaboración con otros subcomités pertinentes, según sea necesario.

13.5 Por lo que respecta a la utilización de la información LRIT, el Subcomité recordó que el MSC 83 había adoptado la resolución MSC.242(83): "Utilización de la información de identificación y seguimiento de largo alcance a efectos de la seguridad y la protección del medio marino".

13.6 El representante de la FAO presentó los recientes avances realizados en la FAO, a saber, la consulta de expertos sobre un proyecto de instrumento jurídicamente vinculante sobre medidas de supervisión por el Estado rector del puerto, la reunión para examinar los anexos del proyecto de acuerdo sobre las medidas del Estado rector del puerto y la consulta de expertos sobre la elaboración de un registro mundial completo de buques pesqueros. El texto de esta ponencia figura en el anexo 4.

13.7 El experto que representaba al gestor de los planes del número IMO presentó un informe sobre la situación del examen de la propuesta de ampliar los sistemas de asignación de números de la OMI a los buques y a los propietarios inscritos a los buques pesqueros de arqueo bruto igual o superior a 100. El texto de esta ponencia figura en el anexo 5.

13.8 Tras haber tomado nota de la información facilitada por Belice por lo que respecta al sistema de vigilancia de la situación de los buques pesqueros y los buques frigorífico que había establecido, y la adopción de las directrices para la pesca deportiva, así como el testimonio de Argentina de que el examen de las cuestiones relacionadas con la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada por el Grupo de trabajo mixto, había aumentado la colaboración entre las Administraciones a nivel nacional, el Subcomité se mostró conforme con las recomendaciones del Grupo relativas a los temas que son de interés común para las dos organizaciones y futuras reuniones del Grupo. El Subcomité pidió a la Secretaría que siguiera los progresos realizados en las distintas cuestiones e informara al Subcomité así como a otros órganos pertinentes de la OMI, según procediese.

13.9 El Subcomité instó a los Estados Miembros a que consideraran la posibilidad de adherirse al Protocolo de Torremolinos de 1993 y al Convenio de Formación para pescadores de 1995 lo antes posible, y a que contribuyeran de manera activa a la labor del Subcomité SLF y a la implantación de la resolución A.1003(25), con miras a identificar las revisiones que pueda ser necesario introducir en el Protocolo de Torremolinos de 1993 para que resulte aceptable para el número exigido de Gobiernos a fin de permitir su pronta entrada en vigor.

14 EXAMEN DEL CÓDIGO PARA LA IMPLANTACIÓN DE LOS INSTRUMENTOS OBLIGATORIOS DE LA OMI

EMIENDAS A LA RESOLUCIÓN A.996(25)

14.1 El Subcomité consideró la parte pertinente del informe del Grupo de trabajo por correspondencia sobre el examen de las Directrices para efectuar reconocimientos de conformidad con el SARC y del Código para la implantación de los instrumentos obligatorios de la OMI (FSI 16/11, anexo 2), en el que figura una propuesta de enmiendas al referido Código, basada en la resolución A.996(25) teniendo en cuenta las nuevas prescripciones adoptadas desde el último periodo de sesiones, con fecha de entrada en vigor hasta 2010, y los documentos FSI 16/14 y FSI 16/INF.4 que contienen información sobre la lista de enmiendas a los instrumentos obligatorios, adoptados pero no incluidos en el Código.

14.2 El Subcomité recordó que el MSC 80, aun cuando había acordado no incluir cuestiones relacionadas con la seguridad y la protección en el Plan voluntario de auditorías de los Estados Miembros de la OMI, ni en el Código, había convenido en elaborar, en el momento oportuno, las disposiciones pertinentes para la posible inclusión de otros asuntos referentes a seguridad y protección, tanto en dicho Plan como en el Código, teniendo en cuenta la experiencia adquirida en la implantación de ambos.

14.3 El Subcomité tomó nota, con respecto a los asuntos relacionados con la LRIT, de que si bien el MSC 83 había acordado ampliar la utilización de la identificación y seguimiento de largo alcance de los buques (LRIT) hasta comprender aplicaciones en materia de seguridad y protección del medio ambiente (resolución MSC.242(83)), también había convenido en que, por lo que se refiere al Plan de auditorías para la implantación de la LRIT, su inclusión en el Código sería prematura puesto que el sistema LRIT no estará plenamente implantado hasta el 31 de diciembre de 2008.

14.4 El Subcomité, habiendo recordado que el procedimiento de enmienda de las Directrices para efectuar reconocimiento de conformidad con el SARC (MSC 81/25, párrafo 8.8) difería del procedimiento para enmendar el Código, acordó lo siguiente con el fin de elaborar las enmiendas al Código para la implantación de los instrumentos obligatorios de la OMI, 2007:

- .1 un grupo de trabajo por correspondencia se encargaría de seguir elaborando el proyecto de enmiendas y de preparar un proyecto refundido del Código para la implantación para los instrumentos obligatorios de la OMI, 2009;
- .2 en su 17º periodo de sesiones examinaría los resultados del Grupo de trabajo por correspondencia para ultimar el proyecto de Código; y
- .3 el MSC 86 y el MEPC 59 examinarían el proyecto de Código a los efectos de su aprobación. El proyecto de Código junto con el proyecto conexo de resolución de la Asamblea, se presentarían en ese momento, a través del Consejo, al examen de la Asamblea en su vigésimo sexto periodo de sesiones (noviembre de 2009), con miras a la adopción del nuevo Código para la implantación de los instrumentos obligatorios de la OMI, 2009, revocando así la resolución A.996(25).

14.5 El Subcomité también acordó remitir el examen pormenorizado de los documentos FSI 16/11, FSI 16/14 y FSI 16/INF.4 al Grupo de trabajo sobre el examen de las Directrices para efectuar reconocimientos de conformidad con el SARC y del Código para la implantación de los instrumentos obligatorios de la OMI, 2007, constituido en relación con el punto 11 del orden del día "Examen de las Directrices para efectuar reconocimientos de conformidad con el SARC (resolución A.948(23)), pidiéndole al Grupo que tuviese a bien:

- .1 examinar la propuesta de enmiendas al Código para la implantación de los instrumentos obligatorios de la OMI, teniendo en cuenta los documentos FSI 16/11, FSI 16/14, FSI 16/INF.4 a fin de informar a ese respecto al MSC 86 y el MEPC 59;
- .2 identificar los puntos del documento FSI 16/INF.4 que no se han abordado hasta la fecha y que se enmendarán en el futuro; y
- .3 asesorar acerca de la constitución de un grupo de trabajo por correspondencia sobre las enmiendas al Código para la implantación de los instrumentos obligatorios de la OMI y, en caso de que se constituya, elaborar el proyecto de mandato según procediese.

Informe del Grupo de trabajo

14.6 Tras recibir el informe del Grupo de trabajo sobre el examen de las Directrices para efectuar reconocimientos de conformidad con el SARC y del Código para la implantación de los instrumentos obligatorios de la OMI (FSI 16/WP.2) el Subcomité:

1. acordó que la actualización del Código para la implantación de los instrumentos obligatorios de la OMI la efectuara el Grupo de trabajo por correspondencia constituido en relación con el punto 11, ciñéndose al mandato acordado (véase el párrafo 11.23.2) y que se incorporaran en él las enmiendas a instrumentos de la OMI que se considerarán aceptadas el 31 de diciembre de 2009; y
- .2 acordó recomendar a los comités y al Consejo que, para facilitar la labor de los auditores y auditados, se añadiera un anexo 7 al Código en el que se indiquen las enmiendas a los instrumentos de la OMI que aún no se hayan aceptado en la fecha de revisión del Código, pero que esté previsto que se acepten y entren en vigor en los próximos meses, y que se faciliten instrucciones al respecto al Subcomité.

APLICABILIDAD DE LOS CONVENIOS DE LA OMI A LAS IFPAD Y LAS UFA

Instrucciones al Subcomité

14.7 El Subcomité tomó nota de que el MSC 83 había examinado la propuesta de la ITF (MSC 83/27/8), en el sentido de que el Comité debería reconsiderar la decisión del MSC 76 según la cual no era necesario aplicar instrumentos obligatorios de la OMI para abordar las cuestiones relacionadas con la seguridad de las instalaciones flotantes de producción, almacenamiento y descarga (IFPAD) y a las unidades flotantes de almacenamiento (UFA), puesto que consideraba adecuado el régimen de seguridad existente, y que toda IFPAD o UFA apta y de la que se espere que opere como un buque, según se define éste en el artículo 2 del MARPOL, debería cumplir también las prescripciones del Código IGS.

14.8 El Subcomité tomó nota asimismo de que en el MSC 83, si bien se había dado un amplio apoyo a la elaboración de criterios de seguridad adecuados para las IFPAD y las UFA, se reconoció que estos criterios no debían prejuzgar los derechos de los Estados ribereños. Así pues, el MSC 83 había acordado remitir el documento MSC 83/27/8 (ITF) al FSI 16 y al STW 39 para que lo examinaran, al tiempo que les pedía que prestaran asesoramiento al MSC 85 sobre la aplicabilidad de los Convenios de la OMI a las IFPAD y UFA antes de adoptar una decisión sobre establecer nuevos puntos en los programas de trabajo de los subcomités.

Resultados del examen de la cuestión para otros órganos de la OMI

14.9 El Subcomité tomó nota asimismo de que, de acuerdo con la definición del artículo 2 4) del MARPOL, "por *buque* se entiende todo tipo de embarcaciones que operen en el medio marino, incluidos los aliscafos, los aerodeslizadores, los sumergibles, los artefactos flotantes y las plataformas fijas o flotantes". Así pues, el Convenio MARPOL, al tratar de la protección del medio marino, abarca más materias que otros convenios de la OMI, siguiendo de ejemplo la inclusión de las plataformas fijas y la no exclusión de los buques sin propulsión propia. Además, no existe el límite de la aplicación del Convenio MARPOL a los buques que efectúan viajes internacionales.

14.10 El Subcomité también tomó nota de que en vista de lo que antecede, el MEPC 56 había confirmado que el artículo 2 del Convenio MARPOL sobre la definición de buque era aplicable, a los efectos de dicho Convenio, a las IFPAD y a las UFA, con las prescripciones especiales para este tipo de embarcaciones que figuran en la regla 39 del Anexo I del Convenio MARPOL y en la resolución MEPC.103(53) enmendada.

14.11 El Subcomité también tomó nota de que el MSC 84, tras haber examinado cuestiones que afectan la implantación del sistema LRIT, incluida la conformidad de las unidades flotantes de producción, almacenamiento y descarga y de las unidades flotantes de almacenamiento, basándose en el informe de la tercera reunión del Grupo especial de trabajo sobre la LRIT, le había pedido a dicho Grupo que siguiera examinando este asunto para recomendar al MSC 85 el enfoque que debería adoptarse.

14.12 El Subcomité también tomó nota de que el STW 39 había acordado que los requisitos del Convenio de Formación eran de aplicación a las IFPAD y a las UFA, móviles y con propulsión propia, mientras estén navegando y de que había invitado al MSC 85 a que tuviera esto en consideración cuando adoptara una decisión sobre los criterios de seguridad para las IFPAD y las UFA. El Subcomité también tomó nota de que el BLG 12 había decidido excluir a las IFPAD y a las UFA de la aplicación del nuevo capítulo 8 del Anexo I del Convenio MARPOL, que se estaba elaborando a los efectos de la prevención de la contaminación del mar durante las operaciones de trasbordo de hidrocarburos de buque a buque en el mar. El BLG 12 también había acordado informar al MEPC 58 de que la Organización no podía dejar de prestar atención a los riesgos inherentes a las operaciones de toma de combustible y los trasbordos de hidrocarburos en las que participen IFPAD y UFA, debiendo ser el MEPC el que decidiera el camino a seguir, que podría incluir la elaboración en un futuro de unas directrices al respecto.

Propuesta de volver a examinar la decisión del MSC 76

14.13 En lo esencial, en el documento FSI 16/14/2 (ITF) se volvió a presentar al examen del Subcomité la misma propuesta que se había presentado en el documento MSC 83/27/8, señalándose que la consideración de las IFPAD y las UFA como buques era de especial importancia cuando estas embarcaciones pueden soltar sus amarras en caso de emergencia o en

condiciones meteorológicas extremas y funcionar con su propia propulsión, posiblemente para el tránsito a aguas internacionales. La ITF, por tanto, recomendó que se reconsiderase la antedicha decisión del MSC 76 a fin de determinar criterios de seguridad para las IFPAD y las UFA, en todo momento, tomando en consideración la aplicabilidad del Convenio SOLAS –en especial el Código IGS– y del Convenio de Formación a las IFPAD y a las UFA partiendo de que cuando el capitán y los tripulantes han de asumir las responsabilidades de operar una embarcación, en situaciones que normalmente son peligrosas, también han de tener poder de decisión con respecto al mantenimiento y los requisitos operacionales.

14.14 La ITC señaló (FSI 16/14/2) que es cada vez más frecuente que el capitán y el jefe de máquinas desempeñen las funciones de técnicos de mantenimiento de procesos, con total independencia del equipo de gestión y con un número cada vez más reducido de otros técnicos navales calificados e informó también de que el sector de producción de hidrocarburos cada vez tiene menos en cuenta las competencias marineras mínimas o las prescripciones operacionales con respecto a las tripulaciones. La ITF señaló además que estas cuestiones se habían abordado en el marco del Código MODU, pero que no se habían tratado con respecto a las IFPAD y la UFA, siendo no obstante las disposiciones del Convenio de Formación y del Código IGS igual de pertinentes para estas embarcaciones, de gran tamaño y cargadas de hidrocarburos, que pueden operar con propulsión propia tanto en aguas nacionales como internacionales.

Examen técnico de la aplicabilidad del Convenio SOLAS y del Convenio de Líneas de Carga

14.15 El Subcomité tomó nota de los resultados del examen técnico de las prescripciones incluidas en el Convenio SOLAS y en el Convenio de Líneas de Carga, tal como se presentaron en el documento FSI 16/14/1 (IACS) en el que se aclara que, al evaluar la aplicabilidad del Convenio SOLAS a las IFPAD y las UFA, era preciso considerar si éstas están dotadas de medios mecánicos de propulsión o no. A este respecto, el Subcomité tomó nota de que hay dos tipos de IFPAD y de UFA:

- .1 no desconectables, este tipo de IFPAD – UFA están amarradas de modo permanente y no están dotadas de medio de propulsión mecánicos; y
- .2 desconectables, este tipo de IFPAD - UFA pueden desconectarse de su posición de amarre y están dotadas de medios mecánicos de propulsión que permiten su desplazamiento.

14.16 Con respecto a la cuestión de la aplicabilidad del Convenio SOLAS y del Convenio de Líneas de Carga, el examen (FSI 16/4/1) ha confirmado que, por lo que respecta a la regla I/3 a) iii) del Convenio SOLAS, el Convenio no se aplica a buques que carezcan de medios mecánicos de propulsión, tal como pueden ser las IFPAD y la UFA no desconectables, si bien no obstante, en principio, es de aplicación a las IFPAD y UFA desconectables. Por el contrario, dado que la exención pertinente a los buques que no tengan propulsión propia no se recoge en el Convenio de Líneas de Carga, la distinción entre IFPAD y UFA desconectables y no desconectables no tendría relevancia con respecto a este instrumento.

14.17 El Subcomité recordó que el Convenio SOLAS y el Convenio de Líneas de Carga incluyen provisiones relativas, por una parte, a la exención por la cual un buque que no está normalmente dedicado a realizar viajes internacionales, pero que en circunstancias excepcionales haya de emprender un viaje internacional aislado, podrá ser eximido por la Administración del cumplimiento de cualquiera de las disposiciones a condición de que cumpla con las

prescripciones de seguridad que en opinión de la Administración sean adecuadas para el viaje en cuestión (regla I/4(a) del Convenio SOLAS y artículo 6 4) del Convenio de Líneas de Carga) y, por otra parte, se hace hincapié en que si por mal tiempo o por cualquier otro caso de fuerza mayor un buque que no está sujeto a las disposiciones de este Convenio al emprender un viaje determinado, se ve obligado a desviarse de la derrota prevista, no quedará sometido a estas disposiciones (artículo IV del Convenio SOLAS y artículo 7 del Convenio de Líneas de Carga).

14.18 En este contexto el Subcomité tomo nota de que, según la experiencia de los Miembros de la IACS, de conformidad con el grado de discreción del que disponen las Administraciones de conformidad con la regla I/4 a) del Convenio SOLAS con respecto a las IFPAD y las UFA que se desplazan a un puerto por medios propios de propulsión mecánica (por ejemplo, para entrar en dique seco), a éstas se les exige que lo hagan en lastre sin carga a bordo. Asimismo, cuando se trata de la transformación de un petrolero en una IFPAD/UFA las Administraciones, en algunos casos, han concedido una excepción de las disposiciones al Convenio SOLAS por lo que respecta al equipo en relación a las reglas II-1/3-3 (accesos sin riesgos a la proa de los buques tanque), II 1/3-4 (medios de remolque de emergencia de los buques tanque), II-1/3-6 (medios de acceso permanente para la inspección de los tanques) II-2/4-5 (zonas de carga de los buques tanque y acceso desde la cubierta de carga) V/22 (visibilidad desde el puente de navegación). No obstante no todas las dispensas son excepciones y algunas Administraciones aceptaron, de conformidad con la regla I/5 del Convenio SOLAS sobre equivalencias, disposiciones mediante las que se da cumplimiento al Código MODU, el cual en su preámbulo dispone que el Código garantiza un grado de seguridad, para las mismas y para el personal que lleven a bordo, equivalente al exigido por el Convenio SOLAS y el Convenio de Líneas de Carga. Las Administraciones no siempre exigen que se de cumplimiento a las disposiciones del Código IGS y PBIP, si bien algunos Estados ribereños en cuyas aguas jurisdiccionales están situadas las IFPAD y las UFA, pueden adoptar disposiciones diferentes.

14.19 Basándose en el examen técnico de la aplicabilidad de las prescripciones recogidas en el Convenio SOLAS y en el Convenio de Líneas de Carga a las IFPAD y a las UFA, y en la experiencia de sus miembros, la IACS (FSI 16/14/1) se mostró de acuerdo con las opiniones de la ITF manifestadas en el documento FSI 16/14/2 en el sentido de que una IFPAD o una UFA capaz de funcionar como buque y a la que se le exija hacerlo, debería cumplir con las prescripciones del Código IGS (y con las prescripciones mínimas del Convenio de Formación) y que no se deberían conceder exenciones con respecto a la regla I/4 a) del Convenio SOLAS, si bien consideró que no existía una necesidad imperiosa de elaborar una serie de prescripciones sobre los aspectos relacionados con los equipos de los IFPAD y las UFA (es decir, las cuestiones abordadas en el Convenio de Líneas de Carga y en los capítulos pertinentes del Convenio SOLAS).

Directrices y recomendaciones existentes

14.20 El Subcomité también tomó nota de examen del marco jurídico existente a un nivel más operacional, dado a conocer por la OCIMF en el documento FSI 16/14/3. Las IFPAD y las UFA no se considerarían petroleros sino equivalentes a plataformas fijas y flotantes y por tanto estarían sometidas a la jurisdicción del Estado ribereño en el que operan y a la supervisión del Estado de abanderamiento, según proceda. Las recomendaciones relativas a la formación del personal de las unidades móviles mar adentro (MOU) que figuran en la resolución A.891(21) "Recomendaciones sobre la formación del personal de las unidades móviles que operan mar adentro" (MOU) serían aplicables a las IFPAD y a las UFA, junto con las directrices y recomendaciones en las que se facilitan detalles sobre las competencias y evaluaciones del personal que trabaja en las IFPAD y UFA, elaboradas por la OCIMF, la Asociación Internacional de Productores de Gas y Petróleo (OGP), la Asociación Internacional de Sondeadores (IADC),

Oil & Gas UK y la Asociación Internacional de Contratistas Marítimos (IMCA). Además, muchas compañías posiblemente tienen sistemas de gestión de la seguridad, de higiene en el trabajo, relativos al medio ambiente y a la protección, oficialmente acreditados por organizaciones internacionales (por ejemplo la Organización Internacional de Normalización (ISO)), mediante los que se rigen todas sus operaciones de producción.

14.21 En opinión de la OCIMF (FSI 16/14/3), el régimen actual de seguridad para las IFPAD y UFA viene dado por las normativas nacionales y los convenios de la OMI, y las directrices del sector son adecuadas. No se han esgrimido razones suficientes, partiendo de la información facilitada al Subcomité, para justificar que se vuelva a examinar la decisión del MSC 76 de que no era necesario aplicar instrumentos obligatorios de la OMI para abordar las cuestiones relativas a la seguridad de las IFPAD y UFA.

14.22 El Subcomité reconoció los fundamentos respectivos de las siguientes opiniones divergentes que o bien se oponían (subpárrafos .1, .2 y .3) o bien estaban a favor (subpárrafo .4) de un nuevo examen del régimen de seguridad de las IFPAD y las UFA:

- .1 las IFPAD y las UFA, en su modalidad normal de funcionamiento, no están sujetas a los criterios de las disposiciones sobre seguridad del Convenio SOLAS;
- .2 el funcionamiento de las IFPAD y las UFA, en la gran mayoría de los casos, está cubierto por un régimen de seguridad adecuado establecido por las legislaciones nacionales, basado en las disposiciones del Convenio SOLAS, incluidas las prescripciones del Código ISM, el Convenio de Líneas de Carga y el Convenio de Formación, modificado mediante exenciones, así como en las Directrices del sector;
- .3 una recomendación del Comité en apoyo de incluir nuevos puntos en el programa de trabajo no se ajustaría a las condiciones de las Directrices sobre organización y método de trabajo del MSC y el MEPC y de sus órganos auxiliares (MSC-MEPC.1/Circ.2), concretamente en lo que se refiere a la existencia de normas del sector (párrafo 2.10) y a la ausencia de una necesidad imperiosa (párrafo 2.23.1.2); y
- .4 la opinión de la mayoría de las delegaciones que hicieron uso de la palabra, y consideraron que el marco jurídico actual es adecuado y suficiente, no fue unánimemente compartida por algunos Estados Miembros, concretamente por aquellos que expresaron inquietudes, en particular en tanto que Estados ribereños, estimando que la amenaza potencial para la protección marítima y el medio ambiente requeriría que la Organización llevase a cabo un examen técnico sobre la cuestión, con el fin de elaborar Directrices para la aplicación de prescripciones sobre seguridad para las IFPAD y las UFA.

14.23 Tras haber sido informado de que el MSC 85, al examinar esta cuestión, sería invitado a tomar en consideración la publicación de las nuevas "Directrices para garantizar la competencia en las IFPAD", elaboradas por el OCIMF en conjunción con socios del sector, con el objeto de ofrecer orientaciones adicionales del sector, para su examen por los Estados de abanderamiento, los Estados ribereños y los operadores, acerca de los conocimientos con los que precisan contar el personal embarcado y los operadores la gestión en condiciones de seguridad de estas unidades, el Subcomité acordó que estas nuevas Directrices del sector podrían desempeñar un papel en la evaluación de la idoneidad del régimen de seguridad aplicable a las IFPAD y las UFA tanto por lo que se refiere al ámbito del régimen jurídico aplicable como fuera de éste.

14.24 Tras haber considerado esta cuestión más allá del propio examen de los criterios de aplicación estipulados en los convenios sobre seguridad que puede que no sean aplicables a las IFPAD y las UFA en su modalidad normal de funcionamiento, el Subcomité también acordó invitar a aquellos Estados Miembros que apoyan un examen técnico destinado a elaborar directrices para la aplicación de prescripciones de seguridad a las IFPAD y las UFA, a que formulen propuestas sobre nuevos puntos para el programa de trabajo al MSC 85, de modo que el Comité decidiese el modo de proceder.

EXAMEN DEL COMPENDIO DE INFORMES RESUMIDOS

14.25 El Subcomité tomó nota de que la Asamblea, en su vigésimo quinto periodo de sesiones, por lo que se refiere al documento A 25/8/2 que contiene el compendio de informes resumidos de auditoría, había refrendado las medidas propuestas por el Secretario General para la circulación de los futuros compendios como documentos de la Asamblea o del Consejo, según procediera, y había pedido al MSC y al MEPC que examinaran el documento e informaran oportunamente al Consejo del resultado de su examen.

14.26 El Subcomité también tomó nota de que, como se requiere en el párrafo 7.4.2 de los procedimientos para Plan Voluntario de Auditorías, el documento A 25/8/2 contiene el primer compendio de informes resumidos de auditoría de ocho de las auditorías llevadas a cabo durante 2006 y 2007, que se recogieron bajo las cuatro categorías (resultados referentes a la estrategia, organización y sistema jurídico, este último principalmente relacionado con la incorporación de los instrumentos obligatorios de la OMI en las legislaciones nacionales), actividades de los Estados de abanderamiento, actividades de los Estados rectores de puertos y actividades de los Estados ribereños, respectivamente.

14.27 El Subcomité también tomó nota de que los resultados contenían valiosas lecciones sobre el cumplimiento y la implantación de los 10 instrumentos obligatorios de la OMI que hasta este momento abarca el Plan, y asimismo identificaban los ámbitos en los que los Estados, en el ejercicio de sus derechos y en cumplimiento de sus obligaciones y responsabilidades, de conformidad con los instrumentos obligatorios de la OMI aplicables, no habían llegado lo suficientemente lejos o habían encontrado dificultades, aunque es preciso tener en cuenta que, en general, las auditorías habían concluido que los Estados Miembros en cuestión cumplían ampliamente las obligaciones que les correspondían en virtud de los diversos instrumentos obligatorios.

14.28 Se informó al Subcomité de que el MEPC 57 y el MSC 84 habían acordado remitir el documento A 25/8/2 sobre el compendio de informes resumidos de auditoría al Subcomité para que lo examinara e informara, a su vez, al MSC 86 y a un futuro periodo de sesiones del MEPC, a fin de que se informe al Consejo en su debido momento.

14.29 El Subcomité estimó que la cuestión debería centrarse en la consideración de la eficacia y la idoneidad de las normas de la Organización para reducir al mínimo las dificultades que algunos Gobiernos pueden encontrar para cumplir las disposiciones de varios instrumentos de la OMI en los que son Parte.

14.30 El Subcomité, en su examen inicial del documento A.25/8/2, hizo hincapié en la importancia del examen actual del Subcomité como primera medida en el establecimiento de un proceso de aprendizaje basado en las conclusiones de las auditorías. Cabe prever que las dificultades que los Gobiernos Miembros puedan encontrar en los aspectos concretos de la

implantación de los instrumentos obligatorios de la OMI, revelados por los resultados del examen de los compendios de informes resumidos de auditoría, constituirán una aportación valiosa para el análisis amplio de las dificultades encontradas en la implantación de los instrumentos de la OMI, que es un punto del programa de trabajo del Subcomité de carácter indefinido.

14.31 Al examinar el primer grupo de compendios de informes de auditoría, el Subcomité tomó nota también de que el próximo compendio de informes resumidos de auditoría estará disponible cuando la Secretaría lo elabore para el 101º periodo de sesiones del Consejo, lo cual constituiría una muestra más representativa para el examen. A partir del acuerdo general contraído en el seno del Subcomité, según el cual la inclusión de aspectos de los informes originales que han registrado avances positivos en el compendio de informes resumidos de auditoría, además de los casos de incumplimiento y observación indicados en el documento A 25/8/2, permitiría al Subcomité analizar algunos aspectos positivos y compartir dichos avances con los Gobiernos Miembros, la Secretaría informó al Subcomité de que el próximo compendio de informes resumidos de auditoría incluirá aspectos en los que se hayan registrado avances positivos.

14.32 En un primer intento por establecer los objetivos y metodología del examen, teniendo en cuenta los objetivos generales del Plan voluntario de auditorías de los Estados Miembros de la OMI, el Subcomité determinó los objetivos siguientes para el examen:

- .1 análisis de las dificultades y aspectos en los que puedan registrarse avances positivos en cuanto a la implantación de los instrumentos obligatorios de la OMI;
- .2 establecimiento de un proceso de aprendizaje basado en las conclusiones de las auditorías;
- .3 evaluación de la eficacia e idoneidad de la legislación de la Organización para reducir al mínimo las dificultades que puedan encontrar los Gobiernos;
- .4 elaboración de directrices e interpretaciones específicas para la implantación de los instrumentos obligatorios de la OMI; y
- .5 determinación de la necesidad mundial de establecer nuevos programas de cooperación técnica en los aspectos concretos susceptibles de mejora.

14.33 En lo que respecta a la metodología del examen de los compendios de informes resumidos de auditoría, el Subcomité recomendó que las conclusiones de las auditorías se clasificaran inicialmente de acuerdo con las capacidades respectivas de los Gobiernos Miembros como Estados de abanderamiento, Estados rectores de puertos o Estados ribereños, así como con arreglo a los distintos instrumentos obligatorios de la OMI.

14.34 Tras tener en cuenta la importancia que reviste la cuestión y la necesidad de realizar un examen para someter a prueba la metodología y seguir mejorándola, el Subcomité convino en la necesidad de seguir avanzando en la cuestión en el lapso interperiodos mediante la constitución de un grupo de trabajo por correspondencia. Por consiguiente, el Subcomité acordó constituir el Grupo de redacción sobre el examen del compendio de informes resumidos de auditoría, al que asignó la tarea de elaborar el mandato del Grupo de trabajo por correspondencia mencionado.

14.35 Tras recibir el informe del Grupo de redacción (FSI 16/WP.6), el Subcomité, en principio, convino en constituir un Grupo de trabajo por correspondencia sobre el examen del compendio de informes resumidos de auditoría, con el mandato siguiente:

- .1 elaborar una metodología para el análisis del compendio de informes resumidos de auditoría, a fin de cumplir los siguientes objetivos:
 - .1 facilitar a los Estados Miembros y a la Organización la información obtenida acerca de los aspectos recurrentes de las conclusiones, así como una indicación de las posibles causas subyacentes y las mejores prácticas;
 - .2 facilitar a la Organización la información obtenida acerca de la eficacia de la implantación por los Estados Miembros de los instrumentos obligatorios que están dentro del alcance del Plan de auditoría; y
 - .3 señalar las esferas en relación con las cuales deberían llevarse a cabo actividades específicas de cooperación técnica en beneficio de los Estados Miembros.
- .2 basándose en el primer compendio de informes resumidos de auditoría (documento A 25/8/2) y en todo compendio ulterior de informes publicados antes del 17º periodo de sesiones del Subcomité, someter a prueba la metodología, resumir los resultados y formular las recomendaciones apropiadas; y
- .3 presentar un informe en el 17º periodo de sesiones del Subcomité.

14.36 No obstante, tras el debate sobre el número de grupos de trabajo por correspondencia que debían constituirse en el periodo de sesiones, que tuvo lugar durante el examen del punto 15 "Programa de trabajo y orden del día del FSI 17" (véase el párrafo 15.6), el Subcomité reconsideró su decisión de constituir un grupo de trabajo por correspondencia y acordó añadir el antedicho mandato relativo al examen del compendio de informes resumidos de auditoría al mandato del Grupo de trabajo por correspondencia sobre el examen de las Directrices para efectuar reconocimientos de conformidad con el SARC y del Código para la implantación de los instrumentos obligatorios de la OMI.

15 PROGRAMA DE TRABAJO Y ORDEN DEL DÍA DEL FSI 17

- 15.1 El Subcomité tomó nota de que el MSC 84 había acordado incluir:
 - .1 un punto de alto grado de prioridad sobre "Medidas para proteger la seguridad de las personas rescatadas en el mar", para cuya finalización serán necesarios dos periodos de sesiones, con objeto de que se insertara en el orden del día provisional del FSI 17; y
 - .2 un punto de alta de prioridad sobre "Elaboración de un Código para las Organizaciones reconocidas", para cuya finalización serán necesarios dos periodos de sesiones, con objeto de que se insertara en el orden del día provisional del FSI 17.

CÓDIGO DE CONDUCTA DURANTE LAS DEMOSTRACIONES/CAMPAÑAS CONTRA LOS BUQUES EN ALTA MAR

15.2 El Subcomité consideró la propuesta del Japón (FSI 16/15) de incluir el punto sobre "Elaboración de un código de conducta para garantizar la seguridad de la tripulación y de la

navegación marítima durante manifestaciones y campañas contra buques en alta mar" en el orden del día provisional del FSI 17 y después de tomar nota de que el NAV 54 consideraría este asunto, cuyo resultado se comunicará al FSI 17 en relación con el punto del orden del día "Decisiones de otros órganos de la OMI" el Subcomité decidió aplazar la inclusión del nuevo punto en su orden del día provisional.

PROGRAMA DE TRABAJO REVISADO Y ORDEN DEL DÍA FSI 17

15.3 Teniendo en cuenta los avances alcanzados en el periodo de sesiones y las disposiciones del procedimiento de organización del orden del día que figuran en los párrafos 3.13 a 3.25 de las Directrices sobre organización y método de trabajo (MSC-MEPC.1/Circ.2), el Subcomité revisó su programa de trabajo (FSI 16/WP.5) e invitó a los comités a que aprobaran el programa de trabajo revisado y el orden del día provisional del FSI 17, que figura en el anexo 6.

15.4 Tal como lo solicitó el MSC 84 (véase el párrafo 2.7.4), el Subcomité preparó un informe sobre la situación de sus resultados previstos en el marco del Plan de acción de alto nivel para el bienio en curso, tal como figura en el anexo 7, para su examen y aprobación para el MEPC 58 y el MSC 85.

15.5 El Subcomité pidió a la Secretaría que elaborara una nota con una lista detallada de los instrumentos obligatorios y no obligatorios relacionados con este asunto a fin de examinar un nuevo punto sobre "Personas rescatadas en el mar" tras haber tomado nota de que, en su próximo periodo de sesiones, al examinar esta lista de instrumentos, el Subcomité tal vez desee considerar si pueden considerarse en el contexto del Código para la implantación de los instrumentos obligatorios de la OMI y la lista de instrumentos que pueden ser pertinentes para la recopilación de información sobre la implantación de los instrumentos no obligatorios.

Disposiciones para el próximo periodo de sesiones

15.6 Tras examinar la lista de grupos de trabajo por correspondencia que ya había acordado constituir en el periodo de sesiones en relación con cada uno de los puntos de su orden del día, el Subcomité enmendó la propuesta recogida en el anexo 3 del documento FSI 16/WP.5 a fin de reducir en uno el número de grupos, añadiendo el mandato aprobado en relación al examen del compendio de informes resumidos de auditoría al mandato del Grupo de trabajo por correspondencia sobre el examen de las Directrices para efectuar reconocimientos de conformidad con el SARC y del Código para la implantación de los instrumentos obligatorios de la OMI (véase el párrafo 14.36).

15.7 El Subcomité acordó constituir los siguientes grupos de trabajo por correspondencia sobre:

- .1 estadísticas e investigaciones de siniestros;
- .2 examen de las directrices para efectuar reconocimientos en virtud del SARC, el Código para la implantación de los instrumentos obligatorios de la OMI y el compendio de informes resumidos de auditoría;

- .3 armonización de las actividades de supervisión por el Estado rector del puerto y elaboración de directrices para la supervisión por el Estado rector del puerto a los efectos del Convenio BWM, 2004; y
- .4 instalaciones portuarias de recepción.

15.8 Provisionalmente, en su próximo periodo de sesiones, el Subcomité acordó establecer grupos de trabajo/redacción sobre los siguientes temas:

- .1 estadísticas e investigaciones de siniestros;
- .2 examen de las Directrices para efectuar los reconocimientos en virtud del SARC y el Código para la implantación de los instrumentos obligatorios de la OMI;
- .3 compendio de informes resumidos de auditoría; y
- .4 armonización de las actividades de supervisión por el Estado rector del puerto y elaboración de directrices para la supervisión por el Estado rector del puerto en virtud del Convenio BWM 2004.

15.9 El Subcomité tomó nota de que la celebración de su 17º periodo de sesiones se había previsto provisionalmente para los días 20 a 24 de abril de 2009 en la sede de la OMI.

16 ELECCIÓN DE PRESIDENTE Y VICEPRESIDENTE PARA 2009

16.1 De conformidad con el Reglamento interno del Comité de Seguridad Marítima, el Subcomité reeligió por unanimidad a la Sra. Tatjana Krilic (Croacia), Presidenta para 2009 e igualmente, por unanimidad, al Sr. Dwain Hutchinson (Bahamas), Vicepresidente para 2009.

16.2 El Subcomité manifestó su agradecimiento a su Vicepresidente saliente, Sr. Rangel (Venezuela), por su valiosa contribución a la labor del Subcomité y le presentó sus mejores deseos para su futura carrera.

17 OTROS ASUNTOS

Sistema mundial integrado de información marítima de la OMI (GISIS)

17.1 El Subcomité recordó que en julio de 2005 la Secretaría había elaborado el sistema mundial integrado de información marítima de la OMI (GISIS), que permite el acceso público a series de datos recopilados por la Secretaría y que el Manual para las Administraciones de los Estados Miembros, junto con el descargo de responsabilidad referente al uso de los medios de notificación electrónica, se habían distribuido mediante la Circular N° 2639.

17.2 El Subcomité tomó nota de la información actualizada sobre el GISIS, facilitada por la Secretaría (MSC 84/23), en la que se indica que hay ocho módulos disponibles para los Miembros de la OMI y siete para el público, a saber: protección marítima, siniestros y sucesos marítimos, organizaciones reconocidas, instalaciones portuarias de recepción, plan de evaluación del estado del buque, equipo de prevención de la contaminación, puntos de contacto e identificación de buques (sólo para Miembros de la OMI).

17.3 En lo que se refiere al módulo sobre puntos de contacto, el Subcomité recordó que en la circular MSC-MEPC.6/Circ.4 sobre los puntos nacionales de contacto para cuestiones de seguridad, prevención de la contaminación y lucha contra la contaminación, publicada en diciembre de 2007, se decía que, con efecto desde el 28 de febrero de 2008, se pedía a los Estados Miembros que actualizaran directamente su información respectiva relacionada con los anexos 1 y 2 de la circular, mediante el sistema mundial integrado de información marítima de la OMI (GISIS), utilizando los medios de notificación del módulo de puntos de contacto (MSC-MEPC.6/Circ.4, párrafo 4). La Secretaría ha establecido dicho módulo del GISIS, que está a disposición del público, y se ha pedido a los Estados Miembros que actualicen directamente su respectiva información utilizando sus derechos de acceso individuales (es decir, el nombre de usuario y la contraseña) para insertar sus datos.

17.4 El Subcomité también recordó que la lista de puntos nacionales de contacto sirve para la recepción, transmisión y procesamiento de notificaciones urgentes a los Estados ribereños de los sucesos ocurridos en los buques en relación con sustancias perjudiciales, incluidos los hidrocarburos, y se difundió como anexo 2 de la circular MSC-MEPC.6/Circ.4 para permitir que todos los usuarios generen directamente en el módulo del GISIS, una lista actualizada.

17.5 El Subcomité tomó nota de que la única versión oficial de la lista de puntos nacionales de contacto que debe utilizarse para la inspección de buques, es la que se actualiza trimestralmente, y que está disponible en (<http://www.imo.org>) (seleccionar "Circulares/puntos de contacto" o "puntos nacionales de contacto/puntos de contacto" a la izquierda de la página de introducción de la OMI). La fecha trimestral de dicha versión oficial se especifica al comienzo de cada página de la lista anteriormente mencionada (es decir 31 de marzo, 30 de junio, 30 de septiembre, 31 de diciembre) y se invita a los Gobiernos Miembros y a las organizaciones con carácter consultivo ante la OMI a poner esta circular en conocimiento de todas las partes interesadas.

17.6 Una vez informado de que el MSC 84 había pedido a la Secretaría que elaborara un manual detallado para los usuarios que abarcara todas las prestaciones y que se actualizaría a medida que estuvieran disponibles los nuevos módulos, tales como los relacionados con la supervisión por el Estado rector del puerto y el módulo sobre las prescripciones cuya finalización, según la Secretaría, estaba cercana y sólo pendiente de las novedades técnicas o el examen por parte de los órganos pertinentes de la OMI, el Subcomité tomó nota de que se había previsto celebrar una segunda reunión del Grupo estratégico del GISIS, en el seno de la Secretaría, para considerar, entre otras cosas, cuestiones relacionadas con:

- .1 información comercial – funcionalidad del análisis de datos a través de los módulos, en tiempo real (por ejemplo órgano técnico) – lista combinada de prescripciones sobre notificación;
- .2 integración cruzada de los módulos en el GISIS;
- .3 ampliación de la integración con los sistemas externos;
- .4 posible examen de las prescripciones sobre notificación cuando la información remitida por los Estados Miembros figure tanto en las circulares como en el GISIS; y
- .5 elaboración de un manual detallado sobre el GISIS.

17.7 La Secretaría indicó que en breve, se publicaría la circular N° 2892 "Acceso a los servicios de la OMI en internet, incluidos GISIS e IMODOCS" a fin de presentar los nuevos medios facilitados por la interfaz del Administrador del GISIS en cuanto al acceso a IMODOCS.

17.8 El Subcomité manifestó su agradecimiento a los Miembros que utilizan directamente los medios de notificación y que proporcionan datos con regularidad.

Secuestro del buque de carga AMIYA SCAN

17.9 La delegación de Antigua y Barbuda facilitó información al Subcomité sobre el suceso del buque de carga seca **Amiya Scan**, abanderado en ese país, el cual, con nueve tripulantes a bordo (de Filipinas y Rusia), había sido secuestrado por piratas el 25 de mayo de 2008 en el Golfo de Adén, al norte de la costa de Somalia. La declaración figura en el anexo 8.

Manifestaciones de reconocimiento

17.10 El Subcomité manifestó su reconocimiento a los siguientes delegados y miembros de la Secretaría que se habían jubilado recientemente o habían sido trasladados o que estaban a punto de ser trasladados, por su valiosa contribución a sus labores y les deseó una larga y feliz jubilación o, si era el caso, todo tipo de éxitos en sus nuevas funciones:

- Sr. Yoshio Sasamura (Japón) (jubilación);
- Sra. Marja C. Tiemens-Idzinga (Países Bajos) (jubilación);
- Sr. Knut Vågnes (Noruega) (jubilación);
- Sr. Rune Teisrud (Noruega) (jubilación);
- Sr. Guillermo Esteban Ragnel Jalley (Venezuela) (traslado);
- Sr. John De Rose (IACS) (jubilación);
- Sra. Michèle Fore (Secretaría) (jubilación);
- Sra. Christine Lowe (Secretaría) (jubilación); y
- Sr. Brina Starkey (Secretaría) (jubilación).

18 MEDIDAS CUYA ADOPCIÓN SE PIDE A LOS COMITÉS

18.1 Se invita al Comité de Seguridad Marítima a que, en su 85° periodo de sesiones, tenga a bien aprobar el informe en general y, en especial:

- .1 refrendar la decisión del Subcomité de pedir a la Secretaría que recopile las propuestas con respecto a ultimar el estudio sobre la combinación de datos sobre siniestros y los derivados de la supervisión por el Estado rector del puerto y determinar cuáles son las series de datos que pudieran necesitarse para combinar los antedichos datos (párrafo 3.15.2);

- .2 refrendar la decisión del Subcomité de dar su visto bueno a la lista de instrumentos obligatorios pertinentes a su labor, en su totalidad, a los fines de referencia y apoyar, en general, la elaboración de un módulo del GISIS sobre disposiciones y recomendaciones de carácter no obligatorio que la Secretaría se encargaría de mantener actualizado (párrafos 3.19 y 3.20);
- .3 refrendar la decisión del Subcomité de invitar a cada uno de los Estados Miembros a que introduzcan información en el GISIS solamente sobre la implantación de los instrumentos adoptados por medio de resoluciones de la Asamblea o del Comité y a que carguen en el sistema la legislación nacional correspondiente, según se estime oportuno (párrafo 3.19);
- .4 aprobar, a reserva de que el MEPC adopte una decisión similar, la circular MSC-MEPC.3 sobre informes sobre siniestros y sucesos marítimos (párrafo 6.16 y anexo 1);
- .5 examinar las recomendaciones del Subcomité resultantes del examen del informe sobre la investigación del siniestro del **MSC Napoli** y adoptar las decisiones oportunas (párrafos 6.18 a 6.23);
- .6 dar su visto bueno a la recomendación del Subcomité de remitir al Subcomité DSC el informe pertinente a la investigación sobre el incendio/explosión de un contenedor a bordo del buque portacontenedores **Punjab Senator** (párrafo 6.30);
- .7 refrendar la decisión del Subcomité de pedir a la Secretaría que facilite a los subcomités pertinentes la información sobre el resumen de los acontecimientos y conclusiones preliminares sobre el incendio declarado a bordo del buque de carga de transbordo rodado **Und Adriyatik** (párrafo 6.31 y anexo del documento FSI 16/6/2);
- .8 refrendar la decisión del Subcomité sobre las cuestiones relativas a la ultimación de los protocolos con las secretarías de aquellos regímenes de supervisión por el Estado rector del puerto que han mostrado su conformidad, en principio, con el intercambio de datos relativos a los informes pertinentes a todas las inspecciones realizadas en el marco de la supervisión por el Estado rector del puerto y el establecimiento del intercambio de datos con los centros de información de los regímenes de supervisión por el Estado rector del puerto (párrafo 7.45);
- .9 tomar nota de la opinión del Subcomité de que el proyecto de circular MSC-MEPC sobre el cierre de los sistemas de tuberías de descarga de las aguas de sentina en puerto no necesitaba cambios, y de su solicitud de que la Secretaría proporcione a todos los regímenes de supervisión por el Estado rector del puerto una copia del proyecto de circular, tal como lo solicitó el DE 51 (párrafo 7.50);
- .10 tomar nota del examen por parte del Subcomité de la cuestión de la prueba anual del sistema de identificación automática (SIA) y adoptar una decisión según proceda (párrafos 11.18 y 11.19);

- .11 aprobar, con reserva de que el MEPC adopte una decisión similar, la circular MSC-MEPC sobre la interpretación unificada de la aplicación de las reglas que dependen de la fecha del contrato de construcción, la fecha de colocación de la quilla y la fecha de entrega a los efectos de las prescripciones de Convenio SOLAS y del Convenio MARPOL (párrafo 11.21 y anexo 2);
- .12 aprobar el proyecto de circular MSC sobre el significado de "primer reconocimiento", que sustituirá a la circular MSC/Circ.1141 (párrafo 12.4 y anexo 3);
- .13 ostrar su conformidad con la recomendación del Subcomité de añadir un anexo 7 al Código para la implantación de los documentos obligatorios de la OMI en el que se indiquen las enmiendas a instrumentos de la OMI que aún no se hayan aceptado en la fecha de revisión del Código, pero que está previsto que se acepten y entren en vigor en los próximos meses y facilitar instrucciones al respecto al Subcomité, a reserva de una decisión similar del MEPC y al refrendo de la misma por el Consejo (párrafo 14.6.2);
- .14 xaminar los resultados del examen del Subcomité de la cuestión de la aplicabilidad de los convenios de la OMI a las IFPAD y a las UFA y adoptar las decisiones que estime oportunas (párrafos 14.22 a 14.24);
- .15 probar la propuesta de programa de trabajo revisado del Subcomité y el orden del día provisional para el FSI 17 (párrafo 15.3 y anexo 6); y
- .16 efrendar el informe sobre la situación de los resultados previstos del Subcomité en el Plan de acción de alto nivel pertinente al bienio en curso (párrafo 15.4 y anexo 7).

18.2 Se invita al Comité de Protección del Medio Marino a que, en su 58º periodo de sesiones, tenga a bien aprobar el informe en general y, en especial, a:

- .1 refrendar la decisión del Subcomité de pedir a la Secretaría que recopile las propuestas con respecto a ultimar el estudio sobre la combinación de datos sobre siniestros, los derivados de la supervisión por el Estado rector del puerto y determinar cuáles son las series de datos que pudieran necesitarse para combinar los antedichos datos (párrafo 3.15.2);
- .2 refrendar la decisión del Subcomité de no exigir a los Miembros, a partir de 2008, que rellenen la parte 3 de sus informes en virtud del Convenio MARPOL, de conformidad con lo dispuesto en la circular MEPC/Circ.318 dado que la Secretaría podría utilizar datos extraídos del módulo del GISIS sobre instalaciones portuarias de recepción para compilar los informes resumidos necesarios para el informe anual sobre cumplimiento en relación con las instalaciones de recepción (partes 3a y 3b) de la circular MEPC/Circ.318) (párrafo 4.8);
- .3 refrendar el acuerdo alcanzado por el Subcomité de examinar la conveniencia de enmendar la circular MEPC/Circ.318, en una fase posterior, cuando esté claro si las prescripciones en materia de notificación de los informes estadísticos sobre anomalías y detenciones conexas con el Convenio MARPOL (parte 4 de la circular MEPC/Circ.318) también podrían satisfacerse mediante la extracción de datos a

partir del GISIS, con lo cual se evitaría introducir dos enmiendas a la circular MEPC/Circ.318 en un espacio de tiempo relativamente corto (párrafo 4.9);

- .4 aprobar el impreso de notificación previa (ANF), del Plan de acción para abordar el problema de las deficiencias de las instalaciones portuarias de recepción, para su distribución como una circular MEPC (FSI 16/5, anexo 1) (párrafo 5.9.1);
- .5 aprobar el recibo de entrega de desechos (WDR), del Plan de acción para abordar el problema de las deficiencias de las instalaciones portuarias de recepción, como una circular MEPC (FSI 16/5, anexo 2) (párrafo 5.9.2);
- .6 refrendar el acuerdo alcanzado por el Subcomité de ampliar hasta 2009 la fecha de ultimación prevista de los puntos 2.1, 2.3, 3.1, 3.2, 4.1, 4.2 y 5.3 del Plan de acción para abordar el problema de las deficiencias de las instalaciones portuarias de recepción (párrafos 5.9.3, 5.9.5, 5.9.6, 5.9.7, 5.9.8, 5.9.9 y 5.9.10);
- .7 aprobar, a reserva de una decisión similar del MSC, la circular MSC-MEPC.3 sobre informes sobre siniestros y sucesos marítimos (párrafo 616 y anexo 1);
- .8 refrendar la decisión del Subcomité sobre las cuestiones pertinentes a la ultimación de los protocolos con las secretarías de aquellos regímenes de supervisión por el Estado rector del puerto que han mostrado su conformidad, en principio, con el intercambio de datos correspondientes a los informes sobre todas las inspecciones realizadas en el marco de la supervisión por el Estado rector del puerto, y el establecimiento del intercambio de datos con los centros de información de los regímenes de supervisión por el Estado rector del puerto (párrafo 7.45);
- .9 tomar nota de la opinión del Subcomité de que el proyecto de circular MSC-MEPC sobre el cierre de los sistemas de tuberías de descarga de las aguas de sentina en puerto no necesitaba cambios, y de su solicitud de que la Secretaría proporcione a todos los regímenes de supervisión por el Estado rector del puerto una copia del proyecto de circular, tal como lo solicitó el DE 51 (párrafo 7.50);
- .10 tomar nota del acuerdo del Subcomité de volver a constituir el Grupo de trabajo por correspondencia sobre supervisión por el Estado rector del puerto y de su instrucción, entre otras, de dar comienzo a la elaboración del proyecto de directrices sobre supervisión por el Estado rector del puerto a los efectos del Convenio BWM 2004, tomando en consideración los resultados del MEPC 58 acerca de las Directrices para el muestreo del agua de lastre (D2) (párrafos 7.51 y 8.6);
- .11 aprobar, a reserva de una decisión similar de MSC, la circular MSC-MEPC sobre la interpretación unificada de la aplicación de las reglas que dependen de la fecha del contrato de construcción, la fecha de colocación de la quilla y la fecha de entrega a los efectos de las prescripciones del Convenio SOLAS y del Convenio MARPOL (párrafo 11.21 y anexo 2);

- .12 dar su visto bueno a la recomendación del Subcomité de añadir un anexo 7 al Código para la implantación de los documentos obligatorios de la OMI en el que se indiquen las enmiendas a los instrumentos de la OMI que aún no se hayan aceptado en la fecha de revisión del Código, pero que está previsto que se acepten y entren en vigor en los próximos meses, y dar instrucciones a estos efectos al Subcomité, a reserva de una decisión similar del MEPC y del refrendo del Consejo (párrafo 14.6.2);
- .13 tomar nota del examen del Subcomité de la cuestión de la aplicabilidad de los convenios de la OMI a las IFPAD y a las UFA (párrafos 14.22 a 14.24);
- .14 aprobar el programa de trabajo revisado del Subcomité y el orden del día provisional para el FSI 17 (párrafo 15.3 y anexo 6); y
- .15 refrendar el informe sobre la situación de los resultados previstos del Subcomité en el Plan de acción de alto nivel para el bienio en curso (párrafo 15.4 y anexo 7).

ANEXO 1

PROYECTO DE CIRCULAR MSC-MEPC.3

CUESTIONES RELACIONADAS CON SINIESTROS*
INFORMES SOBRE SINIESTROS Y SUCESOS MARÍTIMOS

**Procedimientos de notificación armonizados revisados - Informes prescritos
 en la regla I/21 del SOLAS y en los artículos 8 y 12 del MARPOL 73/78**

1 El Comité de Seguridad Marítima, en su 72º periodo de sesiones (17 a 26 de mayo de 2000), y el Comité de Protección del Medio Marino, en sus periodos de sesiones 44º y 45º (6 a 8, 10 y 13 de marzo de 2000 y 2 a 6 de octubre de 2000, respectivamente), aprobaron una circular MSC-MEPC (MSC/Circ.953-MEPC/Circ.372), titulada "Informes sobre siniestros y sucesos marítimos – Procedimientos de notificación armonizados", en la que se refunden y armonizan los procedimientos para notificar siniestros a la Organización que figuran en las circulares MSC/MEPC existentes.

2 El Comité de Seguridad Marítima, en su 80º periodo de sesiones (11 de mayo a 3 de junio de 2005), y el Comité de Protección del Medio Marino, en su 53º periodo de sesiones (18 a 22 de julio de 2005), aprobaron enmiendas a la circular MSC/Circ.953-MEPC/Circ.372.

3 El Comité de Protección del Medio Marino, en su [58º periodo de sesiones (6 a 10 de octubre de 2008)] y el Comité de Seguridad Marítima, en su [85º periodo de sesiones (26 de noviembre a 5 de diciembre de 2008)] aprobaron enmiendas a la circular MSC-MEPC.3/Circ.1.

4 En virtud de la regla I/21 del Convenio SOLAS y de los artículos 8 y 12 del MARPOL 73/78, cada Administración se compromete a efectuar una investigación de todo siniestro que sufra cualquiera de los buques que enarbolen su pabellón regidos por dichos convenios y a facilitar a la Organización la información pertinente sobre las conclusiones de tales investigaciones.

5 Los impresos de notificación que figuran en los anexos de la presente circular sustituyen a los que figuran en el anexo 3, relativo a las fichas de avería, del documento MSC 59/33 y en las siguientes circulares: MSC/Circ.224, sobre los expedientes de siniestros sufridos por pérdida de estabilidad sin avería; MSC/Circ.388, sobre los expedientes de siniestros causados por incendios; MSC/Circ.433, relativa a los informes sobre investigaciones de siniestros graves; MSC/Circ.559, sobre los sucesos en que intervengan mercancías peligrosas o contaminantes del mar transportados en bultos; MSC/Circ.621, Directrices relativas a la investigación de los accidentes en los que puede haber contribuido el factor fatiga; y COM/Circ.70/Rev.1, Cuestionario sobre el

* A fin de facilitar la búsqueda y recuperación de la información distribuida mediante las circulares conjuntas MSC-MEPC, a partir de ahora dicha información se divulgará a través de las series de circulares que se indican a continuación:

- 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...
- 7 Cuestiones relacionadas con el factor humano: circulares: MSC-MEPC.7/Circ...

sistema de socorro marítimo. El impreso de notificación de derrames accidentales de 50 o más toneladas de sustancias líquidas perjudiciales se ha añadido por ser estos informes necesarios cuando se lleva a cabo la investigación de un siniestro o suceso (MARPOL 73/78, artículos 8 y 12); sin embargo, no sustituye al informe con entrada de datos "en casillas", previsto en el marco de la notificación anual obligatoria que el MARPOL 73/78 establece en su artículo 11 (MEPC/Circ.318, parte 1).

6 Con objeto de notificar la información a la Organización, los siniestros marítimos se clasifican en "siniestros muy graves", "siniestros graves", "siniestros menos graves" y "sucesos marítimos". Se insta a las Administraciones a que presenten datos sobre todos los "siniestros muy graves" y los "siniestros graves".*

Cuando de las investigaciones sobre "siniestros graves", "siniestros menos graves" y "sucesos marítimos" se desprendan lecciones importantes, se presentarán informes íntegros junto con los datos adicionales indicados en el anexo 3.

También debe proporcionarse información de conformidad con el anexo 10, respecto de todos los siniestros en que se hayan utilizado dispositivos de salvamento, se hayan producido o no lesiones o pérdidas de vidas, y se hayan utilizado en ejercicio o situaciones de emergencia, no obstante lo dispuesto en el párrafo 7 *infra*.

* "Siniestros muy graves" sufridos por buques son aquellos que entrañan pérdida total, pérdida de vidas humanas o contaminación grave, cuya definición, aprobada por el MEPC 37 (MEPC 37/22, párrafo 5.8), es la siguiente:

"Contaminación grave" es un caso de contaminación que, según la evaluación del (de los) Estado(s) ribereño(s) o de la Administración de abanderamiento, según proceda, tiene efectos deletéreos importantes en el medio marino, o hubiera podido tenerlos si no se hubiesen tomado medidas preventivas.

"Siniestros graves" sufridos por buques son aquellos que, sin reunir las características del "siniestro muy grave", entrañan un incendio, explosión, abordaje, varada, contacto, averías por mal tiempo, averías causadas por hielos, grietas en el casco o supuesto defecto del casco, etc., que a su vez provocan:

- parada de las máquinas principales, averías importantes en los espacios del alojamiento, averías estructurales graves, como una hendidura en la obra viva, etc., que hacen que el buque quede incapacitado para navegar* ; o
- contaminación (independientemente de la cantidad); y/o
- una avería que obligue a remolcar el buque o pedir ayuda a tierra.

"Siniestros menos graves" sufridos por buques son aquellos que no reúnen las características del "siniestro muy grave" ni las del "siniestro grave", pero que, a los efectos de compilar información útil, también comprenden los "sucesos marítimos", que a su vez comprenden los "sucesos potencialmente peligrosos" y los "cuasiabordajes".

* El buque se encuentra en condiciones que no se ajustan sustancialmente a lo dispuesto en los convenios aplicables, lo cual presenta un peligro para el buque y las personas a bordo o una amenaza de peligro inaceptable para el medio marino.

7 Se insta a las Administraciones a que faciliten los datos que se indican a continuación:

Información que se deberá facilitar atendiendo a la clasificación del siniestro

<i>Información que se ha de remitir de acuerdo con el tipo de siniestro</i>	<i>Siniestros muy graves</i>	<i>Siniestros graves</i>	<i>Siniestros menos graves</i>	<i>Sucesos marítimos</i>
<i>Anexo 1 del impreso de notificación adjunto</i>	<i>Se facilitará dentro de los seis meses siguientes al siniestro, en todos los casos</i>	<i>Se facilitará dentro de los seis meses siguientes al siniestro, en todos los casos</i>	<i>Debe facilitarse si de la misma pueden obtenerse enseñanzas importantes</i>	<i>Debe facilitarse si de la misma pueden obtenerse enseñanzas importantes</i>
<i>Anexos 2 y 3 del impreso de notificación adjunto, así como otros anexos pertinentes</i>	<i>Se facilitará al final de la investigación, en todos los casos</i>	<i>Se facilitará al final de la investigación, en todos los casos</i>	<i>Debe facilitarse si de la misma pueden obtenerse enseñanzas importantes</i>	<i>Debe facilitarse si de la misma pueden obtenerse enseñanzas importantes</i>
<i>Informe íntegro de la investigación</i>	<i>Se facilitará al final de la investigación, en todos los casos</i>	<i>Debe facilitarse si de la misma pueden obtenerse enseñanzas importantes</i>	<i>Debe facilitarse si de la misma pueden obtenerse enseñanzas importantes</i>	<i>Debe facilitarse si de la misma pueden obtenerse enseñanzas importantes</i>

Siniestro muy grave

Los datos preliminares que se indican en el **anexo 1***

Los datos que se indican en los **anexos 2 y 3, así como en otros anexos pertinentes**

Un informe íntegro de la investigación, en todos los casos

Siniestro grave

Los datos preliminares que se indican en el **anexo 1***

Los datos que se indican en los **anexos 2 y 3, así como en otros anexos pertinentes**

Un informe íntegro de la investigación únicamente cuando de ella se desprendan lecciones importantes en relación con las reglas de la OMI

Siniestro menos grave y suceso marítimo

Los datos que se indican en los **anexos 1, 2 y 3, así como en otros anexos pertinentes**, únicamente cuando de ellos se desprendan lecciones importantes en relación con las reglas de la OMI

* Se deberá facilitar en los seis meses posteriores a la fecha del siniestro, salvo si se facilita toda la información dentro del mencionado plazo.

Un informe íntegro de la investigación únicamente cuando de ella se desprendan lecciones importantes en relación con las reglas de la OMI

Información que se debe facilitar respecto de los siniestros/sucesos indicados a continuación:

Datos sobre siniestros en los que intervengan mercancías peligrosas o contaminantes del mar transportados en bultos a bordo de buques y en zonas portuarias	→ anexo 4
Fichas de avería y expedientes de siniestros sufridos por pérdida de estabilidad sin avería	→ anexo 5
Expedientes de siniestros causados por incendios	→ anexo 6
Sistema mundial de socorro y seguridad marítima (SMSSM)	→ anexo 7
La fatiga como factor que contribuye a los accidentes marítimos - hoja de datos sobre el factor fatiga	→ anexo 8
Derrames accidentales de 50 o más toneladas de sustancias líquidas perjudiciales	→ anexo 9
Registro de siniestros relacionados con dispositivos de salvamento	→ anexo 10

8 Se invita a los Gobiernos Miembros a que apliquen el Código de normas internacionales y prácticas recomendadas para la investigación de los aspectos de seguridad de siniestros y sucesos marítimos, (resoluciones A.849(20) y A.884(21) o MSC.255(84) y circular MSC-MEPC.3/Circ.2), cuando lleven a cabo investigaciones de siniestros y sucesos marítimos.

9 Se pide a los Gobiernos Miembros que utilicen la presente circular cuando presenten sus informes sobre siniestros y sucesos marítimos y hagan amplio uso de las aplicaciones para el intercambio electrónico de datos y las notificaciones del Sistema mundial integrado de información marítima de la OMI (GISIS) (<http://gisis.imo.org/Members>), tal y como se señala en la Circular N° 2892 – Manual de uso de los medios de notificación para las Administraciones.

10 La presente circular sustituye a la circular MSC-MEPC.3/Circ.1.

Lista de anexos

ANEXO 1	IDENTIDAD Y PORMENORES DEL BUQUE Indica los datos que procede incluir en todos los informes sobre siniestros.
ANEXO 2	DATOS SOBRE SINIESTROS MUY GRAVES Y GRAVES Indica los datos que se deben facilitar con respecto a los siniestros "muy graves" y "graves".

- ANEXO 3 **DATOS ADICIONALES SOBRE SINIESTROS MUY GRAVES Y GRAVES**
Información suplementaria exigida con respecto a los "siniestros muy graves" y "graves".
- ANEXO 4 **DATOS SOBRE SINIESTROS EN LOS QUE INTERVENGAN MERCANCÍAS PELIGROSAS O CONTAMINANTES DEL MAR TRANSPORTADOS EN BULTOS A BORDO DE BUQUES Y EN ZONAS PORTUARIAS**
Este impreso se puede utilizar para los siniestros marítimos definidos como tales, y también para los sucesos marítimos.
- ANEXO 5 **FICHAS DE AVERÍA Y EXPEDIENTES DE SINIESTROS SUFRIDOS POR PÉRDIDA DE ESTABILIDAD SIN AVERÍA**
Este impreso se puede utilizar para los siniestros "muy graves" y "graves".
- ANEXO 6 **EXPEDIENTES DE SINIESTROS CAUSADOS POR INCENDIOS**
Este impreso se puede utilizar para los siniestros "muy graves" y "graves".
- ANEXO 7 **CUESTIONARIO SOBRE EL SISTEMA MUNDIAL DE SOCORRO Y SEGURIDAD MARÍTIMA**
Este impreso se puede utilizar para los siniestros "muy graves" y "graves".
- ANEXO 8 **LA FATIGA COMO FACTOR QUE CONTRIBUYE A LOS ACCIDENTES MARÍTIMOS – HOJA DE DATOS SOBRE EL FACTOR FATIGA**
Este impreso se utilizará cuando se considere que la fatiga ha contribuido a que se produzca el siniestro.
- ANEXO 9 **DERRAMES ACCIDENTALES DE 50 O MÁS TONELADAS DE SUSTANCIAS LÍQUIDAS PERJUDICIALES**
Este impreso se destina a los sucesos relacionados con sustancias perjudiciales. El informe es considerado necesario cuando se lleva a cabo la oportuna investigación de un siniestro o suceso (MARPOL 73/78, artículos 8 y 12); sin embargo, no sustituye al informe con entrada de datos "en casillas", previsto en el marco de la notificación anual obligatoria que el MARPOL 73/78 establece en su artículo 11 (MEPC/Circ.318, parte 1).
- ANEXO 10 **REGISTRO DE SINIESTROS RELACIONADOS CON DISPOSITIVOS DE SALVAMENTO**
Este impreso es para todos los siniestros relacionados con dispositivos de salvamento, añadiendo toda otra información de la cual puedan extraerse lecciones sobre el uso de dicho equipo.

* * *

ANEXO 1

NOTIFICACIÓN DE SINIESTROS Y SUCESOS MARÍTIMOS A LA OMI

IDENTIDAD Y PORMENORES DEL BUQUE

Se insta a las Administraciones a que faciliten los datos sobre la identidad del buque que se enumeran en el presente anexo cuando remitan a la Organización informes sobre siniestros marítimos.

PORMENORES DEL BUQUE

1 N° IMO:

2 Nombre del buque:

3 Estado de abanderamiento:

4 Tipo de buque:

- | | | |
|-----|---|--------------------------|
| .1 | Buque para el transporte de gas licuado | <input type="checkbox"/> |
| .2 | Buque tanque quimiquero | <input type="checkbox"/> |
| .3 | Petrolero | <input type="checkbox"/> |
| .4 | Buque para el transporte de otros líquidos (no inflamables) | <input type="checkbox"/> |
| .5 | Granelero de carga seca (general, minerales) | <input type="checkbox"/> |
| .6 | Granelero de carga seca/petrolero | <input type="checkbox"/> |
| .7 | Granelero de carga seca autodescargable | <input type="checkbox"/> |
| .8 | Granelero de carga seca de otro tipo (cemento, astillas de madera, urea y otra carga especializada) | <input type="checkbox"/> |
| .9 | Buque de carga general | <input type="checkbox"/> |
| .10 | Buque de pasaje/de carga general | <input type="checkbox"/> |
| .11 | Buque portacontenedores | <input type="checkbox"/> |
| .12 | Buque frigorífico | <input type="checkbox"/> |
| .13 | Buque de carga de transbordo rodado | <input type="checkbox"/> |
| .14 | Buque de pasaje/carga de transbordo rodado | <input type="checkbox"/> |
| .15 | Buque de pasaje | <input type="checkbox"/> |
| .16 | Nave de gran velocidad | <input type="checkbox"/> |
| .17 | Buque para el transporte de otras cargas secas (ganado, gabarra, carga pesada, etc.) | <input type="checkbox"/> |
| .18 | Buque pesquero | <input type="checkbox"/> |
| .19 | Buque factoría/buque para transporte de pescado | <input type="checkbox"/> |

- | | | |
|-----|------------------------------------|--------------------------|
| .20 | Buque de suministro mar adentro | <input type="checkbox"/> |
| .21 | Otros buques mar adentro | <input type="checkbox"/> |
| .22 | Buque de investigación | <input type="checkbox"/> |
| .23 | Buque remolcador/empujador | <input type="checkbox"/> |
| .24 | Rastrero | <input type="checkbox"/> |
| .25 | Buque dedicado a otras actividades | <input type="checkbox"/> |
| .26 | Buque sin propulsión propia | <input type="checkbox"/> |
| .27 | Otras estructuras | <input type="checkbox"/> |

5 Tipo de servicio:

- Internacional
- Internacional corto
- Transporte marítimo costero
- Aguas interiores
- Otros; sírvase indicar:
- Sin información

6 ¿Se le impusieron al buque restricciones relacionadas con el viaje? Sírvase explicar:

7 Arqueo bruto:

8 Eslora total:

9 Sociedad de clasificación:

10 Propietario inscrito del buque:

11 Gestor naval/armador:

12 Nombres anteriores:

13 Pabellón anterior:

14 Sociedad de clasificación anterior:

15 Fecha de contrato/colocación de la quilla/entrega:

16 Fecha de la transformación importante:

17 Peso muerto:

18 Material del casco:

- .1 acero
- .2 aleación ligera
- .3 ferrocemento
- .4 madera
- .5 PRFV (plástico reforzado con fibra de vidrio)
- .6 materiales compuestos

19 Construcción del casco:

- .1 casco sencillo
- .2 doble casco
- .3 doble fondo
- .4 doble costado
- .5 cubierta intermedia
- .6 otro tipo

20 Tipo de propulsión (tipo, combustible, etc.): Vapor Diesel Otros

.1 Combustible:

Combustible pesado Combustible mediano Dieseloil marino

21 Naturaleza de la carga (por ejemplo hidrocarburos, carga seca a granel y mercancías regidas por el Código IMDG):

22 Astillero de construcción: _____

23 Número de casco: _____

24 Fecha de pérdida total/pérdida total constructiva/desguace: _____

25 Número de tripulantes según el certificado del buque: _____

26 Número de pasajeros según el certificado del buque: _____

27 Número de personas a bordo en el momento del siniestro/accidente: _____

.1 tripulación: _____

.2 pasajeros: _____

.3 otros: _____

DATOS PRELIMINARES SOBRE SINIESTROS

1 Fecha y hora (local a bordo):

2 Situación/lugar:

3 Suceso inicial*:

- abordaje
- encalladura/varada
- contacto
- incendio o explosión
- avería en el casco/en las puertas estancas/portas, etc.
- avería de las máquinas
- daños en el buque o su equipo
- zozobra/escora del buque
- desaparecido: se da por perdido
- accidentes con dispositivos de salvamento
- otros

4 Consecuencias:

- pérdida total del buque
- el buque queda incapacitado para navegar**
- el buque sigue capacitado para navegar***
- contaminación
- pérdida de vidas humanas
- lesiones graves

5 Resumen de los hechos:

- 1.
- 2.
- 3.
- 4.
- 5.
- 6.
- 7.

* * *

* En el anexo 2 se explican los términos indicados a continuación.

** El buque se encuentra en condiciones que no se ajustan sustancialmente a lo dispuesto en los convenios aplicables, lo cual presenta un peligro para el buque y las personas a bordo o una amenaza de peligro inaceptable para el medio marino.

*** El buque se encuentra en condiciones que se ajustan sustancialmente a lo dispuesto en los convenios aplicables, lo cual no presenta un peligro para el buque ni las personas a bordo ni una amenaza de peligro inaceptable para el medio marino.

ANEXO 2

NOTIFICACIÓN DE SINIESTROS Y SUCESOS MARÍTIMOS A LA OMI

DATOS SOBRE SINIESTROS MUY GRAVES Y GRAVES

DATOS SOBRE EL SINIESTRO

- 1 Fecha y hora local del siniestro: (notación de 24 h)(dd/mm/aaaa):**
- 2 Situación en el momento del siniestro (latitud, longitud):**
- 3 Lugar del siniestro:**
 - 3.1 Muelle
 - 3.2 Fondeadero
 - 3.3 Puerto
 - 3.4 Accesos al puerto
 - 3.5 Aguas interiores
 - 3.6 Canal
 - 3.7 Río
 - 3.8 Archipiélago
 - 3.9 Aguas costeras (a menos de 12 millas)
 - 3.10 Mar abierta
- 4 Práctico a bordo:**
- 5 Tipo de siniestro (suceso inicial):**
 - 5.1 Abordaje: choque con otro buque (independientemente de que el buque esté navegando, fondeado o amarrado).
 - 5.1.1 Número IMO del otro buque (sin codificar)
 - 5.1.2 Nombre del otro buque (sin codificar)
 - 5.2 Encalladura o varada: estar varado o golpear/tocar la costa, el fondo del mar u objetos bajo el agua (restos de naufragio, etc.).

- 5.3 Contacto: choque con cualquier objeto fijo o flotante no incluido en los supuestos 1 ó 2.
- 5.4 Incendio o explosion.
- 5.5 Avería en el casco o en las puertas estancas, portas, etc.: no causadas por ninguno de los supuestos 1 a 4.
- 5.6 Avería de las máquinas: no causada por ninguno de los supuestos 1 a 5, y que obligue a remolcar el buque o pedir ayuda a tierra.
- 5.7 Daños en el buque o su equipo: no causados ni comprendidos en ninguno de los supuestos 1 a 6.
- 5.8 Zozobra o escora: no causada por ninguno de los supuestos 1 a 7.
- 5.9 Desaparecido: se da por perdido.
- 5.10 Accidentes con dispositivos de salvamento.
- 5.11 Otros: todos los demás sucesos no comprendidos en los supuestos 1 a 10.

6 Tipo de sucesos subsiguientes:

- 6.1 Abordaje: choque con otro buque (independientemente de que el buque esté navegando, fondeado o amarrado).
- 6.1.1 Número IMO del otro buque (sin codificar)
- 6.1.2 Nombre del otro buque (sin codificar)
- 6.2 Encalladura o varada: estar varado o golpear/tocar la costa, el fondo del mar u objetos bajo el agua (restos de naufragio, etc.).
- 6.3 Contacto: choque con cualquier objeto fijo o flotante no incluido en los supuestos 1 ó 2.
- 6.4 Incendio o explosion.
- 6.5 Avería en el casco o en las puertas estancas, portas, etc.
- 6.6 Avería de las máquinas que obligue a remolcar el buque o pedir ayuda a tierra.
- 6.7 Daños en el buque o su equipo.
- 6.8 Zozobra o escora.

- 6.9 Desaparecido: se da por perdido.
- 6.10 Accidentes con dispositivos de salvamento.
- 6.11 Otros: todos los demás sucesos no comprendidos en los supuestos 1 a 9.

7 Consecuencias del siniestro:

7.1 Consecuencias para el buque afectado por el siniestro:

- 7.1.1 Pérdida total
- 7.1.2 El buque queda incapacitado para navegar*
- 7.1.3 El buque sigue capacitado para navegar**

7.2 Consecuencias para los seres humanos:

- 7.2.1 Número de tripulantes muertos o desaparecidos _____
- 7.2.2 Número de pasajeros muertos o desaparecidos _____
- 7.2.3 Número de otras personas muertas o desaparecidas _____
- 7.2.4 Número de tripulantes gravemente lesionados en el siniestro*** _____
- 7.2.5 Número de pasajeros gravemente lesionados en el siniestro*** _____
- 7.2.6 Número de otras personas gravemente lesionadas en el siniestro*** _____

* El buque se encuentra en condiciones que no se ajustan sustancialmente a lo dispuesto en los convenios aplicables, lo cual presenta un peligro para el buque y las personas a bordo o una amenaza de peligro inaceptable para el medio marino.

** El buque se encuentra en condiciones que se ajustan sustancialmente a lo dispuesto en los convenios aplicables, lo cual no presenta un peligro para el buque ni las personas a bordo ni una amenaza de peligro inaceptable para el medio marino.

*** Incapacitados durante 72 horas o más.

7.3 Consecuencias para el medio ambiente (contaminación):

7.3.1 Combustible en los tanques:

7.3.1.1 Tipo de combustible Cantidad derramada

- Combustible pesado _____
- Diésel _____
- Aceites lubricantes _____
- Otros _____

7.3.2 Carga de hidrocarburos:

7.3.2.1 Tipo de hidrocarburos Cantidad derramada
(sin codificar)

- Petróleo crudo _____
- Productos de hidrocarburos refinados persistentes _____
- Productos de hidrocarburos refinados no persistentes _____
- Otros _____

7.3.3 Productos químicos a granel:

Categoría (apéndice I del Anexo II del MARPOL 73/78)

Cantidad derramada (en toneladas)

- A _____
- B _____
- C _____
- D _____

7.3.4 Mercancías peligrosas en bultos:

Clase (Código IMDG)		Nombres de expedición correctos	Nº ONU	Cantidad perdida en el mar
1	<input type="checkbox"/>	_____	_____	_____
2	<input type="checkbox"/>	_____	_____	_____
3	<input type="checkbox"/>	_____	_____	_____
4	<input type="checkbox"/>	_____	_____	_____
4.1	<input type="checkbox"/>	_____	_____	_____
4.2	<input type="checkbox"/>	_____	_____	_____
4.3	<input type="checkbox"/>	_____	_____	_____
5.1	<input type="checkbox"/>	_____	_____	_____
5.2	<input type="checkbox"/>	_____	_____	_____
6.1	<input type="checkbox"/>	_____	_____	_____
6.2	<input type="checkbox"/>	_____	_____	_____
7	<input type="checkbox"/>	_____	_____	_____
8	<input type="checkbox"/>	_____	_____	_____
9	<input type="checkbox"/>	_____	_____	_____

8 Causas fundamentales del suceso inicial:

Principio codificador:

- a) El factor humano es una cuestión multidimensional y compleja que afecta a la seguridad marítima y a la protección del medio marino. Comprende todo el espectro de actividades humanas llevadas a cabo por las tripulaciones de los buques, los administradores con base en tierra, los organismos reguladores, las sociedades de clasificación, los astilleros, los legisladores y otras partes interesadas.
- b) Las medidas correctivas que se adopten tras un siniestro marítimo, exigen –para que sean eficaces– un conocimiento cabal de la influencia del factor humano en las causas de un accidente. Esto se obtiene mediante una investigación pormenorizada y un análisis sistemático de los siniestros con objeto de descubrir los factores que contribuyeron al siniestro y la cadena de acontecimientos que lo causaron.

8.1 Causas internas (relacionadas con el buque donde se ha producido el siniestro):

8.1.1 Transgresiones o errores de la tripulación:

- .1 Transgresiones
- .2 Errores

- 8.1.2 Transgresiones o errores del práctico:
 - .1 Transgresiones
 - .2 Errores
- 8.1.3 Fallos estructurales del buque
- 8.1.4 Fallo estructural de las máquinas/el equipo del buque, incluidos errores de proyecto:
 - .1 Avería de las máquinas propulsoras
 - .2 Avería de máquinas auxiliares esenciales
 - .3 Avería del aparato de gobierno
 - .4 Avería de los dispositivos/juntas de cierre
 - .5 Avería o deficiencia del equipo náutico
 - .6 Avería de la bomba de sentina
 - .7 Avería de la instalación eléctrica
 - .8 Avería o deficiencia del equipo de radiocomunicaciones
 - .9 Avería o deficiencia de los dispositivos de salvamento
 - .10 Errores de proyecto del buque (por ejemplo, estabilidad insuficiente)
 - .11 Otras causas
- 8.1.5 La carga del buque:
 - .1 Corrimiento de la carga
 - .2 Incendio o explosión de la carga
 - .3 Estiba incorrecta de la carga
 - .4 Combustión espontánea
 - .5 Licuefacción de la carga
 - .6 Otras causas
- 8.2 Causas externas (fuera del buque):**
 - 8.2.1 Otros buques (acciones indebidas, etc.)
 - 8.2.2 El medio ambiente:
 - .1 Mar encrespada
 - .2 Vientos
 - .3 Corrientes o mareas
 - .4 Englamiento
 - .5 Presencia de hielo
 - .6 Visibilidad reducida

- 8.2.3 Infraestructura para la navegación:
 - .1 Avería de las ayudas a la navegación
 - .2 Errores en las cartas o publicaciones náuticas
 - .3 Inexistencia de cartas o publicaciones náuticas de la zona
 - .4 STM
- 8.2.4 Actos criminales
- 8.2.5 Otras causas "externas" (es decir, no asociadas con el propio buque):
 - .1 Operaciones de remolque
 - .2 Avería o empleo deficiente del equipo o la instalación en tierra
 - .3 Otras, no enumeradas en .1 y .2
- 8.3 Causas desconocidas:**
- 9 Tipos de transgresiones y errores:**
- 9.1 Transgresión (decisión deliberada de actuar contra una regla o plan):**
 - 9.1.1 Rutinaria (para economizar esfuerzos o medios, seguir la ley del mínimo esfuerzo, etc.)
 - 9.1.2 Necesaria (por lo inadecuado de las herramientas o el equipo, o debido a procedimientos o reglas insuficientes)
 - 9.1.3 "Por diversión y entretenimiento" (para experimentar nuevas sensaciones, evitar el aburrimiento, o bien como resultado de un comportamiento machista)
 - 9.1.4 Excepcional (esto es, arriesgándose para prestar asistencia a personas en peligro, o por desconocimiento del sistema)
- 9.2 Distracción (acto involuntario en el que falla la atención):**
 - 9.2.1 Empleo incorrecto de los mandos o el equipo
 - 9.2.2 Izquierda/derecha, inversión de la marcha
 - 9.2.3 No se informa por distracción
 - 9.2.4 Otras causas

- 9.3 Lapsus (acto involuntario en el que falla la memoria):**
- 9.3.1 Se olvida notificar la información
- 9.3.2 No se informa al oficial encargado de la guardia
- 9.3.3 Otras causas
- 9.4 Error (acto voluntario que implica un error durante el proceso de planificación sin que exista voluntad de transgredir norma o procedimiento alguno):**
- 9.4.1 Error de apreciación
- 9.4.2 Elección incorrecta de la ruta
- 9.4.3 Se opta por no pasar la información
- 9.4.4 No se responde debidamente
- 9.4.5 Otras causas
- 10 Factores subyacentes:**
- 10.1 Elemento humano:**
- 10.1.1 Fisiológicos:
- .1 fatiga
- .2 estrés
- .3 alcohol/drogas ilegales
- .4 prescripción médica
- 10.1.2 Psicológicos:
- .1 trabajo excesivo
- .2 comunicación
- .3 normas de competencia personal
- .4 falta de familiaridad o formación
- .5 pánico y miedo
- .6 aburrimiento
- .7 desórdenes mentales y emocionales
- 10.1.3 Físicos:
- .1 problema auditivo
- .2 problema visual
- .3 lesiones y enfermedad
- .4 aptitud física deficiente

- 10.1.4 Otros factores:
- 10.2 Soporte físico:**
 - 10.2.1 No disponibilidad de equipo
 - 10.2.2 Ergonomía
 - 10.2.3 Fallos de proyecto (distintos de los ergonómicos)
 - 10.2.4 Mantenimiento y reparaciones
 - 10.2.5 Otros
- 10.3 Soporte lógico:**
 - 10.3.1 Criterios y órdenes permanentes de la compañía
 - 10.3.2 Procedimientos operacionales y adiestramiento insuficientes
 - 10.3.3 Gestión y supervisión
 - 10.3.4 Otros
- 10.4 Medio ambiente:**
 - 10.4.1 Movimientos del buque/Efectos meteorológicos
 - 10.4.2 Ruido
 - 10.4.3 Vibraciones
 - 10.4.4 Temperatura/Humedad
 - 10.4.5 Dotación insuficiente
 - 10.4.6 Otros

* * *

ANEXO 3

NOTIFICACIÓN DE SINIESTROS Y SUCESOS MARÍTIMOS A LA OMI

DATOS ADICIONALES SOBRE SINIESTROS MUY GRAVES Y GRAVES

Para asistir en el análisis de los siniestros marítimos se necesita, además de la información que se pide en los anexos 1 y 2, lo siguiente:

1 Conclusiones principales y formato de la investigación:

2 Medidas adoptadas:

3 Conclusiones que afectan a las reglas internacionales:

4 Ayuda prestada (operaciones SAR):

* * *

ANEXO 4

NOTIFICACIÓN DE SINIESTROS Y SUCESOS MARÍTIMOS A LA OMI

DATOS SOBRE SINIESTROS EN LOS QUE INTERVENGAN MERCANCÍAS PELIGROSAS O CONTAMINANTES DEL MAR TRANSPORTADOS EN BULTOS A BORDO DE BUQUES Y EN ZONAS PORTUARIAS

El presente informe es suplementario del realizado por el capitán conforme a las directrices y los principios generales aprobados por la Organización mediante la resolución A.851(20) de la Asamblea para notificar sucesos en que intervengan mercancías peligrosas, sustancias perjudiciales y/o contaminantes del mar transportados en bultos a bordo de buques y en zonas portuarias.

Los datos se facilitarán en caso de:

- un accidente que entrañe pérdida de vidas humanas, lesiones corporales, daños al buque o los bienes; o
- un accidente en el que se produzca una situación de inseguridad o de emergencia, o una pérdida de mercancías peligrosas y contaminantes del mar transportados en bultos.

Los datos han de ser facilitados por la Administración que lleve a cabo la investigación, de ser preciso en consulta con las otras partes interesadas (por ejemplo, las autoridades de los puertos de carga, tránsito o descarga, etc.), y remitidos a la Organización Marítima Internacional con las recomendaciones que se juzguen oportunas para corregir las deficiencias detectadas.

Deben comunicarse asimismo a la Organización el resumen y las recomendaciones que se desprendan de cualquier investigación ulterior.

DATOS SOBRE LA INVESTIGACIÓN DE SINIESTROS EN LOS QUE INTERVENGAN MERCANCÍAS PELIGROSAS O CONTAMINANTES DEL MAR TRANSPORTADOS EN BULTOS

1 Carga

1.1 Nombre de expedición correcto: N° ONU: Clase de riesgo de la OMI*:

1.2 Nombre y dirección del fabricante, o del expedidor o consignatario:

1.3 Tipo de embalaje/envase/contenedor:

1.4 Cantidad y estado de las mercancías:

* Los datos sólo se facilitarán si no han sido indicados ya.

- 1.5 Medios de estiba y sujeción de la carga:
- 2 Contaminación – mercancías perdidas en el mar (sí/no):
En caso de respuesta afirmativa:
 - 2.1 Cantidad de mercancías:
 - 2.2 Mercancías que quedaron flotando o se hundieron:
 - 2.3 Mercancías que se han salido del embalaje/envase (sí/no):
- 3 Breve resumen de los hechos*:
- 4 Gravedad de los daños*:
- 5 Medidas adoptadas para responder a la emergencia:
- 6 Observaciones sobre el cumplimiento de las prescripciones de los convenios/recomendaciones aplicables:
- 7 Observaciones sobre la eficacia de las prescripciones de los convenios/recomendaciones aplicables:
- 8 Medidas/recomendaciones para evitar que se repita el suceso:
- 9 Investigación ulterior (sí/no)*:K

* * *

* Los datos sólo se facilitarán si no han sido indicados ya.

ANEXO 5

NOTIFICACIÓN DE SINIESTROS Y SUCESOS MARÍTIMOS A LA OMI

FICHAS DE AVERÍA Y EXPEDIENTES DE SINIESTROS SUFRIDOS
POR PÉRDIDA DE ESTABILIDAD SIN AVERÍA

Ficha Nº Número de fichas para este siniestro
(Si hay más de una avería, tenga a bien rellenar otra hoja con la descripción de esa penetración)

Fecha y lugar del siniestro (categoría y pormenores)
(Puerto, muro del muelle; río, canal; aguas costeras; mar abierta; otros)

Naturaleza del siniestro (categoría y pormenores)
(Zozobra; abordaje; incendio/explosión; varada; temporal; pérdida de vida humana; otros)

Naturaleza de la avería (categoría y pormenores)
(Mella/deformación; rotura/fisura; gran deformación; otros)

Buque averiado

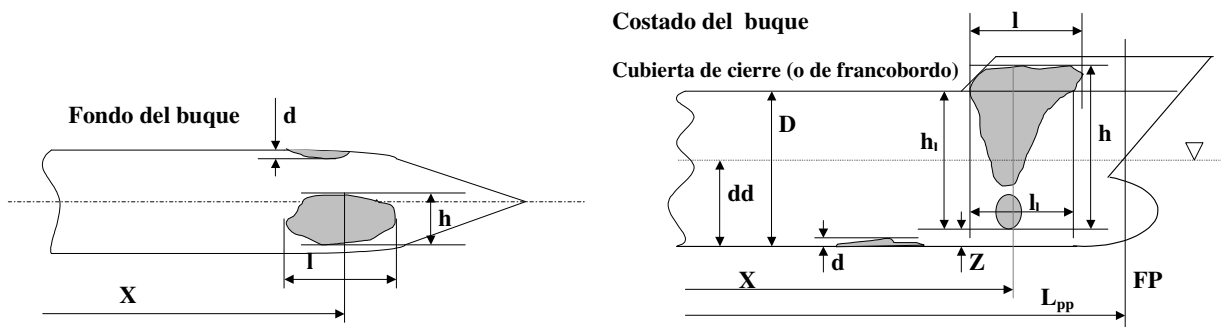
Nombre del buque Nº IMO

Tipo* (categoría y pormenores)
(Granelero; carguero; portacontenedores; pesquero; pasaje + pasaje/carga; transbordo rodado, transporte de automóviles, transbordador, transbordador para transporte de automóviles; servicio + tareas especializadas; buque tanque; otros)

Eslora entre perpendiculares* L_{pp} = L_{oa} = Manga de trazado* B =

Puntal de trazado* D =

Calado antes de la avería: en el centro del buque d_i =(o a proa d_i = y a popa d_i =



Dimensiones y ubicación de la avería (véase el boceto supra).

Costado del buque Ubicación de la avería
(Babor; estribor; fondo) (Cuerpo de proa; cuerpo de popa; bodega de carga; timón; cámara de máquinas; otros)

Ubicación (altura) respecto de la flotación Tipo de avería (ubicación nº)
(Extensión de la avería: 1=por debajo y por encima; 2=por encima pero no por debajo; 3= por debajo pero no por encima; 4= dentro de los límites físicos de la estructura del buque)

Distancia desde AP hasta el centro de la avería* X =

Distancia desde la línea de base hasta el punto inferior de la avería* Z =

Extensión longitudinal de la avería* l = l_i =

Altura de la avería* h = h_i =

Penetración de la avería * d = d_i =

dd en el centro del buque = dd a proa = dd a popa = (dd = calados después la avería)

Cálculo de dd en el centro del buque =.....

Buque perforado: Sí No

Buque abordado: Sí No

Abordaje entre buques: Sí No

Buque que aborda: Sí No

Notas:

(Si la avería se extiende por encima de la cubierta de cierre o de francobordo, se indicarán las dimensiones adicionales para la parte que quede por debajo de la misma, señaladas con el símbolo "i")

Segundo buque implicado en el abordaje (rellénesse en caso de abordaje entre dos buques)

Nombre del buque°..... N° IMO

Eslora entre perpendiculares L_{pp} = L_{oa} = Manga de trazado B =

Puntal de trazado D =

Calado antes de la avería: en el centro del buque d = (o a proa d = y a popa d =)

Datos adicionales que procede facilitar, si se dispone de ellos

1 Estado de la mar y fuerza del viento (escala de Beaufort) cuando se produjo el siniestro

2 Velocidad en el momento del choque, en nudos Buque averiado v₁.....
Segundo buque v₂

3 Ángulo de encuentro

4 ¿Se hundió el buque del que trata esta ficha? Sí No

En caso afirmativo, indíquese el tiempo que tardó en hundirse después del abordaje.....
y la forma en que se hundió

5 Compartimientos con avería (por ejemplo, cámara de máquinas, bodega de carga, etc.)

6 Tipo y cantidad de carga en el compartimiento averiado, si la hubiere

7 Número total de personas a bordo del buque antes de la avería

8 Pérdida total de vidas humanas.....

- 9 ¿Se dio alguna circunstancia especial que influyera en los resultados de la avería (por ejemplo, puertas estancas abiertas, registros, portillos o tuberías, fracturas, etc.)?.....
.....
- 10 Ubicación de los mamparos estancos próximos a la avería (distancia desde la perpendicular de popa AP a cada uno de ellos uno de ellos)
.....
- 11 Número de compartimentos inundados
- 12 ¿Había doble fondo en la zona averiada? Sí No
En caso afirmativo, indíquese si se averió el fondo interior
- 13 ¿Produjo la proa de bulbo otra brecha? Sí No
- 14 ¿Sufrió avería el mamparo de compartimentado transversal? Sí No
- 15 ¿Sufrió avería el mamparo de colisión? Sí No
- 16 Evaluación de la avería
.....
.....
- 17 Cualquier información adicional que se considere pertinente (detalles de construcción, año de construcción, etc.)
.....
.....
.....
.....

NOTAS

- 1 Deben rellenarse fichas de avería para los buques de navegación marítima con cubierta de acero, de eslora igual o superior a 25 m, y respecto de todas las brechas en el casco que provoquen la inundación de cualquier compartimento (abordajes, varadas, etc.).
- 2 El término "buque averiado" se refiere al buque respecto del cual se está rellenando la ficha.
- 3 Convendría hacer un boceto que muestre el lugar de la avería y los mamparos transversales principales.
- 4 Deberá medirse el puntal **D** hasta la cubierta de cierre en los buques de pasaje y hasta la cubierta de francobordo en los buques que no sean de pasaje (o hasta la cubierta entera más elevada si no se especifica cubierta de cierre o de francobordo).
- 5 En caso de abordaje entre dos buques, conviene rellenar fichas de avería para ambos buques.
- 6 Todas las medidas deben ser métricas.
- 7 Los datos señalados con un asterisco (*) son los más importantes.
- 8 La facilitación de los datos indicados con el símbolo (°) son opcionales.

**EXPEDIENTE DE SINIESTRO SUFRIDO POR PÉRDIDA
DE ESTABILIDAD SIN AVERÍA**

Eslora entre perpendiculares* **Lpp** = _____

Manga de trazado* **B** = _____ Puntal de trazado* **D** = _____

Calado en el centro del buque hasta la línea de máxima carga asignada o la línea de carga de compartimentado **d** _____ o a proa _____ y popa _____

Condición de servicio (en rosca o cargado, con el porcentaje aproximado de carga, provisiones, combustible y pasajeros) _____

Tipo de carga, si la hubiere _____ Disposición _____ factor de estiba _____

Carga en cubierta, si la hubiere _____ tipo _____ cantidad _____

Cantidad de agua de lastre, si la hubiere _____

Estado de la mar y viento en el momento del siniestro: mar* _____
viento* (escala Beaufort) _____

Velocidad del viento **u** _____ Presión del viento **p_v** _____

Longitud de la ola _____ Altura de la ola **h_w** _____

Dirección del viento con respecto a la proa _____ (grados)

Dirección de las olas con respecto a la proa _____ (grados)

Velocidad del buque cuando se produjo el siniestro **V** _____ nudos

Tipo, longitud y altura de las superestructuras cerradas y casetas por encima de la cubierta hasta la cual se midió **D** _____

Quillas de balance: Anchura^(o) _____ Extensión longitudinal^(o) _____

Profundidad de la quilla de barra, si la hubiere^(o) _____

¿Se acumuló agua en cubierta? ____ En caso de respuesta afirmativa, indíquese la cantidad ____

¿Estaban bien cerradas todas las aberturas vulnerables cuando se produjo el siniestro?

¿Contribuyó el hielo al siniestro? _____

¿Se estaba utilizando el timón cuando se produjo el siniestro? _____

¿Había alguna instrucción particular sobre el mantenimiento de la estabilidad, por ejemplo, llenado de tanques? _____

¿Estaba el buque sujeto a alguna limitación en cuanto a la travesía y/o restricciones meteorológicas? _____

¿Se dio alguna circunstancia particular relacionada con el siniestro? _____

Describese brevemente el siniestro¹ _____

¹ Los datos sólo se facilitarán si no han sido indicados ya.

DATOS GENERALES		Buque en condición de plena carga homogénea a la llegada (con el 10% de provisiones, combustibles, etc.)	Condición del buque en el momento de la pérdida
Calado (en el centro del buque)	d		
Desplazamiento*	Δ		
Altura del centro de gravedad por encima de la línea base de trazado*	KG		
Altura metacéntrica (sin corregir)*	GM		
Distancia entre el metacentro transversal y el centro de carena	BM		
Reducción de GM debida a cualquier superficie libre de líquidos*			
Coefficiente de bloque o afinamiento de la obra viva*	δ		
Coefficiente de afinamiento en la sección media	β		
Coefficiente de afinamiento en el plano de flotación	α		
Altura del centro de carena por encima de la línea de base de trazado	KB		
Zona lateral del perfil del buque (incluidas estructuras, etc.) expuesta al viento	A_v		
Distancia entre el centro de la zona lateral del perfil del buque expuesta al viento y la línea de flotación correspondiente			
Periodo estimado de balance (P-S-P) (en segundos) ^(o)	T_r		
Amplitud de balance nominal (máximo)	θ_r		
Ángulo de escora para la inmersión de la cubierta corrida más elevada			
Brazos adrizantes (GZ) basados en el centro de gravedad (G) corregido en tres superficies libres cualesquiera para los siguientes ángulos de escora:*			
0°			
10°			
20°			
30°			
40°			
50°			
60°			
70°			
80°			
90°			
Máximo brazo adrizante	GZ_m		
Ángulo de estabilidad máxima	θ_m		
Ángulo de estabilidad nula	θ_v		
Desplazamiento en rosca $\Lambda_0 =$	Altura del centro de gravedad por encima de la línea base de trazado KG₀ =		
NOTAS RELATIVAS A LOS EXPEDIENTES DE SINIESTROS SUFRIDOS POR PÉRDIDA DE ESTABILIDAD SIN AVERÍA			
1	Deben abrirse expedientes de avería para todos los buques de navegación marítima, de pasaje y de carga, de eslora igual o superior a 25 metros, incluidos los buques pesqueros de eslora igual o superior a 15 metros, y con respecto tanto a la pérdida de buques como a los casos de escora peligrosa, incluidos aquellos en los que la pérdida o la escora del buque se debió al corrimiento de la carga.	2	Deberá medirse el puntal D hasta la cubierta de cierre en los buques de pasaje y hasta la cubierta de francobordo en los buques que no sean de pasaje (o hasta la cubierta entera más elevada si no se especifica cubierta de cierre o de francobordo).
		3	Todas las medidas deben ser métricas.
		4	Los datos señalados con un asterisco (*) son los más importantes.
		5	La facilitación de datos señalados con el símbolo (°) es opcional.
		6	Es conveniente adjuntar un boceto de las curvas de estabilidad estática, trazadas para las dos condiciones de carga indicadas a continuación, utilizando las siguientes escalas: i) 20 mm por cada 10° de inclinación. ii) 10 mm (o 20 mm) por cada 0,1 metros de brazo adrizante.

* * *

ANEXO 6

NOTIFICACIÓN DE SINIESTROS Y SUCESOS MARÍTIMOS A LA OMI

DATOS CON RESPECTO A SINIESTROS GRAVES Y MUY GRAVES

"EXPEDIENTE DE SINIESTROS CAUSADOS POR INCENDIOS"

Además de la información que se pide en este anexo, se insta a las Administraciones a que faciliten los datos adicionales que se enumeran en los demás anexos de la circular MSC-MEPC.3/Circ.1, y en particular la información que figura en el anexo 1 (identidad y pormenores del buque).

- 1 Condición de funcionamiento del buque:
 - Cargando
 - Descargando
 - Esperando a salir
 - En reparación (a flote o en dique seco)
 - Otros (indíquese): _____
 - Sin notificar

- 2 Condiciones locales cuando se descubrió el incendio: _____
 - .1 hora (local de a bordo) en la que se descubrió el incendio (a la luz del día o en la oscuridad): _____
 - .2 Fuerza del viento (en la escala Beaufort y dirección): _____
 - .3 Estado de la mar (y código empleado): _____

- 3 Parte del buque en la que se originó el incendio: _____

- 4 Causa probable del incendio:
 - .1 Describa brevemente las actividades de a bordo que contribuyeron a declararlo (operaciones de carga, mantenimiento, trabajo en caliente, etc.):
 - .2 Causa probable de ignición:

- 5 ¿Cómo se alertó a las personas de a bordo?:

- 6 Medios con los que se detectó el incendio: *
 - sistema fijo de detección de incendios
 - incendio detectado por la tripulación o los pasajeros
 - se desconoce

* Indíquese mediante un "√", según proceda.

7 Describa brevemente la eficacia de la protección de carácter estructural contra incendios (mamparos, puertas, cubiertas, etc., piroresistentes y piroretardantes) con respecto a la:

- .1 Contención y extinción completas del incendio en el espacio en que se origina: _____
- .2 Protección de los medios de evacuación o acceso para actividades de lucha contra incendios: _____
- .3 Idoneidad de la protección de carácter estructural contra incendios: _____

8 Equipo extintor de incendios portátil a bordo utilizado (espuma, productos químicos secos, CO₂, agua, etc.):

9 Instalaciones fijas de extinción de incendios: _____

- .1 En el lugar del incendio (especifique el tipo): _____
- .2 En zonas adyacentes (especifique el tipo): _____
- .3 ¿Se utilizaron sistemas fijos de extinción de incendios para intentar extinguirlo?: _____
- .4 ¿Ayudaron los sistemas fijos de extinción de incendios a extinguirlo?: _____

10 Describa sucintamente las medidas tomadas por la tripulación para contener, dominar y sofocar el incendio y la explosión en el espacio en que se originaron:

11 ¿Se prestó ayuda exterior (por ejemplo, cuerpo de bomberos, otro buque, etc.) y en caso afirmativo, qué equipo se utilizó?:

12 Indique la formación y las cualificaciones de todos los tripulantes del buque que participaron en el suceso, no sólo en las operaciones de lucha contra incendios, sino también en toda medida conexas que pudiera haber contribuido al incendio (véase el punto 4):

13 Indique si existían procedimientos de la empresa o del sector, incluidos procedimientos para trabajos en caliente, aplicables a la operación que se llevó a cabo:

14 En caso afirmativo, ¿se observaron correctamente los procedimientos aplicables?:

15 Tiempo requerido para luchar contra el incendio:

- .1 Para dominarlo: _____
- .2 Una vez dominado, para extinguir el incendio: _____

16 Duración total del incendio: _____

17 Daños causados por el incendio:

.1 Pérdida de vidas o lesiones del personal:

.2 A la carga:

.3 Al buque:

.4 Emisión de contaminantes:

18 ¿Se produjeron fallos en el equipo o los sistemas contra incendios cuando se utilizaron?:

En caso afirmativo, ¿estaban al día los registros de mantenimiento del equipo y/o del sistema (por ejemplo, los de mantenimiento regular)?

19 ¿Había a bordo un suministro adecuado de aire para los aparatos respiratorios autónomos o se necesitó ayuda exterior para suministrar aire?:

20 Observaciones:

* * *

ANEXO 7

NOTIFICACIÓN DE SINIESTROS Y SUCESOS MARÍTIMOS A LA OMI

CUESTIONARIO SOBRE EL SISTEMA MUNDIAL DE SOCORRO Y SEGURIDAD MARÍTIMA

1 El objetivo del cuestionario es permitir que el Subcomité de Radiocomunicaciones y de Búsqueda y Salvamento evalúe la eficacia del sistema de socorro y seguridad marítima (SMSSM) y recomiende las mejoras que juzgue necesarias.

2 Se insta a los Gobiernos Miembros a que rellenen el cuestionario con respecto a los sucesos relacionados con la seguridad y el socorro sufridos por buques que enarbolen su pabellón, y a que adjunten todos los datos de los que, a su juicio, pudieran extraerse lecciones importantes para la aplicación del SMSSM.

3 Por otra parte, se pide a los Gobiernos Miembros que transmitan cualquier información pertinente sobre siniestros que afecten a buques bajo otro pabellón, a los países en que estén registrados dichos buques.

- .1 a) Zona marítima del SMSSM o zonas marítimas para las que se instaló el equipo radioeléctrico: _____

- b) Fecha y hora del suceso (UTC): _____

- .2 Breve descripción de:
 - a) Zona marítima del SMSSM: _____

 - b) Condiciones meteorológicas durante las operaciones de búsqueda y salvamento (SAR): _____

- .3 Descripción de las radiocomunicaciones de socorro y seguridad, incluidos datos relativos a las siguientes cuestiones:
 - a) medios de comunicación (radiotelegrafía, radiotelefonía, ETB de Inmarsat, LSD, RLS) y frecuencias empleadas para:
transmisión de un alerta de socorro por un buque: _____
transmisión de un alerta de socorro por un CCS: _____
comunicaciones de coordinación SAR: _____

- b) empleo de la señal de alarma: _____

- c) contenido del mensaje de socorro: _____

- d) CCS(s), buques, estaciones costeras o estaciones terrenas costeras que acusaron recibo del mensaje de socorro (indíquese la hora y la situación):

- e) dificultades lingüísticas: _____

- .4 En el caso de abandono del buque, descríbanse las radiocomunicaciones de socorro y las señales de localización de la embarcación de supervivencia:

- .5 En el caso de que se utilizara una RLS por satélite o una RLS para alertar y/o localizar a los supervivientes, ofrézcanse detalles al respecto (frecuencia, tipo de activación, etc.) e indíquese qué LUT/ETC o estaciones costeras recibieron la señal de alerta: _____

- .6 Descripción de las radiocomunicaciones donde se produjo el suceso, incluidas las comunicaciones superficie/aire: _____

- .7 Cualquier circunstancia inusitada o adicional sobre las radiocomunicaciones, desventajas aparentes y/o lecciones que procede aprender: _____

* * *

ANEXO 8

NOTIFICACIÓN DE SINIESTROS Y SUCESOS MARÍTIMOS A LA OMI

LA FATIGA COMO FACTOR QUE CONTRIBUYE A LOS ACCIDENTES MARÍTIMOS HOJA DE DATOS SOBRE EL FACTOR FATIGA

La presente hoja de recopilación debe rellenarse y presentarse con cada informe sobre la investigación de los accidentes marítimos en los que puede haber incidido el factor fatiga. La hoja de recopilación deberá indicar la causa identificada de la fatiga. Véase la circular MSC/Circ.621–Directrices relativas a la investigación de los accidentes en los que puede haber contribuido el factor fatiga.

Causas de fatiga observadas en este accidente (compruébense todos los factores pertinentes):

- 1 Factores relativos a la gestión y las reglas**
 - Acuerdos contractuales _____
 - Periodos de trabajo y de descanso _____
 - Dotación de personal _____
 - Prácticas de servicio de guardia _____
 - Asignación de tareas _____
 - Apoyo y radiocomunicaciones costera-buque-costera _____
 - Principios de gestión _____
 - Planificación del viaje _____
 - Medios de esparcimiento _____

- 2 Factores relativos al buque**
 - Grado de automatización _____
 - Fiabilidad del equipo _____
 - Características de los movimientos del buque _____
 - Niveles de vibración, calor y ruido _____
 - Calidad de las condiciones de trabajo y de vida _____
 - Características y prescripciones relativas a la carga _____
 - Proyecto del buque _____

- 3 Factores relativos a tripulación**
 - Duración del servicio a bordo _____
 - Experiencia/formación _____
 - Composición, cohesión y relaciones personales _____
 - Aptitud y competencia de la tripulación _____
 - Problemas personales y estado de salud _____

- 4 Factores externos**
 - Condiciones meteorológicas _____
 - Condiciones portuarias _____
 - Presencia de hielo _____
 - Densidad del tráfico marítimo _____

* * *

ANEXO 9

NOTIFICACIÓN DE SINIESTROS Y SUCESOS MARÍTIMOS A LA OMI

DERRAMES ACCIDENTALES DE 50 O MÁS TONELADAS
DE SUSTANCIAS LÍQUIDAS PERJUDICIALES

Los datos que figuran a continuación deben notificarse en relación con todos los derrames de 50 o más toneladas de sustancias perjudiciales. En los anexos 1 y 2 de la presente circular se especifican los datos que procede presentar con respecto a la identificación del buque y los pormenores del suceso. El Estado informante conservará una copia del expediente, otra se enviará al Estado de abanderamiento y otra a la Organización Marítima Internacional.

El impreso de notificación de derrames accidentales de 50 o más toneladas de sustancias líquidas perjudiciales se ha añadido por ser ésta necesaria cuando se lleva a cabo la investigación de un suceso o siniestro (MARPOL 73/78, artículos 8 y 12); sin embargo, no sustituye al informe con entrada de datos "en casillas", previsto en el marco de la notificación anual obligatoria que el MARPOL 73/78 establece en su artículo 11 (MEPC/Circ.318, parte 1).

Sección 1

A rellenar por el Estado informante

- 1 Fecha del suceso: _____
Conocida o estimada: _____
- 2 Lugar del suceso (elíjase una de las siguientes opciones):
- .1 en aguas interiores
 - .2 en el mar territorial
 - .3 dentro de la zona económica exclusiva
 - .4 fuera de la zona económica exclusiva,
en aguas internacionales
- 3 Estado informante _____
- Informe cumplimentado por: (Administración y dirección)
- _____
- _____
- _____
- _____

Sección 2

Información que debe facilitar la Administración informante y/o la Administración de abanderamiento

4 Medidas adoptadas por la Administración informante:

.1 Respuesta al derrame:

- .1 ninguna
 - .2 operaciones de limpieza
 - .3 operaciones de salvamento
 - .4 otros, por ejemplo:
-

.2 Medidas de carácter jurídico:

- .1 ninguna
- .2 el Estado de abanderamiento debe adoptar medidas
- .3 pendientes
- .4 medidas adoptadas por el Estado informante, por ejemplo:

.3 Medidas/recomendaciones para que no se repita el suceso:

.4 Información adicional:

Daños directos a los recursos naturales

Pérdida de fauna silvestre

- Efectos en las aves
- Efectos en los mamíferos marinos
- Efectos en los peces
- Efectos en otros tipos de vida marina, incluidos invertebrados

Pérdida de recursos pesqueros

- Peces de aleta
- Moluscos y crustáceos
- Piscicultura

Daños al medio marino

Daños al litoral

Degradación del hábitat

- Hábitats pantanosos (e.g. marismas salobres, manglares, bancos fangosos)
- Litoral (playas)
- Costas rocosas/arrecifes, incluidos los coralinos

Sección 3

A rellenar por la Administración de abanderamiento

5 Medidas de carácter jurídico adoptadas por la Administración de abanderamiento:

- .1 ninguna
 - .2 pendientes
 - .3 medidas adoptadas, por ejemplo:
-

* * *

ANEXO 10

EXPEDIENTES DE SINIESTROS RELACIONADOS CON DISPOSITIVOS DE SALVAMENTO

La finalidad del presente expediente de siniestro es permitir la recopilación y comparación de los datos estadísticos, tanto en relación con los dispositivos de salvamento nuevos como con los tradicionales, a fin de poder evaluar su seguridad e introducir las mejoras necesarias partiendo de una información fiable sobre los riesgos.

Se insta a las Administraciones a que proporcionen la información adicional indicada en el presente anexo respecto de todos los siniestros relacionados con dispositivos de salvamento, añadiendo cualquier otra información que pueda ilustrar acerca de la utilización de dichos dispositivos.

1 Lugar del suceso

(véase el anexo 2, puntos 3.1-3.10)

.1 ¿Estaba el buque: navegando en puerto anclado ?

2 Condiciones locales

2.1 Hora local (reloj de 24 horas):

Con luz diurna

En periodo de oscuridad

2.2 Fuerza del viento (escala Beaufort):

2.3 Altura de las olas (observada):

2.4 Temperatura del mar: _____°C

2.5 Temperatura del aire: _____°C

2.6 Presencia de hielo Sí No

2.7 Climas cálidos Sí No

3 Tipo de dispositivo de salvamento

3.1 Balsa salvavidas inflable: Capacidad _____ PAB _____

.1 De pescante: Sí No

.3.2 Sistema de evacuación marino (SEM):

.1 Vertical Rampa

3.3 Bote salvavidas Capacidad_____ PAB_____

.1 De pescante De caída libre

3.4 Aparato flotante

3.5 Bote de rescate del buque

3.6 Dispositivos de puesta a flote Capacidad:_____ PAB:_____

3.7 Otros:_____ Capacidad:_____ PAB:_____

4 Tipo de dispositivo individual de salvamento utilizado:

4.1 De inmersión

4.2 Chaleco salvavidas

4.3 Dispositivo flotante individual (que no sea chaleco salvavidas)

4.4 Traje de protección contra la intemperie

4.5 Aro salvavidas

5 Motivo de la utilización del dispositivo de salvamento:

5.1 Evacuación/abandono de emergencia

5.2 Formación de la tripulación

5.3 Utilización conforme a las prescripciones pertinentes

5.4 Pruebas para la aprobación (proporcione detalles)

6 Tipo de suceso/siniestro

(véase el anexo 1, párrafo 5)

7 Detalles de las lesiones/accidentes mortales:

7.1 Número de accidentes mortales relacionados con los dispositivos de salvamento

Tripulantes:_____ Pasajeros:_____ Otros:_____

7.2 Número de lesiones relacionadas con los dispositivos de salvamento

Tripulantes:_____ Pasajeros_____ Otros:_____

8 Otros detalles pertinentes:

9 Descripción de las causas/factores contribuyentes

(véase el anexo 2, párrafo 10)

APÉNDICE

GUÍA PARA LA ELABORACIÓN DE LOS EXPEDIENTES DE SINIESTROS RELACIONADOS CON DISPOSITIVOS DE SALVAMENTO

Podrán tenerse en cuenta los siguientes ejemplos de factores de proyecto cuando se prepare la descripción de los factores contribuyentes a fines de elaborar los expedientes de siniestros relacionados con dispositivos de salvamento:

Ejemplos del factor de proyecto:

- 1 El proyecto dificultó la realización de pruebas razonables.
- 2 El proyecto no aportaba medios para detectar condiciones peligrosas previsibles.
- 3 El proyecto no se prestaba a evitar fallos humanos previsibles.
- 4 El proyecto no estaba correctamente especificado para la función requerida.
- 5 El funcionamiento del proyecto resultó vulnerable en las circunstancias.
- 6 Problemas del proyecto del mecanismo de suelta.

Ejemplos del factor humano:

- 1 Funcionamiento accidental del equipo.
- 2 Mantenimiento deficiente del equipo.
- 3 Fallos de comunicación.
- 4 Falta de familiaridad con los equipos y los mandos conexos.
- 5 Las prácticas utilizadas durante los ejercicios y las inspecciones no eran seguras.

ANEXO 2**PROYECTO DE [CIRCULAR MSC-MEPC]****INTERPRETACIÓN UNIFICADA SOBRE LA APLICACIÓN DE REGLAS QUE
DEPENDEN DE LA FECHA DEL CONTRATO DE CONSTRUCCIÓN,
LA FECHA DE COLOCACIÓN DE LA QUILLA Y LA FECHA
DE ENTREGA A EFECTOS DE LO PRESCRITO EN
LOS CONVENIOS SOLAS Y MARPOL**

1 El Comité de Protección del Medio Marino, [en su 58º periodo de sesiones (6 a 10 de octubre de 2008)], y el Comité de Seguridad Marítima, [en su 85º periodo de sesiones (26 de noviembre a 5 de diciembre de 2008)], aprobaron la interpretación unificada que figura en el anexo, con miras a ofrecer orientaciones más concretas por lo que respecta a la aplicación de las prescripciones pertinentes de los Convenios SOLAS y MARPOL.

2 Se invita a los Gobiernos Miembros a que se guíen por la interpretación adjunta al aplicar las disposiciones pertinentes de los Convenios SOLAS y MARPOL y a que pongan dicha interpretación en conocimiento de todas las partes interesadas.

* * *

ANEXO

INTERPRETACIÓN UNIFICADA SOBRE LA APLICACIÓN DE REGLAS QUE DEPENDEN DE LA FECHA DEL CONTRATO DE CONSTRUCCIÓN, LA FECHA DE COLOCACIÓN DE LA QUILLA Y LA FECHA DE ENTREGA A EFECTOS DE LO PRESCRITO EN LOS CONVENIOS SOLAS Y MARPOL

1 En virtud de ciertas disposiciones de los Convenios SOLAS y MARPOL, la aplicación de las reglas a los buques se rige por las fechas en que:

- .1 se adjudica el contrato de construcción (el dd/mm/aaaa, o posteriormente); o
- .2 en ausencia de un contrato de construcción, se coloca la quilla o la construcción del buque se halla en una fase equivalente (el dd/mm/aaaa, o posteriormente); o
- .3 se entrega el buque (el dd/mm/aaaa, o posteriormente).

2 A efectos de la aplicación de tales disposiciones, la fecha en que se adjudica el contrato de construcción de buques opcionales debería interpretarse como la fecha en la que el propietario y el constructor firman el contrato original para construir la serie de buques siempre y cuando:

- .1 la opción de construir el o los buques opcionales se ejerza como máximo dentro del plazo de un año, contado a partir de la fecha del contrato de construcción de la serie de buques; y
- .2 los buques opcionales se construyan en el mismo astillero y con arreglo a los mismos planos que los del buque de la serie.

3 La aplicación de las reglas estipuladas como se describe en el párrafo 1 *supra* debe hacerse del modo siguiente:

- .1 si la fecha de firma de un contrato de construcción coincide con la fecha de contrato estipulada en una serie dada de enmiendas a reglas, o es posterior a la misma, en ese caso se deberán aplicar dichas enmiendas;
- .2 el criterio de la fecha de colocación de la quilla solamente se aplicará si no hubiera un contrato de construcción y, si la fecha de colocación de la quilla del buque coincide con la fecha de colocación de la quilla estipulada en una serie dada de enmiendas a reglas o es posterior a la misma, en ese caso se deberán aplicar dichas enmiendas; y

- .3 independientemente de la fecha de firma del contrato de construcción o de la fecha de colocación de la quilla, si la fecha de entrega de un buque coincide con la fecha de entrega estipulada en una serie dada de enmiendas a reglas o es posterior a la misma, en ese caso se deberán aplicar las enmiendas a las reglas, salvo en el caso en que la Administración haya aceptado que la entrega de los buques se retrasó debido a circunstancias imprevistas, fuera del control del constructor y del propietario del buque*.

* Véase la interpretación unificada titulada "Retrasos imprevistos en la entrega de buques" (MSC.1/Circ.1247 y Convenio MARPOL, Anexo I, interpretación unificada 4).

ANEXO 3**PROYECTO DE CIRCULAR MSC****INTERPRETACIÓN UNIFICADA DE LA EXPRESIÓN
"PRIMER RECONOCIMIENTO" UTILIZADA
EN REGLAS DEL CONVENIO SOLAS**

1 En su [85° periodo de sesiones (26 de noviembre a 5 de diciembre de 2008)] el Comité de Seguridad Marítima, siguiendo las recomendaciones formuladas por el Subcomité de Implantación por el Estado de Abanderamiento en su 16° periodo de sesiones, aprobó la interpretación unificada de la expresión "primer reconocimiento" utilizada en reglas del Convenio SOLAS, que figura en el anexo, a fin de seguir un enfoque uniforme en el uso de dicha expresión.

2 Se invita a los Gobiernos Miembros a que utilicen la interpretación que figura en el anexo cuando apliquen las disposiciones pertinentes del Convenio SOLAS 1974, enmendado, y a que la pongan en conocimiento de todas las partes interesadas.

3 La presente circular sustituye a la circular MSC/Circ.1141.

ANEXO

INTERPRETACIÓN DE LA EXPRESIÓN "PRIMER RECONOCIMIENTO" UTILIZADA EN REGLAS DEL CONVENIO SOLAS

1 A menos que se especifique lo contrario, la expresión "primer reconocimiento" utilizada en reglas del Convenio SOLAS 1974, enmendado, alude al primer reconocimiento anual, al primer reconocimiento periódico o al primer reconocimiento de renovación que deba realizarse con posterioridad a la fecha estipulada en la regla pertinente, o a cualquier otro reconocimiento que la Administración considere razonable y practicable, teniendo en cuenta la magnitud de las reparaciones y reformas llevadas a cabo.

2 En el caso de los buques que están en fase de construcción, si la quilla se coloca antes de la fecha estipulada en la regla pertinente, pero el buque se entrega después de dicha fecha, se considera que el reconocimiento inicial es el "primer reconocimiento".

ANEXO 4

PRESENTACIÓN DE LA FAO ACERCA DE LA CONSULTA DE EXPERTOS SOBRE UN PROYECTO DE INSTRUMENTO JURÍDICAMENTE VINCULANTE SOBRE MEDIDAS DE SUPERVISIÓN POR EL ESTADO RECTOR DEL PUERTO, LA REUNIÓN PARA EXAMINAR LOS ANEXOS DEL PROYECTO DE ACUERDO SOBRE LAS MEDIDAS DEL ESTADO RECTOR DEL PUERTO Y LA CONSULTA DE EXPERTOS SOBRE UN REGISTRO MUNDIAL COMPLETO DE BUQUES PESQUEROS

La FAO y la OMI comparten una larga historia de cooperación en cuestiones de interés mutuo, incluidas las relacionadas con la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada. Muchos Miembros de la FAO asignan a la lucha contra este tipo de pesca la clasificación de alta prioridad nacional debido a sus consecuencias adversas tanto desde un punto de vista económico, como biológico y social, y a su impacto negativo en materia de protección marítima. No obstante los denodados esfuerzos realizados hasta el momento, este tipo de pesca continúa siendo un impedimento grave para poder contar con un sector pesquero sostenible. Las actividades relacionadas con la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada pueden revestir muchas modalidades y extenderse a una gama de conductas entre las que están las capturas, transporte, transbordo, venta, compra y otras. Este tipo de pesca se da tanto en alta mar como dentro de la zona económica exclusiva de los países y ocurre tanto en el sector de pesca industrializado como en el sector de la pesca de pequeña escala.

Para dar respuesta a cuestiones que preocupan a ambas Organizaciones, el Grupo mixto especial de trabajo FAO/OMI sobre la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada y de cuestiones conexas se reunió en julio de 2007 y señaló que los siguientes aspectos pudieran ser importantes en el marco del esfuerzo colaborativo entre la OMI y la FAO:

- .1 supervisión por el Estado rector del puerto y medidas del Estado rector del puerto;
- .2 elaboración de un registro mundial completo de buques pesqueros, incluidos los buques refrigerados de transporte y los buques de apoyo;
- .3 utilización de distintos tipos de tecnología para dar seguimiento a los buques de pesca;
- .4 opciones para la entrada en vigor del Protocolo de Torremolinos; y
- .5 detritos marinos.

Durante el año anterior se habían implantado diversas recomendaciones específicas en relación con estas cuestiones, y seguidamente se hace una reseña de algunas.

Recientemente un equipo de expertos convocado por la FAO, en Roma, había dado su respaldo a una posible nueva herramienta para la lucha contra la pesca ilegal, habiéndoseles pedido que estudien su desarrollo futuro. Teniendo presente cómo se organizan los registros de buques a nivel nacional, la FAO invitó a diversos expertos provenientes de administraciones marítimas y pesqueras, además de a agentes de la autoridad. Tal como resumió anteriormente la delegación de Belice, la FAO ha reconocido la mejora importante alcanzada por Belice en la

gestión de su registro de buques pesqueros durante los años pasados y le satisfacía que el Director Ejecutivo del registro de buques de Belice participase y contribuyese con su experiencia en la transformación positiva conseguida en Belice. Igualmente la FAO agradeció la participación de diversos Estados Miembros y organizaciones. Tal como recomendó el Grupo de trabajo mixto, un miembro de la Secretaría de la OMI participó en estas consultas y presentó sugerencias y compartió sus útiles experiencias con el Grupo.

Esta nueva herramienta examinada por los expertos consiste en un registro mundial completo de buques pesqueros y se prevé que tenga la forma de una base de datos mundial donde en un solo lugar se compilen datos precedentes de muchas fuentes, y la cual se utilizará para diferentes finalidades. Un estudio preliminar a cargo de la FAO indicó que un registro mundial era técnicamente viable si se podían cumplir diversas condiciones. Una de estas condiciones es el requisito de un identificador único para cada buque. Dada la amplia experiencia de la OMI y del Lloyd's Register Fairplay en esta cuestión, la FAO ha consultado con estas entidades acerca de cómo se podría elaborar un plan de este tipo; reconociendo que la facultad de matricular buques por supuesto será algo que le seguirá correspondiendo a las autoridades nacionales.

En lo que queda de 2008 se seguirán haciendo análisis adicionales sobre la viabilidad de un registro mundial, por lo que respecta a esas cuestiones, y en marzo de 2009 se presentarán al Comité de Pesca de la FAO (COFI) propuestas acerca de cómo seguir avanzando en la cuestión. Si el COFI refrenda las propuestas, la elaboración e implantación del registro mundial seguirá estando condicionada a la disponibilidad de fondos suficientes para el proyecto y para prestar asistencia a algunos países en el desarrollo de sus registros nacionales. Durante la reunión actual se había hecho entrega del proyecto de informe correspondiente a la consulta de expertos, en el que puedan encontrarse pormenores adicionales sobre el registro mundial.

En el Pleno diversas delegaciones han reconocido que le corresponde a los Estados de abanderamiento la responsabilidad primaria por el ejercicio de un control efectivo sobre sus buques, incluidos sus buques pesqueros, y el garantizar el cumplimiento de las diversas normas y leyes sobre gestión y conservación de las pesquerías. No obstante algunos no dan cumplimiento a sus responsabilidades dado que, o no tienen la voluntad de hacerlo o no están en posición, y como resultado la responsabilidad de supervisar estas flotas se traslada a otros Estados. Por esta razón se llevó a cabo un curso de expertos bajo el lema "Responsabilidad de los Estados de abanderamiento: Evaluación de los resultados y adopción de decisiones" en Vancouver (Canadá) en marzo de 2008, del que fueron anfitriones los Gobiernos de Canadá e Islandia, facilitando la FAO apoyo técnico. Se abordaron cuestiones pertinentes en el contexto de las pesquerías, incluidos los criterios para evaluar el cumplimiento de sus responsabilidades por los Estados de abanderamiento, instrumentos y mecanismos para garantizar el compromiso y la implantación de los criterios, mecanismos para asegurar el cumplimiento, posibles medidas contra buques en caso de falta de incumplimiento y métodos para prestar asistencia a los países en desarrollo para dar cumplimiento a sus obligaciones de conformidad con los criterios. Se ha propuesto que a finales de 2008 se lleve a cabo una consulta de expertos basándose en estas cuestiones.

Otra forma de abordar la no asunción de ciertas responsabilidades por algún Estado de abanderamiento ha sido la recomendación de endurecer las medidas por parte de los Estados rectores de puertos por medio del desarrollo de un nuevo instrumento jurídicamente vinculante. Estas medidas propuestas no son idénticas a las que adoptan en el marco de la supervisión por el Estado rector del puerto llevada a cabo por los regímenes de supervisión representados en la OMI, si bien la FAO al investigar este enfoque estudió la estructura regional de la OMI. Cabe

señalar que algunos Miembros manifestaron al comienzo de la semana su apoyo a un sistema mundial, en vez de regional, para la supervisión por el Estado rector del puerto. Los principios que inspiran el proyecto de instrumento jurídicamente vinculante de la FAO se basan en otros instrumentos internacionales, mediante los que específicamente se trata de abordar la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada, si bien estas referencias tienen naturaleza voluntaria. En el contexto de la FAO las medidas en el marco de la supervisión por el Estado rector del puerto, tal como están actualmente redactadas, se centran en la inspección y verificación de la información pormenorizada sobre las autorizaciones para pescar expedidas a los buques, sus capturas, la actividad del buque así como datos básicos de identificación del buque. En algunas semanas en la FAO tendrá lugar una consulta técnica, que consiste en una reunión especializada con muchos asistentes, que tiene como objetivo examinar y modificar el proyecto de texto de este instrumento jurídicamente vinculante propuesto. Si se asume que la consulta técnica dé su conformidad, el proyecto de acuerdo resultante se transmitirá al COFI en 2009 para su examen y adopción futura. Personal de la Secretaría de la OMI continúa facilitando orientación y colabora a fin de velar por la armonización y la coherencia, según proceda.

Para terminar, en la actualidad los pescadores que ilícitamente ejercen esta actividad pueden explotar ciertos aspectos de nuestros sistemas colectivos que, o no son operativos, o son incompletos o que su cumplimiento no es del todo eficaz. Por tanto las dos Organizaciones han tratado de encontrar campos comunes en los que colaborar a fin de abordar diversas cuestiones graves resultantes de las actividades relacionadas con la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada. La FAO agradece el apoyo de los Estados Miembros de la OMI y de la Secretaría y queda a la espera de que surjan oportunidades en el futuro de abordar estas cuestiones y de fortalecer la colaboración entre las dos Organizaciones.

ANEXO 5**PRESENTACIÓN DE LA PROPUESTA DE AMPLIAR LOS SISTEMAS DE ASIGNACIÓN DE NÚMEROS DE LA OMI A LOS BUQUES Y A LOS PROPIETARIOS INSCRITOS, A LOS BUQUES PESQUEROS DE ARQUEO BRUTO IGUAL O SUPERIOR A 100**

Las Secretarías de la OMI y la FAO ya han señalado que se está examinando la posibilidad de ampliar los sistemas de asignación de números de la OMI a los buques y a los propietarios inscritos para incluir a los buques pesqueros de arqueo bruto igual o superior a 100 (o 24 m). Seguidamente se da a conocer una breve evaluación técnica de esta propuesta, realizada por Lloyd's Register Fairplay (LRF), que es la entidad que gestiona estos sistemas por lo que hace a los buques regidos por el Convenio SOLAS. El sistema de asignación de un número de identificación de la OMI a los buques ya ha cumplido 20 años. El sistema de asignación de un número de la OMI a las compañías y a los propietarios inscritos entrará en vigor para los buques regidos por el Convenio SOLAS en enero de 2009.

Son claras las ventajas resultantes de identificar los buques pesqueros mediante la asignación de un número específico, gestionando el sistema de forma centralizada, y estando asignado ese número al buque a lo largo de toda su vida útil; un número que no cambia y que ni se transfiere o ni vuelve a utilizarse, independientemente de las veces que el buque cambie de registro, nombre o propietario. Éste es el rasgo fundamental del sistema de asignación de un número de la OMI a los buques regidos por el Convenio SOLAS. Las mismas ventajas se derivarán del sistema de un número específico de la OMI para los propietarios inscritos y las compañías.

El factor más importante para la gestión de estos sistemas es contar con una base de datos exacta y fiable que contenga datos de los buques e información sobre las compañías y que también tenga un historial amplio de datos, combinado con fuentes fiables de datos en formatos electrónicos y unos procedimientos establecidos para cotejar el historial de los buques y la actualización del mismo. No se trata solamente de expedir inicialmente un número específico para que haga uso del mismo el registro donde por primera vez se matricula el buque, o al propietario, o al astillero o a las sociedades de clasificación. Si bien el número queda marcado en el buque, en los planos y los certificados, también se ha de disponer de una base de datos central actualizada mediante la que se puedan verificar los números a lo largo de toda la vida de los buques o de las compañías.

Por lo que respecta a los buques regidos por el Convenio SOLAS, el LRF extrae datos de diversas fuentes electrónicas de datos para mantener sus bases de datos, y realiza referencias cruzadas de datos a fin de establecer cuáles son los más exactos y actualizados. Entre estas fuentes están: las Administraciones de abanderamiento, sociedades de clasificación, astilleros, entidades encargadas de la supervisión por el Estado rector del puerto, la información facilitada por clientes privados y gubernamentales y los sistemas de seguimiento de buques tales como los servicios de tráfico marítimo y los sistemas de identificación automática. Algunas de estas fuentes de información están obligadas a facilitar datos de conformidad con los sistemas de asignación de números, mientras que con otras fuentes el LRF ha establecido disposiciones para el intercambio de datos, como por ejemplo con los memorandos de entendimiento sobre supervisión por el Estado rector del puerto.

Un segundo factor importante en el éxito de los sistemas de la OMI por lo que respecta a los buques regidos por el Convenio SOLAS es que las bases de datos y los sistemas de

asignación de números existían antes de que fuesen adoptados por la Asamblea mediante resoluciones del MSC.

Ahora, y por lo que respecta a la flota pesquera, el LRF ha elaborado una base de datos de la flota que contiene entradas correspondientes a 26 000 buques de pesca y de apoyo de arqueo bruto igual o superior a 100. Se estima que esto constituye la mitad de la flota mundial de este tamaño. Todos los buques tienen propietarios inscritos y tanto los buques como los propietarios tienen asignados números propios en el marco de los sistemas de asignación de números de la OMI. Las fuentes de datos a las que se ha recurrido para compilar y mantener los datos sobre esta flota son diversas administraciones de abanderamiento y astilleros. El LRF sin embargo estima que esta base de datos no tiene un nivel de calidad similar a la que recoge los datos relativos a los buques regidos por el Convenio SOLAS, y que no puede servir de base para adoptar un sistema de asignación de números. Muchas de las otras fuentes de datos con las que el LRF alimenta la base de datos pertinente a los buques regidos por el Convenio SOLAS, tales como son las sociedades de clasificación, los entes a cargo de la supervisión por el Estado rector del puerto y los sistemas de identificación automática, no abarcan los buques pesqueros.

En las últimas semanas el LRF ha sostenido discusiones informales con cinco organizaciones regionales de ordenación pesquera (OROP), para establecer mecanismos de intercambio de datos entre sus sistemas de bases de datos y el LRF, con lo que estaría en condiciones de expedir números a los buques de pesca que figuran en su base de datos. Estas discusiones han avanzado adecuadamente si bien ya está claro que las OROP tendrán que disponer de nuevos campos de datos de modo que el LRF pueda establecer una correspondencia entre estas bases de datos sobre la flota y su base de datos. En el impreso para solicitar la asignación de un número de identificación de la OMI (Circular N° 1886/Rev.3) se establecen un número mínimo de campos, lo cual tiene como objetivo facilitar la identificación del buque. Las OROP también deberían cambiar sus procedimientos a fin de que puedan intercambiar datos con el LRF, lo que llevará tiempo.

Un segundo aspecto que se ha de abordar es concertar acuerdos que faciliten el intercambio de datos sobre flotas pesqueras con las Administraciones de abanderamiento. Éstos tendrán que estar en un formato electrónico normalizado y abarcar una gama previamente acordada de campos de datos. Un posible modelo pudiera ser el sistema de asignación de números de la OMI a los propietarios inscritos y a las compañías (Circular N° 2554/Rev.1/Corr.1, anexo 3). Se necesita avanzar mucho a este respecto para que el intercambio de datos normalizados sea una realidad.

Hasta que la base de datos central tenga una cobertura adecuada de los buques pesqueros, no será factible la presentación de datos por parte de los propietarios que solicitan la asignación de un número para un buque. El LRF no apoyaría este método para aumentar la cobertura de la flota en la base de datos central.

El LRF llega a la conclusión de que es factible ampliar los sistemas existentes de asignación de números de la OMI de modo que abarquen los buques de pesca de arqueo bruto igual o superior a 100. No obstante, el flujo de datos y los acuerdos sobre los recursos para desarrollar una base de datos central en la que se puedan apoyar los sistemas de asignación de números, son todavía inexistentes. Será necesaria, para avanzar en la cuestión, la cooperación entre las Secretarías de la OMI y de la FAO, las Administraciones de abanderamiento, las OROP y el LRF (en tanto que gestor de los sistemas de la OMI).

ANEXO 6

**PROPUESTA DE PROGRAMA DE TRABAJO REVISADO DEL SUBCOMITÉ
Y ORDEN DEL DÍA PROVISIONAL DEL FSI 17**

Propuesta de programa de trabajo revisado del Subcomité

Título y referencia a los principios estratégicos, medidas de alto nivel y resultados previstos para 2008-2009	Plazo o periodos de sesiones previstos	Referencias
<p>1 Informes obligatorios en virtud del Convenio MARPOL <i>Principios estratégicos:</i> 2.1 <i>Medidas de alto nivel:</i> 2.1.1 <i>Resultados previstos:</i> 2.1.1.6</p>	Indefinido	MSC 70/23, párrafo 20.12.1; MEPC 56/23, párrafo 14.4; FSI 16/18, sección 4
<p>2 Estadísticas e investigaciones de siniestros <i>Principios estratégicos:</i> 1.1 / 2 / 4 / 5.3 / 12.1 / 12.3 <i>Medidas de alto nivel:</i> 1.1.2 / 2.1.1 / 4.2.1 / 5.3.1 / 12.1.2 / 12.3.1 <i>Resultados previstos:</i> 1.1.2.1 / 2.1.1.1 / 4.2.1.1 / 4.2.1.3 / 5.3.1.5 / 12.1.2.1 / 12.1.2.2 / 12.3.1.1</p>	Indefinido	MSC 68/23, párrafos 7.16 a 7.24; FSI 16/18, sección 6
<p>3 Armonización de las actividades de supervisión por el Estado rector del puerto <i>Principios estratégicos:</i> 1.1 / 2 / 4 / 5.3 / 12.3 <i>Medidas de alto nivel:</i> 1.1.2 / 2.1.1 / 4.2.1 / 5.3.1 / 12.3.1 <i>Resultados previstos:</i> 1.1.2.1 / 2.1.1.7 / 4.2.1.1 / 4.2.1.3 / 5.3.1.2 / 5.3.1.3 / 5.3.1.4 / 5.3.1.5 / 12.3.1.2</p>	Indefinido	MSC 71/23, párrafo 20.16; MSC 80/24, párrafo 21.16; FSI 16/18, sección 7
<p>4 Responsabilidades de los Gobiernos y medidas para fomentar el cumplimiento por el Estado de abanderamiento <i>Principios estratégicos:</i> 2 / 4 / 5.3 <i>Medidas de alto nivel:</i> 2.1.1 / 4.2.1 / 5.3.1 <i>Resultados previstos:</i> 2.1.1.5 / 4.2.1.2 / 5.3.1.5</p>	Indefinido	MSC 68/23, párrafos 7.2 a 7.8; FSI 16/18, sección 3
<p>5 Análisis detallado de las dificultades experimentadas en la implantación de los instrumentos de la OMI <i>Principios estratégicos:</i> 2.1 <i>Medidas de alto nivel:</i> 2.1.1 <i>Resultados previstos:</i> 2.1.1.5</p>	Indefinido	MSC 69/22, párrafo 20.28; FSI 8/19, párrafo 4.3; FSI 16/18, sección 10

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 Los puntos impresos **en negrita** se han seleccionado para el orden del día provisional del FSI 17.

Subcomité de Implantación por el Estado de Abanderamiento (continuación)

Título y referencia a los principios estratégicos, medidas de alto nivel y resultados previstos para 2008-2009	Plazo o periodos de sesiones previstos	Referencias
<p>6 Examen de las Directrices para efectuar reconocimientos de conformidad con el SARC (resolución A.948(23)) <i>Principios estratégicos:</i> 5.2 <i>Medidas de alto nivel:</i> 5.2.1 <i>Resultados previstos:</i> 5.2.1.2</p>	Indefinido	MSC 72/23, párrafo 21.27; FSI 16/18, sección 11
<p>7 Examen de las interpretaciones unificadas de la IACS <i>Principios estratégicos:</i> 1.1 <i>Medidas de alto nivel:</i> 1.1.2 <i>Resultados previstos:</i> 1.1.2.1</p>	Indefinido	MSC 78/26, párrafo 22.12; FSI 16/18, sección 12
<p>8 Examen del Código para la implantación de los instrumentos obligatorios de la OMI <i>Principios estratégicos:</i> 2 <i>Medidas de alto nivel:</i> 2.1.1 / 2.2.1 <i>Resultados previstos:</i> 2.1.1.5 / 2.1.1.7 / 2.2.1.1 / 2.2.1.2</p>	Indefinido	MSC 83/28, párrafo 25.27; FSI 16/18, sección 14
<p>A.1 Directrices para la supervisión por el Estado rector del puerto de las horas de trabajo de la gente de mar y directrices para la supervisión por el Estado rector del puerto en relación con el Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006 <i>Principios estratégicos:</i> 1.1 <i>Medidas de alto nivel:</i> 1.1.2 <i>Resultados previstos:</i> 1.1.2.1</p>	2009	MSC 70/23, párrafo 20.12.3; FSI 16/18, sección 9
<p>A.2 Pesca ilegal, no declarada y no reglamentada, e implantación de la resolución A.925(22) <i>Principios estratégicos:</i> 1.1 <i>Medidas de alto nivel:</i> 1.1.2 <i>Resultados previstos:</i> 1.1.2.1 / 1.1.2.3</p>	2008	MSC 72/23, párrafo 21.28; FSI 10/17, sección 11; MSC 75/24, párrafos 13.11 y 22.25.3;

Subcomité de Implantación por el Estado de Abanderamiento (continuación)

Título y referencia a los principios estratégicos, medidas de alto nivel y resultados previstos para 2008-2009	Plazo o periodos de sesiones previstos	Referencias
<p>A.32 Elaboración de directrices sobre la supervisión por el Estado rector del puerto a efectos del Convenio BWM 2004</p> <p><i>Principios estratégicos:</i> 2 / 5.3 <i>Medidas de alto nivel:</i> 2.1.1 / 5.3.1 <i>Resultados previstos:</i> 2.1.1.2 / 5.3.1.2</p>	<p>2008 2010</p>	<p>MEPC 52/24, párrafo 2.21.2; FSI 16/18, sección 8</p>
<p>A.43 Cuestiones relacionadas con las instalaciones portuarias de recepción</p> <p><i>Principios estratégicos:</i> 7.1 / 13.2 <i>Medidas de alto nivel:</i> 7.1.3 / 13.2.1 <i>Resultados previstos:</i> 7.1.3.1 / 7.1.3.2 / 13.2.1.1 / 13.2.1.2</p>	<p>2010</p>	<p>MEPC 53/24, párrafo 9.7; FSI 16/18, sección 5</p>
<p>A.54 Elaboración de un código para las organizaciones reconocidas</p> <p><i>Principios estratégicos:</i> 2 <i>Medidas de alto nivel:</i> 2.1.1 <i>Resultados previstos:</i> 2.1.1.1</p>	<p>dos periodos de sesiones 2010</p>	<p>MSC 82/24, sección 22, párrafo 22.27; FSI 16/18, sección 15</p>
<p>A.65 Medidas para salvaguardar la seguridad de las personas rescatadas en el mar</p> <p><i>Principios estratégicos:</i> 5.1 <i>Medidas de alto nivel:</i> 5.1.2 <i>Resultados previstos:</i> -</p>	<p>dos periodos de sesiones 2010</p>	<p>MSC 84/24, sección 22; FSI 16/18, sección 15</p>
<p>A.76 Código de conducta durante manifestaciones y campañas contra buques en alta mar (coordinado por el Subcomité NAV)</p> <p><i>Principios estratégicos:</i> 5.2 <i>Medidas de alto nivel:</i> 5.2.4 <i>Resultados previstos:</i> 5.2.4.2</p>	<p>dos periodos de sesiones</p>	<p>MSC 84/24, sección 22</p>

Orden del día provisional del FSI 17

- 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
 - 5 Cuestiones relacionadas con las instalaciones portuarias de recepción
 - 6 Estadísticas e investigaciones de siniestros
 - 7 Armonización de las actividades de supervisión por el Estado rector del puerto
 - 8 Directrices para la supervisión por el Estado rector del puerto de las horas de trabajo de la gente de mar y directrices para la supervisión por el Estado rector del puerto en relación con el Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006.
 - 9 Elaboración de directrices sobre la supervisión por el Estado rector del puerto en virtud del Convenio BWM 2004
 - 10 Análisis detallado de las dificultades experimentadas en la implantación de los instrumentos de la OMI
 - 11 Examen de las Directrices para efectuar reconocimientos de conformidad con el SARC (~~resolución A.948(23)~~)
 - 12 Examen de las interpretaciones unificadas de la IACS
 - 13 Examen del Código para la implantación de los instrumentos obligatorios de la OMI
 - 14 ~~Elaboración de un código para las organizaciones reconocidas~~
 - 15 ~~Medidas para salvaguardar la seguridad de las personas rescatadas en el mar~~
 - 16 Programa de trabajo y orden del día del FSI 18
 - 17 Elección de Presidente y Vicepresidente para 2010
 - 18 Otros asuntos
 - 19 Informe para los comités

ANEXO 7

INFORME SOBRE LA SITUACIÓN DE LOS RESULTADOS PREVISTOS DEL SUBCOMITÉ EN RELACIÓN CON EL PLAN DE ACCIÓN DE ALTO NIVEL DE LA ORGANIZACIÓN Y PRIORIDADES PARA EL BIENIO 2008-2009

Principios estratégicos (PE) (A.989(25))		Medidas de alto nivel (MAN)		Resultados previstos en 2008-2009			
MEJORA DE LA POSICIÓN Y LA EFICACIA DE LA OMI							
1	La OMI es el principal foro internacional para las cuestiones técnicas de todo tipo que afectan al transporte marítimo internacional y las cuestiones jurídicas conexas. El sello distintivo de la OMI será un enfoque amplio e integrador en relación con tales cuestiones. A fin de mantener esa primacía, la OMI deberá:	1.1	Desempeñar más a fondo su papel en los asuntos marítimos en relación con otras organizaciones intergubernamentales, para abordar eficaz y exhaustivamente complejas cuestiones que son de competencia de diferentes organismos	1.1.2	Cooperar con las Naciones Unidas y otros organismos internacionales en las cuestiones de interés común	1.1.2.1	<p>Cooperación en:</p> <p>Temas de seguridad y protección (MSC):</p> <ul style="list-style-type: none"> - FAO: seguimiento de la segunda reunión del Grupo de trabajo OMI/FAO sobre la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada y cuestiones conexas, incluidos los reglamentos de seguridad para los buques pesqueros y los pescadores; e identificación de los cambios que quizás sea necesario realizar en el Protocolo de Torremolinos de 1993 a fin de que resulte aceptable para el número exigido de Gobiernos, con objeto de garantizar su entrada en vigor, posiblemente, mediante la elaboración de un instrumento adicional (véanse los resultados 1.1.2.3 (temas de seguridad y protección), 5.2.1.3 y 5.2.1.4) <p>Situación: El FSI 16 examinó las recomendaciones del Grupo mixto de trabajo.</p> <ul style="list-style-type: none"> - IACS: examen de las interpretaciones unificadas <p>Situación: Proyecto de circular sobre la interpretación de la expresión "Primer reconocimiento", elaborada por el FSI 16.</p> <ul style="list-style-type: none"> - OIT: supervisión por el Estado rector del puerto de las horas de trabajo de la gente de mar <p>Situación: En curso. A la espera de los resultados del examen por el MSC 85 de la recomendación del STW 39.</p> <p>Temas ambientales (MEPC):</p> <ul style="list-style-type: none"> - FAO: seguimiento de la segunda reunión del Grupo de trabajo OMI/FAO sobre la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada y cuestiones conexas, incluidos los reglamentos de seguridad para los buques pesqueros y los pescadores, así como las cuestiones relativas a los desperdicios/basuras de los buques (Anexo V del MARPOL) (véase el resultado 1.1.2.3 (temas ambientales))

Principios estratégicos (PE) (A.989(25))				Medidas de alto nivel (MAN)		Resultados previstos en 2008-2009	
						<p>Situación general: ultimada:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Proveedores de datos: protocolos de intercambio de datos con entidades internacionales, regionales y nacionales (todos los comités, según proceda, y la Secretaría) (véase el resultado 4.2.1.3) <p>Situación: En curso. El FSI 16 examinó el estado de los protocolos con los regímenes de supervisión por el Estado rector del puerto, EQUASIS. Información facilitada sobre novedades realacionadas con otras bases de datos, por ejemplo, AESM, y la base de datos Stavenger.</p>	
					1.1.2.3	<p>Aportación de políticas u orientaciones para o sobre: Temas de seguridad y protección (MSC):</p> <ul style="list-style-type: none"> – OIT: elaboración de directrices para la supervisión por el Estado rector del puerto en el contexto del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006 <p>Situación: En curso. El FSI 16 examinó el estado de la elaboración de las directrices de la OIT.</p> <ul style="list-style-type: none"> – Se informará de los avances al FSI 17. – Grupo de trabajo OMI/FAO sobre la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada y cuestiones conexas: reglamentos de seguridad para los buques pesqueros y los pescadores (véase el resultado 1.1.2.1 – temas de seguridad y protección) <p>Situación: En curso. Se presentaron a los regímenes de supervisión por el Estado rector del puerto las novedades en la OMI pertinentes en el marco de la supervisión por el Estado rector del puerto.</p> <p>Temas ambientales (MEPC):</p> <ul style="list-style-type: none"> – Grupo de trabajo OMI/FAO sobre la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada y cuestiones conexas: desperdicios/basuras de los buques (Anexo V del MARPOL) (véase el resultado 1.1.2.1 - temas ambientales) <p>Situación: El FSI 16 examinó la colaboración sobre "Artes de pesca abandonados, pedidos y descartados" a través del Grupo de trabajo por correspondencia del MEPC sobre el examen del Anexo V del Convenio MARPOL.</p>	

Principios estratégicos (PE) (A.989(25))			Medidas de alto nivel (MAN)		Resultados previstos en 2008-2009		
2	La OMI fomentará el cumplimiento de sus instrumentos que rigen el transporte marítimo internacional a escala mundial y promoverá la implantación uniforme de dichos instrumentos por los Estados Miembros			2.1.1	Supervisar y mejorar los convenios, etc., y facilitar interpretaciones de los mismos cuando lo soliciten los Estados Miembros	2.1.1.1	Instrumentos obligatorios de la OMI nuevos o enmendados: Temas de seguridad y protección (MSC): – Código de normas internacionales y prácticas recomendadas para la investigación de los aspectos de seguridad de siniestros y sucesos marítimos (Código para la investigación de siniestros), adoptado e implantado mediante la compilación de informes de investigación Situación: Implantación en curso. Elaboración de un Código para las organizaciones reconocidas (OR). Situación: Punto incluido en el orden del día del FSI 17.
						2.1.1.2	Instrumentos no obligatorios de la OMI nuevos o enmendados: Temas ambientales (MEPC): – Directrices relativas al Convenio BWM (actualización y refundición de las directrices existentes) (véase el resultado 7.1.2.2) Situación: En curso. El FSI 16 examinó la elaboración de directrices para la supervisión por el Estado rector del puerto.
						2.1.1.5	Fomento de la implantación de los instrumentos obligatorios y no obligatorios (MSC) Situación: En curso. El FSI dio su aprobación a la lista de instrumentos no obligatorios cuya situación, por lo que respecta a su implantación, puede tener relevancia, y al módulo del GISIS que ha de elaborarse.

Principios estratégicos (PE) (A.989(25))				Medidas de alto nivel (MAN)		Resultados previstos en 2008-2009	
						2.1.1.6	Informes (MEPC/Secretaría): – Informes resumidos y análisis de los informes obligatorios en virtud del Convenio MARPOL Situación: El FSI 16 examinó los informes correspondientes a 2006 y la utilización de datos del GISIS.
						2.1.1.7	Módulo del GISIS sobre las prescripciones, incluida la incorporación de información sobre las legislaciones nacionales (MSC) Situación: En curso. El FSI 16 examinó las especificaciones.
				2.2.1	Fomentar y apoyar la implantación del Plan voluntario de auditorías de los Estados Miembros de la OMI	2.2.1.1	Aportación al Plan voluntario de auditorías de los Estados Miembros de la OMI y al Código para la implantación de los instrumentos obligatorios de la OMI en lo que respecta a la protección del medio marino (MEPC) Situación: Se proseguirán elaborando en el lapso interperiodos las propuestas de enmienda al Código examinados por el FSI 16 elaboró propuestas de enmienda al Código.
						2.2.1.2	Código revisado para la implantación de los instrumentos obligatorios de la OMI, (Asamblea, Consejo, MSC y MEPC) Situación: En curso. El FSI 16 examinó enmiendas al Código y el compendio de informes resumidos de auditoría, y se seguirán examinando en el lapso interperiodos.

Principios estratégicos (PE) (A.989(25))		Medidas de alto nivel (MAN)		Resultados previstos en 2008-2009		
4	En su seno, la OMI deberá responder con eficacia a las nacientes tendencias, novedades y desafíos y luchar por conseguir la excelencia en la gestión y gobernanza. Además del Plan estratégico, la Organización establecerá y mantendrá un marco para la gestión de riesgos. El Consejo proporcionará un liderazgo con visión de futuro, los comités estarán óptimamente estructurados y contarán con el respaldo de una Secretaría eficiente y eficaz. La Secretaría de la OMI dispondrá de recursos y conocimientos suficientes para llevar a cabo los planes de trabajo de la Organización dentro de las consignaciones bienales aprobadas, y la Organización utilizará eficazmente la informática y la tecnología de las comunicaciones en su gestión y administración.		4.2.1	Crear una Organización basada en el conocimiento y en la información mediante la mejora de la gestión y la difusión de información, utilizando la tecnología adecuada	4.2.1.1	Orientaciones sobre el establecimiento o perfeccionamiento de los sistemas de información (bases de datos, sitios <i>web</i> , etc.) como parte de la plataforma del Sistema mundial integrado de información marítima (GISIS), según proceda (todos los comités, según proceda) (véanse los resultados 12.3.1.1 y 13.2.1.1) Situación: En curso. Se facilitó información actualizada sobre GISIS.
					4.2.1.2	Elaboración y gestión de sistemas de asignación de un número de la OMI de carácter obligatorio (MSC) Situación: En curso. El FSI 16 examinó los preparativos para la entrada en vigor del sistema de asignación de un número de la OMI a las compañías y a los propietarios inscritos.
					4.2.1.3	Protocolos de intercambio de datos con otros proveedores internacionales, regionales y nacionales de datos (todos los comités, según proceda/Secretaría) (véase el resultado 1.1.2.1 (temas generales)). Situación: En curso. El FSI 16 examinó los protocolos de intercambio de datos con los regímenes de supervisión por el Estado rector del puerto, y la Secretaría avanzará al respecto.

Principios estratégicos (PE) (A.989(25))		Medidas de alto nivel (MAN)		Resultados previstos en 2008-2009			
ELABORACIÓN Y MANTENIMIENTO DEL MARCO GENERAL PARA UN TRANSPORTE MARÍTIMO SEGURO, PROTEGIDO, EFICAZ Y ECOLÓGICAMENTE RACIONAL							
5	La OMI concederá la máxima prioridad a la seguridad de la vida humana en el mar. En particular, se concederá mayor importancia a:	5.2	Mejorar las normas técnicas, operacionales y de gestión de la seguridad	5.2.1	Mantener sometidos a examen los aspectos de la seguridad técnica y operacional de todos los tipos de buques, incluidos los pesqueros	5.2.1.2	Instrumentos no obligatorios de la OMI nuevos o enmendados (MSC): <ul style="list-style-type: none"> – Reglas para los buques no regidos por los convenios Situación: En curso. El FSI 16 examinó el Código de seguridad para buques de carga del Caribe y el Código para embarcaciones comerciales de pequeñas dimensiones. La Secretaría deberá presentar información actualizada sobre las actividades conexas. <ul style="list-style-type: none"> – Directrices revisadas para efectuar reconocimientos de conformidad con el sistema armonizado de reconocimientos y certificación (véase el resultado 5.3.1.2) Situación: En curso. El FSI 16 elaboró propuestas de enmiendas, que se proseguirán elaborando en el lapso interperiodos, así como proyectos de circulares sobre el primer reconocimiento y la fecha del contrato de construcción. Examen de la prueba anual del SIA en el FSI 16. El FSI 17 examinará las cuestiones relativas al momento de sustituir los certificados.
				5.2.4	Mantener sometidas a examen las medidas destinadas a mejorar la seguridad de la navegación, incluidas la navegación electrónica, las medidas de organización del tráfico marítimo, los sistemas de notificación para buques, los servicios de tráfico marítimo y las prescripciones y normas aplicables a las ayudas náuticas y el equipo náutico de a bordo	5.2.4.2	Instrumentos no obligatorios de la OMI nuevos o enmendados (MSC): <ul style="list-style-type: none"> – Código de conducta en caso de manifestaciones y campañas contra buques en alta mar Situación: Punto sobre el programa de trabajo del Subcomité.

Principios estratégicos (PE) (A.989(25))		Medidas de alto nivel (MAN)		Resultados previstos en 2008-2009		
	5.3	Eliminar los buques que no cumplan ni mantengan permanentemente dichas normas	5.3.1	Mantener sometidos a examen los procedimientos de los Estados de abanderamiento y de los Estados rectores de puertos para la supervisión de los buques	5.3.1.2	Instrumentos no obligatorios de la OMI nuevos o enmendados: Temas de seguridad y protección (MSC): – Procedimientos revisados para la supervisión por el Estado rector del puerto (resolución A.787(19), enmendada mediante la resolución A.882(21)) Situación: En curso. Proyecto de enmiendas al Procedimiento para la supervisión por el Estado rector del puerto examinado en el FSI 16, y se proseguirá elaborando en el lapso interperiodos. Temas ambientales (MEPC): – Directrices para efectuar reconocimientos de conformidad con el Sistema armonizado de reconocimientos y certificación para el Convenio BWM (véase el resultado 5.2.1.2) Situación: El FSI 17 o el FSI 18 elaborará directrices para la supervisión por el Estado rector del puerto.
					5.3.1.3	Procedimientos armonizados de supervisión por el Estado rector del puerto (MSC) Situación: En curso. El FSI 16 examinó la armonización de la codificación de la supervisión por el Estado rector del puerto.
					5.3.1.4	– Método para el análisis detallado de los informes anuales sobre supervisión por el Estado rector del puerto (MSC) Situación: En curso. Con objeto de analizarlos a fondo, el FSI 16 examinó los informes anuales de los regímenes de supervisión por el Estado rector del puerto y se avanzará en la cuestión en el lapso interperiodos.
					5.3.1.5	– Comparación basada en la evaluación de riesgos entre los siniestros y sucesos marítimos y las inspecciones de supervisión por el Estado rector del puerto (MSC) Situación: En curso. El FSI 16 elaboró el mandato para efectuar un estudio ulterior.

Principios estratégicos (PE) (A.989(25))			Medidas de alto nivel (MAN)		Resultados previstos en 2008-2009		
7	La OMI se centrará en reducir y eliminar cualquier repercusión negativa del transporte marítimo en el medio ambiente	7.1	Identificando y abordando las posibles repercusiones negativas	7.1.3	Vigilar y mantener sometida a examen la provisión de instalaciones de recepción en los puertos y la idoneidad de dichas instalaciones	7.1.3.1	Informes sobre la insuficiencia de las instalaciones portuarias de recepción (MEPC) Situación: En curso. Se volvió a invitar a los Estados Miembros a que introduzcan en GISIS, toda la información pertinente sobre instalaciones portuarias de recepción y puntos de contacto.
						7.1.3.2	Seguimiento de la implantación del Plan de acción sobre las instalaciones portuarias de recepción (MEPC) Situación: En curso. El FSI 16 examinó la labor del Grupo de trabajo por correspondencia sobre el Plan de acción y volvió a constituirlo. Fijó 2010 como el plazo para ultimar la labor.
MEJORA DE LA IMAGEN DEL TRANSPORTE MARÍTIMO, CULTURA DE LA CALIDAD Y CONCIENCIA MEDIOAMBIENTAL							
	La OMI asumirá el liderazgo en la mejora de la calidad del transporte marítimo:	12.1	Estimulando la utilización de las mejores técnicas disponibles, siempre que el coste no sea excesivo, en todas las facetas del transporte marítimo	12.1.2	Utilizar instrumentos basados en el análisis de riesgos que tengan en cuenta los costos y el factor humano para la elaboración de las normas operacionales	12.1.2.1	Directrices para todos los subcomités sobre el proceso de análisis de siniestros (MSC) Situación: En curso. El FSI 16 formuló recomendaciones para otros órganos de la OMI.
						12.1.2.2	Implantación y supervisión eficaces del proceso de análisis de siniestros (MSC) Situación: En curso. El FSI 16 examinó el análisis de los informes de las investigaciones de siniestros. Se trabajará en el lapso interperiodos.
		12.3	Fomentando y mejorando la disponibilidad de la información relativa a la seguridad y la protección de los buques y el acceso a dicha información, incluidos los datos relacionados con siniestros (es decir, la transparencia)	12.3.1	Examinar la posibilidad de distribuir más ampliamente la información, los análisis y las decisiones, teniendo en cuenta las repercusiones financieras	12.3.1.1	Orientaciones sobre la elaboración de GISIS y el acceso a la información (MSC) (véanse los resultados 4.2.1.1 y 13.2.1.1)) Situación: En curso. El FSI 16 examinó los actuales módulos de GISIS sobre siniestros y sucesos marítimos, organizaciones reconocidas, instalaciones portuarias de recepción, puntos de contacto e identificación de buques, así como nuevos módulos sobre prescripciones relativas a la supervisión por el Estado rector del puerto. Se han introducido las cuentas web de la OMI.

Principios estratégicos (PE) (A.989(25))			Medidas de alto nivel (MAN)		Resultados previstos en 2008-2009		
					12.3.1.2	Recopilación y divulgación de datos relativos a la supervisión por el Estado rector del puerto en colaboración con los regímenes de supervisión por el Estado rector del puerto (MSC) Situación: En curso. El FSI 16 examinó el estado de los protocolos con los regímenes de supervisión por el Estado rector del puerto y la Secretaría proseguirá con dicho examen.	
13	La OMI intentará aumentar la conciencia medioambiental en la comunidad marítima:	13.2	Fomentando y mejorando la disponibilidad de información relativa a la protección del medio ambiente y el acceso a dicha información (es decir, la transparencia)	13.2.1	Examinar la posibilidad de distribuir más ampliamente la información, los análisis y las decisiones, teniendo en cuenta las repercusiones financieras	13.2.1.1	Orientaciones para la Secretaría sobre la elaboración de GISIS y el acceso a la información (MEPC/Secretaría) (véanse los resultados 4.2.1.1 y 12.3.1.1) Situación: En curso. Nuevos módulos considerados por el FSI 16.
						13.2.1.2	Bases de datos como parte de GISIS, y otros medios, incluidos los medios electrónicos (todos los comités, según proceda/Secretaría) Situación: En curso. Módulos existentes del Gisis sobre siniestros y sucesos marítimos, organizaciones reconocidas, instalaciones portuarias de recepción, puntos de contacto e identificación de buques.

ANEXO 8

(traducción)

GOBIERNO DE ANTIGUA Y BARBUDA

OFFICINA DEL REPRESENTANTE PERMANENTE DE ANTIGUA Y BARBUDA ANTE LA ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL (OMI)

*The John Henry Building
Popeshead & Dickenson Bay Streets
P.O. Box 1394
San Juan, Antigua
Islas de Barlovento*

*Teléfono: 1-268-462-1273
Teléfono directo: 1-268-462-4353
Facsímil: 1-268-562-5925
Correo electrónico: gardinerd@candw.ag:*

DECLARACIÓN DEL REPRESENTANTE PERMANENTE DE ANTIGUA Y BARBUDA ANTE LA ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL (OMI) EN RELACIÓN CON EL BUQUE DE CARGA "AMIYA SCAN", CON PABELLÓN DE ANTIGUA Y BARBUDA, SECUESTRADO POR PIRATAS EL 25 DE MAYO DE 2008, FRENTE A LA COSTA DE SOMALIA

En la tarde del domingo 25 de mayo de 2008 la Administración Marítima de Antigua y Barbuda fue informada de que el buque de carga seca **Amiya Scan**, con pabellón de este país, había sido atacado por piratas y había sido capturado cuando realizaba la travesía desde el puerto de Mombasa (Kenya) al de Constanza (Rumania), cargado con una plataforma de perforación desmantelada.

Cuando se tomó el buque, éste estaba en aguas internacionales, en el Golfo de Adén, al norte de la costa de Somalia.

La Administración Marítima de Antigua y Barbuda ha estado en contacto estrecho y continuo con la compañía a cargo de la gestión del buque, en los Países Bajos, a fin de dar seguimiento a la situación. El 26 de mayo de 2008 se informó a la Administración Marítima de que la compañía a cargo de la gestión del buque había sostenido un breve contacto con los piratas quienes habían asegurado que la tripulación, compuesta por cuatro oficiales rusos y cinco ciudadanos filipinos, se encontraba bien. Los propietarios del buque hicieron hincapié en que la prioridad era garantizar la seguridad de los tripulantes. El 27 de mayo se informó de que el buque secuestrado estaba fondeado en aguas abrigadas a 80 millas al sur del cuerno de África, en la costa oriental de Somalia. No obstante el 2 de junio se informó que el buque estaba fondeado cerca de la ciudad de "EYL", aproximadamente a 850 km al norte de la capital de Somalia, Mogadiscio.

A este respecto el Gobierno de Antigua y Barbuda ha solicitado oficialmente, a través de canales diplomáticos, al Gobierno Federal de Transición de Somalia que preste toda la asistencia y apoyo necesarios a fin de facilitar la liberación de los tripulantes y del buque.

Asimismo el Gobierno de Antigua y Barbuda, con la ayuda de organismos internacionales, está actualmente coordinando los esfuerzos diplomáticos y marítimos para resolver este suceso sin conflictos y sin pérdidas de vidas humanas o lesiones personales, siendo esto lo prioritario.

Con respecto a las novedades recientes, el Gobierno de Antigua y Barbuda se congratula por la oportuna adopción por el Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas de la resolución mediante la que se autoriza a los Estados a adoptar medidas durante los próximos seis meses para prestar asistencia al Gobierno Federal de Transición de Somalia a fin de prevenir, desalentar y reprimir los actos de piratería y los robos a mano armada en las aguas territoriales de Somalia y también para prestar ayuda en la puesta a disposición de los sospechosos para su enjuiciamiento. Claramente esto constituye un marco importante para la comunidad marítima mundial a través del cual los países con recursos importantes puedan adoptar las medidas oportunas para combatir el flagelo que supone la piratería.

(Firmado)

Señor Dwight C.R.Gardiner
Representante Permanente de Antigua y Barbuda ante la OMI

Fechado el 4 de junio de 2008
