



ASAMBLEA  
22º periodo de sesiones  
Punto 9 del orden del día

A 22/Res.912  
22 enero 2002  
Original: INGLÉS

### **Resolución A.912(22)**

aprobada el 29 de noviembre de 2001  
(Punto 9 del orden del día)

## **AUTOEVALUACIÓN DE LA ACTUACIÓN DE LOS ESTADOS DE ABANDERAMIENTO**

LA ASAMBLEA,

RECORDANDO el artículo 15 j) del Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional, artículo que trata de las funciones de la Asamblea por lo que respecta a las reglas y directrices relativas a la seguridad marítima y a la prevención y contención de la contaminación del mar ocasionada por los buques,

RECORDANDO TAMBIÉN que uno de los objetivos de la Organización es garantizar la implantación uniforme y eficaz de los instrumentos de la OMI a escala mundial y el cumplimiento de sus prescripciones,

RECORDANDO ASIMISMO que otro de los objetivos de la Organización es evaluar el estado actual de dicha implantación y determinar las áreas en que los Estados de abanderamiento tienen dificultades para implantar plenamente los instrumentos de la OMI en los que son Partes, prestando especial atención a las dificultades con que se enfrentan los Gobiernos,

RECORDANDO ADEMÁS que en sus resoluciones A.777(18) y A.900(21) reafirmó el contenido de la resolución A.500(XII), asignando así el máximo grado de prioridad al fomento de la implantación de los instrumentos internacionales pertinentes para mejorar la seguridad marítima y la prevención de la contaminación,

RECONOCIENDO que los Gobiernos tienen que asumir y cumplir las obligaciones y responsabilidades estipuladas en la reglamentación, los procedimientos y las prácticas de carácter internacional que figuran en los instrumentos de la OMI y en otros instrumentos obligatorios en los que son Partes, y adoptar las medidas necesarias para garantizar su observancia,

RECONOCIENDO TAMBIÉN que las Partes en convenios internacionales, tales como la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, 1982; el Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974, enmendado (Convenio SOLAS 1974) y su

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.

Protocolo de 1988; el Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, y el Protocolo de 1978 relativo a dicho Convenio, enmendado (MARPOL 73/78); el Convenio sobre el Reglamento internacional para prevenir los abordajes, 1972, enmendado; el Convenio internacional sobre líneas de carga, 1966, y su Protocolo de 1988; y el Convenio internacional sobre arqueo de buques, 1969, se han comprometido, como parte del proceso de ratificación, y en virtud del derecho internacional aplicable, a asumir todas las responsabilidades y cumplir todas las obligaciones que les imponen los convenios y otros instrumentos en los que son Partes,

REAFIRMANDO su deseo de que los buques cumplan en todo momento las normas de seguridad marítima y de prevención de la contaminación estipuladas en los instrumentos internacionales pertinentes,

REAFIRMANDO TAMBIÉN que los Estados de abanderamiento son los principales responsables de habilitar un sistema idóneo y eficaz para supervisar a los buques que tengan derecho a enarbolar su pabellón, y de garantizar que dichos buques cumplen la reglamentación internacional pertinente,

HABIENDO APROBADO las resoluciones A.847(20): Directrices para ayudar a los Estados de abanderamiento en la implantación de los instrumentos de la OMI; A.739(18): Directrices relativas a la autorización de las organizaciones que actúen en nombre de la Administración; A.789(19): Especificaciones relativas a las funciones de reconocimiento y certificación de las organizaciones reconocidas que actúen en nombre de la Administración; y A.881(21): Autoevaluación de la actuación de los Estados de abanderamiento,

TOMANDO NOTA de la circular MSC/Circ.954 - MEPC/Circ.373, mediante la cual el Comité de Protección del Medio Marino, en su 44º periodo de sesiones, y el Comité de Seguridad Marítima, en su 72º periodo de sesiones, aprobaron criterios e indicadores de la actuación para la autoevaluación de la actuación de los Estados de abanderamiento,

TOMANDO NOTA TAMBIÉN de que, si bien los Estados pueden obtener ciertas ventajas al constituirse en Partes en los instrumentos destinados a fomentar la seguridad marítima y la prevención de la contaminación ocasionada por los buques, tales ventajas sólo podrán lograrse plenamente cuando todas las Partes cumplan las obligaciones que les imponen esos instrumentos,

TOMANDO NOTA ADEMÁS de que, en último término, la eficacia de cualquier instrumento depende, entre otras cosas, de que todos los Estados:

- a) se constituyan en Partes en los instrumentos antedichos;
- b) los implanten plena y eficazmente; y
- c) envíen las notificaciones oportunas a la Organización,

CONSCIENTE de las dificultades que tienen que afrontar algunos Gobiernos para dar pleno efecto a todas las disposiciones de los distintos instrumentos de la OMI en los que son Partes,

RECONOCIENDO que es necesario reducir al mínimo dichas dificultades y que, por esa razón, la Organización ha establecido y mantiene un Programa integrado de cooperación técnica,

DESEOSA de seguir ayudando a los Gobiernos a que mejoren su capacidad y su actuación en tanto que Estados de abanderamiento, y a que den pleno efecto a los instrumentos de la OMI en los que sean Partes,

RECORDANDO que en su vigésimo primer periodo de sesiones, al aprobar la resolución A.881(21), Autoevaluación de la actuación de los Estados de abanderamiento (Orientación para ayudar a los Estados de abanderamiento a autoevaluar su actuación), pidió al Comité de Seguridad Marítima y al Comité de Protección del Medio Marino que examinaran y actualizaran continuamente la Orientación adjunta a dicha resolución, teniendo en cuenta su labor al respecto,

HABIENDO EXAMINADO las recomendaciones hechas por el Comité de Seguridad Marítima en su 74º periodo de sesiones y por el Comité de Protección del Medio Marino en su 46º periodo de sesiones,

1. ADOPTA:

- a) las Orientaciones para ayudar a los Estados de abanderamiento a autoevaluar su actuación, cuyo texto figura en el anexo 1 de la presente resolución; y
- b) los Criterios e indicadores de la actuación para la autoevaluación de la actuación de los Estados de abanderamiento, cuyo texto figura en el anexo 2 de la presente resolución;

2. INSTA a los Gobiernos a que, como parte de sus esfuerzos para mejorar la seguridad de la vida humana en el mar y proteger el medio marino, realicen periódicamente, y a discreción suya, una autoevaluación de su capacidad y actuación para dar pleno efecto a los diversos instrumentos de la OMI en los que sean Partes;

3. INSTA TAMBIÉN a los Gobiernos a que utilicen las Orientaciones y los Criterios e indicadores de la actuación en conjunción con la resolución A.847(20), y tengan presentes las disposiciones pertinentes de los diversos instrumentos de la OMI en los que sean Partes al evaluar su actuación como Estados de abanderamiento en relación con esos instrumentos;

4. ALIENTA a los Gobiernos a que, al recabar asistencia técnica de la Organización, o a través de ésta, faciliten al Secretario General los resultados de su autoevaluación más reciente que permitan al Secretario General determinar, calificar y cuantificar, tras las oportunas consultas con el Estado interesado, las necesidades y prioridades de dicho Estado, y le ayuden a ello. A tal efecto, la presentación de un informe con esos resultados no es requisito previo para recabar u obtener dicha asistencia técnica. A este respecto, el contenido de tales informes se tratará con la más absoluta y estricta confidencialidad, y los nombres de los Gobiernos que los presenten sólo se harán públicos con el consentimiento expreso de dichos Gobiernos;

5. INVITA a los Gobiernos a que faciliten voluntariamente a la Organización una copia de su informe de autoevaluación, a fin de poder establecer una base de datos que ayude a la Organización en sus esfuerzos por conseguir una implantación uniforme y eficaz de los instrumentos de la OMI;

6. PIDE al Comité de Seguridad Marítima y al Comité de Protección del Medio Marino que exploren otras medidas que pudiera ser necesario adoptar para garantizar la implantación uniforme y eficaz de los instrumentos de la OMI a escala mundial, prestando especial atención a las dificultades específicas que tengan los Gobiernos;
7. PIDE TAMBIÉN al Comité de Seguridad Marítima y al Comité de Protección del Medio Marino que examinen continuamente dichas Orientaciones y Criterios e indicadores de la actuación, y los actualicen teniendo en cuenta la labor que realicen al respecto;
8. REVOCA la resolución A.881(21).

## ANEXO 1

### ORIENTACIONES PARA AYUDAR A LOS ESTADOS DE ABANDERAMIENTO A AUTOEVALUAR SU ACTUACIÓN

#### **Obligaciones generales de los Estados de abanderamiento**

1 Los Estados de abanderamiento tienen la responsabilidad de asegurarse de que se adoptan y establecen medidas destinadas a aplicar y hacer cumplir eficazmente los convenios de la OMI en que sean Partes. Desde el punto de vista de la implantación por los Estados de abanderamiento, los convenios de la OMI más importantes son:

- .1 el Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974 (Convenio SOLAS 74), enmendado;
- .2 el Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, modificado por el Protocolo de 1978 (MARPOL 73/78), enmendado;
- .3 el Convenio internacional sobre líneas de carga, 1966 (Convenio de Líneas de Carga 1966), enmendado;
- .4 el Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar, 1978 (Convenio de Formación 1978), enmendado;
- .5 el Convenio sobre el Reglamento internacional para prevenir los abordajes, 1972, (Reglamento de Abordajes 1972), enmendado; y
- .6 el Convenio internacional sobre arqueo de buques, 1969 (Convenio de Arqueo 1969).

También debe tenerse en cuenta la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, 1982.

2 Tras haber aceptado un instrumento, los Gobiernos están obligados, en virtud de lo dispuesto en el mismo, a promulgar leyes encaminadas a implantar sus disposiciones por conducto de la legislación nacional adecuada (véase, por ejemplo, el artículo I b) del Convenio SOLAS 1974). La obligación de dar efecto a las disposiciones del instrumento de que se trate (por ejemplo, el artículo Ia) del Convenio SOLAS 1974) supone que el Gobierno debe disponer de un órgano legislativo que apruebe leyes aplicables a los buques que enarboles su pabellón y que adopte medidas para la implantación y el cumplimiento subsiguientes de dichas leyes.

#### **Criterios internos para evaluar la actuación de un Estado de abanderamiento**

3 Los criterios "internos" son los que se refieren directamente a las funciones del Estado de abanderamiento en tanto que Administración, y su finalidad es brindar una indicación clara de la eficacia de la Administración de un Estado de abanderamiento respecto del cumplimiento de las obligaciones asumidas en virtud de los instrumentos. Las orientaciones acerca de las obligaciones de los Estados de abanderamiento figuran en la resolución A.847(20) de la Asamblea, sobre las Directrices para ayudar a los Estados de abanderamiento en la implantación

de los instrumentos de la OMI. En el artículo 94 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar también se establecen los deberes de los Estados Partes (artículo 1.2 1)). El artículo 217 de dicha Convención es también importante al respecto, ya que en él se enumeran las obligaciones de los Estados de abanderamiento por lo que respecta a la ejecución. Con arreglo a los instrumentos internacionales, un Estado de abanderamiento tiene obligaciones relacionadas, en especial, con el establecimiento de prescripciones jurídicas para hacer efectivos en el ámbito nacional los instrumentos en que sea Parte, el cumplimiento de dichas prescripciones, la autorización a organizaciones para que actúen en su nombre y la investigación de siniestros. Todas ellas se examinan pormenorizadamente a continuación.

### **Marco jurídico**

4 El Estado de abanderamiento debería:

- .1 adoptar medidas para garantizar la seguridad en el mar y la prevención de la contaminación por lo que se refiere a los buques que tengan derecho a enarbolar su pabellón, respecto de:
  - .1.1 la construcción, el equipo y la gestión del buque;
  - .1.2 los principios y las normas relativos a los límites establecidos para la carga del buque;
  - .1.3 la prevención, reducción y contención de la contaminación del medio marino y la reducción al mínimo del impacto de las descargas accidentales de contaminantes;
  - .1.4 la dotación de los buques y la formación de la tripulación; y
  - .1.5 la seguridad de la navegación (incluida la participación en los sistemas obligatorios de notificación y de organización del tráfico), el mantenimiento de las comunicaciones y la prevención de abordajes;
- .2 promulgar leyes que permitan ejercer una jurisdicción y un control eficaces sobre las cuestiones administrativas, técnicas y laborales relacionadas con los buques que enarbolan su pabellón y, especialmente, en lo que se refiere a la inspección de buques, las normas sobre seguridad y prevención de la contaminación aplicables a éstos y la elaboración de prescripciones conexas; y
- .3 promulgar leyes que establezcan la base jurídica para la creación y el mantenimiento de un registro de los buques que enarbolan su pabellón.

### **Ejecución**

5 El Estado de abanderamiento debería:

- .1 disponer lo necesario para hacer cumplir las leyes nacionales, incluidos los procedimientos conexos de investigación y aplicación de sanciones;
- .2 tomar medidas adecuadas contra los buques que enarbolan su pabellón cuando éstos no cumplan las prescripciones aplicables;

- .3 asegurarse de que dispone de suficiente personal con conocimientos marítimos y técnicos para poder cumplir sus obligaciones como Estado de abanderamiento, incluidas:
- 3.1 la elaboración y ejecución de las leyes nacionales necesarias;
  - 3.2 la determinación y el mantenimiento de la dotación mínima de seguridad a bordo de los buques que enarbolan su pabellón y el establecimiento de un sistema eficaz para la expedición de certificados a la gente de mar;
  - 3.3 la inspección de los buques que enarbolan su pabellón para garantizar el cumplimiento de las prescripciones de los instrumentos internacionales en que es Parte el Estado de abanderamiento;
  - 3.4 la notificación de siniestros y sucesos estipulada en los instrumentos pertinentes; y
  - 3.5 la investigación de las circunstancias relativas a toda detención de buques que enarbolan su pabellón.

### **Responsabilidad de las organizaciones reconocidas que actúen en nombre de la Administración**

6 En los casos en que un Estado de abanderamiento autorice a otras organizaciones para que actúen en su nombre, es decir, como organizaciones reconocidas, toda delegación de autoridad en dichas organizaciones debe quedar claramente registrada y ajustarse como mínimo a las Directrices para la autorización de organizaciones que actúen en nombre de la Administración (resolución A.739(18)) y a las Especificaciones relativas a las funciones de reconocimiento y certificación de las organizaciones reconocidas que actúen en nombre de la Administración (resolución A.789(19)). Toda delegación de autoridad debería abarcar las prescripciones de la regla I/6 c) del Convenio SOLAS 74 y las prescripciones análogas del MARPOL 73/78. El Estado de abanderamiento debería también asumir plenamente la responsabilidad de todos los certificados de seguridad y prevención de la contaminación expedidos por él, o en su nombre, en virtud de los instrumentos pertinentes.

### **Investigación de siniestros y sucesos**

7 El Estado de abanderamiento debería realizar con prontitud investigaciones a fondo de los siniestros y sucesos y presentar a la OMI los informes pertinentes, según proceda.

### **Criterios externos para evaluar la actuación de un Estado de abanderamiento**

8 Los **criterios "externos"** son los relativos a la información, especialmente los datos sobre la supervisión por el Estado rector del puerto y sobre siniestros, datos que pueden asimismo considerarse como indicadores de la actuación de un Estado de abanderamiento. Los datos que se indican a continuación brindan una idea del modo en que un Estado de abanderamiento cumple sus obligaciones, pero no guardan relación directa con la organización de la Administración de dicho Estado. Cuando se utilicen como indicadores, todos los criterios enumerados en .1 a .5 deberían considerarse en relación con número total de buques que

enarbolan el pabellón del Estado y que estén regidos por los instrumentos internacionales en que el Estado sea Parte:

- .1 Número de accidentes, siniestros y sucesos que deben notificarse a la OMI con arreglo a las prescripciones sobre la base de datos internacional sobre siniestros.
- .2 Número de accidentes en que se hayan producido lesiones que hayan ocasionado una ausencia laboral de tres o más días, ocurridos a bordo de buques que enarbolan el pabellón del Estado interesado.
- .3 Número de muertes acaecidas a bordo como consecuencia de las operaciones de los buques que enarbolan el pabellón de su Estado.
- .4 Número de pérdidas de buques.
- .5 Número de casos de pérdida de contaminantes en el mar, de conformidad con las normas sobre notificación del MARPOL 73/78, incluida una apreciación de la gravedad de tales sucesos.
- .6 Número de buques detenidos por otros Estados al aplicar los procedimientos de supervisión por el Estado rector del puerto.
- .7 Notificación a la OMI de la información exigida en los instrumentos obligatorios.

### **Formulario de autoevaluación**

9 Se adjunta un formulario de autoevaluación elaborado a partir de los criterios internos y externos antedichos. La finalidad principal del formulario es ayudar a los Estados de abanderamiento a evaluar su actuación con arreglo a dichos criterios. Las cuestiones relativas al Convenio de Formación no se han incluido, ya que dicho instrumento tiene sus propios procedimientos de evaluación.



**Apéndice**

**FORMULARIO DE AUTOEVALUACIÓN DE LA ACTUACIÓN  
DEL ESTADO DE ABANDERAMIENTO**

*Todas las preguntas se refieren a los buques mercantes  
que enarbolan el pabellón del Estado interesado*

<b>CUESTIONES GENERALES</b>	
<p>1. Nombre del Estado/Miembro Asociado</p> <p><i>Enumérense las Administraciones a las que representa ante la OMI (deberá completarse un formulario de evaluación respecto de cada una de ellas. Inclúyanse todos los Estados de abanderamiento, incluidos los que no sean Estados Miembros de la OMI, pero sí Parte en instrumentos de la Organización).</i></p>	
<p>2. Nombre de la persona encargada de completar este formulario con la que se puede establecer contacto:</p> <p>Nombre de la Administración</p> <p>Dirección</p> <p>Número de teléfono</p> <p>Número de facsímil</p> <p>Correo electrónico</p>	

<p>3. Indíquese en cuál de los siguientes instrumentos internacionales es Parte su Estado y qué anexos (facultativos) del MARPOL 73/78 se han ratificado.</p> <p style="text-align: center;"><i>SOLAS 74</i>  <i>Protocolo de 1978 relativo al SOLAS</i>  <i>Protocolo de 1988 relativo al SOLAS</i>  <i>MARPOL 73/78</i>  <i>Anexo III</i>  <i>Anexo IV</i>  <i>Anexo V</i>  <i>Anexo VI</i>  <i>Convenio de Líneas de Carga 1966</i>  <i>Protocolo de 1988 relativo al Convenio de Líneas de Carga 1966</i>  <i>Convenio de Arqueo 1969</i>  <i>Reglamento de Abordaje 1972</i>  <i>Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar</i></p>	<p>Sí/No  Sí/No  Sí/No  Sí/No  Sí/No  Sí/No  Sí/No  Sí/No  Sí/No  Sí/No  Sí/No  Sí/No</p>
<p>4.1 ¿Cuántos buques mercantes de arqueo bruto igual o superior a 100 regidos por los instrumentos indicados en la pregunta 3 enarbolan actualmente el pabellón de su Estado?</p> <p>4.2 ¿Cuál es el arqueo bruto total de los buques mercantes que enarbolan actualmente el pabellón de su Estado?</p>	<p>Buques mercantes:</p>
<p><b>CRITERIOS INTERNOS</b></p>	
<p><b>Marco jurídico</b></p>	
<p>5. ¿Cuenta su Administración con leyes vigentes que le permitan implantar los instrumentos internacionales sobre seguridad marítima y prevención de la contaminación en relación con:</p> <p>.1 la construcción, el equipo y la gestión de los buques;</p> <p>.2 la prevención, reducción y contención de la contaminación del medio marino;</p> <p>.3 la seguridad de las operaciones de carga de los buques;</p> <p>.4 la dotación de los buques;</p> <p>.5 la seguridad de la navegación (incluida la participación en los sistemas obligatorios de notificación y de organización del tráfico), el mantenimiento de las comunicaciones y la prevención de abordajes?</p>	<p>Sí/No  Sí/No  Sí/No  Sí/No  Sí/No</p>

<p>6. ¿Cuenta su Administración con leyes vigentes que le permitan garantizar la aplicación de sanciones suficientemente severas para disuadir de la transgresión de los instrumentos en que su Estado es Parte?</p>	<p>Sí/No</p>
<p>7. ¿Cuenta su Administración con leyes vigentes que le permitan inspeccionar los buques a fin de verificar que cumplen las normas internacionales sobre seguridad marítima y prevención de la contaminación de los instrumentos en que su Estado es Parte?</p>	<p>Sí/No</p>
<p>8. ¿Cuenta su Administración con leyes vigentes que le permitan iniciar acciones judiciales contra los buques que no cumplan los instrumentos internacionales en que su Estado es Parte?</p>	<p>Sí/No</p>
<p>9. ¿Cuenta su Administración con leyes vigentes que le permitan llevar a cabo las investigaciones sobre siniestros necesarias?</p>	<p>Sí/No</p>
<p><b>Ejecución</b></p>	
<p>10. ¿Cuenta su Administración con la infraestructura necesaria, incluido personal con conocimientos técnicos y experiencia adecuados, para:</p> <p>.1 determinar cuáles son los buques que enarbolan el pabellón de su Estado que no cumplen las prescripciones internacionales sobre seguridad marítima y prevención de la contaminación?</p> <p>.2 adoptar medidas contra los buques que enarbolan el pabellón de su Estado cuando éstos no cumplen las prescripciones internacionales sobre seguridad marítima y prevención de la contaminación?</p> <p>- En caso afirmativo, ¿contra cuántos buques se han adoptado medidas en cada uno de los últimos cinco años?*</p>	<p>Sí/No</p> <p>Sí/No</p> <p>.....</p>
<p>11. ¿Ha investigado su Administración las detenciones impuestas por Estados rectores de puertos respecto a buques que enarbolaban el pabellón de su Estado en cada uno de los últimos cinco años?* (véase asimismo la pregunta 28)</p> <p>- En caso afirmativo, indíquense cuántas detenciones se han investigado.</p>	<p>Sí/No</p> <p>.....</p>

<b>Organizaciones reconocidas que actúan en nombre de la Administración</b>	
12. ¿Qué organizaciones ha reconocido su Administración a efectos de delegar autoridad en relación con los instrumentos indicados en la pregunta 3?	
13. Cuando su Administración delega autoridad en organizaciones reconocidas, ¿se cumplen las prescripciones mínimas de las resoluciones A.739(18) y A.789(19), las prescripciones de la regla XI/1 del Convenio SOLAS 74 y las prescripciones análogas del MARPOL 73/78?	Sí/No
14. ¿Ha entregado su Administración a la OMI una copia de los acuerdos oficiales o actos jurídicos equivalentes que ha concluido con las organizaciones reconocidas enumeradas en la pregunta 12?	Sí/No
15. Indíquense qué funciones de reconocimiento o certificación ha delegado su Administración en las organizaciones reconocidas a que se hace referencia en la pregunta 12.	
16. Indíquense, respecto de los instrumentos enumerados en la pregunta 3, qué funciones de reconocimiento o certificación lleva a cabo su Administración.	
17. ¿Lleva a cabo su Administración las funciones de verificación y supervisión indicadas en la resolución A.739(18)?	Sí/No
18. ¿Cómo lleva a cabo su Administración las funciones de verificación y supervisión indicadas en la resolución A.739(18)?	
19. ¿Con qué frecuencia verifica y supervisa su Administración la labor de las organizaciones reconocidas que actúan en su nombre?	
20. ¿Cómo se hace cargo su Administración de la responsabilidad específica en relación con los certificados expedidos en su nombre por el segundo registro o registros de territorios dependientes?	

<p><b>Investigación de siniestros y sucesos</b></p>	
<p>21. ¿Dispone su Administración de medios (financieros y administrativos) para garantizar que se realiza una investigación pronta y minuciosa de todos los siniestros graves y muy graves, según están definidos en los párrafos 4.2 y 4.3 del anexo de la resolución A.849(20)?</p>	<p>Sí/No</p>
<p>22. En cada uno de los últimos cinco años,* respecto de los buques que enarbolan el pabellón de su Estado:</p> <p>.1 ¿Cuántos siniestros graves y muy graves se han investigado?</p> <p>.2 ¿Cuántos siniestros graves y muy graves se han notificado a la OMI?</p>	
<p>23. ¿Puede su Administración presentar a la OMI, si se le solicita, pruebas de que se han investigado los siniestros y sucesos relacionados con los buques que enarbolan el pabellón de su Estado?</p>	<p>Sí/No</p>
<p>24. En cada uno de los últimos cinco años,* ¿ha presentado su Administración a la OMI el informe anual obligatorio prescrito en el artículo 11.1 f) del MARPOL 73/78?</p>	<p>Sí/No</p>
<p>25. ¿Cuántas acusaciones de transgresión se han presentado en virtud del artículo 4 del MARPOL 73/78 contra los buques que enarbolan el pabellón de su Estado en cada uno de los últimos cinco años*?</p> <p>.1 ¿Cuántas investigaciones o procedimientos judiciales ha iniciado su Administración durante los últimos cinco años* en virtud de los artículos 4 y 6 del MARPOL?</p> <p>.2 ¿En cuántos casos ha respondido su Administración al Estado notificante o a la OMI en cada uno de los últimos cinco años*?</p>	

<b>CRITERIOS EXTERNOS</b>	
<p>26. En cada uno de los últimos cinco años,* ¿cuántos buques que enarbolan el pabellón de su Estado:</p> <p>.1 se han visto involucrados en siniestros graves o muy graves?</p> <p>.2 han sufrido una pérdida total o una pérdida total constructiva?</p> <p>.3 han producido una contaminación grave?***</p> <p>.4 ¿Qué tasa de siniestros por cada 1 000 buques representa esa cifra?</p> <p>.5 ¿Qué porcentaje del tonelaje total de la flota representan los buques afectados?</p>	
<p>27. En cada uno de los últimos cinco años,* ¿cuál ha sido el número de muertos:</p> <p>.1 en siniestros sufridos por buques que enarbolan el pabellón de su Estado?</p> <p>.2 como consecuencia de accidentes laborales (es decir, no debidos a siniestros sufridos por los buques) en los buques que enarbolan el pabellón de su Estado?</p> <p><b>Nota:</b> <i>Este concepto incluye: caídas, embarco o desembarco, accidentes en cubierta y en los espacios de máquina, muertes en espacios cerrados; pero no incluye: accidentes en tierra, homicidios, suicidios, muertes por enfermedad o causas naturales.</i></p>	
<p>28.1 En cada uno de los últimos cinco años*, ¿cuántos buques que enarbolan el pabellón de su Estado han sido detenidos por Estados rectores de puertos por incumplimiento de los convenios SOLAS 74, MARPOL 73/78, Líneas de Carga 1966, o del Reglamento de Abordajes 1972?</p> <p>28.2 ¿Qué tasa de detenciones por cada 1 000 inspecciones de buques representa esa cifra? (véase también la pregunta 11).</p>	

\* O a partir de la fecha en que su Gobierno se constituyera en Parte en el instrumento pertinente, si ésta es posterior.

\*\* "Contaminación grave" es un caso de contaminación que, de acuerdo con la evaluación realizada por el Estado o Estados ribereños afectados o por el Estado de abanderamiento, según proceda, ha producido efectos nocivos importantes en el medio ambiente, o podría haber producido tales efectos si no se hubieran tomado medidas preventivas.

## ANEXO 2

### CRITERIOS E INDICADORES DE LA ACTUACIÓN PARA LA AUTOEVALUACIÓN DE LA ACTUACIÓN DE LOS ESTADOS DE ABANDERAMIENTO

#### Introducción

1 Al efectuar un ejercicio de autoevaluación, los Estados de abanderamiento deben adoptar un planteamiento general, esto es, de carácter amplio, que pueda ser aplicado por cualquier otro Estado de abanderamiento independientemente de la composición de su flota. Ese planteamiento proporcionará una visión general y equilibrada de la actuación del Estado que lo aplique, adaptándose a las características particulares de éste. El objetivo es que todo Estado de abanderamiento tenga una flota con un buen historial de seguridad que cause mínimos daños al medio marino.

#### Criterios

- 2 Éstos son los criterios que permitirán alcanzar el objetivo antedicho:
- .1 Marco jurídico y medios de promulgación de legislación marítima que garanticen el cumplimiento de las obligaciones marítimas internacionales del Estado.
  - .2 Capacidad para demostrar que se da pleno y total cumplimiento a los instrumentos en vigor en los que el Estado de abanderamiento es Parte.
  - .3 Observancia de dicha legislación marítima.
  - .4 Responsabilidad en cuanto a las organizaciones reconocidas que actúan en nombre de la Administración, incluidas su autorización y supervisión y las medidas correctivas que puedan adoptarse con respecto a las mismas.
  - .5 Capacidad para investigar las causas de lesiones personales, casos de incumplimiento, siniestros y sucesos de contaminación, así como para adoptar medidas correctivas.
  - .6 Capacidad para garantizar que los buques inscritos en su registro sólo entrarán en servicio si cumplen las prescripciones aplicables.
  - .7 Capacidad para demostrar que se aplica una política que promueve en todo momento unas prácticas laborales basadas en la seguridad y en el respeto al medio ambiente.

### Indicadores de la actuación

3 Los indicadores de la actuación son necesarios para obtener resultados que demuestren si se han cumplido o no los criterios enumerados en el párrafo 2 *supra*, debiendo considerarse como aspectos generales de la actuación que generan información objetiva que puede analizarse. La información proporcionada por los indicadores de la actuación debe analizarse con el fin de intentar determinar tendencias y factores comunes. A estos efectos se han de analizar los siguientes indicadores de la actuación aplicando cada uno de los criterios antedichos:

- .1 Accidentes, siniestros y sucesos que deben notificarse a la OMI de conformidad con las prescripciones de los convenios aplicables.
- .2 Accidentes en que se hayan producido lesiones que hayan ocasionado una ausencia laboral de tres o más días, ocurridos a bordo de buques que enarbolen el pabellón del Estado interesado.
- .3 Muertes acaecidas a bordo de buques que enarbolen el pabellón de ese Estado como resultado de las operaciones de tales buques.
- .4 Pérdida de buques.
- .5 Sucesos de contaminación, tal como se definen en las normas sobre notificación del MARPOL 73/78 y de otros instrumentos aplicables, incluida una apreciación de la gravedad de tales sucesos.
- .6 Información facilitada por otros Estados en el marco de los procedimientos de supervisión por el Estado rector del puerto, de conformidad con los convenios aplicables.
- .7 Información obtenida a partir de los reconocimientos, auditorías e inspecciones reglamentarios llevados a cabo por los Estados de abanderamiento, en nombre de éstos, y a solicitud de los mismos.
- .8 Cumplimiento de las prescripciones de los instrumentos de obligado cumplimiento relativas a la comunicación de información, incluidos los sucesos graves y muy graves que han de notificarse a la Organización.
- .9 Medidas adoptadas contra los buques que enarbolan el pabellón del Estado, y que han sido identificados como buques que no cumplen las prescripciones de los instrumentos de obligado cumplimiento, y efectos de tales medidas.