

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

FSI 19/WP.1/Add.1
25 febrero 2011
Original: INGLÉS

ADVERTENCIA

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

**PROYECTO DE INFORME PARA EL COMITÉ DE SEGURIDAD MARÍTIMA
Y EL COMITÉ DE PROTECCIÓN DEL MEDIO MARINO
[continuación]**

[Para los puntos 1 a 5, 11 a 14 y 17 véase el documento FSI 19/WP.1]

**6 ARMONIZACIÓN DE LAS ACTIVIDADES DE SUPERVISIÓN POR EL ESTADO
RECTOR DEL PUERTO**

**INFORME DEL GRUPO DE TRABAJO POR CORRESPONDENCIA SOBRE LA ARMONIZACIÓN DE LAS
ACTIVIDADES DE SUPERVISIÓN POR EL ESTADO RECTOR DEL PUERTO**

6.1 Tras recordar que el FSI 18 había vuelto a constituir el Grupo de trabajo por correspondencia sobre la armonización de las actividades de supervisión por el Estado rector del puerto, la elaboración de las directrices sobre la supervisión por el Estado rector del puerto en virtud del Convenio BWM 2004 y el examen de las Directrices para la inspección de los sistemas antiincrustantes en los buques, el Subcomité examinó el documento FSI 19/6 (Australia) que contiene el informe del Grupo.

Procedimientos revisados para la supervisión por el Estado rector del puerto

6.2 Tras considerar los avances realizados por el Grupo con respecto al proyecto de texto de la revisión de la resolución A.787(19), enmendada mediante la resolución A.882(21), y utilizando el documento FSI 18/WP.5 como referencia, junto con las actualizaciones acordadas por los anteriores grupos de trabajo, de redacción y de trabajo por correspondencia y las observaciones formuladas en el FSI 18, el Subcomité acordó remitir el informe del Grupo (FSI 19/6) al Grupo de trabajo sobre la armonización de las

actividades de supervisión por el Estado rector del puerto, la elaboración de las directrices sobre la supervisión por el Estado rector del puerto de conformidad con el Convenio BWM 2004 y el examen de las Directrices para la inspección de los sistemas antiincrustantes en los buques, que ha de constituirse en relación con este punto del orden del día (véase el párrafo 6.20), para su examen exhaustivo.

Definición de granelero

6.3 El Subcomité recordó que el FSI 18 había acordado incorporar el siguiente texto en el proyecto de Procedimientos revisados para la supervisión por el Estado rector del puerto:

Granelero: además de tomar nota de las definiciones que figuran en las reglas IX/1.6 y XII/1.1 del Convenio SOLAS y la resolución MSC.277(85), a efectos de la supervisión por el Estado rector del puerto, los funcionarios encargados de dicha supervisión deberían guiarse por el tipo de buque indicado en los certificados del buque para determinar si el buque en cuestión es un granelero.

y se impartieron las oportunas instrucciones al Grupo de trabajo anteriormente mencionado.

6.4 En este contexto, el Subcomité, tras recibir una propuesta de la delegación de la IACS para incorporar texto adicional a fin de facilitar orientaciones complementarias a los funcionarios encargados de la supervisión por el Estado rector del puerto, encargó al Grupo de trabajo que iba a constituirse que examinara la propuesta a fondo y formulara las recomendaciones oportunas (véase el párrafo 6.).

Medios para el transbordo de prácticos

6.5 Tras recordar la instrucción del MSC 87 de adoptar las medidas oportunas para animar a los regímenes de supervisión por el Estado rector del puerto a que incluyan oficialmente las escalas de práctico entre el equipo de seguridad (MSC 87/26, párrafo 9.25), el Subcomité tomó nota de que el Grupo de trabajo por correspondencia había añadido un punto nuevo al apéndice 6 del proyecto de Procedimientos para la supervisión por el Estado rector del puerto y había preparado un proyecto de circular MSC-MEPC.4 para instar a la temprana implantación de las enmiendas ultimadas a la regla V/23 del Convenio SOLAS. Se informó al Subcomité de que el MSC 88 había adoptado estas enmiendas relativas a los medios para el transbordo de prácticos y había aprobado la circular MSC.1/Circ.1375, que

contiene una interpretación unificada al respecto (FSI 19/2/1, párrafo 5.1), y el Subcomité impartió las oportunas instrucciones al Grupo de trabajo anteriormente mencionado (véase el párrafo 6.20).

Identificación y seguimiento de largo alcance

6.6 Con respecto a la identificación y seguimiento de largo alcance (LRIT), el Subcomité recordó que el MSC 87 le había encomendado el examen de la cuestión relativa a la preparación de Orientaciones sobre la LRIT para los funcionarios encargados de la supervisión por el Estado rector del puerto, teniendo en cuenta las disposiciones de la regla V/19-1 del Convenio SOLAS, las normas de funcionamiento revisadas, la circular MSC.1/Circ.1298 y el informe sobre la octava reunión del Grupo especial sobre la LRIT (MSC 87/26, párrafo 6.97).

6.7 El Subcomité tomó nota de que el Grupo de trabajo por correspondencia había acordado que se disponía de dos opciones para ultimar las Orientaciones sobre la LRIT para los funcionarios encargados de la supervisión por el Estado rector del puerto, y encargó al Grupo de trabajo anteriormente mencionado que volviera a examinar la cuestión, teniendo en cuenta los resultados pertinentes del MSC 88 sobre las cuestiones relacionadas con la LRIT (véase el párrafo 6.20).

Directrices relativas a la supervisión por el Estado rector del puerto en relación con el Código PBIP

6.8 El Subcomité tomó nota de que, si bien la regla XI-2/9 del Convenio SOLAS y el Código PBIP contemplan las medidas de control y cumplimiento con respecto a las cuestiones relacionadas con la protección, y la resolución MSC.159(78): Orientaciones provisionales sobre las medidas de control y cumplimiento para incrementar la protección marítima (y la circular MSC/Circ.1111) contenían las orientaciones existentes, el informe del Grupo de trabajo por correspondencia contenía una serie de orientaciones distintas de las orientaciones anteriormente mencionadas.

6.9 Tras tomar nota de que algunas disposiciones en la serie nueva de orientaciones incluían referencias a disposiciones no obligatorias del Código PBIP, con lo cual el ámbito de aplicación de las inspecciones que debían llevarse a cabo se ampliaba, el Subcomité acordó que la serie nueva de orientaciones propuesta no se incorporara en el proyecto de Procedimientos revisados para la supervisión por el Estado rector del puerto.

Directrices para los funcionarios encargados de la supervisión por el Estado rector del puerto en relación con el Código IGS

6.10 El Subcomité, tras recordar que los Comités habían aprobado la circular MSC/Circ.890-MEPC/Circ.354: Directrices provisionales para la supervisión por el Estado rector del puerto en relación con el Código internacional de gestión de la seguridad (Código IGS) y la circular MSC/Circ.1059-MEPC/Circ.401: Procedimientos relativos a los incumplimientos graves que se observen con respecto a lo prescrito en el Código IGS, examinó el documento FSI 19/6/5 (Memorando de entendimiento de París) acerca de las nuevas directrices sobre el Código IGS del Memorando de entendimiento de París.

6.11 La delegación del Memorando de entendimiento de París indicó que se habían elaborado nuevas directrices sobre el Código IGS para abordar las dificultades prácticas a las que hacían frente los funcionarios encargados de la supervisión por el Estado rector del puerto al llevar a cabo las inspecciones en el marco de dicha supervisión que correspondiesen a comprobaciones puntuales y no a reconocimientos ni a auditorías a bordo de los buques.

6.12 Tras un debate equilibrado en el que se respaldó la necesidad de que el Subcomité examinara las directrices actuales basándose en las responsabilidades específicas del Estado de abanderamiento y el Estado rector del puerto o buscara otros expertos externos para que analizaran la cuestión, el Subcomité encargó al Grupo de trabajo que mantuviera las directrices actuales en el seno del proyecto de Procedimientos revisados para la supervisión por el Estado rector del puerto. Además, el Subcomité encargó también al Grupo de trabajo que remitiera el asunto al MSC, en el contexto de su examen de las cuestiones relacionadas con el factor humano y el Código IGS, invitándolo a que facilitara al Subcomité la información necesaria para seguir examinando la cuestión, según procediera.

Sistema de clasificación por categorías de los funcionarios de supervisión por el Estado rector del puerto

6.13 El Subcomité examinó el documento FSI 19/6/8 (República Islámica del Irán), en el cual se propone la creación de un sistema mundial de clasificación por categorías de los funcionarios de supervisión por el Estado rector del puerto a fin de establecer algunas aptitudes generales que deben tenerse y algunas condiciones específicas de formación que es necesario cumplir a partir, en particular, de las distinciones entre los funcionarios basadas

en su experiencia y entre las inspecciones de los buques regidos y no regidos por los convenios.

6.14 Tras acordar en general que no se consideraba que la clasificación propuesta fuera a mejorar el sistema actual, el Subcomité decidió no seguir examinando la propuesta que figura en el documento FSI 19/6/8, pero pidió a la Secretaría que tuviera presente dicha propuesta cuando elaborase el material de formación para los funcionarios de supervisión por el Estado rector del puerto.

Notificación a los Estados de abanderamiento

6.15 Tras recordar que el MSC 64 y el MEPC 46 habían aprobado la circular MSC/Circ.1011-MEPC/Circ.383: Medidas para mejorar los procedimientos de supervisión por el Estado rector del puerto, en apoyo de un mecanismo para entablar un diálogo constructivo y puntual entre los Estados de abanderamiento y los Estados rectores de puertos sobre las intervenciones realizadas en el marco de la supervisión por el Estado rector del puerto, el Subcomité examinó el documento FSI 19/6/11 (Saint Kitts y Nevis), que trata de la presunta falta de notificaciones a la oficina designada por esta Administración para recibir informes de detenciones de los buques que enarbolan su pabellón por parte de algunos regímenes de supervisión por el Estado rector del puerto y contiene un análisis al respecto.

6.16 El Subcomité acordó remitir el documento FSI 19/6/11 al Grupo de trabajo anteriormente mencionado a fin de que determine si el proyecto de Procedimientos revisados para la supervisión por el Estado rector del puerto incluye las referencias oportunas a todos los instrumentos pertinentes y la lista de GISIS de los puntos de contacto de los Estados de abanderamiento y de que formule recomendaciones adicionales en las que se utilicen todos los medios de notificación disponibles y se cumpla al mismo tiempo la prescripción obligatoria de notificación a las autoridades del Estado de abanderamiento pertinentes.

Formatos

6.17 El Subcomité recordó que el FSI 18 había aceptado un modelo propuesto para racionalizar la información relativa al resultado de las campañas intensivas de inspecciones presentada por los regímenes de supervisión por el Estado rector del puerto (FSI 18/WP.4, anexo 1).

6.18 El Subcomité también recordó que el FSI 18 había aceptado un modelo propuesto para resumir los resultados de las actividades de supervisión por el Estado rector del puerto a nivel mundial (FSI 18/WP.4, anexo 2) a fin de que se examine más a fondo en futuros cursillos de la OMI para los secretarios de los memorandos de entendimiento y acuerdos sobre supervisión por el Estado rector del puerto y los directores de los centros de información.

6.19 En este contexto, el Subcomité reiteró su decisión anterior de remitir el asunto al Quinto cursillo de la OMI para los secretarios de los memorandos de entendimiento y acuerdos sobre supervisión por el Estado rector del puerto y los directores de los centros de información.

CONSTITUCIÓN DEL GRUPO DE TRABAJO

6.20 El Subcomité acordó constituir el Grupo de trabajo sobre la armonización de las actividades de supervisión por el Estado rector del puerto, la elaboración de directrices sobre la supervisión por el Estado rector del puerto de conformidad con el Convenio BWM 2004 y el examen de las Directrices para la inspección de los sistemas antiincrustantes en los buques, y le encargó que, teniendo en cuenta los pertinentes decisiones y observaciones del Pleno:

- .1 ultimara un proyecto de resolución de la Asamblea sobre los Procedimientos para la supervisión por el Estado rector del puerto (2011), utilizando como referencia el documento FSI 19/6 y examinará la lista de directrices o códigos que puede que aborden cuestiones relacionadas con la supervisión por el Estado rector del puerto que sería necesario examinar y/o refundir en el marco de los Procedimientos revisados para la supervisión por el Estado rector del puerto (FSI 18/7/6), a fin de que todos los subcomités pudieran analizarla antes de su examen en el MSC;
- .2 examinará las directrices sobre el Código IGS del Memorando de entendimiento de París (FSI 19/6/5, anexo) e informará al Subcomité en consecuencia;

-
- .3 preparase orientaciones sobre la LRIT para los funcionarios encargados de la supervisión por el Estado rector del puerto, teniendo en cuenta las disposiciones de la regla V/19-1 del Convenio SOLAS, las normas de funcionamiento revisadas, la circular MSC.1/Circ.1298, los resultados de las deliberaciones sobre la LRIT del MSC 88 y el informe de la octava reunión del Grupo especial sobre la LRIT;
 - .4 considerase las medidas oportunas que deberían adoptarse para animar a los regímenes de supervisión por el Estado rector del puerto a que incluyan oficialmente las escalas de práctico entre el equipo de seguridad que los funcionarios encargados de la supervisión por el Estado rector del puerto examinan en el marco de la inspección por el Estado rector del puerto, teniendo presente la enmienda a la regla V/23 del Convenio SOLAS en relación con los medios para el transbordo de prácticos, adoptada en el MSC 88 (FSI 19/2/1) y la circular MSC.1/Circ.1375: "Interpretación unificada de la regla V/23 del Convenio SOLAS", y elaborase las orientaciones pertinentes;
 - .5 continuara elaborando las directrices sobre la supervisión por el Estado rector del puerto en virtud del Convenio BWM 2004, utilizando como referencia el anexo 3 del documento FSI 19/6 (excluidas las partes relacionadas con el muestreo y el análisis del agua de lastre para las que sea necesario contar con el asesoramiento del Subcomité BLG), teniendo en cuenta el documento MEPC 61/INF.19 (Australia);
 - .6 ultimara la revisión de las Directrices para la inspección de los sistemas antiincrustantes en los buques utilizando la versión refundida que figura en el anexo 3 del documento FSI 18/WP.4 como documento de referencia, y teniendo en cuenta las Directrices de 2010 para los reconocimientos y la certificación de los sistemas antiincrustantes en los buques, con miras a su adopción en el MEPC 62;
 - .7 considerase la necesidad de volver a constituir un grupo de trabajo por correspondencia (en relación con todos los puntos pertinentes del orden del día) y preparase el correspondiente proyecto de mandato.

INFORME DEL GRUPO DE TRABAJO

6.21 Tras recibir el informe del Grupo de trabajo sobre la armonización de las actividades de supervisión por el Estado rector del puerto, la elaboración de directrices sobre la supervisión por el Estado rector del puerto de conformidad con el Convenio BWM 2004 y el examen de la Directrices para la inspección de los sistemas antiincrustantes en los buques (FSI 19/WP.3), el Subcomité adoptó las medidas que se indican en los párrafos siguientes.

Procedimientos para la supervisión por el Estado rector del puerto (2011)

6.22 El Subcomité, tras examinar la inclusión de la definición de granelero que se indica en el párrafo 7.24.4 del documento FSI 18/20, aceptó las propuestas de texto adicionales y su inclusión en las definiciones del proyecto de Procedimientos revisados para la supervisión por el Estado rector del puerto.

6.23 El Subcomité, tras examinar la manera de mejorar el cumplimiento de las prescripciones de notificación por parte de los Estados rectores de puertos, acordó incluir texto adicional en las disposiciones de notificación del Estado rector del puerto en el párrafo 4.1.3 del proyecto de Procedimientos revisados para la supervisión por el Estado rector del puerto.

6.24 Tras tomar nota de que el proyecto de Procedimientos para la supervisión por el Estado rector del puerto no era del todo claro en cuanto a las diferencias que presenta el examen de los buques de Estados no Partes y de los buques de dimensiones inferiores a las estipuladas en los convenios, el Subcomité introdujo una enmienda que se refleja en la sección 1.5 actualizada y en la sección 1.6 nueva del proyecto de Procedimientos revisados.

[6.25 El Subcomité acordó presentar el proyecto de resolución de la Asamblea: Procedimientos para la supervisión por el Estado rector del puerto (2011), que figura en el anexo ... al MSC 89 y MEPC 62 para su aprobación, antes de presentarlo a la Asamblea en su vigésimo séptimo periodo de sesiones para su adopción.]

Orientaciones sobre la LRIT para los funcionarios encargados de la supervisión por el Estado rector del puerto

6.26 El Subcomité examinó las disposiciones de la regla V/19-1 del Convenio SOLAS, las normas de funcionamiento revisadas, la circular MSC.1/Circ.1298, los resultados de las deliberaciones mantenidas sobre la LRIT por el MSC 88 y los resultados de la octava reunión del Grupo especial sobre la LRIT a fin de ultimar las Orientaciones sobre la LRIT para los funcionarios encargados de la supervisión por el Estado rector del puerto, utilizando como referencia el documento FSI 18/INF.12 (Memorando de entendimiento de Tokio).

6.27 El Subcomité acordó incluir la versión final de las Orientaciones sobre la LRIT para los funcionarios encargados de la supervisión por el Estado rector del puerto en el apéndice 9 del proyecto de Procedimientos revisados para la supervisión por el Estado rector del puerto.

Seguridad de los medios para el transbordo de prácticos

6.28 El Subcomité, tras examinar las propuestas que figuran en el anexo del documento FSI 19/6, acordó ampliar las orientaciones sobre la inspección inicial e incluir los medios para el transbordo de prácticos en puntos para una inspección inicial.

6.29 El Subcomité, tras introducir pequeñas modificaciones en el proyecto de circular MSC-MEPC.4 que figura en el anexo 2 del documento FSI 19/6, aceptó la versión revisada del proyecto de circular que figura en el anexo ...

Directrices para los funcionarios encargados de la supervisión por el Estado rector del puerto en relación con el Código IGS

6.30 El Subcomité acordó que siguieran elaborándose las directrices para los funcionarios encargados de la supervisión por el Estado rector del puerto utilizando el documento FSI 19/6/5 (Memorando de entendimiento de París) como referencia y dentro del punto actual del orden del día sobre la armonización de las actividades de supervisión por el Estado rector del puerto, a reserva de que el MSC lo apruebe y en colaboración con el Grupo mixto de trabajo MSC/MEPC sobre el factor humano, según proceda.

[GRUPO DE TRABAJO POR CORRESPONDENCIA Y MANDATO

6.31 El Subcomité acordó volver a constituir el Grupo de trabajo por correspondencia sobre la armonización de las actividades de supervisión por el Estado rector del puerto con el mandato siguiente:]

- .1 seguir examinando las enmiendas y adiciones a los Procedimientos para la supervisión por el Estado rector del puerto (2011);
- .2 continuar elaborando las directrices sobre la supervisión por el Estado rector del puerto en virtud del Convenio BWM 2004, utilizando como referencia el anexo 3 del documento FSI 19/6 (excluidas las partes relacionadas con el muestreo y el análisis del agua de lastre para las que sea necesario contar con el asesoramiento del Subcomité BLG), teniendo en cuenta el documento MEPC 61/INF.19 (Australia);
- .3 examinar la elaboración futura de las directrices para los funcionarios encargados de la supervisión por el Estado rector del puerto en relación con el Código IGS, teniendo en cuenta el documento FSI 19/6/5 (Memorando de entendimiento de París); y
- .4 informar al FSI 20.

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

6.32 Tras recordar que el FSI 12 había recomendado llevar a cabo un análisis en profundidad de los informes anuales de las actividades de supervisión por el Estado rector del puerto, el Subcomité examinó los siguientes documentos que tratan de las actividades de los regímenes de supervisión por el Estado rector del puerto:

- .1 FSI 19/6/2 (Secretaría): Informe sobre los avances realizados respecto de los regímenes regionales de supervisión por el Estado rector del puerto;

-
- .2 FSI 19/6/4 (Memorando de entendimiento de París): Presentación de documentos informativos sobre el Memorando de entendimiento de París;
 - .3 FSI 19/INF.3 (Memorando de entendimiento de París): Informe anual sobre 2009 del Memorando de entendimiento de París;
 - .4 FSI 19/INF.5 (Memorando de entendimiento de París): Análisis de las estadísticas de 2009 del Memorando de entendimiento de París;
 - .5 FSI 19/INF.8 (Memorando de entendimiento de Tokio): Resumen de las actividades del Memorando de entendimiento de Tokio en 2010;
 - .6 FSI 19/INF.10 (Memorando de entendimiento del mar Negro): Informe anual sobre 2009 del Memorando de entendimiento del mar Negro;
 - .7 FSI 19/INF.11 (Memorando de entendimiento del mar Negro): Análisis de las estadísticas de 2009 del Memorando de entendimiento del mar Negro;
 - .8 FSI 19/INF.12 (Memorando de entendimiento del mar Negro): Informe anual sobre 2010 del Memorando de entendimiento del mar Negro;
 - .9 FSI 19/INF.17 (Memorando de entendimiento del océano Índico): Actividades de supervisión por el Estado rector del puerto del Memorando de entendimiento del océano Índico en 2010; y
 - .10 FSI 19/INF.18 (Memorando de entendimiento del Caribe): Informe sobre las actividades del Memorando de entendimiento del Caribe en 2010.

6.33 Se informó al Subcomité del anuncio por el Reino de los Países Bajos de que las Antillas Neerlandesas se habían disuelto el 10 de octubre de 2010 y de que en los documentos en que aparezca el nombre de "Antillas Neerlandesas", se interpretara como "Curaçao" después del 10 de octubre de 2010 y hasta su fecha de caducidad.

6.34 El Subcomité, tras invitar a los representantes de otros regímenes de supervisión por el Estado rector del puerto que no habían presentado documentos a este periodo de sesiones a que facilitasen toda la información pertinente sobre acontecimientos recientes,

tomó nota de que el informe anual sobre 2010 del Memorando de entendimiento de Abuja se había distribuido a las delegaciones que asistieron a ese periodo de sesiones y de las ponencias presentadas por los representantes de los Memorandos de entendimiento de Abuja, el Mediterráneo y Riad, que figuran en los anexos....

6.35 El Subcomité invitó a los acuerdos regionales sobre supervisión por el Estado rector del puerto y a los Estados Unidos a que siguiesen presentando sus informes anuales al Subcomité, preferiblemente de forma armonizada en lo que respecta al año de referencia de las estadísticas que figuren en ellos, excepto cuando la fecha de celebración del periodo de sesiones no permita que el documento pueda presentarse a tiempo, y pidió a la Secretaría que siguiera presentando al Subcomité un informe sobre la situación en lo que respecta a los acuerdos regionales de supervisión por el Estado rector del puerto.

CAMPAÑAS INTENSIVAS DE INSPECCIÓN (CII)

6.36 Tras recordar que el FSI 18 había examinado la manera de racionalizar la información sobre los resultados de la CII presentada por los regímenes de supervisión por el Estado rector del puerto y aceptado el modelo de notificación que figura en el anexo 1 del documento FSI 18/WP.4, el Subcomité tomó nota de la información que figura en los documentos siguientes:

- .1 FSI 19/INF.7 (Memorando de entendimiento de París): Resultados de la campaña intensiva de inspección (CII) de 2009 del Memorando de entendimiento de París sobre los medios de puesta a flote de los botes salvavidas; y
- .2 FSI 19/INF.9 (Memorando de entendimiento de Tokio): Informe de la campaña intensiva de inspección (CII) de 2009 del Memorando de entendimiento de Tokio sobre los medios de puesta a flote de los botes salvavidas.

6.37 En el contexto específico de los dos documentos informativos arriba mencionados que se habían presentado y requerían un examen más a fondo con miras a decidir si debería remitirse todo o parte del contenido a otros órganos competentes de la OMI para un examen detallado, el Subcomité reconoció el valor del material facilitado a la Organización por los regímenes de supervisión por el Estado rector del puerto.

6.38 Tras recordar el formato de notificación de los resultados de las CII, elaborado en su periodo de sesiones anterior (FSI 18/WP.4, anexo1), el Subcomité previó que sería más conveniente que en los futuros periodos de sesiones los resultados de las CII fueran examinados por un grupo de trabajo o de redacción al que se encargaría la preparación del material apropiado, a fin de remitirlo a los subcomités pertinentes.

6.39 Por lo que respecta al caso específico de los resultados de esas dos campañas sobre los medios de puesta a flote de los botes salvavidas el Subcomité, teniendo en cuenta la gravedad particular del asunto por lo que respecta al número de accidentes, pidió a la Secretaría, optando por una de las distintas opciones disponibles, que señalara al próximo Grupo de trabajo DE sobre los ganchos de suelta de los botes salvavidas (16 a 18 de marzo de 2011, al DE 55 (21 a 25 de marzo de 2011) y al STW 43, a reserva de que el MSC adoptara la misma decisión, las decisiones señaladas en los documentos FSI 19/INF.7 y FSI 19/INF.9, que pudieran ser de utilidad para su labor en curso.

6.40 El Subcomité invitó a los regímenes de supervisión por el Estado rector del puerto a que llevaran a cabo las CII en colaboración con otros memorandos de entendimiento y a que continuasen presentando la información sobre los resultados de la CII al Subcomité utilizando a tal efecto el modelo de notificación acordado, que figura en el documento FSI 18/WP.4, y a que llevaran a cabo dichas campañas preferiblemente en colaboración con otros memorandos de entendimiento y a que presentasen su recomendaciones, además del material de apoyo, los cuales podrían remitirse a los órganos pertinentes de la OMI para su examen.

QUINTO CURSILLO PARA SECRETARIOS DE MEMORANDOS DE ENTENDIMIENTO/ACUERDOS SOBRE SUPERVISIÓN POR EL ESTADO RECTOR DEL PUERTO Y GESTORES DE BASES DE DATOS

6.41 El Subcomité, tras examinar el documento FSI 19/6/7 (Secretaría), aprobó el orden del día provisional del quinto cursillo para secretarios de memorandos de entendimiento/acuerdos sobre supervisión por el Estado rector del puerto y gestores de bases de datos, que se celebrará en la sede de la OMI del 14 al 16 de junio de 2011, además de examinar la cuestión de la armonización de la ejecución de las CII por distintos regímenes de supervisión por el Estado rector del puerto por lo que respecta a la reinspección de buques en distintas regiones.

ACTIVIDADES INTERREGIONALES

6.42 El Subcomité tomó nota de la información que figura en el documento FSI 19/INF.4 (Estados Unidos y Memorandos de entendimiento de París y Tokio) sobre las Administraciones de abanderamiento seleccionadas por los Memorandos de entendimiento de París y Tokio y el Servicio de Guardacostas de los Estados Unidos.

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

6.43 En el marco del examen del documento FSI 19/6/1 (Secretaría) sobre el sistema de información Equasis, que presenta las conclusiones pertinentes de la 17ª reunión de la Junta editorial del sistema Equasis (EB 17), la 22ª reunión del Comité de supervisión del sistema Equasis (SC 22), el Subcomité tomó nota de los siguientes elementos:

- .1 no se había producido ningún cambio, desde el FSI 18, en relación con los criterios de conformidad con los cuales se puede ser proveedor de datos para Equasis;
- .2 en el EB 17 Turk Loydu fue aceptada oficialmente como nuevo proveedor de datos de Equasis, con efecto a partir de noviembre de 2010;
- .3 el *Hybrid European Targeting and Inspection System* (THETIS), el nuevo sistema de información del Memorando de entendimiento de París, entró en vigor el 1 de enero de 2011 en apoyo a su nuevo régimen de inspección del Memorando de entendimiento de París, Equasis se actualizará en consecuencia a fin de importar los datos de THETIS;
- .4 se habían publicado las estadísticas anuales de Equasis pertinentes a los años 2008 y 2009, las cuales están disponibles en el sitio de Equasis en la Red (www.Equasis.org);
- .5 en el SC 22, los Estados Unidos anunciaron que estaban en proceso de pasar a ser un miembro de pleno derecho de Equasis mediante su apoyo económico; y

- .6 la celebración del décimo aniversario de Equasis tuvo lugar en la OMI, el 29 de noviembre de 2010, coincidiendo con el MSC 88.

PROTOCOLO DE INTERCAMBIO DE DATOS SOBRE SUPERVISIÓN POR EL ESTADO RECTOR DEL PUERTO

6.44 El Comité examinó el documento FSI 19/6/3 (Secretaría) en el marco de la facilitación de la ultimación de protocolos para el intercambio de datos entre regímenes de supervisión por el Estado rector del puerto y la Secretaría de la OMI, a fin de recoger informes sobre inspecciones en formato electrónico.

6.45 El Subcomité tomó nota de que la Secretaría se había reunido con el Centro de Información del Memorando de entendimiento del Mediterráneo (CIMED) en Casablanca (Marruecos) del 15 al 16 de diciembre de 2010, reunión en la que acordaron cuestiones técnicas a fin de importar los datos de supervisión por el Estado rector del puerto en formato XML del CIMED y cargarlos en GISIS para disponer de todos los datos de inspecciones relacionadas con la supervisión por el Estado rector del puerto en el módulo de supervisión.

6.46 El Subcomité, tras recordar que los Memorandos de entendimiento del océano Índico y el mar Mediterráneo habían firmado un acuerdo de intercambio de datos con la Secretaría de la OMI en el FSI 18, invitó a los regímenes de supervisión por el Estado rector del puerto que habían acordado, en principio, facilitar a la OMI los resultados de las inspecciones de supervisión por el Estado rector del puerto para considerar la posibilidad de firmar un acuerdo de intercambio de datos, posiblemente durante el próximo periodo de sesiones del Subcomité.

CRITERIOS RELATIVOS AL PABELLÓN PARA CLASIFICAR A LOS BUQUES DE BAJO RIESGO EN LA REGIÓN DEL MEMORANDO DE ENTENDIMIENTO DE PARÍS

6.47 El Subcomité examinó los documentos FSI 19/6/6 (Memorando de entendimiento de París) y FSI 19/6/10 (Bahamas y Panamá) sobre los criterios relativos al pabellón para clasificar a los buques de bajo riesgo en la región del Memorando de entendimiento de París, y fue informado de que los Estados Unidos acababan de añadir los criterios del Estado de abanderamiento de haber sido objeto de una auditoría de la OMI y haber facilitado el resumen ejecutivo para la idoneidad con respecto al régimen de número reducido de inspecciones de supervisión por el Estado rector del puerto.

6.48 El Subcomité hizo hincapié en que no podía aceptar la propuesta del Memorando de entendimiento de París de expedir una circular MSC-MEPC para fomentar las posibles ventajas a nivel regional de revelar información relacionada con auditorias que la Organización, de otro modo, hubiera considerado en general como confidencial, debido a la inadecuación del instrumento propuesto. El Subcomité examinó opciones alternativas y sus ventajas.

6.49 Reconociendo que la información sobre los criterios de los buques de bajo riesgo facilitada por el Memorando de entendimiento de París ya había sido objeto de una amplia difusión tanto dentro como fuera de la Organización, el Subcomité invitó al Memorando de entendimiento de París a que utilizara la lista de puntos de contacto centrales de Estados de abanderamiento que figura en el GISIS para distribuir información sobre los criterios de abanderamiento de su régimen, que se conocería mejor cuando los órganos de la OMI hubieran examinado ese asunto.

NUEVO SISTEMA DE CODIFICACIÓN POR EL ESTADO RECTOR DEL PUERTO DE LOS MEMORANDOS DE ENTENDIMIENTO DE PARÍS Y TOKIO

6.50 El Subcomité tras examinar la información facilitada en el documento FSI 19/INF.6 sobre el nuevo sistema de codificación de supervisión por el Estado rector del puerto de los Memorandos de entendimiento de París y Tokio, el cual está abierto a la adhesión por otros regímenes nacionales o regionales de supervisión por el Estado rector del puerto u organización internacional que trabaje con datos relacionados con la supervisión con el Estado rector del puerto, acordó que las cuestiones relativas a la divulgación del nuevo sistema de codificación de supervisión por el Estado rector del puerto entre otros regímenes de supervisión por el Estado rector del puerto y a como actualizar la codificación deberían volver a examinarse en el quinto cursillo para secretarios de Memorandos de entendimiento/acuerdos sobre supervisión por el Estado rector del puerto y gestores de bases de datos.

LISTA DE NUEVAS PRESCRIPCIONES

6.51 Por lo que respecta al examen de la información recopilada por la Secretaría sobre nuevas prescripciones con objeto de respaldar la labor de codificación y actualización de deficiencias, el Subcomité tomó nota de la lista que figura en el documento FSI 19/INF.13 (Secretaría) y acordó remitir la información sobre las nuevas prescripciones al quinto cursillo

para secretarios de Memorandos de entendimiento/acuerdo sobre supervisión por el Estado rector del puerto y gestores de bases de datos para su examen.

7 DIRECTRICES PARA LA SUPERVISIÓN POR EL ESTADO RECTOR DEL PUERTO DE LAS HORAS DE TRABAJO DE LA GENTE DE MAR Y DIRECTRICES SOBRE LA SUPERVISIÓN POR EL ESTADO RECTOR DEL PUERTO EN RELACIÓN CON EL CONVENIO SOBRE EL TRABAJO MARÍTIMO, 2006

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

7.1 El Subcomité, tras recordar que el MSC 85 había refrendado la opinión del STW 39 de que no sería oportuno que las Directrices para la supervisión por el Estado rector del puerto de las horas de trabajo de la gente de mar se publicasen como circular MSC, examinó la información que figura en el documento FSI 19/7 (Secretaría).

7.2 El Subcomité recordó también que la Conferencia diplomática de las Partes en el Convenio de Formación, que se celebró del 21 al 25 de junio de 2010 en Manila (Filipinas), adoptó las Enmiendas de Manila de 2010 al Convenio y al Código de Formación, que están armonizadas con los requisitos relativos a las horas de descanso del Convenio sobre el trabajo marítimo (CTM), 2006.

7.3 En este contexto, el Subcomité tomó nota de un programa informático actualizado, creado por la Federación Naviera Internacional (ISF), denominado "ISF Watchkeeper 3", que permite a los armadores de buques mantener un registro por separado de las horas de descanso de toda la gente de mar, tal como prescriben las Enmiendas de Manila al Convenio de Formación, y ayuda a los Estados de abanderamiento y a los Estados rectores de puertos a verificar que las horas de descanso a bordo de los buques se ajustan al Convenio de Formación enmendado, así como a los requisitos del CTM, 2006.

CONVENIO SOBRE EL TRABAJO MARÍTIMO, 2006

7.4 El Subcomité, tras recordar que el CTM 2006 entraría en vigor 12 meses después de su ratificación por 30 Estados Miembros de la OIT, como mínimo, cuya flota total represente no menos del 33 % del tonelaje bruto de la flota mundial, tomó nota de que al 24 de febrero de 2011, [12] Estados Miembros de la OIT habían ratificado el CTM, 2006, a saber, Bahamas, Bosnia y Herzegovina, Bulgaria, Canadá, Croacia, España, Islas Marshall,

Liberia, Noruega, Panamá, San Vicente y las Granadinas y Suiza, cuya flota total representa el 47 % del tonelaje bruto de la flota mundial.

7.5 Tras apoyar la cooperación entre la OIT y la OMI en cuanto a la recopilación, el intercambio y la distribución de los datos de supervisión por el Estado rector del puerto pertinentes como medio de racionalizar la sistematización de datos y el acceso a los mismos, se informó al Subcomité de que la Secretaría estaba contribuyendo a la labor en curso en el marco de los regímenes de supervisión por el Estado rector del puerto para la elaboración de las Directrices y que continuaría cooperando con la Secretaría de la OIT a fin de determinar el campo de datos y ultimar el formato de los datos para la transferencia de datos sobre supervisión por el Estado rector del puerto al GISIS.

7.6 Tras recibir información del Director de la División de Seguridad Marítima acerca de la entrada en vigor prevista de las Enmiendas de Manila al Convenio de Formación en 2012, con anterioridad a la del CTM 2006, lo que permite una implantación más temprana de las disposiciones relativas a las horas de descanso, el Subcomité invitó a las delegaciones que habían indicado aspectos respecto de los cuales era preciso que existiera una mayor armonización entre los dos instrumentos, a que presentaran las correspondientes ponencias ante el MSC.

Viajes internacionales cortos a bordo de naves de pasaje de gran velocidad

7.7 El Subcomité examinó el documento FSI 19/7/1 (Egipto), en el que se proponen nuevas medidas relativas a la supervisión por los Estados de abanderamiento, los Estados rectores de puertos y las directrices de las compañías de gestión por lo que respecta a las horas de trabajo de la gente de mar empleada a bordo de naves de pasaje de gran velocidad que realicen viajes internacionales cortos.

7.8 Si bien se reconocieron las dificultades específicas que podría plantear este tipo de buque y de actividad, el Subcomité llegó a la conclusión de que podría ser prematuro examinar en esta etapa la propuesta formulada en el documento FSI 19/7/1 y que, en primer lugar, debería vigilarse el efecto de las nuevas disposiciones del Convenio de Formación enmendado.

Cumplimiento de las prescripciones sobre las horas de descanso

7.9 El Subcomité, tras tomar nota de que la información que figura en el documento FSI 19/6/9 (Australia), que había acordado examinar al tratar este punto del orden del día, sobre los resultados de una campaña de inspección más intensa que está realizando Australia en cuanto a las horas de trabajo y descanso en el marco de las actividades de supervisión por el Estado rector del puerto, invitó a todas las delegaciones que dispusieran de dicha información a que presentaran sus conclusiones al Subcomité STW.

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

Generalidades

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, 27 Estados habían ratificado el Convenio, lo que representa el 25,32 % de la flota mercante mundial. El Subcomité instó a otros Estados Miembros a que ratificaran dicho Convenio lo antes posible.

8.2 El Subcomité recordó que el FSI 18 había vuelto a establecer el Grupo de trabajo por correspondencia sobre armonización de las actividades de supervisión por el Estado rector del puerto y que le había encargado, entre otras cosas, que examinara las Directrices existentes sobre la supervisión por el Estado rector del puerto de conformidad con el Convenio BWM 2004, elaboradas por los regímenes de supervisión por el Estado rector del puerto (FSI 16/8), teniendo en cuenta la labor en curso del Subcomité BLG y cualquier otra información de que disponga el Grupo de trabajo por correspondencia, y asesorara al Subcomité sobre cómo avanzar en la elaboración de dichas directrices.

8.3 El Subcomité tomó nota de que, dado el considerable volumen de trabajo necesario para la elaboración y ultimación de las directrices anteriormente mencionadas, el MEPC 61 había acordado ampliar el plazo de ultimación previsto del punto del orden del día "Elaboración de directrices sobre la supervisión por el Estado rector del puerto en virtud del Convenio BWM 2004" hasta el año 2013.

8.4 El Subcomité tomó nota además de que, tras considerar la recomendación del Grupo de examen sobre el agua de lastre con respecto al documento MEPC 61/INF.19 (Australia), en el que se indican instrumentos útiles para la verificación de los sistemas de gestión del agua de lastre por parte de los funcionarios encargados de la supervisión por el Estado rector del puerto, el MEPC 61 encargó al FSI 19 que examinara dicho documento en el contexto de las Directrices para la supervisión por el Estado rector del puerto que está elaborando en la actualidad.

Informe del Grupo de trabajo por correspondencia

8.5 El Subcomité tomó nota de que el Grupo de trabajo por correspondencia había preparado un proyecto de directrices sobre la supervisión por el Estado rector del puerto en virtud del Convenio BWM 2004, que figura en el anexo 3 del documento FSI 19/6.

8.6 Tras haber examinado el proyecto de directrices sobre la supervisión por el Estado rector del puerto en virtud del Convenio BWM 2004, en el que se incluye la referencia a los protocolos de muestreo y análisis que está elaborando actualmente el Subcomité BLG, el Subcomité tomó nota de que el BLG 15 (del 7 al 11 de febrero de 2011) había constituido un grupo de trabajo por correspondencia para seguir elaborando el proyecto de circular BWM sobre el muestreo y el análisis del agua de lastre y facilitar una explicación argumentada con respecto a la compatibilidad de dicha orientación con las Directrices para la aprobación de los sistemas de gestión del agua de lastre (D8). El Subcomité también tomó nota de que el Subcomité BLG tiene intención de ultimar la circular sobre el muestreo y análisis del agua de lastre en su 16º periodo de sesiones.

8.7 El Subcomité también tomó nota de que deberían elaborarse orientaciones adicionales destinadas a los sistemas de gestión del agua de lastre que no estén equipados con un sistema de control de a bordo, y que se requiere una mayor aclaración respecto del muestreo y el análisis indicativos, así como del muestreo representativo.

8.8 La delegación de Noruega, con el respaldo de otras, indicó que sería adecuado aguardar al resultado de la labor del Subcomité BLG con respecto a la elaboración de protocolos para el muestreo y el análisis del agua de lastre antes de ultimar las directrices sobre la supervisión por el Estado rector del puerto en virtud del Convenio BWM.

8.9 Tras tomar nota de las opiniones manifestadas, el Subcomité convino en que la elaboración de las directrices sobre la supervisión por el Estado rector del puerto en virtud del Convenio BWM debería seguir siendo un resultado de alta prioridad, dado que se prevé que el Convenio satisfaga las prescripciones para su entrada en vigor en un futuro próximo.

Instrucciones para el Grupo de trabajo

8.10 El Subcomité encargó al Grupo de trabajo sobre la armonización de las actividades de supervisión por el Estado rector del puerto, la elaboración de directrices sobre la supervisión por el Estado rector del puerto en virtud del Convenio BWM 2004 y el examen de las Directrices para la inspección de los sistemas antiincrustantes en los buques que continuara elaborando las directrices sobre la supervisión por el Estado rector del puerto en virtud del Convenio BWM 2004, utilizando como base el anexo 3 del documento FSI 19/6 y excluyendo las partes relativas al muestreo y análisis en las que se requiera más asesoramiento del Subcomité BLG, y teniendo también en cuenta el documento MEPC 61/INF.19 (Australia).

[Informe del grupo de trabajo

8.11 Tras haber examinado la parte del informe del Grupo de trabajo (FSI 19/WP.3) relativa al presente punto del orden del día, el Subcomité tomó nota de que, a causa de las restricciones de tiempo, el Grupo no pudo avanzar en la elaboración de las directrices sobre la supervisión por el Estado rector del puerto en virtud del Convenio BWM 2004.

8.12 Por consiguiente, el Subcomité encargó al Grupo de trabajo por correspondencia sobre la armonización de las actividades de supervisión por el Estado rector del puerto que siguiera elaborando las directrices sobre la supervisión por el Estado rector del puerto en virtud del Convenio BWM 2004, utilizando el anexo 3 del documento FSI 19/6 como documento base, excluyendo las partes relativas al muestreo y análisis en las que se requiera más asesoramiento del Subcomité BLG, teniendo también en cuenta el documento MEPC 61/INF.19 (Australia).]

[8.12*bis* Por consiguiente, el Subcomité convino en trasladar esta tarea a su siguiente periodo de sesiones.]

9 EXAMEN DE LAS DIRECTRICES PARA LA INSPECCIÓN DE LOS SISTEMAS ANTIINCRUSTANTES EN LOS BUQUES

Generalidades

9.1 El Subcomité observó que el Convenio internacional sobre el control de los sistemas antiincrustantes perjudiciales en los buques llevaba en vigor desde el 17 de septiembre de 2008 y que, a la fecha, el Convenio contaba con 49 Partes, que representaban el 75,29 % del tonelaje bruto de la flota mercante mundial.

9.2 El Subcomité recordó que el FSI 18 había iniciado su labor de revisión de las Directrices para la inspección de los sistemas antiincrustantes en los buques y que el Grupo de redacción sobre la armonización de las actividades de supervisión por el Estado rector del puerto constituido en dicho periodo de sesiones había elaborado un proyecto de directrices revisadas (FSI 18/WP.4, anexo 4), redactando las directrices existentes elaboradas por los regímenes de supervisión por el Estado rector del puerto que figuran en los documentos FSI 17/7/7 (Memorando de entendimiento de París) y FSI 18/INF.13 (Memorando de entendimiento de Tokio).

Instrucciones al Grupo de trabajo

9.3 El Subcomité encargó al Grupo de trabajo sobre la armonización de las actividades de supervisión por el Estado rector del puerto la elaboración de directrices sobre la supervisión por el Estado rector del puerto en virtud del Convenio BWM 2004 y el examen de las Directrices para la inspección de los sistemas antiincrustantes en los buques para ultimar la revisión de las Directrices para la inspección de los sistemas antiincrustantes en los buques, utilizando el anexo 3 del documento FSI 18/WP.4, como documento de base, y teniendo en cuenta las Directrices de 2010 para el reconocimiento y la certificación de los sistemas antiincrustantes en los buques, con miras a su adopción por el MEPC 62.

[Informe del Grupo de trabajo

9.4 Tras examinar la parte del informe del Grupo de trabajo (FSI 19/WP.3) relativa a este punto del orden del día, el Subcomité aprobó el proyecto de resolución MEPC sobre las Directrices para la inspección de los sistemas antiincrustantes en los buques, 2011 que figuran en el anexo ... para su adopción por el MEPC 62.

9.5 El Subcomité tomó nota de que la labor sobre este punto del orden del día había concluido y pidió al MEPC que suprimiera este punto de su orden del día.]

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

DISPONIBILIDAD DE INSTRUMENTOS OBLIGATORIOS DE LA OMI

10.1 El Subcomité examinó el documento FSI 19/10 (República Islámica del Irán), en el que se proponía publicar en el sitio en la Red IMODOCS ejemplares actualizados de los instrumentos cubiertos por el Plan voluntario de auditorías de los Estados Miembros de la OMI, brindando así a los usuarios un acceso limitado similar al utilizado para los documentos de las reuniones de la OMI.

10.2 El Subcomité recordó que la Organización ya había examinado esta cuestión planteada por la República Islámica del Irán y que tendría serias repercusiones en el financiamiento de las actividades de Cooperación Técnica, y acordó que el Subcomité no era el órgano apropiado para tratar esta cuestión, la cual debería tratarse en el seno del Consejo.

Documentos presentados sobre medidas nacionales para la implantación

10.3 El Subcomité recordó que el FSI 18 había tomado nota con agradecimiento de la información proporcionada por los Gobiernos Miembros respecto de sus medidas a nivel nacional y los logros y avances logrados respecto de la implantación por el Estado de abanderamiento, y había exhortado a otros Estados Miembros a que intercambiaran información sobre las medidas adoptadas a nivel nacional para mejorar su desempeño. [Se informó al] Subcomité [acerca de una actividad desarrollada por el Centro regional de emergencia para la lucha contra la contaminación en el mar Mediterráneo (REMPEC) en el contexto del proyecto SAFEMED II, financiado por la Unión Europea, para apoyar a los Estados Miembros que participan en la labor del Subcomité y] tuvo ante sí los siguientes documentos:

- .1 FSI 19/10/1 (Siria), en el que se describen las medidas adoptadas por la República Árabe Siria para ceñirse a lo dispuesto en el Código para la implantación de los instrumentos obligatorios de la OMI, 2007 (resolución A.996(25), en su forma enmendada) y en el que se presenta

información sobre los resultados del taller nacional sobre el Plan voluntario de auditorías de los Estados Miembros de la OMI (VIMSAS), celebrado en Lattakia (Siria) del 19 al 23 de septiembre de 2010 en el marco del proyecto SafeMed que está desarrollando REMPEC.

- .2 FSI 19/10/2 (Túnez), que contiene información sobre las medidas adoptadas por la Administración Marítima de Túnez para prepararse para la auditoría de conformidad con el marco y procedimientos para el Plan voluntario de auditorías de los Estados Miembros de la OMI.
- .3 FSI 19/10/3 (Israel), que contiene información sobre el modelo genérico del proyecto VIMSAS y, en particular, las metas, la misión y la implantación de la Administración Marítima de Israel.
- .4 FSI 19/10/4, en el que se presenta información sobre cómo la República de Panamá ha incrementado (mejorado) los niveles de seguridad y calidad de su flota en el marco del Memorando de entendimiento de París durante los tres últimos años.

10.4 Varias delegaciones intervinieron para elogiar a los Estados Miembros que habían presentado información valiosa sobre su experiencia y sus logros a nivel nacional respecto de la mejora del desempeño y, en particular, a Panamá por la mejora considerable de los buques que enarbolan su pabellón. En este contexto, las delegaciones informaron de los beneficios que supone una buena relación entre los Estados rectores de puertos y los Estados de abanderamiento y alentaron a otros Estados Miembros a que siguieran este ejemplo tan positivo.

10.5 Las delegaciones de Indonesia y Jamaica intervinieron para introducir las actividades de Cooperación Técnica de las cuales se han beneficiado recientemente, en particular, con respecto a la preparación para el Plan voluntario de auditorías de los Estados Miembros de la OMI, y manifestaron su agradecimiento a la Organización y a las Autoridades de Singapur y Hong Kong (China) por su apoyo.

10.6 El Subcomité tomó nota de la información presentada y agradeció a la República Árabe Siria, Túnez, Israel y Panamá la presentación de información detallada sobre sus medidas nacionales y los logros y avances obtenidos en la implantación por el Estado de

abanderamiento, en particular, respecto del VIMSAS y de la reducción de las tasas de detención. El Subcomité instó a otros Estados Miembros a que intercambiaran información sobre sus medidas adoptadas a nivel nacional con miras a mejorar su desempeño.

15 MEDIDAS PARA SALVAGUARDAR LA SEGURIDAD DE LAS PERSONAS RESCATADAS EN EL MAR

15.1 El Subcomité recordó que el COMSAR 14 había acordado que la Secretaría mantendría consultas con carácter urgente entre las partes interesadas a fin de:

- .1 confirmar la disponibilidad de todas las partes interesadas para participar en la elaboración de acuerdos regionales;
- .2 establecer el mandato de un grupo en el que participen todas las partes interesadas, organismos pertinentes e instituciones regionales para redactar los acuerdos regionales; y
- .3 convocar una reunión de dicho grupo a la mayor brevedad posible.

15.2 El Subcomité también recordó que el FSI 18, tras tomar nota de que la Secretaría había avanzado en esta cuestión con un grupo de partes interesadas entre las que cabe mencionar a España, Italia y Malta, para mantener consultas oficiosas, teniendo en cuenta que la principal preocupación de la OMI era la integridad de la búsqueda y el salvamento y, en consecuencia, el régimen de seguridad de la vida humana en el mar, había acordado volver a examinar la cuestión en su próximo periodo de sesiones, según procediese, y ampliar el plazo de ultimación hasta 2011.

15.3 El Subcomité tomó nota de que el FAL 36 había acordado que el problema consistía en realidad en el desembarco de un gran número de personas rescatadas en el mar que resultaban ser migrantes indocumentados o solicitantes de asilo a los que se transportaba o que eran objeto de tráfico, y que las enmiendas de 2005 al anexo del Convenio de Facilitación, con las que se introducían las palabras "personas rescatadas en el mar" en la norma 2.20 de la sección 2H, no se habían centrado en el quid de la cuestión y eran claramente insuficientes para permitir el desembarco eficaz de dichas personas teniendo presente la complejidad del problema.

15.4 Se informó al Subcomité de que el FAL 36 había invitado a los Gobiernos Contratantes del Convenio de Facilitación a que examinaran esta cuestión en el lapso interperiodos y presentaran propuestas y observaciones al FAL 37 sobre si procedía reforzar el Convenio de Facilitación a este respecto, y el modo de hacerlo, especialmente en el contexto del examen del Convenio.

15.5 El Subcomité tomó nota de que el MSC 88 había aprobado los órdenes del día bienales de los Subcomités COMSAR y FSI con plazos de ultimación ampliados para el punto sobre las "medidas para salvaguardar la seguridad de las personas rescatadas en el mar" hasta 2011 y había acordado examinar este punto como una de las cuestiones urgentes derivadas del FSI 19 para su examen por el MSC 89.

15.6 El Subcomité acordó esperar a recibir los resultados del COMSAR 15 y el FAL 37, a reserva de que el MSC 89 los apruebe, antes de examinar la cuestión en más detalle y ampliar el plazo de ultimación de este punto hasta 2012 y, por consiguiente, que este resultado se incluya como un resultado aceptado para el próximo bienio.

15.7 La delegación de Malta tomó la palabra para informar al Subcomité de que se habían iniciado las citadas consultas informales en una atmósfera muy cordial pero que era aún muy pronto para poder facilitar detalles sobre los resultados.

[16 PROGRAMA DE TRABAJO Y ORDEN DEL DÍA DEL FSI 20

EXAMEN DEL PROGRAMA DE TRABAJO Y EL ORDEN DEL DÍA

Generalidades

16.1 El Subcomité recordó que en su último periodo de sesiones se le había informado de que la Asamblea había pedido a los Comités que examinaran y revisaran, durante el bienio actual, sus respectivas Directrices sobre organización y método de trabajo (Directrices de los Comités) con miras a armonizarlas con las Directrices del Consejo sobre la aplicación del Plan estratégico y el Plan de acción de alto nivel, adoptadas mediante la resolución A.1013(26).

16.2 El Subcomité también recordó que, de conformidad con esta petición, el MSC 87 había elaborado un proyecto de revisión de las Directrices de los Comités, que había sido refrendado por el MEPC 61, teniendo en cuenta las disposiciones del Plan de conversión elaborado por el Consejo. El MSC 88, tras mostrarse de acuerdo con las revisiones adicionales, había pedido a la Secretaría que elaborara una versión refundida del proyecto de Directrices revisadas para que se examinaran en el MSC 89 con miras a su aprobación.

16.3 El Subcomité también recordó que, para facilitar la transición, el MSC 87 había encargado a los órganos auxiliares que prepararan sus respectivos órdenes del día bienales para el próximo bienio en sus siguientes periodos de sesiones, de conformidad con lo indicado en el proyecto de Directrices revisadas, teniendo en cuenta los siguientes puntos:

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

y pidió a la Secretaría que, en consulta con el Presidente, elaborara las propuestas iniciales para que las examinen los subcomités en consecuencia.

Orden del día bienal, orden del día postbienal y orden del día provisional del FSI 20

16.4 Teniendo en cuenta los progresos realizados durante el periodo de sesiones, las decisiones del MEPC 61 y el MSC 88 y las disposiciones de las Directrices sobre la organización y método de trabajo (MSC-MEPC.1/Circ.2, enmendada), el Subcomité elaboró su proyecto de orden del día bienal para el bienio 2012-2013 con arreglo a principios concretos, cuantificables, alcanzables, realistas y con plazo, incluidos los resultados propuestos para el orden del día postbienal del Comité que están dentro de la esfera de competencia del Subcomité, así como el orden del día provisional del FSI 20 (FSI 19/WP.6),

basado en el orden del día bienal aprobado por el MSC 88 (MSC 88/26/Add.1, anexo 20), que figuran en los anexos ... y ..., respectivamente, para que los examinen el MSC 89 y el MEPC 62.

DISPOSICIONES PARA EL PRÓXIMO PERIODO DE SESIONES

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

- .1 estadísticas e investigación de siniestros;
- .2 examen de las Directrices para efectuar reconocimientos de conformidad con el SARC y los anexos del Código para la implantación de los instrumentos obligatorios de la OMI;
- .3 Código para las organizaciones reconocidas y la atribución de carácter obligatorio al Código para la implantación de los instrumentos obligatorios de la OMI y las auditorías; y
- [.4 armonización de las actividades de supervisión por el Estado rector del puerto y elaboración de directrices sobre el Estado rector del puerto en virtud del Convenio BWM 2004.]

16.6 El Subcomité acordó, con carácter provisional, constituir en el FSI 20 grupos de trabajo y de redacción sobre los siguientes temas:

- .1 estadísticas e investigación de siniestros;
- .2 examen de las Directrices para efectuar reconocimientos de conformidad con el SARC y los anexos del Código para la implantación de los instrumentos obligatorios de la OMI;
- .3 armonización de las actividades del Estado rector del puerto y elaboración de directrices sobre el Estado rector del puerto en virtud del Convenio BWM 2004; y

- .4 Código para las organizaciones reconocidas y la atribución de carácter obligatorio al Código para la implantación de los instrumentos obligatorios de la OMI y a las auditorías.

FECHA DEL PRÓXIMO PERIODO DE SESIONES

16.7 El Subcomité tomó nota de que está previsto que su 19º periodo de sesiones tenga lugar del 26 al 30 de marzo de 2012 en la sede de la OMI.

18 OTROS ASUNTOS

Sistema mundial integrado de información marítima (GISIS)

18.1 El Subcomité recordó que la Asamblea, en su vigésimo sexto periodo de sesiones, había adoptado la resolución A.1029(26) sobre el Sistema mundial integrado de información marítima (GISIS), y tomó nota de la información recogida en el documento FSI 19/18 (Secretaría) en el que se indica que el GISIS está formado en la actualidad por 16 módulos además de otros ocho en proceso de elaboración, para la recopilación, el procesamiento y la distribución de datos sobre transporte marítimo, con objeto de ayudar a los Estados Miembros y a la Secretaría a llevar a cabo sus tareas respectivas y complementarias, elaborar informes y facilitar al público información sobre el transporte marítimo.

18.2 Por lo que respecta al posible cumplimiento de las prescripciones sobre notificación por medio del GISIS, el Subcomité observó que se volvería a examinar esta cuestión en el FSI 20.

18.3 El Subcomité reiteró su apoyo a la Secretaría para que siga desarrollando el GISIS.

Manifestaciones de agradecimiento

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

[Sr. Jean-François Fauduet (Francia) (jubilación);
Sr. Santiago Villalba (Argentina) (regreso a su país);
Sr. Denis Compton (Estados Unidos) (jubilación);
Sr. Peter Swift (INTERTANKO) (jubilación);
Sr. John Bainbridge (ITF) (jubilación);
Sr. Miguel Palomares (jubilación);
Sr. Javier Llorens (jubilación); y
Sr. Malamine Thiam (jubilación).]

19 MEDIDAS CUYA ADOPCIÓN SE PIDE A LOS COMITÉS

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

[continuará]

19.2 Se invita al Comité de Seguridad Marítima, en su 90º periodo de sesiones, a que apruebe el informe en general y, en particular, a que:

[continuará]

19.3 Se invita al Comité de Protección del Medio Marino, en su 62º periodo de sesiones, a que apruebe el informe en general y, en particular, a que:

[continuará]
