



COMITÉ DE PROTECCIÓN
DEL MEDIO MARINO
44º periodo de sesiones
6 a 8, 10 y 13 de marzo de 2000
Punto 20 del orden del día

MEPC 44/20
12 abril 2000
Original: INGLÉS

**INFORME DEL COMITÉ DE PROTECCIÓN DEL MEDIO
MARINO SOBRE SU 44º PERIODO DE SESIONES**

Sección	Párrafo N°	Página
1 INTRODUCCIÓN	1.1- 1.18	4
2 IMPLANTACIÓN DEL CONVENIO DE COOPERACIÓN Y DE LAS RESOLUCIONES DE LA CONFERENCIA SOBRE COOPERACIÓN	2.1 - 2.21	9
3 EFECTOS PERJUDICIALES DE LAS PINTURAS ANTIINCRUSTANTES PARA BUQUES	3.1 - 3.21	13
4 ORGANISMOS ACUÁTICOS PERJUDICIALES EN EL AGUA DE LASTRE	4.1 - 4.42	19
5 INSUFICIENCIA DE LAS INSTALACIONES DE RECEPCIÓN	5.1 - 5.8	27
6 EXAMEN Y APROBACIÓN DE ENMIENDAS DE LOS INSTRUMENTOS DE OBLIGADO CUMPLIMIENTO	6.1 - 6.7	29
7 DETERMINACIÓN Y PROTECCIÓN DE ZONAS ESPECIALES Y DE ZONAS MARINAS ESPECIALMENTE SENSIBLES	7.1 - 7.22	30
8 INFORMES DE LOS SUBCOMITÉS	8.1 - 8.13	34
9 LABOR DE OTROS ÓRGANOS	9.1 - 9.24	37
10 ESTADO JURÍDICO DE LOS CONVENIOS	10.1 - 10.3	42

Sección	Párrafo N°	Página
11 PREVENCIÓN DE LA CONTAMINACIÓN ATMOSFÉRICA OCASIONADA POR LOS BUQUES	11.1 - 11.31	42
12 INTERPRETACIÓN Y ENMIENDAS DEL MARPOL 73/78 Y DE LOS CÓDIGOS CONEXOS	12.1 - 12.42	50
13 ACTIVIDADES DE SEGUIMIENTO DE LA CNUMAD	13.1 - 13.13	58
14 FOMENTO DE LA IMPLANTACIÓN Y EJECUCIÓN DEL MARPOL 73/78 Y DE LOS CÓDIGOS CONEXOS	14.1 - 14.13	61
15 CUESTIONES RELATIVAS AL CÓDIGO CNI	15.1 - 15.2	64
16 RECICLAJE DE BUQUES	16.1 - 16.21	65
17 APLICACIÓN DE LAS DIRECTRICES DE LOS COMITÉS	17.1 - 17.4	69
18 PROGRAMA DE TRABAJO DEL COMITÉ Y DE SUS ÓRGANOS AUXILIARES	18.1 - 18.19	70
19 OTROS ASUNTOS	19.1 - 19.17	73

ANEXOS

- ANEXO 1 ORDEN DEL DÍA DEL 44º PERIODO DE SESIONES Y LISTA DE DOCUMENTOS
- ANEXO 2 RESOLUCIÓN MEPC.83(44) – DIRECTRICES PARA GARANTIZAR QUE LAS INSTALACIONES Y SERVICIOS PORTUARIOS DE RECEPCIÓN DE DESECHOS SEAN ADECUADOS
- ANEXO 3 RESOLUCIÓN MEPC.84(44) – ENMIENDAS AL ANEXO DEL PROTOCOLO DE 1978 RELATIVO AL CONVENIO INTERNACIONAL PARA PREVENIR LA CONTAMINACIÓN POR LOS BUQUES, 1973
- ANEXO 4 PROPUESTA DE ENMIENDA AL CÓDIGO TÉCNICO SOBRE LOS NO_x
- ANEXO 5 PROPUESTA DE ENMIENDA A LA REGLA 14 3) a) DEL ANEXO VI DEL MARPOL 73/78
- ANEXO 6 PROYECTO DE RESOLUCIÓN DE LA ASAMBLEA – DISPONIBILIDAD Y USO DE COMBUSTIBLES LÍQUIDOS CON BAJO CONTENIDO DE AZUFRE EN LAS ZONAS DE CONTROL DE LAS EMISIONES SO_x DESIGNADAS DE CONFORMIDAD CON LO DISPUESTO EN LA REGLA 14 3) DEL ANEXO VI DEL MARPOL 73/78
- ANEXO 7 RESOLUCIÓN MEPC.85(44) – DIRECTRICES PARA LA ELABORACIÓN DE PLANES DE EMERGENCIA DE A BORDO CONTRA LA CONTAMINACIÓN DEL MAR POR HIDROCARBUROS O SUSTANCIAS NOCIVAS LÍQUIDAS
- ANEXO 8 RESOLUCIÓN MEPC.86(44) – ENMIENDAS A LAS DIRECTRICES PARA LA ELABORACIÓN DE PLANES DE EMERGENCIA DE A BORDO EN CASO DE CONTAMINACIÓN POR HIDROCARBUROS
- ANEXO 9 RESOLUCIÓN MEPC.87(44) – UTILIZACIÓN DEL IDIOMA ESPAÑOL EN EL MARCO DE LOS CONVENIOS DE LA OMI RELATIVOS A LA PREVENCIÓN DE LA CONTAMINACIÓN
- ANEXO 10 TEXTO DEL ANEXO IV REVISADO DEL MARPOL 73/78
- ANEXO 11 RESOLUCIÓN MEPC.88(44) – IMPLANTACIÓN DEL ANEXO IV DEL MARPOL 73/78
- ANEXO 12 PROPUESTA DE ENMIENDAS AL ANEXO V DEL MARPOL 73/78
- ANEXO 13 CUESTIONES DE FONDO QUE PROCEDE INCLUIR EN LOS ÓRDENES DEL DÍA DE LOS PERIODOS DE SESIONES 45º, 46º Y 47º DEL COMITÉ
- ANEXO 14 MANDATOS DE LOS GRUPOS DE TRABAJO POR CORRESPONDENCIA

1 INTRODUCCIÓN

1.1 El 44º periodo de sesiones del Comité de Protección del Medio Marino tuvo lugar en la sede de la OMI los días 6 a 8, 10 y 13 de marzo de 2000 bajo la presidencia del Sr. Michael Julian (Australia), y se celebró junto con la Conferencia Diplomática para aprobar el Protocolo de Cooperación-SNPP, la cual tuvo lugar los días 9, 14 y 15 de marzo de 2000.

1.2 Asistieron al periodo de sesiones las delegaciones de los siguientes países:

ALEMANIA	IRÁN (REPÚBLICA ISLÁMICA DEL)
ANGOLA	IRLANDA
ANTIGUA Y BARBUDA	ISRAEL
ARGELIA	ISLAS MARSHALL
ARABIA SAUDITA	ITALIA
ARGENTINA	JAMAICA
AUSTRALIA	JAPÓN
AUSTRIA	LETONIA
BAHAMAS	LIBERIA
BAHREIN	LITUANIA
BANGLADESH	MALASIA
BARBADOS	MALTA
BÉLGICA	MARRUECOS
BRASIL	MÉXICO
BULGARIA	NAMIBIA
CANADÁ	NIGERIA
COLOMBIA	NORUEGA
CONGO	NUEVA ZELANDIA
CÔTE D'IVOIRE	PAÍSES BAJOS
CROACIA	PANAMÁ
CUBA	PERÚ
CHILE	POLONIA
CHINA	PORTUGAL
CHIPRE	REINO UNIDO
DINAMARCA	REPÚBLICA DE COREA
DOMINICA	REPÚBLICA POPULAR
ECUADOR	DEMOCRÁTICA DE COREA
EGIPTO	RUMANIA
EL SALVADOR	SAN VICENTE Y LAS GRANADINAS
ESPAÑA	SINGAPUR
ESTADOS UNIDOS	SIRIA
ESTONIA	SUDÁFRICA
FEDERACIÓN DE RUSIA	SUECIA
FILIPINAS	TAILANDIA
FINLANDIA	TRINIDAD Y TABAGO
FRANCIA	TÚNEZ
GABÓN	TURQUÍA
GRECIA	UCRANIA
HONDURAS	URUGUAY
INDIA	VANUATU
INDONESIA	VENEZUELA

representantes de los siguientes Miembros Asociados de la OMI:

HONG KONG (CHINA)

representantes de las Naciones Unidas y de los siguientes organismos especializados:

NACIONES UNIDAS
CONVENCIÓN MARCO DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE EL CAMBIO
CLIMÁTICO
PROGRAMA DE LAS NACIONES UNIDAS PARA EL MEDIO AMBIENTE
(PNUMA)
ORGANIZACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS PARA LA AGRICULTURA Y LA
ALIMENTACIÓN (FAO)

observadores de las siguientes organizaciones intergubernamentales:

ORGANIZACIÓN DE COOPERACIÓN Y DESARROLLO ECONÓMICOS (OCDE)
COMISIÓN EUROPEA (CE)
FONDOS INTERNACIONALES DE INDEMNIZACIÓN DE DAÑOS DEBIDOS A
CONTAMINACIÓN POR HIDROCARBUROS (FIDAC)
FEDERACIÓN NAVIERA ÁRABE (AFS)
LIGA DE LOS ESTADOS ÁRABES
ORGANIZACIÓN INTERNACIONAL DE TELECOMUNICACIONES MÓVILES
POR SATÉLITE (IMSO)

y observadores de las siguientes organizaciones no gubernamentales:

CÁMARA NAVIERA INTERNACIONAL (ICS)
ORGANIZACIÓN INTERNACIONAL DE NORMALIZACIÓN (ISO)
UNIÓN INTERNACIONAL DE SEGUROS DE TRANSPORTES (IUMI)
CONFEDERACIÓN INTERNACIONAL DE ORGANIZACIONES SINDICALES
LIBRES (CIOSL)
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE NAVEGACIÓN (AIPCN)
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE PUERTOS (IAPH)
CONSEJO MARÍTIMO INTERNACIONAL Y DEL BÁLTIICO (BIMCO)
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE SOCIEDADES DE CLASIFICACIÓN (IACS)
CONSEJO EUROPEO DE FEDERACIONES DE LA INDUSTRIA QUÍMICA (CEFIC)
FORO MARÍTIMO INTERNACIONAL DE COMPAÑÍAS PETROLERAS (OCIMF)
INTERNACIONAL AMIGOS DE LA TIERRA (FOEI)
CONSEJO INTERNACIONAL DE ASOCIACIONES DE LAS INDUSTRIAS
NAÚTICAS (ICOMIA)
FEDERACIÓN INTERNACIONAL DE ASOCIACIONES DE CAPITANES DE
BUQUE (IFSMA)
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE PRODUCTORES DE GAS Y PETRÓLEO (OGP)
ASOCIACIÓN DE CONSTRUCTORES Y REPARADORES NAVALES DE EUROPA
(AWES)
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE ARMADORES INDEPENDIENTES DE
PETROLEROS (INTERTANKO)

FEDERACIÓN INTERNACIONAL ANTICONTAMINACIÓN DE ARMADORES DE BUQUES TANQUE (ITOPF)
UNIÓN INTERNACIONAL PARA LA CONSERVACIÓN DE LA NATURALEZA Y SUS RECURSOS (UICN)
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE OPERADORES DE BUQUES Y TERMINALES GASEROS (SIGTTO)
UNIÓN INTERNACIONAL DE TRANSPORTES POR CARRETERA (IRU)
GREENPEACE INTERNACIONAL
CONCILIO INTERNACIONAL DE LÍNEAS DE CRUCEROS (CILC)
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE ARMADORES DE BUQUES DE CARGA SECA (INTERCARGO)
FONDO MUNDIAL PARA LA NATURALEZA (WWF)
ASOCIACIÓN DE FABRICANTES EUROPEOS DE MOTORES DE COMBUSTIÓN INTERNA (EUROMOT)
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE LA INDUSTRIA PETROLERA PARA LA CONSERVACIÓN DEL MEDIO AMBIENTE (IPIECA)
INSTITUTO DE INGENIEROS NAVALES (MÁQUINAS) (IME)
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE GESTORES NAVALES (ISMA)
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE BUQUES TANQUE PARA CARGA DIVERSIFICADA (IPTA)
FEDERACIÓN INTERNACIONAL DE VELA (ISAF)
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE CONTRATISTAS MARÍTIMOS (IMCA)
INSTITUTO OCEÁNICO INTERNACIONAL (IOI)
INSTITUTO MUNDIAL DE TRANSPORTE NUCLEAR (WNTI)

También estuvieron presentes el Presidente del Comité de Seguridad Marítima (CSM), Sr. T. Allan (Reino Unido), el Presidente del Comité de Cooperación Técnica, el Sr. M.U. Ahmed (Bangladesh), el Presidente del Comité de Facilitación, Sr. L. Barchue (Liberia), el Presidente del Subcomité de Proyecto y Equipo del Buque, Sr. A. Chrysostomou (Chipre) y el Presidente del Subcomité de Transporte de Líquidos y Gases a Granel, Sr. M. Böckenhauer (Alemania).

1.3 El Secretario General dio la bienvenida a los participantes y señaló que esta reunión tenía especial significado; en primer lugar, porque se celebra junto con una conferencia diplomática que examinará y, es de esperar, adoptará el Protocolo SNPP relativo al Convenio de Cooperación, y en segundo lugar porque en el actual periodo de sesiones se ha de avanzar considerablemente por lo que se refiere a la elaboración de dos nuevos instrumentos.

1.4 El Secretario General puso de relieve la resolución A.900(21) de la Asamblea sobre los Objetivos de la Organización a partir del año 2000, en la que se señalan las esferas en las que la OMI debería centrar su atención durante esta década. A fin de lograr cumplir los objetivos relativos a la protección del medio marino, es preciso que el Comité preste atención al fomento de una política proactiva que garantice una implantación efectiva y uniforme y una pronta aceptación de los Anexos IV y VI del MARPOL y que tenga en cuenta las Directrices sobre el principio de la acción preventiva.

1.5 El Secretario General recalcó la relevancia de la labor del Comité y la importancia de alcanzar unos resultados satisfactorios en la protección del medio marino. Con frecuencia el mundo ajeno a la OMI no aprecia todos los esfuerzos considerables que la Organización realiza para proteger el medio marino. Es preciso que la OMI nunca pierda de vista la importancia que

la comunidad internacional otorga a cuestiones relacionadas con el medio ambiente, dado que la protección de éste es un objetivo clave de prácticamente todas las organizaciones gubernamentales e industriales del mundo, ya sea en el ámbito internacional, regional o nacional. Incumbe a la OMI garantizar que las futuras generaciones gocen de un mundo sin riesgos ecológicos o ambientales.

1.6 El Secretario General observó que el orden del día del Comité incluía varios puntos importantes. Por lo que respecta a los aspectos perjudiciales de las pinturas antiincrustantes para buques, el Secretario General declaró que éste había sido un punto de alta prioridad desde hace muchos años y que la Asamblea le había pedido, por conducto de la resolución A.895(21), que garantizara la prohibición a escala mundial de las pinturas a base de tributilestaño para la fecha prevista, teniendo en cuenta la disponibilidad de sistemas alternativos. Para lograr este objetivo es preciso ultimar el texto de un instrumento jurídico en el 45º periodo de sesiones del Comité de modo que pueda distribuirse a tiempo para la Conferencia que se propone celebrar en 2001. En cuanto a la cuestión de los organismos acuáticos perjudiciales en el agua de lastre, el Secretario General indicó que el sector naviero internacional debe hacer frente a ese problema y resolverlo de modo satisfactorio sin que quede comprometida la seguridad de los buques. Esperaba que el Comité consiguiera un mayor consenso respecto de esta cuestión ambiental sumamente importante y que hiciera considerables progresos en la preparación del proyecto de reglas.

1.7 El Secretario General hizo observaciones sobre el hundimiento del petrolero **Erika** frente a la costa occidental de Francia el pasado diciembre. Si bien le complació observar que todos los miembros de la tripulación fueron rescatados sin haber sufrido percances, manifestó su grave preocupación por el impacto que el accidente tuvo en el medio marino y en las comunidades y los sectores de Francia que resultaron afectados. El Secretario General indicó que todavía no se disponía del informe sobre la causa de la pérdida del buque y convenía no actuar precipitadamente, y que la prudencia aconsejaba acelerar la investigación sobre la causa del siniestro y difundir los resultados sobre el particular lo antes posible de manera que, si fuera preciso adoptar alguna medida **de índole reglamentaria**, pudiera ser introducida en la OMI, foro en el que se pueden adoptar las decisiones pertinentes rápidamente una vez examinados cuidadosamente todos los aspectos.

1.8 El Secretario General indicó además que a raíz del accidente se habían mantenido reuniones en la Comisión Europea y que, según los medios de información, se habían formulado propuestas encaminadas a adoptar medidas. En una carta enviada al Secretario General por el Ministro de Relaciones Exteriores y el Ministro de Infraestructura, Transporte y Vivienda de Francia la semana anterior al 44º periodo de sesiones del Comité, se proponía un marco general para poder adoptarse medidas; dicha comunicación ya ha sido distribuida a los Estados Miembros como Circular N° 2208. Si bien expresó que se trata de una reacción comprensible de la comunidad que es sensible a toda pérdida de vida humana en el mar o a casos de contaminación del medio marino, el Secretario General no obstante reiteró su firme postura de que la OMI, siempre y sin excepciones, debería ser considerada como **el único** foro donde se examinen y aprueben normas relativas a la seguridad y la prevención de la contaminación que afecten al transporte marítimo internacional. Señaló que la aplicación regional, por no decir unilateral, a buques de pabellón extranjero de prescripciones nacionales que van más allá de las normas de la OMI tendría efectos perjudiciales para el transporte marítimo internacional y para el funcionamiento de la propia OMI - lo cual, por consiguiente, debería evitarse.

1.9 El Secretario General también señaló que, desde el accidente del **Exxon Valdez**, la OMI ha introducido las prescripciones relativas al doble casco, las Directrices sobre el programa mejorado de reconocimientos, el Código IGS y las Directrices para las sociedades de clasificación. A raíz del siniestro sufrido por el **Nakhodka**, también se han perfeccionado las prescripciones estructurales aplicables a los buques tanque existentes que transporten hidrocarburos persistentes, y el Subcomité DE está examinando actualmente propuestas encaminadas a actualizar el programa mejorado de reconocimientos. Mientras se espera que salgan el informe sobre las causas del siniestro del **Erika** y las correspondientes propuestas relativas a la adopción de medidas de carácter reglamentario, se reconoció que se ha menoscabado la credibilidad del sistema de seguridad. Se desprende de las estadísticas que la tasa de accidentes sufridos por los petroleros ha ido disminuyendo en los últimos años y que, por consiguiente, el **Erika** podría considerarse como un caso excepcional. A pesar de ello, el Secretario General señaló que la OMI debe reconocer que la red de seguridad que se ha ido tejiendo durante los años ha fallado en este caso. A menos que se haga directamente frente a esta cuestión, no será posible restaurar credibilidad en todo el sistema.

1.10 La delegación de Francia señaló que puesto que las costas francesas habían sufrido una vez más por la contaminación marítima, esta vez a raíz del accidente del **Erika**, el primer Ministro, Sr. Lionel Jospin, anunció el 15 de febrero de 2000 una serie de iniciativas encaminadas a fortalecer la seguridad del transporte marítimo. Las autoridades francesas desean que se adopten medidas lo antes posible a fin de prevenir en el futuro siniestros que entrañen contaminación del mar, como el que ahora afecta a Francia. Dichas autoridades lógicamente proseguirán las medidas que ya se han puesto en marcha en el seno de la Unión Europea - especialmente en el transcurso de la próxima presidencia de Francia.

1.11 Francia recaló que la OMI sigue siendo el foro natural para mantener debates y adoptar decisiones que crearán las condiciones adecuadas para un transporte marítimo más seguro y más responsable. Conscientes de la cuestión del derecho internacional del mar y deseosos de unir a todos los Estados pertinentes, las autoridades francesas quisieran conseguir un resultado en virtud del cual se evite que en el futuro se produzcan accidentes en las costas de su país. Francia presentará propuestas diferentes para cada punto a los órganos correspondientes de la OMI, como el Comité y el CSM.

1.12 La delegación de Malta, al hacer referencia a su declaración formulada en el 8º periodo de sesiones del Subcomité FSI respecto del suceso de contaminación del **Erika**, señaló que la Administración de su país había iniciado inmediatamente una investigación del siniestro y que los resultados de dicha investigación serían cruciales al decidir las medidas necesarias que procederá adoptar. Malta respaldaba las palabras del Secretario General por lo que respecta a las propuestas de índole reglamentaria que puedan emanar del suceso.

1.13 Un elevado número de delegaciones hizo uso de la palabra en relación con el suceso de contaminación del **Erika**. Todas ellas apoyaron al Secretario General al recalcar que cualquier propuesta de índole reglamentaria para mejorar la seguridad en el mar y la protección ambiental resultante de la investigación del siniestro deberá ser debatida y aprobada en el ámbito internacional en el marco de la Organización, y no a escala regional o a nivel unilateral. Las delegaciones recalcaron que dichas propuestas deberían formularse únicamente después de que se hayan investigado con detenimiento y establecido plenamente todas las circunstancias relacionadas con el accidente. En las intervenciones, se mencionó la similitud entre los accidentes del **Erika** y del **Nakhodka**, y el hecho que el Comité había adoptado prontas decisiones, a saber, enmiendas a la regla 13G del Anexo I del MARPOL, que fueron aprobadas

en el 43º periodo de sesiones del Comité mediante la resolución MEPC.78(43), y propuestas de enmienda a la resolución A.744(18) sobre el programa mejorado de inspecciones durante los reconocimientos, que el Subcomité DE examinará en su 43º periodo de sesiones.

1.14 Los observadores del Fondo Mundial para la Naturaleza y de Internacional Amigos de la Tierra, tras recordar el efecto desastroso que había tenido para las aves el siniestro sufrido por el **Erika**, recalcaron la importancia de la protección del medio marino, de una aplicación efectiva de las reglas existentes de la OMI, y de la elaboración de nuevas prescripciones cuando sea necesario, como resultado del siniestro de dicho buque.

1.15 En resumen, el Presidente declaró que era evidente que había un apoyo abrumador a la opinión del Secretario General de que se debería evitar la adopción de medidas unilaterales o regionales y de que toda propuesta encaminada a tomar medidas de naturaleza medioambiental relacionadas con la seguridad debería ser señalada a la OMI, dado que es posible que existan propuestas de índole comercial de las que tenga que ocuparse el sector del transporte marítimo. En nombre del Comité, el Presidente invitó a los Gobiernos de Francia y de Malta a que aceleren el proceso de investigación del siniestro y a que remitan sus conclusiones a la OMI lo antes posible.

1.16 El Presidente, en respuesta al discurso de apertura del Secretario General sobre la relevancia de la labor de este Comité en la protección del medio marino, hizo un fuerte énfasis en la importancia de que este Comité demuestre al mundo entero, por conducto de su proceso de toma de decisiones, su compromiso con la protección del medio marino y el desarrollo sostenible. Se observó que en la labor del Comité a menudo surgen cuestiones comerciales, pero que es preciso encontrar un equilibrio adecuado.

1.17 El Comité tomó nota del informe del Secretario General de que los poderes de las delegaciones estaban en regla.

1.18 En el anexo 1 del presente informe figura el orden del día del periodo de sesiones aprobado por el Comité, así como la lista de documentos examinados en relación con cada punto.

2 IMPLANTACIÓN DEL CONVENIO DE COOPERACIÓN Y DE LAS RESOLUCIONES DE LA CONFERENCIA SOBRE COOPERACIÓN

Informe del Grupo de trabajo sobre el Convenio de Cooperación en el 43º periodo de sesiones del Comité

2.1 El Presidente del Grupo de trabajo sobre el Convenio de Cooperación, Sr. T.F. Melhuish (Canadá), presentó el informe de la labor del Grupo en el 43º periodo de sesiones del Comité (MEPC 44/2) y señaló al Comité las tareas y plazos de ultimación del Grupo y, en particular, la elaboración y revisión de manuales y directrices sobre contaminación por hidrocarburos.

2.2 La delegación de Francia felicitó al Grupo de trabajo por sus esfuerzos y refrendó su informe subrayando el párrafo 10.1 a) sobre la función del Grupo en la implantación del Convenio de Cooperación, y el párrafo 10.1 b) sobre la necesidad de disponer de una unidad de coordinación y apoyo para la lucha contra la contaminación en la Secretaría de la OMI con el debido personal.

2.3 El Comité tomó nota de que el Presidente había transmitido el interés del Comité hacia la necesidad de crear una unidad de coordinación y apoyo para la lucha contra la contaminación, al Consejo de la OMI y también en la vigésimo primera Asamblea. No obstante, debido a que el presupuesto es de crecimiento nominal cero, el Consejo decidió que tal propuesta no era viable en estos momentos.

2.4 El Comité examinó y aprobó, en general, el informe de la labor del Grupo de trabajo sobre el Convenio de Cooperación en su 43º periodo de sesiones (MEPC 44/2). Asimismo, el Comité examinó los plazos de ultimación en relación con su programa de trabajo y aceptó el programa y calendario de actividades del Grupo que figuran en el anexo 4 de su informe (MEPC 44/2).

Examen del Manual sobre la contaminación ocasionada por hidrocarburos

2.5 Se informó al Comité de que Nueva Zelandia no podía seguir coordinando el Grupo de trabajo por correspondencia encargado de la revisión de la Parte IV del Manual sobre la contaminación ocasionada por hidrocarburos. Los Países Bajos aceptaron actuar como país coordinador del Grupo por correspondencia a partir de ahora. La dirección del coordinador es la siguiente:

Sr. A. Tacoma
Focal Point for OPRC Matters
Ministry of Transport, Public Works and Water Management
P.O. Box 5807
2280 HV Ryswijk
Países Bajos

Teléfono: +31 70 3366793
Facsímil: +31 70 3900691
Correo electrónico: a.tacoma@dnz.rws.minvenw.nl

Otras tareas relacionadas con el Grupo de trabajo sobre el Convenio de Cooperación

2.6 Se informó al Comité de que el proyecto del documento de orientación sobre la gestión de recursos pesqueros durante derrames de hidrocarburos y posteriormente, preparado por la ITOPF y con las observaciones formuladas por Australia y los Estados Unidos, según lo indicado en el párrafo 3.11 del informe del Grupo de trabajo sobre el Convenio de Cooperación (MEPC 44/2), fue remitido a la FAO para que esta organización hiciera sus observaciones al respecto. Las observaciones de la FAO se incluirán en un informe refundido que se presentará en el 45º periodo de sesiones del Comité.

2.7 La Secretaría informó al Comité de que el formulario de encuesta para preparar una lista de centros de especialización pertinentes sobre hidrocarburos y sustancias nocivas y potencialmente peligrosas de conformidad con el Protocolo de Intervención de 1973, se ha distribuido a los Gobiernos Miembros como circular MEPC/Circ.360. Desde que se publicó esta circular en agosto de 1999, sólo seis Gobiernos Miembros han completado el formulario de encuesta.

2.8 El Comité tomó nota de las escasas respuestas recibidas a los formularios de encuesta e invitó a los Gobiernos Miembros a que tomen medidas con respecto a lo indicado en la citada circular MEPC/Circ.360 a fin de que la Secretaría pueda remitir un anteproyecto de lista de centros de especialización pertinentes sobre hidrocarburos y sustancias nocivas y potencialmente peligrosas que será examinado en su 45º periodo de sesiones, tal como se indica en el párrafo 2.10.6 del documento MEPC 43/21.

Medidas de lucha contra los derrames de fueloil de gran densidad

2.9 El representante de la Internacional Amigos de la Tierra (FOEI) presentó el documento MEPC 44/2/1, en el que se indica que suscita mucha preocupación el transporte de fueloil de gran densidad, como es el caso de la orimulsión, que tiende a hundirse en el lecho marino asfixiando la biota bentónica y haciendo que resulten ineficaces las barreras, los recolectores y los dispersantes, e incluso las propiedades naturales de dispersión del mar.

2.10 La FOEI señaló que, cuando se trata de derrames accidentales de combustibles emulsionados (es decir, fueloils de gran densidad), no se sabe con certeza si las medidas de lucha, particularmente las de contención, resultan prácticas y eficaces, lo cual es inquietante. Por lo tanto, la FOEI planteó las siguientes cuestiones para que el Comité las examine:

- .1 si las medidas que se contemplan en el Convenio de Cooperación serán eficaces para mitigar los derrames de fueloil de gran densidad; y
- .2 si el transporte de tales cargas debería, en virtud de un instrumento de la OMI, limitarse a un tipo específico de buques, tal como pueden ser los buques tanque de doble casco especialmente proyectados;

2.11 El Comité acordó ocuparse, bajo este punto del orden del día, de los aspectos relacionados con la lucha contra los derrames de aceites pesados que se indican en el documento de la FOEI, y observó que las prescripciones de transporte de este tipo de productos se examinarán en relación con el punto 12 del orden del día.

2.12 La delegación de Francia manifestó su apoyo al documento presentado por la FOEI, especialmente los aspectos de lucha contra los derrames, que trata un problema similar al ocurrido recientemente en Francia con el caso del **Erika**.

2.13 Varias delegaciones también manifestaron su apoyo a las preocupaciones planteadas por la FOEI. Suecia propuso que el Grupo de trabajo sobre el Convenio de Cooperación debería ampliar el ámbito de su labor para incluir los aceites persistentes y pesados, en tanto que los Países Bajos propusieron que el Grupo examinara las medidas estipuladas en el Convenio de Cooperación con relación a los derrames de aceites pesados.

2.14 El Comité acordó pedirle al Presidente del Grupo de trabajo sobre el Convenio de Cooperación que revise, consultando con los integrantes de dicho Grupo, el mandato del Grupo para que éste se encargue de los aspectos relacionados con la lucha contra los derrames de aceites de gran densidad. También es necesaria formación sobre los sistemas de lucha contra este tipo de derrames, pero es importante comprender los aspectos tecnológicos antes de formar al personal. El Presidente del Comité sugirió volver al Foro internacional de investigación y desarrollo sobre derrames de hidrocarburos, y celebrar uno en un futuro próximo, y al respecto

pidió a los miembros del Grupo de trabajo que estudiaran la cuestión y obtuvieran el apoyo de los sectores pertinentes.

2.15 El Comité tomó nota del informe de una reunión oficiosa de los miembros del Grupo de trabajo sobre el Convenio de Cooperación destinada a tratar las cuestiones y preocupaciones relacionadas con la lucha contra el derrame ocurrido como consecuencia del hundimiento del petrolero **Erika** (MEPC 44/WP.9). Tras tomar nota de las opiniones formuladas en la reunión oficiosa, el Comité pidió a los Gobiernos Miembros y a las organizaciones que tienen experiencia con la lucha contra derrames de fueloil pesado que pusieran a disposición de la Organización toda la información pertinente de la que dispusiesen. Se invitó a Francia a presentar, cuando esté listo, un informe sobre la lucha contra la contaminación debida al suceso del **Erika**. El Grupo de trabajo examinará toda esta información durante el 45º periodo de sesiones del Comité con miras a mejorar la capacidad de lucha contra los derrames de aceites de gran densidad.

Catálogo de programas de computador e información en Internet

2.16 El Comité aprobó la versión definitiva del Catálogo como anexo de la circular MEPC/Circ.367 con miras a su distribución a los Gobiernos Miembros y los organismos regionales. El Comité se mostró de acuerdo con pedir a la Secretaría que mantenga actualizado dicho catálogo y de incorporar la información que le remitan los Gobiernos Miembros.

Comisión Europea - *Impact Reference System* (I.R.S.)

2.17 El Comité tomó nota de la información facilitada por la Comisión Europea en el documento MEPC 44/INF.3.

Organización Meteorológica Mundial – MARPOLSER 98

2.18 El Comité tomó nota de la información facilitada por la OMM en el documento MEPC 44/INF.4.

Conferencias sobre derrames de hidrocarburos

2.19 El Comité tomó nota del documento de la ITOPF (MEPC 44/INF.21) en relación con la celebración, en Brighton (Reino Unido), del 28 al 30 de noviembre de 2000, de una importante conferencia y exposición sobre derrames que incluirá de las actividades del sector europeo de lucha contra derrames, en la que se pondrá de manifiesto la reciente experiencia adquirida en Europa por lo que se refiere a la cooperación internacional en la lucha contra derrames significativos de hidrocarburos en el mar.

2.20 El Comité tomó nota de la información facilitada por Australia de que la conferencia internacional bianual SPILLCON 2000, organizada conjuntamente por el Instituto Australiano del Petróleo y la Autoridad de Seguridad Marítima de Australia, se celebrará en Darwin (Australia) del 15 al 17 de agosto de 2000. La Conferencia incluirá cuestiones tales como las causas y la prevención de la contaminación, la preparación, la gestión de la lucha contra los derrames y los estudios monográficos de derrames recientemente ocurridos en aguas de Australia y de Nueva Zelanda.

2.21 El Presidente también tomó nota de la información facilitada por Singapur mediante un número limitado de ejemplares de una videocinta sobre los esfuerzos de la autoridades de Singapur para hacer frente a los derrames de hidrocarburos a raíz del abordaje del **Evoikos** y el **Orapin Global** en las aguas de este país en octubre de 1997, y señaló que podrían utilizarse a fines didácticos.

3 EFECTOS PERJUDICIALES DE LAS PINTURAS ANTIINCRUSTANTES PARA BUQUES

3.1 El Comité recordó que se había encomendado al Grupo de trabajo sobre los sistemas antiincrustantes, que se reunió por primera vez en su 42º periodo de sesiones, que preparase lo siguiente:

- .1 el proyecto de un instrumento jurídico;
- .2 un calendario con los plazos correspondientes para eliminar gradualmente los sistemas antiincrustantes perjudiciales; y
- .3 un proyecto de resolución de la Asamblea en el que se inste a los Estados Miembros a que adopten las medidas necesarias para fomentar la aplicación de alternativas menos perjudiciales que los organoestaños que actúan como biocidas en los sistemas antiincrustantes, en espera de que entre en vigor un instrumento de carácter obligatorio.

3.2 El Comité observó que la Asamblea, en su vigésimo primer periodo de sesiones, había aprobado la resolución A.895(21) sobre los Sistemas antiincrustantes utilizados en los buques y, en particular, había acordado que el instrumento jurídicamente vinculante que elaborase el Comité debería garantizar la prohibición mundial de la aplicación de compuestos de organoestaño que actúan como biocidas en los sistemas antiincrustantes de los buques para el 1 de enero de 2003, y la prohibición absoluta de la presencia de tales compuestos para el 1 de enero de 2008.

3.3 El Comité también observó que, a raíz de la recomendación hecha en su 43º periodo de sesiones en relación con la celebración de una conferencia diplomática de una semana de duración sobre los sistemas antiincrustantes, el Consejo, en su vigésimo periodo de sesiones extraordinario, al examinar el programa de trabajo y el presupuesto para el bienio 2000-2001, acordó que tal conferencia diplomática se celebrara en 2001, lo cual fue aprobado por la vigésimo primera Asamblea.

Proyecto de estructura/texto del instrumento jurídico

3.4 El Comité, al examinar el informe del Grupo de trabajo (MEPC 44/3), recordó los progresos que había realizado el Grupo en su labor de elaboración del proyecto de instrumento jurídico basándose en la estructura y el texto del documento MEPC 43/3/2 (Estados Unidos) y, en particular, recordó que:

- .1 el Grupo había examinado los artículos 1, 2, 4 y 5, así como los anexos 2 y 3, del proyecto de texto;

- .2 sería más práctico contar con una única lista de sistemas antiincrustantes de uso restringido en lugar de tener una lista que incluya tanto los sistemas permisibles como los de uso restringido, debido a que la elaboración y la gestión de una lista exhaustiva llevaría mucho tiempo y resultaría impracticable;
- .3 no sería adecuado elaborar criterios de rendimiento para los sistemas antiincrustantes por conducto de la OMI ya que la mejor manera de tratar este tema sería en función de las fuerzas del mercado;
- .4 el proyecto de instrumento, en su forma actual, se aplica a los buques que realizan viajes internacionales; y
- .5 varios integrantes del Grupo manifestaron la opinión de que la aplicación de un compuesto obturador encima del revestimiento antiincrustante prohibido existente debería bastar para dar cumplimiento a las condiciones prescritas en el instrumento, y de este modo no habría necesidad de que los revestimientos actuales tuvieran que ser eliminados mediante aspersion de arena una vez que se hubiera impuesto una prohibición absoluta.

3.5 El Comité también recordó que el Grupo de trabajo había señalado las siguientes cuestiones que aún hay que examinar:

- .1 revisar los párrafos del preámbulo, artículo 3, artículos 6 a 21 y anexos 1 y 4 del proyecto de instrumento jurídico;
- .2 adoptar una decisión con respecto al ámbito de aplicación del instrumento jurídico;
- .3 tomar una decisión con respecto a la interpretación de la prohibición absoluta de la presencia de compuestos de organoestaño y los requisitos técnicos necesarios para poner en práctica tal prohibición;
- .4 determinar si ha de incluirse en el instrumento jurídico una definición de "incrustante";
- .5 determinar los requisitos administrativos que sería apropiado aplicar a los buques pequeños; y
- .6 investigar la cuestión de a quién le correspondería verificar el cumplimiento y, en concreto, si esta responsabilidad recaería en los Estados rectores de puertos o en los Estados de abanderamiento.

3.6 Al examinar el informe sobre la labor del Grupo de trabajo en el 43º periodo de sesiones del Comité, varias delegaciones subrayaron la importancia de que se disponga de otro tipo de pinturas y propusieron que el Comité examinara la cuestión de si los mecanismos para la evaluación de otros sistemas antiincrustantes deberían incluirse en las disposiciones de los instrumentos jurídicos.

3.7 No obstante, varias otras delegaciones recordaron al Comité la decisión adoptada en su anterior reunión de que el proyecto de texto actual del instrumento se prepare partiendo de un enfoque práctico y realista en el que sólo se prohíban las sustancias perjudiciales, y toda alternativa se prohíba también cuando se demuestre que es efectivamente perjudicial. Según estas delegaciones, éste es el enfoque aplicado en la prohibición de halones y clorofluorocarbonos en virtud del Convenio SOLAS y el anexo VI del MARPOL. La inclusión en el instrumento jurídico de mecanismos positivos que definirían sistemas no perjudiciales podría dar lugar a determinados problemas prácticos en el futuro.

3.8 Habiendo debatido sobre el tema, el Comité pidió al Grupo de trabajo, en el presente periodo de sesiones, que examinase de nuevo la cuestión de las nuevas pinturas cuando prepare el proyecto de texto del instrumento.

3.9 El Comité examinó el documento remitido por el Japón (MEPC 44/3/1) en el que se propone lo siguiente:

- .1 un marco modificado para el proyecto de instrumento jurídico de modo que conste de artículos que abarcarían las disposiciones contractuales y jurídicas, y de reglas que incorporarían las prescripciones técnicas. Esta estructura permitiría que en el futuro las enmiendas a las disposiciones de carácter técnico entren en vigor mediante el procedimiento de aceptación tácito, y las enmiendas a las disposiciones contractuales y jurídicas mediante el procedimiento de aceptación expreso; y
- .2 modificaciones al texto sobre el ámbito de aplicación del convenio, inspecciones de buques y detección de transgresiones, comunicación de información, enmiendas, reconocimientos y certificaciones.

3.10 Si bien algunas delegaciones apoyaron la estructura propuesta por el Japón en el sentido de que permitiría que se diera efecto a las futuras enmiendas mediante el procedimiento de aceptación tácito, otras delegaciones mostraron más reserva al respecto.

3.11 Tras haber examinado las propuestas recogidas en el documento MEPC 44/3/1, el Comité pidió al Grupo de trabajo que tuviese en cuenta las numerosas sugerencias formuladas por el Japón al proseguir su elaboración del proyecto de instrumento jurídico que figura en el documento MEPC 44/3.

3.12 El Comité tomó nota de las modificaciones al texto propuestas por la ISAF (MEPC 44/3/2), en las que se sugiere que el instrumento jurídico debería aplicarse a todos los buques, si bien los mecanismos administrativos adoptados deberían ser proporcionales al alcance de los daños que puedan causar los distintos tipos de buques.

3.13 El Comité también tomó nota de las posibles condiciones para la entrada en vigor del instrumento jurídico presentadas por los Países Bajos (MEPC 44/3/3), así como de las observaciones sobre la interpretación de la prohibición absoluta y las modificaciones propuestas al texto del instrumento jurídico, a saber:

- .1 el instrumento jurídico debería aplicarse a todos los buques;

- .2 el contenido técnico del instrumento jurídico debería hacerse efectivo preferiblemente mediante el procedimiento de aceptación tácita; y
- .3 el anexo 1, Medidas de control de los sistemas antiincrustantes, debería modificarse para garantizar que el texto incluye la hipótesis de que el instrumento jurídico prescriba que todas las pinturas existentes se eliminen.

3.14 El Comité también observó que las propuestas presentadas por el CEFIC (MEPC 44/3/4) sobre la interpretación de la prohibición absoluta y las modificaciones propuestas al texto del instrumento jurídico, habrían de tener en cuenta lo siguiente:

- .1 el instrumento jurídico debería aplicarse a todos los buques con derecho a enarbolar el pabellón de una Parte en el mismo y que debería recomendarse a los países que eviten utilizar sustancias de uso restringido en los buques que no enarbolan el pabellón de una Parte; y
- .2 debería permitirse a las organizaciones no gubernamentales participar sin derecho de voto en las deliberaciones del Grupo de expertos que se celebren para evaluar las enmiendas a la lista de sistemas antiincrustantes prohibidos o de uso restringido.

3.15 Al deliberar sobre las propuestas contenidas en los citados documentos presentados por el Japón, los Países Bajos, la ISAF y el CEFIC, el Comité observó lo siguiente:

- .1 mientras que algunas delegaciones apoyaron la ampliación del ámbito de aplicación del instrumento a fin de que incluya los buques pequeños, otras reconocieron que las prescripciones de certificación deberían aplicarse únicamente a los buques superiores a determinado tamaño. El Comité decidió que el Grupo de trabajo volvería a examinar la cuestión del ámbito de aplicación del instrumento;
- .2 las deliberaciones sobre las prescripciones para la entrada en vigor del instrumento deberían aplazarse hasta el 45º periodo de sesiones del Comité. No obstante, para ayudar en estas deliberaciones, el Comité aceptó la oferta de los Países Bajos de presentar en el próximo periodo de sesiones un documento que incluya un proyecto de texto con las posibles opciones por lo que respecta a las condiciones para la entrada en vigor del instrumento; y
- .3 varias delegaciones respaldaron la opinión de que se deben eliminar los antiguos revestimientos antiincrustantes una vez que sea efectiva la prohibición absoluta de los compuestos de organoestaño, ya que esto contribuirá a la futura eliminación de estos compuestos cuando se reciclen los buques. Otras delegaciones no vieron ventaja alguna, en términos ambientales, en exigir que los revestimientos existentes se supriman, puesto que para entonces ya se habrían reducido considerablemente los efectos perjudiciales del tributilestaño, y propuso que esa decisión incumba al propietario del buque. El Comité pidió al Grupo de trabajo que tomase una decisión con respecto a la interpretación de la prohibición absoluta de los compuestos de organoestaño.

Criterios de rendimiento

3.16 El Comité tomó nota de la información recogida en el documento presentado por el Brasil (MEPC 44/3/5), en el que se manifiesta cierta preocupación por los resultados de las pruebas de rendimiento de las nuevas pinturas antiincrustantes, y se sugiere que los Gobiernos Miembros informen a la Organización de los resultados de las pruebas de rendimiento de las nuevas pinturas antiincrustantes realizadas a bordo de sus buques, y que esta información se difunda en la página de acceso de la OMI en Internet.

3.17 Algunas delegaciones opinaron que difundir los resultados de las pruebas de rendimiento en la página de acceso de la OMI en Internet tenía sus ventajas, ya que se trataba de información de utilidad para el sector del transporte marítimo. Se pidió al Grupo de trabajo que examinara esta cuestión.

Tiempo disponible para ultimar el texto del proyecto de instrumento jurídico

3.18 Por lo que respecta al tiempo disponible para ultimar el proyecto de instrumento jurídico, el Comité observó lo siguiente:

- .1 es fundamental que el Grupo de trabajo examine, en el actual periodo de sesiones, todos los elementos que hay que tener en cuenta para elaborar el proyecto de texto del instrumento jurídico, y prepare un texto en limpio del proyecto de instrumento para que éste se remita al 45º periodo de sesiones del Comité; y
- .2 en su próximo periodo de sesiones, que se celebrará en octubre, el Comité deberá examinar el proyecto de texto del instrumento jurídico, artículo por artículo, incluidas las condiciones para la entrada en vigor, de modo que dicho proyecto pueda distribuirse para finales de este año a fin de que lo pueda examinar la Conferencia que está provisionalmente prevista celebrarse del 22 al 26 de octubre de 2001.

Instrucciones al Grupo de trabajo

3.19 Tras debatir lo anterior, el Comité pidió al Grupo de trabajo que tuviera a bien:

- .1 presentar todos los documentos que no se hubieran examinado en el Pleno;
- .2 seguir examinando el instrumento que figura en el informe del Grupo de trabajo (MEPC 44/3) con miras a elaborar el proyecto de instrumento jurídico, e integrar las propuestas que figuran en el documento del Japón (MEPC 44/3/1), cuando proceda;
- .3 revisar el proyecto de texto del instrumento jurídico teniendo en cuenta las propuestas presentadas por el Brasil, el Japón, los Países Bajos, el CEFIC y la ISAF, así como las observaciones formuladas en el Pleno;
- .4 presentar un informe verbal al Pleno, en el que se indiquen los principales resultados de la labor del Grupo; y

- .5 presentar un informe completo que incluya un proyecto de texto del instrumento jurídico para que lo examine el Pleno en el 45º periodo de sesiones del Comité.

Informe verbal del Grupo de trabajo

3.20 El presidente del Grupo de trabajo, Sr. Bryan Wood-Thomas (Estados Unidos), facilitó un informe verbal sobre las deliberaciones del Grupo el lunes 13 de marzo de 2000, e informó al Comité de lo siguiente:

- .1 el Grupo examinó todos los artículos y anexos del proyecto de instrumento, a excepción de los artículos sobre la enmienda y entrada en vigor, que se examinarán en el próximo periodo de sesiones del Comité;
- .2 el texto sobre reconocimientos y certificación, así como el anexo 3 sobre elementos necesarios para una propuesta detallada, están tomados del documento del Japón (MEPC 44/3/1) y se han incorporado en el documento de base (MEPC 44/3);
- .3 el Grupo consideró qué partes del Convenio deberían entrar en vigor mediante un procedimiento de aceptación expreso, y cuáles abarcaban prescripciones de carácter técnico que podrían entrar en vigor mediante el procedimiento de aceptación tácito. El Grupo acordó proseguir el examen de esta cuestión en su próxima reunión;
- .4 el Grupo reconoció que el Comité era el órgano adecuado en el que las Partes decidan si la propuesta de enmendar los controles de los sistemas antiincrustantes justifica la constitución de un grupo de expertos. El Grupo acordó que el Comité debía basar su decisión de formar un grupo de expertos en una propuesta inicial, aunque también acordó que una Parte podría presentar tanto la propuesta inicial como la detallada al mismo tiempo si lo deseaba;
- .5 con respecto a determinar si la prohibición que surtirá efecto en 2008 debe exigir la eliminación completa (es decir, una limpieza del casco con chorro de arena), el Grupo opinó que convenía evitar introducir una prescripción que exigiera limpiar con chorro de arena todos los buques, aunque acordó que era necesario examinar esta cuestión más a fondo antes de tomar una decisión al respecto;
- .6 al deliberar sobre el alcance del instrumento jurídico, Estados Unidos, la Federación de Rusia y China expresaron su continuo apoyo a la introducción de un texto que limitase la aplicación del Convenio a los buques "dedicados a viajes internacionales". No obstante, una gran mayoría del Grupo opinó que el instrumento debía aplicarse a todos los buques con derecho a enarbolar el pabellón de una Parte, por lo que el proyecto de texto se modificó para reflejar la opinión mayoritaria. El Grupo también llegó a un acuerdo de que el instrumento debía también aplicarse a las plataformas mar adentro;
- .7 el Grupo examinó la función del Estado rector del puerto y del Estado de abanderamiento en cuanto a la implantación del instrumento; y

- .8 todos los miembros del Grupo habían examinado el proyecto de informe del Grupo, incluido el proyecto de instrumento, y éste se presentará en el 45º periodo de sesiones para que el Comité lleve a cabo un examen artículo por artículo del instrumento.

3.21 El Comité tomó nota de la información facilitada por el presidente del Grupo de trabajo, y, en particular, de que llevará a cabo en su próximo periodo de sesiones un examen artículo por artículo del proyecto de instrumento jurídico.

4 ORGANISMOS ACUÁTICOS PERJUDICIALES EN EL AGUA DE LASTRE

Introducción

4.1 En su introducción, el Presidente declaró que la percepción de la OMI sobre el problema de los organismos acuáticos perjudiciales y patógenos en el agua de lastre había cambiado desde 1988, año en que se planteó por primera vez. En 1991, el Comité aprobó las primeras directrices para prevenir la introducción de organismos no deseados en el agua de lastre y las descargas de sedimentos. En 1992, la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Medio Ambiente y el Desarrollo (CNUMAD) reconoció el problema, y en 1993, la Asamblea aprobó la resolución A.774(18) basada en las directrices. En 1997 se aprobó una versión actualizada (resolución A.868(20)). En la actualidad, la OMI considera que el problema de los organismos acuáticos perjudiciales y patógenos en el agua de lastre es una cuestión de suma importancia cuyo debate tiene por finalidad encontrar soluciones para paliar el problema.

4.2 El Presidente recordó que en su último periodo de sesiones, el Comité había reconocido no se había avanzado lo suficiente en la elaboración del instrumento como para proponer al Consejo la celebración de una conferencia diplomática durante el bienio 2000-2001. En su 20º periodo de sesiones extraordinario, el Consejo, al revisar el programa de trabajo y presupuesto para el bienio 2000-2001, refrendó el punto de vista del Comité. Asimismo, el Consejo tomó nota de que el Comité iba a proseguir su labor sobre el tema como asunto de gran prioridad con objeto de que se elabore un instrumento jurídico para que se adopte en una conferencia diplomática lo antes posible después del próximo bienio.

4.3 También se recordó al Comité que el aplazamiento de la conferencia diplomática hasta por lo menos pasado 2001 no debería restar importancia al asunto de los organismos acuáticos y patógenos en el agua de lastre que seguía siendo prioritario, y que el Comité y el Grupo de trabajo no tienen demasiado tiempo para formular el nuevo instrumento.

4.4 El Comité también recordó las deliberaciones mantenidas en su 43º periodo de sesiones en lo referente a las preocupaciones de seguridad y a la conveniencia de abordar las opciones alternativas al cambio de agua de lastre en el mar, como el tratamiento o la gestión del agua de lastre, asegurándose de que se les concede la más alta prioridad. También puso de relieve la necesidad de que la Organización elabore medios para aprobar dichas opciones, así como una metodología que ayude a los capitanes de los buques a determinar si cumplen las prescripciones sobre gestión del agua de lastre de un Estado rector de puerto determinado, antes de entrar en sus puertos.

4.5 El Comité recordó asimismo que si bien el Grupo de trabajo había llegado a un acuerdo con respecto a varias cuestiones clave, los siguientes temas seguirán siendo objeto de examen:

- .1 planteamiento preferido para la aplicación: planteamiento mundial, designación de zonas de gestión del agua de lastre u otros criterios;
- .2 elaboración de una serie de normas, por ejemplo, para la evaluación y aceptación de nuevas opciones para la gestión y control del agua de lastre;
- .3 elaboración de un concepto de regionalización; y
- .4 aplicación de las disposiciones a ciertas categorías de buques, tales como los buques pesqueros, las embarcaciones de recreo, etc.

4.6 El Comité recordó también que en su 43º periodo de sesiones había acordado que el nuevo instrumento se elaboraría como un convenio independiente que se volvería a examinar más adelante, teniendo en cuenta que no se ha tomado aún una decisión definitiva respecto del estado jurídico del nuevo instrumento.

Actividades en el lapso interperiodos

4.7 El Comité también tomó nota de que, del 14 al 17 de septiembre de 1999, se había celebrado en el Mar Negro un cursillo científico regional sobre gestión y control del agua de lastre (MEPC 44/INF.2), financiado por el Fondo de cooperación técnica de la OMI y el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo. El cursillo se organizó en estrecha colaboración con la Inspección de seguridad de la navegación de Ucrania. El Comité manifestó su agradecimiento al Gobierno de Ucrania y al PNUD por su contribución a la organización y financiación del cursillo.

4.8 El Comité recibió información sobre el estado del proyecto para la eliminación de las barreras a la implantación eficaz de las medidas de gestión y control del agua de lastre en los países en desarrollo, patrocinado por FMAM/PNUD/OMI (MEPC 44/INF.23). Dicho proyecto, destinado a prestar ayuda a los países en desarrollo para que mejoren su capacidad y recursos humanos a fin de hacer frente a los posibles problemas relacionados con el agua de lastre de los buques, colaborará con los Gobiernos de Brasil, China, India, Irán, Sudáfrica y Ucrania, para lograr los siguientes objetivos:

- .1 el establecimiento de una unidad permanente sobre agua de lastre en la OMI;
- .2 la creación de metodologías eficaces de gestión del agua de lastre a nivel regional basadas en las Directrices de la OMI; y
- .3 el establecimiento de un sistema eficaz de comunicación para poder transmitir rápidamente las metodologías de tratamiento del agua de lastre y demás información relacionada con la gestión del agua de lastre.

Prevención de la introducción de organismos perjudiciales en la Cuenca del Plata

4.9 Argentina presentó dos documentos (MEPC 44/4/2 y MEPC 44/INF.13) en los que se describen las medidas tomadas con respecto a la introducción descontrolada de varias especies de moluscos en la Cuenca del Plata, y se informa que los buques que visiten esa región deberán

llevar a bordo un plan de gestión del agua de lastre y tomar las medidas necesarias para evitar nuevas introducciones de organismos acuáticos perjudiciales en la zona.

4.10 Australia, en su documento MEPC 44/INF.19, resumió las novedades referentes a la implantación de las disposiciones obligatorias para la gestión del agua de lastre en los buques dedicados al comercio internacional, que entrarán en vigor a mediados de 2001 y que se basan en la resolución A.868(20). Australia reafirmó su compromiso de trabajar dentro del marco de la OMI e informó al Comité de que las medidas obligatorias que había propuesto complementarían, en la medida de lo posible, las medidas tomadas por la Organización.

Informe del Grupo de trabajo en el 43º periodo de sesiones

4.11 El Comité aprobó, en términos generales, el informe de la labor del Grupo de trabajo en el 43º periodo de sesiones (MEPC 44/4), como base para nuevas deliberaciones, y decidió que dicho Grupo debería continuar la elaboración de un instrumento jurídico basado en el proyecto que figura en el documento MEPC 44/4, teniendo en cuenta los debates sobre cuestiones clave, así como otros puntos planteados en el Pleno.

Presentación de documentos relativos a cuestiones clave

4.12 El Comité examinó los siguientes documentos:

- .1 MEPC 44/4/1, presentado por los Estados Unidos, en el que dicho país manifiesta su opinión en cuanto a los principios sometidos a debate por el Grupo de trabajo sobre el agua de lastre durante el 43º periodo de sesiones del Comité;
- .2 MEPC 44/4/3, presentado por el Japón, en el que éste país presenta el enfoque regional y manifiesta su preferencia por él de modo que las travesías cortas, por ejemplo, entre el Japón y Corea, queden exentas de la aplicación. El Japón no se mostró a favor de la opinión de que todos los buques deberían aplicar las opciones para la gestión del agua de lastre, ni estaba de acuerdo con la prescripción de que los buques lleven a bordo un plan de gestión del agua de lastre, si éstos no se dedican al comercio internacional;
- .3 MEPC 44/4/4, presentado por el Brasil, en el que este país pide que se ultime el Código de gestión del agua de lastre y expresa la necesidad de que se establezcan técnicas de muestreo que proporcionen resultados comparables;
- .4 MEPC 44/4/5, presentado por Noruega, en el que se explica el concepto de zonas de gestión del agua de lastre y se lo compara con el **enfoque mundial**. En el documento se concluye que en un futuro cercano el **enfoque mundial** tendría graves efectos secundarios, en particular, el aumento de los riesgos para la seguridad de los buques. En vista de ello, en el documento se recomienda la adopción del concepto de zonas de gestión del agua de lastre, que ofrece un régimen flexible que la OMI podría adaptar en el futuro de acuerdo con los nuevos conocimientos técnicos en la materia; y

- .5 MEPC 44/4/6, presentado por Grecia, en el que se explica que es necesario elaborar técnicas alternativas de cambio del agua de lastre. También se expresa la opinión de que es muy necesaria la elaboración de criterios de rendimiento para poder evaluar las técnicas alternativas de modo objetivo.

Disposiciones sobre la aplicación y concepto de zona

4.13 El Comité examinó las disposiciones sobre la aplicación basándose en los documentos presentados por los Estados Unidos (MEPC 44/4/1), el Japón (MEPC 44/4/3) y Noruega (MEPC 44/4/5).

4.14 Tras debatir las anteriores cuestiones básicas, el Presidente indicó que, en su opinión, todos los buques cuyo arqueo sea superior a un determinado tonelaje y que efectúen travesías internacionales, deberían llevar un plan de gestión del agua de lastre. Deberían establecerse cuatro tipos de zonas en las que podrían aplicarse diferentes prescripciones en cuanto a la gestión del agua de lastre, a saber:

- .1 zonas en las que no se permite la carga de agua de lastre (por ejemplo, zonas de proliferación de algas, o zonas temporales o de emergencia);
- .2 zonas en las que no se requieren medidas de gestión del agua de lastre (áreas específicas tales como una zona marítima semicerrada);
- .3 zonas en las que todos los buques deben tomar ciertas medidas de gestión del agua de lastre (desde la simple transmisión de información sobre el agua de lastre de los buques hasta el tratamiento completo del agua de lastre); y
- .4 zonas en las que se requieren medidas de gestión del agua de lastre a buques de determinada clase (por ejemplo, buques procedentes de lugares lejanos en travesías internacionales)

4.15 El Comité tomó nota de que en lo que se refiere al **enfoque mundial** propuesto por los Estados Unidos (MEPC 44/4/1), a excepción de los buques dedicados únicamente al tráfico interno y a los que gozan de inmunidad soberana, el instrumento sería aplicable a todos los que utilizan agua como lastre, y las Partes tendrían la obligación de hacer cumplir el Convenio en los casos de infracción de sus disposiciones por parte de los buques que enarbolan su pabellón o que entren en sus puertos.

4.16 Varias delegaciones respaldaron las propuestas del Japón y de Noruega de aplicar un **enfoque regional** (MEPC 44/4/3 y MEPC 44/4/5), puesto que la gestión y el control del agua de lastre son de interés para el Estado ribereño, y que cada zona tiene características físicas distintas (condiciones climáticas y oceánicas etc.), las Zonas internacionales de gestión del agua de lastre podrían designarse después de someterlas a debate en la OMI, y únicamente los buques que naveguen en Zonas internacionales de gestión del agua de lastre deberían someterse a reglas.

4.17 En su resumen de las deliberaciones, el Presidente señaló que a su juicio las tres propuestas eran complementarias. La propuesta del Japón constituía en realidad una variante de la propuesta de los Estados Unidos. Todos los buques que transiten a través de una zona de gestión del agua de lastre deberían someterse a disposiciones jurídicamente vinculantes.

4.18 Por consiguiente, el Presidente propuso que se pidiera al Grupo de trabajo que formule una solución de compromiso, por ejemplo, algún tipo de acuerdo mundial con componentes regionales (Zonas de gestión del agua de lastre), teniendo en cuenta los cuatro tipos descritos en el párrafo 4.14 *supra*).

Normas de rendimiento ambientales

4.19 Grecia propuso la elaboración de normas de rendimiento para evaluar las técnicas alternativas de gestión del agua de lastre (MEPC 44/4/6).

4.20 Se señaló que sería necesario elaborar un mecanismo de aprobación para las técnicas alternativas de gestión del agua de lastre. La eficacia de las nuevas técnicas debería poder compararse con los métodos de cambio de agua de lastre en el mar. Por ejemplo, un panel de expertos técnicos podría evaluar y homologar las opciones de gestión y control del agua de lastre para que posteriormente, si procede, el Comité las apruebe y se utilicen a bordo de los buques.

4.21 El Presidente declaró, en su resumen de las deliberaciones, que en lo que se refiere a la introducción de nuevas técnicas sería conveniente contar con un planteamiento, por ejemplo, con un grupo de expertos de la OMI que evalúe las nuevas técnicas que se propongan. El Comité pidió al Grupo de trabajo que siguiera estudiando la cuestión de la evaluación y aprobación de las técnicas alternativas, lo que debería incluir la consideración de un sistema de aprobación para las mismas. En las instrucciones dadas al Grupo de trabajo se incluyó la elaboración de técnicas adecuadas de muestreo de los organismos acuáticos en el agua de lastre.

Otras cuestiones planteadas en los documentos presentados en el actual periodo de sesiones

4.22 El Comité tomó nota de que entre otras cuestiones planteadas en los documentos presentados por los Gobiernos Miembros en el actual periodo de sesiones se incluían las siguientes:

- .1 el Japón, propuso la utilización de un mecanismo de "Reconocimiento e inspección" y la "Expedición de certificados" en virtud de lo dispuesto en el Convenio SOLAS y en el Convenio Internacional de Líneas de Carga, como medida de supervisión de las técnicas de control y gestión del agua de lastre (MEPC 44/4/3).
- .2 el Brasil propuso que se introduzca el concepto de Código de gestión del agua de lastre, y que se tome una decisión con respecto a los métodos alternativos de cambio del agua de lastre (MEPC 44/4/4).
- .3 los Estados Unidos examinaron varios aspectos además de la aplicación, a saber, el plan de gestión del agua de lastre; la necesidad de disponer de un método básico de gestión del agua de lastre, la introducción, en la medida de lo posible, de prácticas adicionales de gestión, el libro de registro de gestión del agua de lastre, y las Zonas de gestión del agua de lastre (MEPC 44/4/1); y
- .4 el Japón señaló la necesidad de que se disponga de un plan de gestión del agua de lastre, así como de que se habilite un mecanismo referente al reconocimiento e inspección y la expedición de certificados (MEPC 44/4/5).

4.23 El Comité pidió al Grupo de trabajo que examinase éstas y otras cuestiones pendientes.

Documentos informativos

4.24 El Comité decidió que los documentos informativos MEPC 44/INF.9 (Japón) y MEPC 44/INF.20 (Australia) eran importantes para las deliberaciones y deberían presentarse en la reunión del Grupo de trabajo.

Instrucciones para el Grupo de trabajo

4.25 En vista de lo que antecede, el Comité pidió al Grupo de trabajo que tuviera a bien:

- .1 dar prioridad a las cuestiones clave sobre la aplicación de medidas y la elaboración de un proceso de aprobación de la OMI para las técnicas alternativas de tratamiento del agua de lastre y considerar todos los documentos pertinentes y, en especial, el MEPC 44/4/1 (Estados Unidos), el MEPC 44/4/3 (Japón) y el MEPC 44/4/5 (Noruega), así como el concepto de los cuatro tipos de zonas presentado por el Presidente (véase el párrafo 4.14 *supra*);
- .2 considerar la elaboración de normas medioambientales
- .3 considerar el mecanismo para la evaluación de normas y técnicas, incluida la posibilidad de utilizar un grupo de expertos;
- .4 considerar los métodos de muestreo;
- .5 considerar las cuestiones clave que se señalan en el informe del Grupo de trabajo (MEPC 44/4, párrafo 2.21); y
- .6 examinar otros documentos que no se presentaron en la reunión del Pleno, incluido el documento MEPC 44/16, de la FOEI, sobre los posibles efectos ambientales de las descargas de agua de lastre en relación con el desguace de buques).

4.26 También se pidió al Grupo de trabajo, si el tiempo lo permite, que prosiga la elaboración del proyecto de instrumento utilizando el marco de referencia que figura en su informe (MEPC 44/4) y presentar un informe verbal al Pleno. No obstante, el Comité advirtió al Grupo de trabajo que no redactara el texto del Convenio hasta que se aborden las cuestiones clave.

Informe verbal del Grupo de trabajo

4.27 El Presidente del Grupo de trabajo, Sr. Denis Paterson (Australia), presentó un informe verbal, el lunes 13 de marzo de 2000, sobre la labor llevada a cabo por el Grupo durante el actual periodo de sesiones. Su intervención queda resumida en los párrafos 4.28 a 4.42 *infra*.

4.28 El Grupo de trabajo dio prioridad a la cuestión clave de la "Aplicación de las reglas". A este respecto, se examinaron diversos documentos y propuestas así como la sugerencia de que la cuestión se contemple partiendo de los cuatro tipos de zonas.

4.29 El Grupo de trabajo reconoció que esa cuestión clave podría constituir un obstáculo que de no resolverse impediría que se avanzara en el proyecto de convenio. Por consiguiente, fue ese el tema que ocupó la mayor parte del tiempo y los esfuerzos del Grupo de trabajo durante este periodo de sesiones.

4.30 El Presidente del Grupo de trabajo informó al Comité de que se había elaborado un enfoque en dos niveles, justificable desde un punto de vista práctico y científico, para abordar este complejo asunto. En primer lugar los dos niveles requieren ciertas medidas de precaución básicas que se aplicarán a todos los buques que utilizan agua como lastre en travesías internacionales. En segundo lugar, cuando esos buques entren en determinadas zonas, podrían quedar sujetos a nuevos controles en lo que se refiere a la carga y/o descarga del agua de lastre. Dichas medidas facilitarían los acuerdos bilaterales y regionales, permitiendo así la introducción de medidas prácticas, armonizadas en todas las jurisdicciones.

4.31 El Presidente del Grupo de trabajo explicó que en el primer nivel, los buques regidos por el Convenio deberían cumplir las medidas básicas para la gestión del agua de lastre en todo momento y en todo el mundo, con posibles excepciones. La mayoría del Grupo de trabajo acordó que dichas prescripciones básicas incluirían las relativas a un plan de gestión del agua de lastre, un libro de registro de la gestión del agua de lastre y una cierta capacidad para gestionar los sedimentos.

4.32 El Grupo de trabajo acordó también que, por razones prácticas y de seguridad, los buques nuevos deberían someterse a medidas básicas distintas de las de los buques existentes. A este respecto, el Grupo de trabajo tomó nota de que se están considerando opciones para la gestión y el control del agua de lastre y los sedimentos en el proyecto de los buques nuevos. Teniendo en cuenta la necesidad de sustituir numerosos buques de la flota mundial de buques tanque, el Grupo de trabajo recomendó que en el 45º periodo de sesiones del Comité se considere la posibilidad de elaborar una circular conjunta MEPC/MSC sobre este tema.

4.33 En tanto que el Grupo de trabajo consideraba si los buques nuevos y los existentes debían estar sujetos a una opción básica de gestión del agua de lastre, la opinión general era que esa tecnología no está lo suficientemente avanzada por el momento para exigir a los buques existentes la aplicación de una opción básica de gestión del agua de lastre, tal como el cambio del agua de lastre, como parte de las medidas básicas. No obstante, algunos miembros del Grupo de trabajo se mostraron en desacuerdo con este punto.

4.34 En lo que se refiere al segundo nivel, cada país tendría el derecho de designar zonas en aguas bajo su jurisdicción, bien como zonas de control de la descarga de agua de lastre o zonas de control de la carga de agua de lastre. Los países designarían dichas zonas de conformidad con criterios que establecería la OMI, y de conformidad con el derecho internacional. En esas zonas designadas, los países podrían prescribir medidas adicionales de las recogidas en las prescripciones básicas correspondientes al primer nivel. El Grupo de trabajo acordó en principio que un país debería informar a la OMI después de designar las citadas zonas. Toda prescripción adicional reflejaría también las normas y criterios aprobados por la OMI.

4.35 El Presidente del Grupo de trabajo señaló dos aspectos particularmente importantes de este planteamiento: en primer lugar, las medidas que los buques deberían tomar serían coherentes y dependerían directamente de las circunstancias del medio marino específico en el que los buques cargaran o descargaran agua de lastre; y, en segundo lugar, permite tanto la aplicación flexible como la innovación tecnológica.

4.36 El Presidente del Grupo de trabajo comunicó que, basándose en los debates sobre este planteamiento de la aplicación a dos niveles, un grupo de trabajo había comenzado la revisión del marco del proyecto de convenio adjunto al documento MEPC 44/4 para incorporar este nuevo concepto en dicho marco. El texto revisado se adjuntará al informe del Grupo de trabajo sobre el presente periodo de sesiones y se finalizará y distribuirá tan pronto como éste acabe.

4.37 El Presidente del Grupo de trabajo puso de relieve ante el Comité el hecho de que este nuevo planteamiento merece seria consideración por parte de todas las delegaciones. Su aprobación permitiría al Grupo de trabajo emprender una labor concertada en el próximo periodo de sesiones que eventualmente conduciría a completar el proyecto de convenio.

4.38 También se informó al Comité de que el Grupo de trabajo había deliberado sobre otras cuestiones clave. Se indicó al Comité que se habían realizado grandes progresos en lo concerniente a normas y criterios.

4.39 El Grupo de trabajo se mostró de acuerdo con los principios y enfoques de las siguientes cuestiones clave:

- .1 criterios para las buenas prácticas de gestión tanto en la carga como en la descarga de agua de lastre;
- .2 criterios para las buenas prácticas de gestión encaminadas a reducir los riesgos y gestionar los sedimentos;
- .3 normas y criterios para la evaluación técnica de las opciones de gestión del agua de lastre y los grupos de expertos que podrían llevar a cabo mejor esa tarea;
- .4 posible punto de referencia para la eficacia que deberían lograr las nuevas técnicas de tratamiento. Dicho punto de referencia permitiría la aceptación de las tres opciones de descarga ampliamente aceptadas: el método secuencial, el de rebose y el de dilución, y también permitiría a los que participan en el desarrollo de nuevas y prometedoras técnicas evaluar sus sistemas estableciendo una comparación; y
- .5 metodologías de verificación y muestreo.

4.40 Otras cuestiones clave sobre las que el Grupo de trabajo llegó a un acuerdo de principio, se refieren a los puntos siguientes:

- .1 las responsabilidades de los Estados rectores de puertos, de los Estados de abanderamiento y de los Estados ribereños y de la Organización; y
- .2 el contenido del plan de gestión del agua de lastre y del libro de registro del agua de lastre, ambos sometidos a examen y revisión por la ICS e INTERTANKO.

4.41 Se informó al Comité de que el Grupo de trabajo había estudiado un programa y un proyecto de calendario que a su juicio permitiría la ultimación del proyecto de convenio para una conferencia diplomática que se celebraría en 2002, junto con el 48º periodo de sesiones del Comité. El Presidente del Grupo de trabajo puso de relieve que eso dependía de que el Comité continuará otorgando alta prioridad a la cuestión y de que hubiera un grupo de trabajo dedicado

al tema en cada periodo de sesiones. Las etapas que deberán cubrirse en cada reunión del Comité a fin de que se logre ese resultado se describen en el calendario que formará parte del informe del Grupo de trabajo.

4.42 El Presidente del Grupo de trabajo tomó nota de los considerables progresos realizados en el actual periodo de sesiones y de que la superación de muchos de los obstáculos facilitaría la oportuna ultimación del proyecto de convenio.

5 INSUFICIENCIA DE LAS INSTALACIONES DE RECEPCIÓN

5.1 El Comité recordó que, en su 43º periodo de sesiones, se había reconocido que el proyecto de directrices para garantizar que las instalaciones portuarias de recepción de desechos sean adecuadas debía volver a revisarse antes de su publicación. Se decidió que el Grupo de trabajo sobre instalaciones de recepción proseguiría su labor y presentaría un proyecto revisado de las directrices junto con la estrategia de gestión/auditoría para que se examinen en el 44º periodo de sesiones.

5.2 El Comité examinó el informe del Grupo de trabajo por correspondencia sobre este tema presentado en el actual periodo de sesiones por el Reino Unido (MEPC 44/5 y MEPC 44/5/1).

5.3 Una delegación preguntó a quién iban dirigidas las Directrices. Se indicó que el texto actual de las mismas parece indicar que el énfasis ha pasado de las obligaciones del Gobierno en virtud del MARPOL 73/78 a las obligaciones de los puertos. También se señaló que el párrafo sobre el papel del Estado rector del puerto debería volver a redactarse de modo que se tengan debidamente en cuenta las responsabilidades de dicho Estado.

5.4 El Comité también tomó nota de una propuesta encaminada a aclarar la relación entre el manual sobre instalaciones portuarias de recepción y las Directrices.

5.5 La FOEI, si bien reconoció la utilidad de las Directrices, señaló que, en aras de la eficiencia, dichas Directrices también deberían contemplar la descarga obligatoria de desechos, prescripciones obligatorias para la provisión de instalaciones portuarias de recepción y prescripciones obligatorias relativas a los planes para la gestión de los desechos, que el Comité podría examinar ulteriormente.

5.6 Al resumir las deliberaciones, el Presidente encargó al Grupo de trabajo que:

- .1 en primer lugar, revise su mandato para garantizar que se llevan a cabo todas las tareas incluidas en él. Como parte de esta labor deberá establecer si se ha tratado la dimensión geográfica del concepto de "adecuación" y asesorar al Comité sobre cómo determinar la adecuación geográfica a nivel nacional y regional;
- .2 vuelva a examinar el capítulo 9, titulado "Papel del Estado rector del puerto" e indique los medios por los cuales los Estados rectores del puerto puedan asegurarse de que sus puertos cumplen lo dispuesto en el MARPOL 73/78, por ejemplo, mediante el establecimiento de disposiciones o acuerdos contractuales con el Gobierno para los planes de gestión de desechos en los puertos;

- .3 examine la posibilidad de incluir en las Directrices un mecanismo para que los Gobiernos Miembros puedan llevar a cabo una auditoría de las instalaciones de recepción de desechos en sus puertos;
- .4 examine también la conveniencia de elaborar una resolución MEPC en la que se inste a los Estados Miembros a que lleven a cabo una auditoría de las instalaciones de recepción de desechos en sus puertos e informen a la OMI sobre los resultados de dicha auditoría, indicando cualquier insuficiencia de sus instalaciones, así como toda ayuda de cooperación técnica que necesiten para tratar de solventar estas insuficiencias; e
- .5 inicie su labor lo antes posible, teniendo en cuenta las observaciones formuladas en el Pleno, y le presente un informe escrito para que lo examine en el que figuren:
 - .1 las Directrices definitivas;
 - .2 el texto definitivo de la estrategia de evaluación de los desechos; y
 - .3 el proyecto de nota introductoria como proyecto de resolución MEPC.

Informe del Grupo de trabajo

5.7 El presidente del Grupo de trabajo, Sr. John Wren (Reino Unido), al presentar el informe del Grupo de trabajo (MEPC 44/WP.8), informó al Comité de lo siguiente:

- .1 el Grupo de trabajo, después de haber examinado su mandato, revisó minuciosamente tanto el texto como el contenido del proyecto de Directrices, teniendo en cuenta la orientación facilitada por el Pleno, y elaboró un texto revisado junto con una resolución para que el Comité los apruebe;
- .2 el Grupo acordó que las Directrices deberían fomentar el principio de la notificación temprana de las intenciones del buque de llevar a tierra desechos, y respaldó el mecanismo destinado a los puertos o Estados para evaluar la provisión de las instalaciones portuarias de recepción;
- .3 con respecto a la planificación de instalaciones adecuadas dentro de una región, el Grupo subrayó que las Directrices no deberían utilizarse como medio para justificar el incumplimiento, por los Estados Partes en el MARPOL 73/78, de las obligaciones que les corresponden en virtud del Convenio, al permitir que los puertos bajo su jurisdicción se amparen en la existencia de instalaciones adecuadas en otros puertos;
- .4 las Directrices incluyen ahora también una metodología de evaluación para que sirva ya sea de guía para la evaluación formal realizada por la Administración o un consultor independiente, o como medio opcional para la autoevaluación por parte de una administración portuaria con miras a mejorar la recepción de los desechos procedentes de los buques. El Grupo también acordó que la circular MEPC/Circ.349, "Nuevo formulario refundido para notificar supuestas

deficiencias de las instalaciones receptoras de los puertos", debería adjuntarse a las Directrices;

- .5 el Grupo de trabajo recomendó asimismo que las Directrices incluyan referencias cruzadas a otras orientaciones conexas que puedan disponerse por conducto de la Organización;
- .6 el Grupo reconoció que se necesitarán nuevas revisiones de las Directrices para reflejar cambios de políticas u otros instrumentos de la OMI; y
- .7 en vista de la imperiosa necesidad de que las Directrices sean consultadas por el mayor número posible de interesados, el Grupo recomienda que se las publique con urgencia y que estén disponibles en la página Internet de la OMI. A este respecto, el Grupo dio las gracias a INTERTANKO por su generosa oferta de proveer los fondos para financiar los costes de impresión.

5.8 El Comité aprobó el informe del Grupo de trabajo (MEPC 44/WP.8) y las "Directrices para garantizar que las instalaciones y servicios portuarios de recepción de desechos sean adecuados" mediante la resolución MEPC.83(44), que figuran en el anexo 2.

6 EXAMEN Y APROBACIÓN DE ENMIENDAS DE LOS INSTRUMENTOS DE OBLIGADO CUMPLIMIENTO

6.1 En relación con este punto del orden del día, el Comité examinó la propuesta de enmiendas al apéndice del Anexo III del MARPOL 73/78, que el Secretario General de la Organización, de conformidad con el artículo 16 2) a) del MARPOL 73/78, distribuyó mediante la circular N° 2148, del 31 de agosto de 1999.

Enmiendas al apéndice del Anexo III del MARPOL 73/78

6.2 El Comité examinó la propuesta de enmiendas al apéndice del Anexo III del MARPOL 73/78 (MEPC 44/6).

6.3 Tras las deliberaciones, el Comité estuvo de acuerdo, en principio, con la propuesta de enmiendas, y la remitió al Grupo de redacción para que introduzca correcciones editoriales, de ser necesarias, antes de su aprobación definitiva.

6.4 El Comité también examinó el proyecto de resolución MEPC sobre la aprobación de la propuesta de enmiendas al apéndice del Anexo III del MARPOL 73/78 (MEPC 44/6).

6.5 Durante el examen del citado proyecto de resolución, el Comité tomó nota de que la Enmienda 30 al Código IMDG, que ya había introducido enmiendas relativas a la supresión propuesta de "contaminación", entraría en vigor el 1 de enero de 2002.

6.6 El Comité reconoció que es necesario armonizar la fecha de entrada en vigor de las enmiendas al Anexo III del MARPOL con la de la Enmienda 30 al Código IMDG, y acordó modificar las fechas que figuran entre corchetes en los párrafos 2 y 3 de la parte dispositiva del proyecto de resolución MEPC de modo que digan, respectivamente, 1 de julio de 2001 y 1 de enero de 2002.

Aprobación de las enmiendas (enmiendas de 2000)

6.7 Tras haber recibido el informe del Grupo de redacción (MEPC 44/WP.7), el Comité aprobó las enmiendas al apéndice del Anexo III del MARPOL 73/78 mediante la resolución MEPC.84(44), que figura en el anexo 3.

7 DETERMINACIÓN Y PROTECCIÓN DE ZONAS ESPECIALES Y DE ZONAS MARINAS ESPECIALMENTE SENSIBLES

ANTECEDENTES

7.1 El Comité recordó que en 1991 se elaboraron Directrices para la designación de zonas marinas especialmente sensibles (ZMES), aprobadas mediante la resolución A.720(17). Siete años más tarde, el Comité, en su 41º periodo de sesiones, pidió al Grupo de trabajo por correspondencia sobre esta cuestión que revisara la resolución teniendo en cuenta una propuesta de los Estados Unidos (documento MEPC 41/6) para la elaboración de un apéndice destinado a ampliar y aclarar el párrafo 3.2 de las Directrices, titulado *Procedimientos para la determinación de una zona marina especialmente sensible*.

7.2 El Comité recordó que el Grupo de trabajo por correspondencia le había formulado varias recomendaciones en su 42º periodo de sesiones acerca de la revisión de las Directrices, y el Comité decidió volver a examinar el asunto en su 43º periodo de sesiones.

7.3 El Comité recordó que durante las deliberaciones mantenidas en su 43º periodo de sesiones se decidió, entre otras cosas, que:

- .1 debería suprimirse el término *necesidad demostrada*, ya que algunas delegaciones señalaron que no era apropiada en el contexto del planteamiento preventivo;
- .2 una vez que la OMI haya decidido que una zona satisface las condiciones para su determinación como ZMES, dicha zona podría designarse pre-ZMES hasta tanto sea formalmente aprobada junto con sus medidas de protección conexas. Sin embargo, tales pre-ZMES no deberían señalarse en las cartas náuticas; y
- .3 en las Directrices revisadas debería incluirse una versión abreviada de la información sobre la ZMES de Sabana-Camagüey.

7.4 El Comité recordó además que, durante su 43º periodo de sesiones, se había encargado a un grupo de redacción que preparase un proyecto de procedimiento para la determinación de ZMES a fin de que complementase la resolución A.720(17), basándose en las observaciones formuladas y las decisiones adoptadas en el Pleno.

7.5 Basado en el informe de este Grupo de redacción, el Comité aprobó un proyecto de resolución de la Asamblea (MEPC 43/21, anexo 6) que incluía nuevos procedimientos aprobados para la determinación de zonas marinas especialmente sensibles, junto con información sobre la ZMES de Sabana-Camagüey y otros cambios de redacción.

7.6 El Comité hizo notar que en el vigésimo primer periodo de sesiones de la Asamblea, se había señalado que el Subcomité NAV, en su 45º periodo de sesiones, había considerado que no

existían discrepancias con respecto a las Disposiciones generales sobre Organización del tráfico marítimo y, por lo tanto, había aprobado la resolución A.885(21).

CUESTIONES TRATADAS

7.7 El Comité trató las siguientes cuestiones:

- .1 el mandato del Grupo de trabajo por correspondencia (MEPC 44/7/2);
- .2 asuntos generales acerca de la revisión de las Directrices para la determinación de zonas marinas especialmente sensibles;
- .3 una propuesta concreta para designar la isla Malpelo como ZMES (MEPC 44/7); e
- .4 información específica sobre un proyecto australiano (MEPC 44/INF.8).

Mandato del Grupo de trabajo por correspondencia

7.8 El Comité aprobó, con algunas pequeñas adiciones que se indican en los párrafos 7.13 y 7.18, el mandato del Grupo de trabajo por correspondencia (MEPC 44/7/2) propuesto por Australia, en su calidad de país coordinador del Grupo, que figura en el anexo 14.

Revisión de las Directrices para la determinación de ZMES

7.9 El Comité recordó que en su 43º periodo de sesiones, la UICN había presentado el documento MEPC 43/6/3 sobre la revisión de las Directrices, que posteriormente retiró para que pudiera presentarse una versión revisada en el 44º periodo de sesiones, con la signatura MEPC 44/7/1. El Comité señaló que la propuesta dividía en dos documentos separados las Directrices para la designación de zonas especiales y la determinación de zonas marinas especialmente sensibles. Además, observó que la propuesta introducía una serie de cambios en el formato y en el texto, con la intención de hacerlo más sencillo y de más fácil utilización.

7.10 La UICN presentó su documento MEPC 44/7/1, en el que se incluía:

- .1 una propuesta de nuevas directrices para la designación de zonas especiales de conformidad con el MARPOL 73/78;
- .2 una propuesta de nuevas directrices para la designación de zonas marinas especialmente sensibles; y
- .3 una explicación del origen de las disposiciones de las dos propuestas, que son casi idénticas a las de las directrices originales aprobadas mediante la resolución A.720(17).

7.11 El Comité recibió con beneplácito la propuesta de la UICN, que consideró como una parte útil de la revisión de las Directrices sobre la determinación y designación de las Zonas especiales y ZMES.

7.12 No obstante, el Comité estuvo de acuerdo con las preocupaciones manifestadas por una delegación en el sentido de que el párrafo 5.16 de las Directrices propuestas no incluye medidas

de protección basadas en la organización del tráfico marítimo y los medios de notificación, de las que tratan resoluciones específicas de la OMI.

7.13 Además, el Comité estuvo de acuerdo con la propuesta de que en el mandato del Grupo de trabajo por correspondencia debería añadirse un nuevo párrafo *3bis*, cuyo texto figura a continuación (MEPC 44/7/2, anexo):

3bis En relación con las ZMES, considerar qué medidas de protección serían más adecuadas y preparar una breve justificación de las mismas, basándose en ejemplos ilustrativos, a fin de incluir estas medidas en una lista indicativa.

7.14 El Comité también estuvo de acuerdo con la propuesta de que se debería invitar a la OHI a que informe, en tiempo oportuno, acerca de los avances realizados con respecto a la elaboración de la simbología necesaria para la identificación de las ZMES en las cartas, y las medidas de protección conexas, según se recomienda en la sección 8 del anexo del documento de la UICN. Sin embargo, una delegación manifestó su preocupación acerca de la proliferación de información propuesta para ser incluida en las cartas náuticas y opinó que sería más adecuado incorporar tal información en las instrucciones náuticas.

7.15 El Fondo Mundial para la Naturaleza presentó su documento (MEPC 44/7/3), que respondía a las cuestiones planteadas en el MEPC 43/6/2 por la División de Asuntos Oceánicos y del Derecho del Mar, de la Oficina de Asuntos Jurídicos de las Naciones Unidas.

7.16 Si bien sostuvo que los criterios para la designación de zonas marinas especialmente sensibles concuerdan plenamente con las disposiciones de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, el Fondo Mundial para la Naturaleza formuló propuestas para mejorar y actualizar los criterios a fin de que se ajusten a las tendencias internacionales y a las prioridades señaladas en otros convenios. Al hacer esta propuesta, el Fondo Mundial para la Naturaleza formuló las cuatro observaciones siguientes:

- .1 el concepto de zona marina especialmente sensible puede utilizarse para implantar la obligación general de todos los Estados de proteger y conservar el medio marino (artículo 197), así como las disposiciones más específicas citadas en los artículos 194.5, 196.1, 77, 239, 204.2, 303 y 240;
- .2 los criterios para designar zonas especiales en virtud del artículo 211.6 deben entenderse en un sentido amplio a fin de incluir el desarrollo sostenible, así como la protección de los ecosistemas conexas. Como se indica en el capítulo 17 del Programa 21 de la CNUMAD, debería aplicarse un enfoque más amplio e integrado de la gestión, que abarque todos los sectores de la sociedad;
- .3 con respecto al artículo 303 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, que reconoce la obligación fundamental que tienen los Estados de proteger los objetos arqueológicos e históricos, la OMI podría ampliar su competencia a fin de brindar esa protección; y
- .4 en el artículo 197 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar pide a los Estados que cooperen en la formulación y elaboración de reglas adicionales para la protección del medio marino, una medida que concuerda con el concepto de las ZMES.

7.17 El Fondo Mundial para la Naturaleza propuso además que, con el fin de garantizar la concordancia con otros convenios internacionales tales como la Convención para la Protección del Patrimonio Mundial, Cultural y Natural, el Convenio sobre diversidad biológica y la iniciativa para establecer un sistema mundial representativo de zonas marinas protegidas, el Comité debería incluir en los criterios para la determinación de zonas marinas especialmente sensibles las dos nuevas categorías que se enumeran a continuación:

- .1 criterios biogeográficos; e
- .2 importancia a nivel nacional, regional o internacional.

7.18 Tras haber examinado esta propuesta, el Comité pidió al Grupo de trabajo por correspondencia que tuviera en cuenta este documento al preparar un proyecto revisado de la resolución A.720(17).

Propuesta para designar ZMES a la isla Malpelo

7.19 Al presentar su documento (MEPC 44/7) en el que se propone que la isla Malpelo sea designada ZMES, Colombia proporcionó la siguiente información referida a los ocho criterios descritos en el párrafo 3.3.5 de la resolución A.720(17):

- .1 por su posición y características morfológicas, geológicas y ecológicas la isla Malpelo es un enclave único y especial del territorio colombiano;
- .2 una descripción clara de la zona en términos de ubicación geográfica, aunque no se proporcionó una carta;
- .3 una descripción detallada de la variada flora y fauna que hacen de esta zona un lugar único y excepcional, objeto, por tanto, de investigaciones científicas;
- .4 una descripción de la diversidad, productividad, integridad e interdependencia de esta flora y fauna en la región;
- .5 una indicación de que esta zona, como parte de los arrecifes colombianos, ha mostrado signos alarmantes de deterioro en los 30 últimos años;
- .6 el efecto perjudicial que la pesca ilícita ha tenido en esta zona;
- .7 una indicación de las medidas legislativas nacionales que se han adoptado para proteger esta zona; y
- .8 una cuantificación del tráfico nacional e internacional de buques en la zona.

7.20 No obstante, el Comité hizo notar que, si bien la propuesta colombiana proporciona una descripción pormenorizada de la zona que, según se reconoció, satisfacía los criterios ecológicos enumerados en el párrafo 3.3.5 de la resolución A.720(17) para ser designada una ZMES, faltaba parte de la información requerida en la resolución A.885(21), según se indica a continuación señalando los párrafos pertinentes de dicha resolución:

- .1 una carta que muestre la zona en cuestión (3.2.2.1);
- .2 una indicación del grado de riesgo que las actividades marítimas internacionales representan para la zona (3.2.2.3);
- .3 el tipo de carga que transportan los buques de tráfico internacional (3.2.2.3 a));
- .4 una prueba del daño causado por este tráfico (3.2.2.3 a));
- .5 los antecedentes de varadas, abordajes o derrames o la referencia al hecho de que no se han producido (3.2.2.3 a));
- .6 una indicación de los posibles perjuicios relacionados con dichas actividades;
- .7 una propuesta de las medidas de protección correspondientes que puede adoptar la OMI y una indicación de la forma en que dichas medidas proporcionarán la protección necesaria (3.2.3); y
- .8 una indicación de las posibles consecuencias de las medidas propuestas respecto de la seguridad y la eficacia de la navegación, teniendo presente la zona oceánica en las que se han de implantar las medidas propuestas (3.2.3.4).

7.21 Como resultado, el Comité pidió a Colombia que proporcione la información adicional para que ésta se examine más a fondo en un futuro periodo de sesiones.

Información relacionada con la aplicación por Australia de los criterios para la determinación de ZMES

7.22 El Comité tomó nota de la información contenida en el documento MEPC 44/INF.8 relativa a un proyecto de Australia sobre el modo de aplicar los criterios de la OMI para la determinación de ZMES, junto con los de la UICN, como primer paso en el proceso de determinación de zonas marinas australianas que reúnen las condiciones para asignarles el carácter de zona marina de alto riesgo ambiental.

8 INFORMES DE LOS SUBCOMITÉS

RESULTADOS DEL 45° PERIODO DE SESIONES DEL SUBCOMITÉ NAV

8.1 El Comité tomó nota de que el Subcomité de Seguridad de la Navegación había celebrado su 45° periodo de sesiones del 20 al 24 de septiembre de 1999 y que el informe correspondiente se distribuyó con la signatura NAV 45/14.

Establecimiento de una zona a evitar a la altura de la costa septentrional de Cuba

8.2 El Comité recordó que, en su 42° periodo de sesiones, había pedido al Subcomité NAV que sometiera a estudio la propuesta de zona a evitar a la altura de la costa septentrional de Cuba (MEPC 42/10/3) teniendo en cuenta el carácter de ZMES del archipiélago de Sabana-Camagüey y la información pertinente presentada al Comité acerca de dicha zona (MEPC 40/7 y Add.1). En dicho periodo de sesiones el Comité había decidido asimismo que, como el objetivo de la zona a evitar propuesta era proteger el medio marino, las conclusiones de las deliberaciones del

Subcomité NAV en su 45º periodo de sesiones se deberían notificar al Comité antes de que se tomase una decisión final al respecto.

8.3 El Comité tomó nota de que en su 45º periodo de sesiones el Subcomité NAV examinó una propuesta de Cuba (NAV 45/3/6) en la que se pedía el establecimiento de una "zona a evitar" entre los accesos a los puertos de Matanzas y Cárdenas, y que decidió aprobar la "zona a evitar" propuesta (NAV 45/14, párrafo 3.21 y anexo 3).

8.4 El Comité refrendó los resultado del 45º periodo de sesiones del Subcomité NAV sobre este asunto y pidió a la Secretaría que transmitiera el refrendo del Comité al 72º periodo de sesiones del Comité de Seguridad Marítima para su aprobación final en mayo de este año.

CUESTIONES URGENTES RESULTANTES DEL 8º PERIODO DE SESIONES DEL SUBCOMITÉ FSI

8.5 El Comité tomó nota de que el Subcomité de Implantación por el Estado de Abanderamiento había celebrado su 8º periodo de sesiones del 24 al 28 de enero de 2000, y que el informe correspondiente se distribuyó con la signatura FSI 8/19. Si bien este periodo de sesiones se celebró tan sólo cinco semanas antes de que el Comité celebrara su 44º periodo de sesiones, de conformidad con las Directrices sobre organización y método de trabajo de los comités (MSC/Circ.931 y MEPC/Circ.366), en este periodo de sesiones del Comité se informa de las cuestiones de carácter urgente (MEPC 44/8/1). En el 45º periodo de sesiones del Comité se presentará un informe completo sobre la labor del Subcomité FSI en su 8º periodo de sesiones.

Autoevaluación de la actuación de los Estados de abanderamiento

8.6 Con respecto a la cuestión de la autoevaluación de la actuación de los Estados de abanderamiento, el Comité hizo notar que el Subcomité FSI, en su 8º periodo de sesiones y tras un debate a fondo, había preparado un proyecto de circular MSC/MEPC sobre los criterios y los indicadores de la actuación necesarios para la autoevaluación de la actuación de los Estados de abanderamiento (MEPC 44/8/1, anexo) y que invitó al Comité y al CSM a que aprobasen esa circular conjunta en sus periodos de sesiones 44º y 72º, respectivamente.

8.7 Después de examinarlo, el Comité acordó aprobar el proyecto de circular MSC/MEPC sobre la autoevaluación de la actuación de los Estados de abanderamiento: Criterios e indicadores de la actuación, y pidió a la Secretaría que lo distribuyera a los Gobiernos Miembros a fin de que lo utilicen como orientación a la hora de autoevaluar su actuación, una vez aprobado por el CSM en su 72º periodo de sesiones. A este respecto, la delegación de Chipre indicó que presentarán sus observaciones sobre este tema en un documento para el 72º periodo de sesiones del CSM.

8.8 En relación con la cuestión de cómo utilizar la base de datos para los formularios de autoevaluación que será gestionada por la Secretaría, se informó al Comité de que se presentarán ponencias en el 72º periodo de sesiones del CSM en mayo, por lo cual decidió examinar este asunto en su 45º periodo de sesiones que se celebrará en octubre, cuando ya estarán disponibles los resultados del 72º periodo de sesiones del CSM.

La cuestión de la pesca ilícita, no regulada y no declarada

8.9 Con respecto a la cuestión de la pesca ilícita, no regulada y no declarada, el Comité tomó nota de que el Subcomité FSI, en su 8º periodo de sesiones, había examinado dos documentos presentados por Estados Miembros (FSI 8/6 y FSI 8/INF.6) y un documento de la FAO

(FSI 8/INF.8) en relación con la elaboración de medidas proyectadas para lograr que los buques pesqueros cumplan las reglas y normas internacionales, y con la elaboración de unas directrices que, en el marco de la supervisión por los Estados rectores de puertos, hagan referencia específica a los buques pesqueros. En los documentos se hacía referencia a las peticiones de asistencia cursadas a la OMI por la Asamblea General de las Naciones Unidas y por la Comisión de las Naciones Unidas sobre el Desarrollo Sostenible.

8.10 El Comité tomó nota de las diversas opiniones manifestadas en el 8º periodo de sesiones del Subcomité FSI, a saber:

- .1 debería apoyarse la propuesta de constituir un grupo mixto especial de trabajo OMI/FAO, debiendo ser los Comités los que redacten su mandato;
- .2 si bien los aspectos que, en el marco de la pesca ilícita, no regulada y no declarada se refieren a la gestión de las pesquerías y la conservación de las especies posiblemente estén fuera del mandato de la OMI, los aspectos relativos a la seguridad y a la prevención de la contaminación derivados de estas cuestiones han de ser asignados a la OMI;
- .3 aunque el Protocolo de Torremolinos de 1993 todavía no ha entrado en vigor, hay diversas normas en vigor que son aplicables a los buques pesqueros, como por ejemplo el capítulo V del SOLAS, los Anexos I y V del MARPOL, el Reglamento de Abordajes, etc., razón por la que el Subcomité ha de considerar los aspectos de estas reglas relativos a los buques pesqueros;
- .4 los aspectos de la pesca ilícita, no regulada y no declarada relativos a la gestión de las pesquerías y a la conservación de las especies no se han de tratar mediante los procedimientos de la OMI relativos a la supervisión por el Estado rector del puerto;
- .5 es esencial que la FAO asuma el liderazgo que le corresponde a fin de avanzar en la cuestión y facilite más estadísticas y datos sobre embarcaciones pesqueras en general, y, en particular, sobre buques que participan en pesca ilícita, no regulada y no declarada;
- .6 en el marco de sus atribuciones, no le corresponde a la OMI garantizar directamente que los buques pesqueros den pleno y total cumplimiento a las disposiciones de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. El Subcomité también tomó nota de que la OMI no es el organismo competente en las cuestiones de nacionalidad de los buques a las que se hace referencia en el artículo 91 de la antedicha Convención, razón por la cual no ha de involucrarse en este tema; y
- .7 la cuestión de la pesca ilícita, no regulada y no declarada es un problema grave y se ha de apoyar una mayor colaboración entre la FAO y la OMI al respecto.

8.11 El Comité observó asimismo que, después de unas amplias deliberaciones en su 8º periodo de sesiones, el Subcomité, acordó que la OMI en general, y el Subcomité en especial, podrían facilitar asistencia a la FAO en este ámbito pero reconoció que previamente era necesario adoptar decisiones de política general sobre el particular, por lo que decidió remitir la cuestión a

los dos comités con miras a que éstos le asesorasen detenidamente acerca de cómo estas cuestiones podrían incluirse en el programa de trabajo del Subcomité. El Subcomité también recomendó, en su 8º periodo de sesiones, que los comités consideraran la posibilidad de constituir un grupo mixto especial de trabajo FAO/OMI, e invitó a la FAO a que presentase un documento al respecto, en el que también se propusiera un proyecto de mandato para ese grupo conjunto, para que el CSM lo examine en su 72º periodo de sesiones.

8.12 Tras un intercambio de opiniones y atendiendo a la petición de la Asamblea General de las Naciones Unidas y la Comisión sobre el Desarrollo Sostenible, el Comité acordó que la OMI, debería facilitar asistencia a la FAO para tratar la cuestión de la pesca ilícita, no regulada y no declarada, en relación con la seguridad y la prevención de la contaminación de los buques pesqueros y otras cuestiones afines.

8.13 En relación con la constitución de un grupo mixto especial de trabajo FAO/OMI que se encargue de esta cuestión, según la recomendación del Subcomité FSI, el Comité recordó que existe un acuerdo de cooperación entre la OMI y la FAO en cuestiones de interés mutuo y otros grupos mixtos, como por ejemplo, el encargado de la formación de pescadores, y acordó constituir el Grupo mixto especial de trabajo FAO/OMI propuesto, a reserva de que el CSM vuelva a examinar esta cuestión en su 72º periodo de sesiones. En relación con el mandato de dicho Grupo mixto, el Comité reconoció que es esencial que la FAO asuma el liderazgo que le corresponde como actor principal a fin de avanzar en la cuestión, y observó que el Subcomité FSI, en su 8º periodo de sesiones, había invitado a la FAO a que redactara el proyecto de mandato y lo remitiera al 72º periodo de sesiones del CSM, por lo que acordó dejar esta cuestión en manos de dicho Comité en su 72º periodo de sesiones.

9 LABOR DE OTROS ÓRGANOS

RESULTADOS DEL 80º PERIODO DE SESIONES DEL COMITÉ JURÍDICO

9.1 El Comité recordó que el Comité Jurídico había celebrado su 80º periodo de sesiones del 11 al 15 de octubre de 1999 y que el informe correspondiente se había distribuido con la signatura LEG 80/11.

Indemnización por la contaminación ocasionada por los combustibles líquidos de los buques

9.2 Con respecto a la cuestión de la indemnización por la contaminación ocasionada por los combustibles líquidos de los buques, el Comité tomó nota de que el Comité Jurídico, en su 80º periodo de sesiones, prosiguió la preparación de un régimen internacional de responsabilidad e indemnización por los daños ocasionados por los combustibles líquidos de los buques, y decidió recomendar al Consejo la celebración de una conferencia diplomática en el bienio 2000-2001 (sobre indemnización por la contaminación ocasionada por los combustibles líquidos de los buques). El Comité también tomó nota de que, tras el acuerdo del Consejo, la vigésima primera Asamblea aprobó la celebración de una conferencia diplomática de una semana de duración.

9.3 El Comité expresó su agradecimiento al Comité Jurídico por su labor de elaboración del proyecto de convenio sobre indemnización por la contaminación ocasionada por los combustibles líquidos de los buques y recordó que él mismo había remitido esta cuestión al Comité Jurídico.

RESULTADOS DEL 27º PERIODO DE SESIONES DEL COMITÉ DE FACILITACIÓN

9.4 El Comité recordó que el Comité de Facilitación había celebrado su 27º periodo de sesiones del 6 al 10 de septiembre de 1999 y que el informe correspondiente se había distribuido con la signatura FAL 22/19.

Armonización de los certificados de los buques

9.5 El Comité tomó nota de que uno de los temas debatidos en el 27º periodo de sesiones del Comité de Facilitación había sido la armonización de los certificados de los buques, y que se le había invitado a refrendar la opinión del Comité de Facilitación y las medidas adoptadas por éste, y a formular observaciones al respecto.

9.6 El Comité tomó nota de que en el 27º periodo de sesiones del Comité de Facilitación se había manifestado la opinión de que un gran número de certificados que se exigen actualmente en virtud de muchos convenios estaba ocasionando problemas y que la OMI debería examinar con detalle la posibilidad de combinar o incluso eliminar algunos de ellos. Como resultado de su examen, el Comité de Facilitación estuvo de acuerdo en que debería intentar simplificar y unificar los documentos y certificados existentes, reduciendo su número cuando ello fuera posible. A este fin, el Comité de Facilitación elaboró un proyecto de certificado del buque y una agrupación de los certificados y documentos pertinentes (MEPC 44/9/1, anexo 1): el certificado del buque incluiría pormenores suficientes del buque para determinar la aplicabilidad de los convenios o códigos pertinentes y se complementaría con los certificados adicionales pertinentes.

9.7 El Comité también tomó nota de que en el 27º periodo de sesiones del Comité de Facilitación se propuso combinar los certificados pertinentes en virtud del MARPOL, como el Certificado internacional de prevención de la contaminación por hidrocarburos (Certificado IOPP), el Certificado internacional de prevención de la contaminación por aguas sucias y el Certificado internacional de prevención de la contaminación atmosférica, en un único certificado titulado "Certificado internacional de prevención de la contaminación". Además de agradecer esta innovadora idea, el Comité tomó nota de que, en virtud del MARPOL, los certificados se exigen de acuerdo con distintos anexos, y que los Anexos IV y VI todavía no han entrado en vigor. Otra cuestión importante es que la combinación de certificados implicaría la introducción de enmiendas en las reglas, además de enmiendas a los propios certificados. De conformidad con lo dispuesto en el artículo 16 del MARPOL, sólo el Comité, o una conferencia diplomática apropiada, puede enmendar los certificados y reglas del Convenio.

9.8 Tras un intercambio de opiniones, el Comité acordó que el Comité de Facilitación debería seguir examinando la cuestión de la armonización de certificados, incluidos los certificados exigidos en virtud del MARPOL 73/78 y códigos conexos, con el objetivo de reducir el "papeleo". Entretanto, el Comité señaló al Comité de Facilitación determinados problemas en la agrupación prevista de certificados en el sentido de que determinados certificados agrupados bajo el denominador común de "Certificados medioambientales", como es el caso del Certificado de aptitud para el transporte de productos químicos peligrosos a granel y del Certificado de aptitud para el transporte de carga de CNI, también son certificados de seguridad, y asimismo el Certificado de aptitud para el transporte de gases licuados a granel y el Certificado de aptitud para los buques de apoyo mar adentro sólo guardan relación con el tema de la seguridad. Cabe también observar que estos certificados están reglamentados por los correspondientes convenios y códigos y se exigen de distintas Partes en distintos instrumentos, por lo que cualquier combinación de certificados regidos por instrumentos distintos puede dar lugar a problemas de

índole jurídica. También debe señalarse que convendría enmendar los convenios y códigos pertinentes si se han de simplificar o combinar los certificados. Por lo tanto, el Comité de Facilitación debería examinar con suma atención la conveniencia de este ejercicio. Una delegación expresó la opinión de que los certificados podrían agruparse en tres categorías, los relativos a la seguridad, los relativos al medio marino y los que guardan relación tanto con la seguridad como con el medio marino.

Lista revisada de certificados que han de llevar los buques

9.9 Tras un breve debate, el Comité refrendó el proyecto de circular FAL/MSC/MEPC sobre la lista revisada de certificados que han de llevar los buques (MEPC 44/9/1, anexo 2), para su distribución después de su refrendo también por el CSM en su 72º periodo de sesiones.

Necesidad de directrices sobre normas mínimas de formación para el personal marítimo portuario

9.10 El Comité tomó nota de que el Comité de Facilitación tenía la intención de elaborar directrices sobre normas mínimas para la formación del personal marítimo portuario. Tras deliberar sobre la cuestión, el Comité decidió no dar su acuerdo a la recomendación del Comité de Facilitación.

Programa de trabajo del Grupo de trabajo SPI

9.11 El Comité aprobó, en lo que respecta a los puntos relacionados con la protección del medio marino, el programa de trabajo del Grupo de trabajo SPI (MEPC 44/9/1, anexo 3), suprimiendo el punto sobre la elaboración de directrices para la formación del personal marítimo portuario, e invitó al CSM a que refrende esta opinión.

Instalaciones de recepción de los desechos portuarios

9.12 El Comité de Facilitación tomó nota de que el Comité, en su 43º periodo de sesiones, había decidido que no era necesario un punto del orden del día sobre el establecimiento y explotación de las instalaciones de recepción, y, en particular, un punto relativo a la elaboración de un curso modelo sobre las instalaciones de recepción de los desechos portuarios, en el programa de trabajo del Grupo de trabajo SPI ya que el propio Comité estaba estudiando esta cuestión mediante su Grupo de trabajo y su Grupo de trabajo por correspondencia. A fin de evitar una duplicación del trabajo, el punto sobre las instalaciones portuarias de recepción se ha suprimido del programa de trabajo del Grupo de trabajo SPI (MEPC 44/9/1, párrafos 6 y 7).

RESULTADOS DE LA VIGÉSIMA PRIMERA ASAMBLEA

9.13 El Comité recordó que la Asamblea, en su vigésimo primer periodo de sesiones del 15 al 26 de noviembre de 1999, aprobó los informes del Comité correspondientes a sus 41º, 42º y 43º periodos de sesiones y todas las resoluciones de la Asamblea elaboradas por el Comité. El Comité también tomó nota de la lista de resoluciones de la Asamblea relacionadas con sus actividades, incluidas las resoluciones de la Asamblea resultantes de la labor del CSM (MEPC 44/9/2, anexo).

Conferencias diplomáticas en el bienio 2000-2001

9.14 El Comité tomó nota de que la Asamblea había aprobado la celebración de dos conferencias diplomáticas, organizadas por el Comité, en el próximo bienio 2000-2001:

- .1 la Conferencia sobre cooperación internacional para la preparación y la lucha contra los sucesos de contaminación por sustancias nocivas y potencialmente peligrosas (Conferencia sobre Cooperación-SNPP), celebrada al mismo tiempo que el 44º periodo de sesiones del Comité, en marzo de 2000; y
- .2 una conferencia diplomática sobre los sistemas antiincrustantes perjudiciales (Conferencia sobre el tributilestaño) en 2001.

Elaboración de nuevos perfiles de peligrosidad del GESAMP

9.15 Con respecto a la elaboración de nuevos perfiles de peligrosidad del GESAMP, el Comité tomó nota de que la Comisión de asuntos técnicos de la Asamblea había examinado la opinión manifestada en el 42º periodo de sesiones de que era necesario disponer lo antes posible de perfiles de peligrosidad completos para todos los productos que figuran en el código CIQ, a pesar de las restricciones presupuestarias, y había pedido al Grupo de trabajo EHS del GESAMP que diera prioridad a este asunto.

9.16 La Comisión de asuntos técnicos de la Asamblea tomó también nota de que el Comité, tras examinar varias opciones con objeto de asegurar los fondos necesarios para la revisión de los perfiles de peligrosidad del GESAMP, se vio forzado a aceptar que la fecha prevista en la actualidad para la ultimación de la revisión podría tener que atrasarse debido a la insuficiencia de fondos. La Comisión también tomó nota de que la revisión del Anexo II del MARPOL podría posponerse de nuevo debido a la propuesta de reducción de recursos destinados al GESAMP para la nueva evaluación de los productos regidos por el código CIQ. Aun reconociendo que el crecimiento nominal cero es el objetivo propuesto, la Comisión acordó que eso no debería impedir la ultimación de una tarea tan importante.

9.17 El Comité tomó nota con satisfacción de que, como resultado del examen de dicho asunto, la delegación del Reino Unido se había ofrecido a proporcionar la suma de 22 800 libras esterlinas, necesaria para compensar la reducción propuesta en el presupuesto asignado al Grupo de trabajo EHS del GESAMP, específicamente destinada a ultimar la revisión de los perfiles de peligrosidad del GESAMP que se necesitan para facilitar la revisión del Anexo II del MARPOL.

Mecanismo de información y documentación sobre hidrocarburos y basuras

9.18 Con respecto al mecanismo de información y documentación sobre hidrocarburos y basuras, la Comisión de asuntos técnicos recordó que, durante el vigésimo periodo de sesiones de la Asamblea, se llegó a la conclusión de que, debido a la falta de recursos presupuestarios, la OMI no podía hacerse cargo de la elaboración de un mecanismo de intercambio de información sobre hidrocarburos y basuras, según la petición formulada en la resolución 51/189 de la Asamblea General de las Naciones Unidas sobre disposiciones institucionales para la implantación del Programa de acción mundial para la protección del medio marino frente a las actividades realizadas en tierra.

9.19 En el transcurso de las deliberaciones de la Comisión de asuntos técnicos sobre esta cuestión, la delegación del Canadá declaró que *Environment Canada* estaba colaborando con la Secretaría de la OMI a fin de elaborar un proyecto piloto de centro de información y documentación sobre hidrocarburos y basuras, compatible con el Programa de acción mundial y el sistema de información electrónica de la OMI.

9.20 A este respecto, el Comité tomó nota de que el proyecto piloto se había ultimado antes del inicio de su 44º periodo de sesiones, y agradeció a *Environment Canada* su generoso apoyo y cooperación.

Objetivos de la Organización a partir del año 2000 y Plan de trabajo a largo plazo de la Organización

9.21 El Comité tomó nota de que la Asamblea aprobó los "Objetivos de la Organización a partir del año 2000" mediante la resolución A.900(21).

9.22 El Comité también tomó nota de que la Asamblea aprobó el plan de trabajo a largo plazo de la Organización (hasta 2006) como resolución A.879(21). A este respecto, el Comité observó que la Comisión de asuntos técnicos de la Asamblea refrendó una propuesta formulada por Liberia de que sería beneficioso para los Miembros si el documento sobre el plan de trabajo a largo plazo de la Organización incluyera también información sobre las materias que se habían completado, o que estaban en curso, con objeto de evaluar el rendimiento de la Organización frente a cualquier plan aprobado previamente, y un resumen de los nuevos puntos propuestos para su inclusión en el programa de trabajo a largo plazo. La Comisión invitó a los comités interesados a que incluyeran dicha información en el documento pertinente para que fuera examinado en futuros periodos de sesiones de la Asamblea.

9.23 El Comité acordó tener presentes los objetivos de la Organización a partir del año 2000 (resolución A.900(21)) y el plan de trabajo a largo plazo de la Organización (hasta 2006) (resolución A.879(21)) en su futura labor.

Proyectos de resolución de interés tanto para el Comité como para el CSM

9.24 El Comité tomó nota de la cuestión relativa a los proyectos de resolución de la Asamblea, de interés tanto para el Comité como para el CSM. En la Asamblea, la delegación de Alemania observó que varios proyectos de resolución de la Asamblea, si bien se originaron en el CSM, se habían adjuntado como anexos del informe del Comité. A fin de evitar molestias a las delegaciones, la Asamblea aprobó la siguiente propuesta de la delegación de Alemania:

- las resoluciones de interés común para el Comité y el CSM, elaboradas por uno de los dos comités técnicos, y remitidos al otro para su "sanción" o "refrendo", deberían considerarse en relación con el punto del orden del día sobre el examen de los informes y recomendaciones del comité del que proceden (es decir, las elaboradas por el CSM en relación con el punto que trata de los informes de dicho Comité, y las elaboradas por el CPMM en relación con el punto que trata de los informes del mismo);
- tales resoluciones pueden presentarse a la Asamblea en el informe del comité cuya reunión haya sido la última antes de la celebración de la Asamblea, con o sin las enmiendas propuestas por dicho comité. No obstante, eso no significa que se

examinarán en relación con el informe del comité cuya reunión fue la última, a menos que ese comité haya elaborado la resolución o resoluciones de que se trate; y

- el mecanismo anteriormente propuesto se indicará claramente en los documentos de la Asamblea sobre los informes de **ambos** Comités.

10 ESTADO JURÍDICO DE LOS CONVENIOS

10.1 El Comité tomó nota de la información sobre el estado jurídico de los convenios y de otros instrumentos de la OMI relacionados con la protección del medio marino, especialmente el estado jurídico actual del MARPOL 73/78 y de sus distintas enmiendas que figura en el documento MEPC 44/10 del siguiente modo:

- en el anexo 1 figura el estado jurídico, al 31 de diciembre de 1999, de los convenios y otros instrumentos de la OMI relacionados con la protección del medio marino;
- en el anexo 2 se muestra el estado jurídico del Convenio MARPOL 73/78 al 31 de diciembre de 1999; y
- en el anexo 3 se indica el estado jurídico de las distintas enmiendas al Convenio MARPOL 73/78 al 31 de diciembre de 1999.

10.2 El Comité también tomó nota de que, después de la publicación del documento MEPC 44/10 el 14 de enero de 2000, Benin había depositado su instrumento de adhesión al Convenio MARPOL 73/78, el 11 de febrero de 2000 y Trinidad y Tabago lo había hecho el 6 de marzo de 2000. Por consiguiente, el número total de Partes en el Convenio MARPOL 73/78 se eleva ahora a 110. Trinidad y Tabago también depositó su instrumento de adhesión al Convenio de Cooperación, al Convenio de Intervención, al Protocolo de 1996 relativo al Convenio de Londres, al Protocolo de 1992 que enmienda el Convenio de Responsabilidad Civil, al Protocolo de 1992 que enmienda el Convenio del Fondo, y al Convenio de Líneas de Carga, 1976, todo ello también el 6 de marzo de 2000.

10.3 Con respecto al anexo 3 del documento MEPC 44/10, el Comité señaló que las enmiendas de 1990 a los Anexos I y II del Convenio MARPOL, al código CIQ y al código CGRQ sobre el sistema armonizado de reconocimientos y certificación, habían entrado en vigor el 3 de febrero de 2000 junto con los Protocolos de 1988 al Convenio SOLAS y al Convenio de Líneas de Carga.

11 PREVENCIÓN DE LA CONTAMINACIÓN ATMOSFÉRICA OCASIONADA POR LOS BUQUES

INTRODUCCIÓN

11.1 El Comité examinó las siguientes cuestiones en relación con este punto del orden del día:

- .1 informe sobre la marcha de las actividades de la Secretaría (MEPC 44/11/5);

- .2 cooperación con la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (MEPC 44/11);
- .3 estudio de la OMI sobre las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes de los buques;
- .4 revisión del Código técnico sobre los NO_x (MEPC 43/10/3 y MP/CONF.3/35);
- .5 enmiendas al Anexo VI, incluida la modificación del factor "fa" (MEPC 44/11/3), y nivel 2 de los límites de emisiones para los motores diesel marítimos iguales o superiores a 130 kW (MEPC 44/11/7);
- .6 cuestiones relacionadas con la regla 16 del Anexo VI sobre incineradores (MEPC 44/11/1 y MEPC 44/11/2);
- .7 investigación sobre la compatibilidad de los NO_x y recomendación sobre la pronta entrada en vigor del Protocolo de 1997 que enmienda el MARPOL 73/78 (MEPC 44/11/6); y
- .8 la zona del Mar del Norte como zona de control de las emisiones de SO_x (MEPC 44/11/4).

Informe sobre la marcha de las actividades presentado por la Secretaría

11.2 El Comité examinó el informe elaborado por la Secretaría (MEPC 44/11/5) sobre la marcha de las actividades que se indican a continuación, y tomó nota de los resultados de las pertinentes deliberaciones del Subcomité FSI, en su 8º periodo de sesiones, y el Subcomité FP, en su 44º periodo de sesiones, que la Secretaría presentó verbalmente.

CUESTIONES RELACIONADAS CON LAS EMISIONES DE GASES DE EFECTO INVERNADERO

Cooperación con la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático

11.3 El Comité tomó nota en general de los resultados de la 5ª reunión de la Conferencia de las Partes y de la 11ª reunión del Órgano Subsidiario de Asesoramiento Científico y Tecnológico (SBSTA) que se indican en el documento MEPC 44/11, y, de acuerdo con la petición formulada por el SBSTA en su 11ª reunión, pidió a la Secretaría que:

- .1 continúe facilitándole al SBSTA toda información relacionada con la cuestión del cambio climático;
- .2 examine posibles medios y mecanismos nuevos de cooperación entre la Secretaría de la OMI y la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático;
- .3 continúe intercambiando información sobre los resultados de toda actividad relacionada con la cuestión del cambio climático; y

- .4 coopere para mejorar la exactitud, coherencia y comparabilidad de la información facilitada por las Partes en la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático acerca de las emisiones procedentes del combustible vendido a los buques dedicados al transporte internacional.

Declaración de la Secretaría de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático

11.4 El representante de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre Cambio Climático proporcionó la siguiente información:

- .1 **Inventarios de las emisiones de gases que producen el efecto invernadero**

Las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes del transporte marítimo y aéreo internacional han de ser notificadas separadamente con arreglo a la Convención y no deben incluirse en el total nacional de los países. Un gran número de países tuvo dificultades a la hora de informar acerca de la distribución adecuada respecto de las emisiones nacionales e internacionales. Además, se aplicaban diferentes definiciones de la expresión "internacional". Se está trabajando para mejorar la notificación, incluidas las que lleva a cabo el Grupo de expertos intergubernamental sobre cambios climáticos.

Respecto de los inventarios de gases que producen el efecto invernadero, se pide a la OMI que proporcione la información de que disponga, tales como las emisiones actuales procedentes de los buques, y su experiencia para calcular tales emisiones, incluyendo las definiciones adecuadas.

- .2 **Inclusión de estas emisiones en los inventarios generales de las Partes sobre gases que producen el efecto invernadero**

Con arreglo a la Convención, las emisiones internacionales no se atribuyen actualmente a una Parte determinada. Se calculan teniendo en cuenta el combustible vendido en un país, pero notificado separadamente. La Conferencia de las Partes decidió que el Órgano subsidiario de asesoramiento científico y tecnológico (SBSTA) debería examinar más a fondo la inclusión de tales emisiones en los inventarios generales de gases con efecto invernadero de las Partes.

La OMI podría, en esta esfera, proporcionar la información adicional necesaria para evaluar las diferentes posibilidades para la atribución de emisiones a fin de facilitar el examen, llegado el momento oportuno.

- .3 **Limitación o reducción de las emisiones ocasionadas por el transporte internacional**

Dado que las emisiones procedentes del transporte internacional se notifican separadamente, no se incluyen en el límite de emisión cuantificado o en los compromisos de reducción con arreglo al Protocolo de Kyoto. Sin embargo, dicho Protocolo establece que las Partes industrializadas deben tratar de limitar o reducir las emisiones de los gases que producen el efecto invernadero ocasionadas

por los combustibles líquidos para uso marítimo y aéreo, colaborando para ello con la Organización de Aviación Civil Internacional y la OMI.

.4 Cooperación entre la OMI y la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático

El informe sobre la marcha de las tareas a este respecto, presentado por la Secretaría de la OMI a la Convención en la última reunión, ha sido muy bien recibido. Las Partes mencionaron varias posibilidades adicionales de colaboración, a saber: presentaciones, seminarios y un grupo de trabajo mixto. Se convino en que la Secretaría debería seguir buscando nuevos medios de colaboración con la OMI.

.5 Información sobre la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático

Todos los documentos de la Convención están disponibles en el sitio de la Convención en Internet: www.unfccc.de.

Estudio de la OMI sobre las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes de los buques

11.5 El Comité tomó nota de los progresos realizados con respecto al estudio de la OMI sobre las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes de los buques, cuyo informe final podrá examinar en su 45º periodo de sesiones. El Comité acordó asignar el tiempo necesario en dicho periodo de sesiones para examinar en detalle los resultados del estudio.

11.6 El Comité agradeció a las empresas la presentación, efectuada en la tarde del lunes, de los resultados del estudio sobre las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes de los buques.

11.7 El Comité tomó nota de la información facilitada por el Japón (MEPC 44/INF.10) y agradeció a la Fundación de buques y océanos su presentación del informe sobre el estudio. De acuerdo con su investigación, las emisiones de CO₂ procedentes de petroleros para crudos representan aproximadamente el 26% de las emisiones totales de los buques de transporte marítimo internacionales; si el transporte de crudo sigue aumentando como ha ocurrido en los últimos cinco años, no se espera que se produzcan muchos cambios entre el nivel de emisiones de CO₂ en 1990 y en 2010, debido al proceso de reemplazo y desguace normal de los buques. El Comité también señaló que los Países Bajos tienen la intención de presentarle, en su 45º periodo de sesiones, los resultados del primer ensayo de vigilancia de azufre.

Revisión del Código técnico sobre los NOx

11.8 El Comité recordó que en su último periodo de sesiones había tomado nota de que el texto del Código técnico sobre los NOx contenía varios errores que debían examinarse con carácter de urgencia a fin de realizar las correcciones necesarias de las prescripciones técnicas en vista de los últimos cambios en la Organización Internacional de Normalización (ISO) respecto de la norma ISO 8178.

11.9 El Comité constituyó un Grupo de redacción encargado de la revisión del Código técnico sobre los NO_x y le pidió que elaborase un texto de rectificación de dicho Código teniendo en cuenta los documentos presentados por el Japón (MEPC 44/11/3) y los Estados Unidos (MEPC 44/11/7) en el actual periodo de sesiones, el documento presentado por el Japón en el periodo de sesiones anterior (MEPC 43/10/3), el texto final del Código técnico sobre los NO_x adoptado por la Conferencia de las Partes en el MARPOL 73/78, celebrada en 1997 (MP/CONF.3/35) y el Anexo VI del MARPOL 73/78 titulado "Reglas para prevenir la contaminación atmosférica ocasionada por los buques" (publicación de la OMI IMO-664E).

Enmiendas al Anexo VI, incluida la modificación del factor "fa"

11.10 El Comité recordó que en su último periodo de sesiones había examinado el documento MEPC 43/10/4 (Japón), relativo a la modificación del factor "fa", y acordó que la propuesta de enmienda implicaba una modificación sustancial del Código técnico sobre los NO_x por lo que decidió examinar más a fondo esta cuestión en el actual periodo de sesiones.

11.11 El Comité examinó la propuesta formulada por el Japón (MEPC 44/11/3) de enmendar el Código técnico sobre los NO_x con respecto a las condiciones de ensayo prescritas para los motores con turboalimentación, con o sin refrigeración del aire de admisión, y la gama de valores de la temperatura absoluta del aire de admisión (T_a) que se ajustan al valor del parámetro "fa", comprendida entre 22°C y 28°C aproximadamente, que constituye un margen muy limitado y que, debido a las temperaturas del clima japonés, sólo se ajusta a éstas durante 50 días del año. Por esta razón, el Japón propone cambiar las condiciones de ensayo para la homologación de la familia de motores de gran tamaño mediante la enmienda al párrafo 5.2.1 del Código técnico sobre los NO_x.

11.12 Tras un debate sobre esta cuestión, el Comité aprobó en principio la propuesta de enmienda y pidió al Grupo de redacción que elaborase un proyecto de texto de enmiendas y que preparara un proyecto de resolución MEPC conforme a la propuesta del Japón.

Nivel 2 de los límites de emisiones para los motores diesel marítimos de potencia igual o superior a 130 kW

11.13 En su documento MEPC 44/11/7, los Estados Unidos manifestaron su preocupación de que las normas acordadas de reducción de las emisiones de NO_x no cumplieran los límites de reducción del 30% establecidos por el Comité a principios de los años 90. Debido a la continua preocupación respecto del efecto que tienen los motores diesel marítimos sobre la calidad de aire tanto a nivel local como internacional, los Estados Unidos opinan que es conveniente que el Comité estudie un segundo nivel de límites de emisiones para los motores diesel marítimos de más de 130 kW. Dicho nivel 2 de normas, establecido entre el 25 y el 30% por debajo de los límites de la regla 13, asegurará reducciones significativas de NO_x y, por lo tanto, disminuciones en la formación de ozono troposférico. También, se puede estudiar un nivel 2 de normas que aplane la curva de NO_x actual y reduzca los límites en general. Asimismo, se opina que estas normas de nivel 2 pueden elaborarse para que entren en vigor en 2007, dejando así un periodo de siete años para que se establezcan los límites vigentes de la regla 13 y permitiendo a los fabricantes de motores que ajusten el proyecto de sus motores a fin de tener en cuenta estas nuevas tecnologías para el control de emisiones. Finalmente, en el documento se insta también al Comité a que incluya los límites para los hidrocarburos (HC) y las partículas diesel en suspensión (PM).

11.14 Las delegaciones que hicieron uso de la palabra manifestaron su preocupación acerca del carácter sustancial de las enmiendas propuestas al Código técnico sobre NOx, que apenas había comenzado a aplicarse este año a los motores nuevos. Sin embargo, el Comité tomó nota de la petición de los Estados Unidos de iniciar un debate a fin de mejorar el Código, y propuso que los expertos que asistían al actual periodo de sesiones para examinar los aspectos técnicos del Código consideraran la propuesta de los Estados Unidos y, si fuera posible, dieran su opinión preliminar al Pleno, de modo que el Comité pudiera decidir de qué modo abordar la propuesta de los Estados Unidos en el marco de su programa de trabajo.

Cuestiones relacionadas con la regla 16 del Anexo VI - Incineradores

11.15 La IACS, en su documento MEPC 44/11/1, recordó que el Comité, en su 40º periodo de sesiones y mediante la resolución MEPC.76(40), había adoptado una versión revisada de la "Especificación normalizada para los incineradores de a bordo", en la cual se tenía en cuenta la aplicación de la regla 16 del Anexo VI del MARPOL 73/78. El anexo de la Especificación normalizada contiene un modelo del certificado de homologación de los incineradores. Sin embargo, este certificado no incluye una declaración de que el incinerador ha sido sometido a ensayo y aprobado de conformidad con la resolución MEPC.76(40) ni confirma que el incinerador es aceptable en virtud de la regla 16 del Anexo VI del MARPOL 73/78. Según la IACS, esa omisión complica innecesariamente la verificación del cumplimiento con el Anexo VI, teniendo en cuenta que la regla 16 del Anexo VI se aplicará retroactivamente a todos los incineradores instalados el 1 de enero de 2000 o posteriormente, cuando el Anexo VI entre en vigor.

11.16 A fin de simplificar la verificación del cumplimiento con la regla 16 del Anexo VI, la IACS propuso que el párrafo introductorio del modelo de certificado de homologación de los incineradores se enmiende con una propuesta de texto que figura en el párrafo 3 del documento MEPC 44/11/1. El Japón propuso que dicha enmienda se introdujera mediante una resolución MEPC.

11.17 El Comité, al tomar nota de que varios Miembros estaban de acuerdo con la opinión de la IACS, acordó rectificar esta cuestión mediante una enmienda de la resolución MEPC.76(40).

11.18 El Comité tomó nota del documento de la IACS (MEPC 44/11/2) sobre la interpretación de la expresión "que se instale a bordo de un buque".

Investigación sobre los motores que cumplen las prescripciones relativas a los NOx y fomento de la instalación de motores que cumplen lo dispuesto en el Código técnico sobre los NOx, para la pronta entrada en vigor del Protocolo de 1997 que enmienda el MARPOL 73/78

11.19 En su documento MEPC 44/11/6, el Japón informó al Comité de los resultados de un programa de investigación nacional sobre el cumplimiento de las prescripciones relativas a los NOx de la regla 13 del Anexo VI del MARPOL 73/78. De acuerdo con las conclusiones del programa, todos los motores de dos tiempos y aproximadamente el 85% de los motores de cuatro tiempos fabricados en el Japón cumplen lo dispuesto en la regla 13. Teniendo en cuenta que no sería difícil instalar motores que cumplieren las prescripciones relativas a los NOx en todo el mundo, el Japón insta a los Gobiernos Miembros a que fomenten la instalación de motores que cumplan las prescripciones relativas a los NOx a fin de que el Protocolo de 1997 entre en vigor con la mayor brevedad posible.

11.20 El Comité recordó que el Protocolo de 1997 entrará en vigor 12 meses después de la fecha en que por lo menos 15 Estados, cuyas flotas mercantes combinadas representen no menos de 50% del tonelaje bruto de la flota mercante mundial, se hayan constituido en Partes del mismo.

11.21 El Comité recordó, además, que la resolución 1 de la Conferencia de las Partes en el Convenio MARPOL 73/78 instaba a los Estados Miembros a que dieran su consentimiento en quedar obligados por el Protocolo a más tardar el 31 de diciembre de 2002, y que si las condiciones para la entrada en vigor del Protocolo no se habían reunido al 31 de diciembre de 2002, se invita al Comité a que empiece a examinar, en su primera reunión celebrada con posterioridad a esa fecha y con carácter de urgencia, los obstáculos a la entrada en vigor del Protocolo y las medidas necesarias para superarlos.

11.22 El Comité, tras tomar nota de que, actualmente sólo dos Estados Miembros Partes en el MARPOL 73/78, cuyas flotas mercantes combinadas representan el 5% del tonelaje bruto de la flota mercante mundial, se habían constituido en partes del Protocolo de 1997, instó a los Miembros a que se adhirieran al mismo lo antes posible.

11.23 El Comité acordó instar a los Gobiernos Miembros a que fomenten la instalación de nuevos motores para la pronta entrada en vigor del Anexo VI.

El Mar del Norte como zona de control de las emisiones de SOx

11.24 En su 43º periodo de sesiones el Comité tomó nota de la intención de los Estados del Mar del Norte, apoyados por los Estados Miembros de la Unión Europea, de presentar en el actual periodo de sesiones una propuesta formal para la designación del Mar del Norte como zona de control de las emisiones de SOx de conformidad con los criterios y procedimientos para la designación de zonas de control de las emisiones de SOx, que se indican en el Apéndice III del Anexo VI del MARPOL 73/78.

11.25 Los Países Bajos, al presentar el documento MEPC 44/11/4, preparado por los Estados del Mar del Norte y respaldado por la Unión Europea, señalaron que las enmiendas propuestas al Anexo VI del MARPOL 73/78 sólo surtirían efecto después de la entrada en vigor del Protocolo de 1997. Se hace constar que los Países Bajos también señalaron que, mientras que el tráfico más denso se encuentra a menudo dentro de las 100 millas marinas de la costa europea, las emisiones procedentes del tráfico de buques en la totalidad de la zona propuesta afectan negativamente las zonas sensibles a las emisiones ácidas en el Mar del Norte, y que la designación de la Zona y la información científica básica satisfacen plenamente los criterios del Apéndice III del Anexo VI del MARPOL 73/78.

11.26 Durante las deliberaciones, la propuesta recibió un apoyo considerable; sin embargo, se planteó la cuestión de saber si se habían satisfecho todos los criterios del Apéndice III del Anexo VI. El Comité, tras haber recibido el asesoramiento de la Secretaría, confirmó que se habían abordado todas las cuestiones de conformidad con lo dispuesto en el Apéndice III del Anexo VI, y aceptó la propuesta de designación de la zona de control de las emisiones de SOx, incluido el proyecto de enmienda a la regla 14 3) a) del Anexo VI del MARPOL 73/78.

11.27 El Comité convino en que era necesario perfeccionar el proyecto de resolución de la Asamblea preparado por los Estados del Mar del Norte que trata de la disponibilidad de

combustible líquido con bajo contenido de azufre en las zonas de control de las emisiones de SO_x, y pidió al Grupo de trabajo que emprendiera un examen preliminar de la resolución propuesta con miras a que el Comité siguiera estudiándola en su próximo periodo de sesiones.

11.28 El Comité también tomó nota de la preocupación de la delegación de Panamá por lo que respecta a la posible anomalía entre las prescripciones de la zona de control de las emisiones de SO_x propuesta en el Mar del Norte y la directiva 1999/32/CE de la Unión Europea relativa a la reducción del contenido de azufre de los combustibles líquidos, de acuerdo con la cual un buque que utilice aceite diesel para motores marinos que cumple la prescripción de contenido máximo de azufre del 1,5 por ciento, que figura en la regla 14 4) a) del Anexo VI del MARPOL, puede que no cumpla la prescripción de la UE, más estricta, de un contenido máximo de azufre del 0,2 por ciento.

Informe del Grupo de redacción

11.29 Tras recibir el informe del Grupo de redacción (MEPC 44/WP.5), el Comité:

- .1 aprobó las correcciones al Código Técnico sobre los NO_x que figuran en los anexos 1 y 2 del documento MEPC 44/WP.5, y pidió a la Secretaría que iniciara el proceso de rectificación tan pronto como fuera posible;
- .2 aprobó la enmienda al párrafo 5.2.1 del Código Técnico sobre los NO_x respecto del parámetro "fa" de las condiciones de ensayo para la homologación de una familia de motores, que figura en el anexo 4, con miras a su aprobación cuando entre en vigor el Anexo VI del MARPOL, y acordó distribuir las enmiendas aprobadas mediante la circular MEPC/Circ.369 (anexo 3 del documento MEPC 44/WP.5);
- .3 tomó nota de las observaciones del Grupo de redacción respecto de las enmiendas propuestas a la norma 8178-1 (1996) de la ISO, relativa al parámetro "fa";
- .4 aprobó el nuevo párrafo introductorio del modelo de certificado de homologación para los incineradores que figura en el anexo de la resolución MEPC.76(40), como lo sugirió la IACS en el documento MEPC 44/11/1, e invitó a los Gobiernos a que empleen dicho modelo cuando expidan los certificados;
- .5 acordó examinar más a fondo en su próximo periodo de sesiones las propuestas de enmienda al certificado de homologación para los incineradores que figura en la resolución MEPC.76(40), incluidas las Directrices provisionales para la aplicación de la regla 16 2) a) del Anexo VI del MARPOL 73/78 (MEPC 44/WP.5, anexo 4);
- .6 aprobó la propuesta de enmienda a la regla 14 3) a) del Anexo VI del MARPOL 73/78 a fin de incluir el Mar del Norte como zona de control de las emisiones de SO_x, que figura en el anexo 5, con miras a su futura aprobación cuando entre en vigor el Anexo VI del MARPOL 73/78; y
- .7 aprobó el proyecto de resolución de la Asamblea sobre la disponibilidad y uso de combustibles líquidos con bajo contenido de azufre en las zonas de control de las emisiones de SO_x designadas, que figura en el anexo 6.

Declaración de la delegación de Chipre

11.30 La delegación de Chipre se reservó su postura respecto de las decisiones adoptadas por el Comité en relación con los párrafos 11.29.6 y 11.29.7 *supra*, y los párrafos 12.36, 12.40.1 y 12.40.3 *infra*. En su opinión, la legalidad de estas decisiones es discutible, como también lo es el proceso seguido para su adopción. Además, ninguna de ellas puede interpretarse en el sentido de que sienta un precedente, o puede tomarse como tal, ya sea para la Organización o para las relaciones entre las Partes Contratantes de los instrumentos pertinentes.

11.31 La delegación de Chipre informó al Comité de su intención de señalar al Consejo, para que éste las examine, ciertas cuestiones preocupantes relacionadas con la carga de trabajo del Comité y el modo en que éste lleva sus asuntos.

12 INTERPRETACIÓN Y ENMIENDAS DEL MARPOL 73/78 Y DE LOS CÓDIGOS CONEXOS

REVISIÓN DEL ANEXO IV DEL MARPOL

12.1 El Comité recordó que en su 43º periodo de sesiones había pedido a la Secretaría que preparara un proyecto de texto revisado del Anexo IV del MARPOL para examinarlo en el presente periodo de sesiones.

12.2 En relación con el proyecto de texto revisado del Anexo IV del MARPOL (MEPC 44/12), elaborado a partir de los documentos MEPC 37/12/10, MEPC 38/8/6 y MEPC 43/11/2, el Comité examinó algunas ponencias sobre el particular.

12.3 Noruega, en el documento MEPC 44/12/4, considera que:

- .1 sería conveniente establecer con claridad la diferencia entre aguas sucias y aguas grises (véase la definición de aguas sucias (regla 1)) cuando se trata de cuartos de aseo dotados de una ducha y/o un conducto de salida;
- .2 en la presente regla 1 3) a) se definen los desagües de las tazas de WC como aguas sucias. En su 19º periodo de sesiones, el Comité creó un Grupo de trabajo que, teniendo como antecedente la labor que se llevaba a cabo entonces, mejoró la interpretación del concepto de aguas sucias y de aguas grises para el caso en que el cuarto de aseo esté dotado de una ducha (MEPC 19/WP.7, anexo 5, página 2). Se entiende que si hay un umbral que separa la ducha del inodoro, el desagüe de la ducha puede considerarse como aguas grises. Al parecer, el Comité no ha examinado nunca de manera formal este proyecto de interpretación;
- .3 sin embargo, podría darse en muchos buques un conflicto de intereses entre la seguridad y la protección del medio ambiente, y en muchas ocasiones hasta los propios buques modernos no cumplen las prescripciones del Anexo IV;
- .4 se contempla por lo tanto aplicar una de las tres opciones siguientes:
 - .1 mantener la presente regla 1 3) a) y desestimar formalmente el proyecto de interpretación del documento MEPC 19/WP.7;

- .2 mantener la presente regla 13) a) y aprobar (o perfeccionar) la interpretación del documento MEPC 19/WP.7; o
- .3 suprimir en la regla 13) a) la expresión "tazas de WC". De esta manera sería aceptable realizar el desagüe del posible rebose de aguas sucias de los cuartos de aseo mediante un sistema de aguas grises abierto continuamente al mar; y
- .5 Noruega indicó su preferencia por la tercera opción dado que las cuestiones de seguridad son mucho más importantes que el problema de contaminación mínima que pudiese ocasionar el rebose del sistema de aguas sucias.

12.4 El Comité mostró su conformidad con la propuesta de Noruega y encargó al Grupo de redacción que reflejase la tercera opción en el texto revisado del Anexo IV.

12.5 El Comité observó que existen tres errores en el anexo del documento MEPC 44/12 y acordó remitirlos al Grupo de redacción a fin de que los corrija.

12.6 Los Estados Unidos proponen en el documento MEPC 44/12/5 enmiendas a los siguientes puntos del Anexo IV para facilitar su entrada en vigor:

- .1 definición de aguas sucias (nueva regla 1): cuestión de las aguas grises;
- .2 ámbito de aplicación (nueva regla 2): cuestión del arqueo bruto de 400 toneladas, de las prescripciones relativas a los buques pequeños y del periodo de gracia;
- .3 limitaciones de las descargas en función de la distancia desde tierra (regla 11): cuestión de la distancia de la tierra más cercana;
- .4 estructura del Anexo IV: cuestión de la opción de dos estratos o de tecnología media;
- .5 normas relativas a efluentes (resolución MEPC.2(VI)): necesidad de actualizar las normas relativas a los efluentes; y
- .6 aspectos jurídicos: modo de evitar un doble régimen convencional.

12.7 Tras las deliberaciones mantenidas acerca de las diversas enmiendas propuestas por los Estados Unidos, se acordó que el Grupo de redacción las volvería a examinar, y que en caso de que surgieran dificultades en el seno de dicho Grupo, las enmiendas propuestas deberían volver al Pleno para que éste se pronunciase al respecto.

12.8 La delegación de las Bahamas propuso que los pequeños Estados insulares quedaran exentos de la prescripción de proveer instalaciones receptoras, y propuso modificar en consecuencia el párrafo 1 de la regla 12 del proyecto revisado de Anexo IV. Una delegación, respaldada por otra, señaló que no existía una definición de "pequeño Estado insular".

12.9 La delegación del Japón propuso suprimir el reconocimiento intermedio y el reconocimiento anual del Anexo IV revisado, que figura en el anexo del documento MEPC 44/12, dado que en el actual Anexo IV no se prescriben dichos reconocimientos. El Comité acordó remitir la propuesta del Japón al Grupo de redacción para que la examine.

12.10 En cuanto a los procedimientos para enmendar el Anexo IV, que guardan relación con la propuesta de los Estados Unidos por lo que a los aspectos jurídicos se refiere, el Comité tomó nota del proyecto de resolución MEPC sobre la implantación del Anexo IV del MARPOL 73/78, elaborado por la Secretaría, y decidió remitir esta cuestión al Grupo de redacción para que la examine.

ACLARACIÓN DEL ANEXO V DEL MARPOL

Descarga del agua de sentina de las bodegas de carga

12.11 Como seguimiento de su propuesta contenida en el documento MEPC 43/11/5 relativa a la descarga del agua de sentina de las bodegas de carga, Australia y Hong Kong (China), proponen, en el documento MEPC 44/12/2, que la descarga del agua de sentina de las bodegas de carga de los buques de carga seca a granel no esté regida por lo dispuesto en el Anexo V del MARPOL, con la condición de que los residuos de la carga no estén clasificados como contaminantes del mar en el Código IMDG y de que el agua de sentina proceda exclusivamente de bodegas con carga. En consecuencia, las Directrices para la implantación del Anexo V del MARPOL 73/78 deben enmendarse de la siguiente manera:

Se añadirá la siguiente frase al final del párrafo 1.7.10:

"El material de carga contenido en el agua de sentina de las bodegas de carga no se considerará como residuos de carga, con la condición de que el material de carga no esté clasificado como contaminante del mar en el Código IMDG y de que el agua de sentina proceda exclusivamente de bodegas con carga."

12.12 El Comité estuvo de acuerdo, en principio, con esta propuesta, aunque reconoció que es preciso introducir algunas modificaciones de redacción, por lo que decidió remitirla al Grupo de redacción.

Descarga de cenizas de incinerador en el mar

12.13 La IACS propuso, en el documento MEPC 44/12/3, las siguientes enmiendas al Anexo V del MARPOL y a las Directrices para la implantación del Anexo V del MARPOL, con el fin de solucionar una aparente discrepancia entre el Anexo V del MARPOL y las Directrices relativa a la descarga de cenizas de incinerador que contengan residuos tóxicos o de metales pesados:

Propuestas de enmienda al Anexo V del MARPOL:

- .1 Se sustituirá la regla 3 1) b) ii) existente por el texto que figura a continuación:

"12 millas marinas, cuando se trate de restos de alimentos y de todas las demás basuras, incluidos los productos de papel, trapos, vidrios, metales, botellas, loza doméstica y cualquier otro desecho similar, pero excluidas las cenizas de

materiales plásticos del incinerador que puedan contener residuos tóxicos o de metales pesados."; y

- .2 Se sustituirá el "Registro de descargas de basuras", que figura en el apéndice "Modelo de Libro registro de basuras", por el texto de la página 2 del anexo 1 del documento MEPC 44/12/3.

Propuestas de enmienda a las Directrices para la implantación del Anexo V del MARPOL 73/78

- .1 Se sustituirá el actual párrafo 1.8.2 por el siguiente texto:

"Las cenizas y escorias procedentes de los incineradores y calderas de carbón de a bordo se considerarán desechos resultantes de las operaciones a efectos de la regla 1 1) del Anexo V, por consiguiente quedan incluidos en la *expresión todas las demás basuras* tal como se usa ésta en las reglas 3 1) b) ii) y 5 2) a) ii) del Anexo V, independientemente de lo dispuesto en la regla 3 2) y en los párrafos 5.4.6.2 de estas Directrices."; y

- .2 Se sustituirá el actual cuadro 2 "Posibles métodos de manipulación y eliminación de basuras a bordo" por el texto de la página 2 del anexo 2 del documento MEPC 44/12/3.

12.14 El Comité aprobó, en principio, las propuestas de la IACS, y las remitió al Grupo de redacción para que éste introduzca las correcciones de redacción pertinentes.

UTILIZACIÓN DEL IDIOMA ESPAÑOL EN EL MARCO DEL MARPOL 73/78

12.15 El Comité recordó que, en su 43º periodo de sesiones, tomó nota de la declaración hecha por la República de Venezuela en el 4º periodo de sesiones del Subcomité BLG en nombre de los países de habla hispana acerca de la utilización del idioma español en el marco del MARPOL 73/78, y estuvo de acuerdo, en principio, en que el idioma español debería citarse como uno de los idiomas alternativos que pueden utilizarse si es pertinente y en que la introducción de esta alternativa exigiría enmiendas al MARPOL 73/78. En consecuencia, el Comité invitó a los países de habla hispana, o a uno de ellos, a que presentaran un documento en el 44º periodo de sesiones del Comité con las propuestas de enmienda a las reglas pertinentes del MARPOL 73/78.

12.16 Venezuela propuso en el documento MEPC 44/12/6 enmendar los Anexos I, II y V del MARPOL 73/78 respecto de la utilización del idioma español en el marco de dicho Convenio.

12.17 España, en el documento MEPC 44/12/7, propuso otras tres enmiendas al MARPOL 73/78 respecto de la utilización del idioma español en el marco del Convenio.

12.18 Durante los debates mantenidos en relación con las propuestas sobre la utilización del idioma español formuladas por Venezuela y España, estas propuestas recibieron el apoyo de numerosas delegaciones.

12.19 No obstante, algunas delegaciones manifestaron su inquietud de que en el caso de la supervisión por el Estado rector del puerto, los funcionarios encargados de la supervisión por el

Estado rector del puerto cuya lengua materna no sea el español encontrarán grandes dificultades para comprender los certificados o los documentos redactados únicamente en dicho idioma.

12.20 A propósito de las preocupaciones antedichas, la delegación de México, respaldada por algunas otras delegaciones de habla hispana, expresó las siguientes opiniones:

- .1 los buques de países de habla hispana seguirán llevando certificados en francés o en inglés a efectos del MARPOL 73/78; y
- .2 mediante la introducción de enmiendas a los Anexos I, II y V del MARPOL, se incluirá al español como uno de los idiomas alternativos que pueden utilizarse y se facilitará la inspección, entre países de habla hispana, de los certificados que están actualmente redactados en francés o en inglés.

12.21 Tras mantener intensos debates sobre esta cuestión, el Comité aprobó, en principio, las propuestas de Venezuela y España y las remitió a Grupo de redacción. Asimismo, el Comité convino en elaborar un proyecto de resolución MEPC sobre la utilización del idioma español con arreglo a lo dispuesto en el MARPOL 73/78, teniendo en cuenta las observaciones antedichas formuladas por la delegación de México y el acuerdo de que las enmiendas pertinentes se introducirán de manera progresiva a medida que se tramiten otras enmiendas, por ejemplo, en el marco del examen detallado de los Anexos I y II del MARPOL que se está realizando en el seno del Subcomité BLG.

12.22 En relación con este asunto, la delegación de Chipre, con el apoyo de algunas otras delegaciones, manifestó que los certificados del MARPOL no tienen que estar redactados necesariamente en el idioma oficial del Estado cuyo pabellón tenga derecho el buque a enarbolar, pero que el Estado puede suspender esta prescripción y permitir que el certificado vaya redactado en uno de los tres idiomas, a saber, español, francés o inglés.

12.23 El Comité recordó que las enmiendas a la regla 20 4) del Anexo I del MARPOL sobre el libro registro de hidrocarburos, y a la regla 9 del Anexo II del MARPOL sobre el libro registro de carga, que incorporaban la opinión anterior, están siendo examinadas por el Subcomité BLG en el marco de la revisión de los Anexos I y II, pero que este Subcomité no está considerando ninguna enmienda en relación con los certificados.

12.24 El Comité pidió a la Secretaría que estudiara esta cuestión y elaborara un proyecto de enmiendas al MARPOL 73/78, teniendo en cuenta las opiniones expresadas por la delegación de Chipre, a fin de que dicho proyecto se examine en el 45º periodo de sesiones.

PROYECTO DE DIRECTRICES PARA LA ELABORACIÓN DE PLANES DE EMERGENCIA DE A BORDO CONTRA LA CONTAMINACIÓN DEL MAR POR HIDROCARBUROS O SUSTANCIAS NOCIVAS LÍQUIDAS

12.25 El Comité recordó que en su 43º periodo de sesiones había reconocido que en el párrafo 2 de la nueva regla 16 del Anexo II se establece que "el Plan se ajustará a las Directrices elaboradas por la Organización". A este respecto, el Comité recordó que el Subcomité BLG había preparado un proyecto de Directrices para la elaboración de planes de emergencia de a bordo contra la contaminación del mar por hidrocarburos o sustancias nocivas líquidas, según figura en el anexo 10 del documento BLG 1/20. Por consiguiente, el Comité pidió a la Secretaría que volviera a presentar el proyecto de Directrices para que se examinaran durante el 44º periodo

de sesiones, con miras a su aprobación definitiva, habida cuenta de que las Directrices deben aprobarse antes de la entrada en vigor de la nueva regla 16 del Anexo II, prevista para el 1 de enero de 2001.

12.26 El Comité recordó asimismo que el Subcomité BLG, en su primer periodo de sesiones, también había elaborado, a petición del Comité, un proyecto de enmiendas a la regla 26 del Anexo I del MARPOL relativas al Plan de emergencia de a bordo para casos de contaminación por hidrocarburos (BLG 1/20, anexo 9) como consecuencia de la adición de una nueva regla 16 del Anexo II. El Comité también pidió a la Secretaría que volviera a presentar las enmiendas a las Directrices para la elaboración de planes de emergencia de a bordo en caso de contaminación del mar, que había elaborado el Subcomité BLG, en su primer periodo de sesiones, como resultado de las enmiendas a la regla 26 del Anexo I (BLG 1/20, anexo 11), para su examen y aprobación definitiva durante el 44º periodo de sesiones.

12.27 El Comité tomó nota de que el documento MEPC 44/12/1 proporcionó un proyecto de las Directrices prescritas en la nueva regla 16 del Anexo II del MARPOL (anexo 1 del documento MEPC 44/12/1), y propuestas de enmienda a las Directrices prescritas en la regla 26 del Anexo I del MARPOL (anexo 2 del documento MEPC 44/12/1), con miras a su aprobación definitiva durante el 44º periodo de sesiones del Comité.

12.28 La ICS propuso en el documento MEPC 44/12/8 unas enmiendas a los anexos 1 y 2 del documento MEPC 44/12/1 para suprimir la última oración del nuevo párrafo 3.11 relativo al salvamento, ya que la obligación de llevar a bordo los buques listas y detalles para contactar una posible ayuda para el salvamento cuando transitan cerca de tierra o cerca de otros peligros potenciales para la navegación podría crear una carga administrativa para los gobiernos, propietarios de buques, capitanes y funcionarios del Estado rector del puerto. Este tipo de información está siempre disponible para un buque en peligro y resulta innecesaria para un buque con avería que no se encuentre en peligro.

12.29 El Comité estuvo de acuerdo con la opinión de la ICS y remitió el texto al Grupo de redacción.

EL DOBLE CASCO COMO POSIBLE REQUISITO PREVIO PARA EL TRANSPORTE DE COMBUSTIBLES EMULSIONADOS E HIDROCARBUROS DE ALTA DENSIDAD

12.30 Suecia, en su documento MEPC 44/INF.16, señaló los riesgos relativos al transporte por mar de combustibles emulsionados e hidrocarburos de alta densidad, e hizo referencia a las medidas que podrían adoptarse en el futuro para evitar los derrames accidentales o los escapes de tales productos, tal como se indica a continuación:

- .1 los hidrocarburos de alta densidad y los hidrocarburos emulsionados deberían transportarse en buques tanque de doble casco;
- .2 los tanques de combustible líquido deberían situarse en lugares protegidos a fin de evitar una contaminación accidental por hidrocarburos; y
- .3 podría considerarse como alternativa a la técnica gravimétrica la aplicación de una técnica de separación moderna y efectiva para el agua de sentina contaminada con combustible líquido de alta densidad en los casos en que el buque utilice combustible líquido de alta densidad.

12.31 La mayoría de las delegaciones que intervino compartió la inquietud de Suecia y el Comité decidió volver a examinar esta cuestión en su 45º periodo de sesiones, tras recibir propuestas específicas de Suecia y propuestas que se formularán a raíz del accidente del **Erika**.

Mandato del Grupo de redacción

12.32 El Comité constituyó un Grupo de redacción sobre interpretación y enmiendas del MARPOL 73/78 y le asignó el siguiente mandato:

- .1 ultimar el texto de las enmiendas del Anexo III del MARPOL;
- .2 ultimar el proyecto de Directrices para la elaboración de planes de emergencia de a bordo contra la contaminación del mar por hidrocarburos o sustancias nocivas líquidas y el proyecto de enmiendas a las Directrices para la elaboración de planes de emergencia de a bordo en caso de contaminación por hidrocarburos;
- .3 elaborar un proyecto de resolución MEPC sobre la utilización del idioma español;
- .4 llevar a cabo toda la labor de redacción relacionada con la revisión del Anexo IV del MARPOL, teniendo en cuenta los documentos MEPC 44/12, MEPC 44/12/4, MEPC 44/12/6 y MEPC 44/12/7 y las observaciones formuladas en el pleno;
- .5 examinar el documento MEPC 44/12/5 e informar al respecto;
- .6 elaborar el proyecto de resolución MEPC sobre la implantación del Anexo IV del MARPOL 73/78; y
- .7 elaborar el proyecto de enmiendas al Anexo V del MARPOL y el proyecto de enmiendas a las Directrices para la implantación del Anexo V del MARPOL, teniendo en cuenta los documentos MEPC 44/12/2, MEPC 44/12/3, MEPC 44/12/6 y MEPC 44/12/7 y las observaciones formuladas en el pleno.

INFORME DEL GRUPO DE REDACCIÓN

12.33 Tras haber recibido el informe del Grupo de redacción (MEPC 44/WP.7 y MEPC 44/WP.7/Add.1), el Comité tomó las decisiones que se indican a continuación.

Directrices para la elaboración de planes de emergencia de a bordo contra la contaminación del mar por hidrocarburos o sustancias nocivas líquidas y enmiendas a las Directrices para la elaboración de planes de emergencia de a bordo en caso de contaminación por hidrocarburos

12.34 Además de las enmiendas propuestas por la ICS y las propuestas por el Grupo de redacción, el Comité aprobó también:

- .1 Directrices para la elaboración de planes de emergencia de a bordo contra la contaminación del mar por hidrocarburos o sustancias nocivas líquidas, mediante la resolución MEPC.85(44), según figura en el anexo 7; y

- .2 enmiendas a las Directrices para la elaboración de planes de emergencia de a bordo en caso de contaminación por hidrocarburos, mediante la resolución MEPC.86(44), que figura en el anexo 8.

12.35 Los Estados Unidos informaron al Comité de que respaldaban plenamente la aprobación de las citadas Directrices y de las enmiendas pero que no podían aceptar la supresión del párrafo 3.11 de ambas directrices respecto de la inclusión de una lista de las instalaciones de salvamento, puesto que ello contradecía la reglamentación de los Estados Unidos.

Resolución MEPC sobre la utilización del idioma español

12.36 El Comité aprobó, con una enmienda propuesta por los países de habla hispana, la resolución MEPC.87(44) sobre la utilización del idioma español en el marco de los convenios de la OMI relativos a la prevención de la contaminación, según figura en el anexo 9.

Revisión del Anexo IV del MARPOL y resolución MEPC sobre la implantación de este Anexo

12.37 El Comité acordó que debería examinar en el futuro la cuestión de la descarga de otros contaminantes cerca de los arrecifes de coral y otras zonas sensibles desde el punto de vista nutritivo.

12.38 Con respecto al proyecto de resolución MEPC sobre la implantación del Anexo IV del MARPOL, la delegación de Chipre manifestó que no es un procedimiento normal aprobar el proyecto de texto revisado del Anexo IV del MARPOL y pedirle al Secretario General que lo distribuya antes de la entrada en vigor de este Anexo con miras a aprobarlo después de dicha fecha.

12.39 En respuesta a la opinión anterior manifestada por la delegación de Chipre, la delegación del Japón manifestó que en el pasado, el Anexo III revisado del MARPOL se aprobó y distribuyó cuando se cumplieron las condiciones para su entrada en vigor.

12.40 Tras las deliberaciones, el Comité:

- .1 aprobó, con algunas enmiendas, el texto del Anexo IV revisado del MARPOL, tal como figura en el anexo 10, con miras a su futura aprobación cuando el Anexo IV del MARPOL entre en vigor;
- .2 pidió a la Secretaría que elaborase un proyecto de circular MEPC sobre la notificación a la OMI por las Partes en el Anexo IV de las reglamentaciones sobre descargas de aguas sucias en sus aguas jurisdiccionales y sobre las instalaciones de recepción disponibles en sus puertos, basándose en lo indicado en el párrafo 3 del documento MEPC 43/11/2, con miras a su examen en el 46º periodo de sesiones; y
- .3 aprobó, con algunas enmiendas, la resolución MEPC.88(44) sobre la implantación del Anexo IV del MARPOL 73/78, que figura en el anexo 11.

12.41 Las delegaciones de Alemania, Estados Unidos y la Federación de Rusia se reservaron su postura.

Enmiendas al Anexo V del MARPOL y enmiendas a las Directrices para la implantación de dicho Anexo

12.42 El Comité aprobó:

- .1 un proyecto de enmiendas al Anexo V del MARPOL, que figura en el anexo 12, y pidió al Secretario General que lo distribuya de conformidad con lo dispuesto en el artículo 16 2) a) del MARPOL 73/78, junto con la correspondiente resolución MEPC, con miras a su aprobación en el 45º periodo de sesiones; y
- .2 un proyecto de enmiendas a las Directrices para la implantación del Anexo V del MARPOL, y pidió a la Secretaría que prepare la correspondiente resolución MEPC, con miras a su aprobación en el 45º periodo de sesiones.

13 ACTIVIDADES DE SEGUIMIENTO DE LA CNUMAD

Informe del 7º periodo de sesiones de la Comisión sobre el Desarrollo Sostenible

13.1 El Comité, que también actúa como punto de convergencia de la OMI para las actividades de seguimiento de la CNUMAD, recordó que el informe de la OMI para la Comisión (MEPC 42/12/2) fue examinado por ésta en su 7º periodo de sesiones, celebrado en abril de 1999. Tras algunas deliberaciones preliminares sobre las recomendaciones de la Comisión, el Comité acordó aplazar el examen pormenorizado de las mismas hasta su 44º periodo de sesiones, cuando se dispondría del informe final del 7º periodo de sesiones de la Comisión (MEPC 43/21, párrafo 9.13).

13.2 El Comité, al examinar el informe final del 7º periodo de sesiones de la Comisión, que trata de los océanos y los mares (anexo del documento MEPC 44/13), tomó nota de que el punto "los océanos y los mares", había sido un punto principal de las deliberaciones de dicho periodo de sesiones de la Comisión, y abarca cuestiones tales como la gestión integrada en zonas costeras, la contaminación del mar por actividades realizadas en tierra, la pesca, el transporte marítimo y las actividades mar adentro. La Comisión, en su 7º periodo de sesiones, acordó que el capítulo 17 del Programa 21 sigue siendo el principal programa de acción para lograr un desarrollo sostenible en lo que respecta a los océanos y los mares, y subrayó la importancia de la cooperación internacional para protegerlos dentro del marco de la Convención de las Naciones sobre el Derecho del Mar y del Programa 21.

13.3 Las decisiones adoptadas en el 7º periodo de sesiones de la Comisión que tienen importancia para la OMI están contenidas principalmente en la sección D de su informe (Otras actividades marinas). Las cuestiones relativas a la seguridad, los asuntos jurídicos o los vertimientos, que figuran en el informe de la Comisión, se remitieron al CSM, al Comité Jurídico y a la Reunión consultiva del Convenio de Londres para que las examinen y adopten las medidas pertinentes. El Comité tomó nota de que las cuestiones que guardan una relación directa con la protección del medio marino se recogen en el párrafo 35 del documento MEPC 44/13.

13.4 El Comité tomó nota también de que en el párrafo 36 del informe, la Comisión, teniendo en cuenta los resultados de la Reunión internacional de expertos sobre métodos de protección

ambiental aplicados a las actividades de extracción de petróleo y gas mar adentro, patrocinada por el Brasil y los Países Bajos, y celebrada en los Países Bajos en 1997, recomienda que las medidas que se adopten sobre los aspectos ambientales de las operaciones de extracción de petróleo y gas mar adentro sigan siendo principalmente de carácter nacional, subregional y regional y que se promuevan nuevas iniciativas en las que participen gobiernos, organizaciones internacionales, armadores y otras entidades importantes.

13.5 El Comité tomó nota además de que en el párrafo 39 del informe, a fin de promover una mejor cooperación y coordinación de las medidas relativas a los océanos y los mares, la Comisión recomienda que la Asamblea General de las Naciones Unidas establezca bajo sus auspicios un proceso consultivo oficioso de composición abierta o cualquier otro proceso que estime pertinente, con el único propósito de facilitar el examen eficaz y constructivo de las cuestiones dentro del mandato vigente de la Asamblea General. A este respecto, el Comité tomó nota de que la Asamblea General, en su 54º periodo de sesiones, celebrado en noviembre de 1999, decidió por medio de la resolución 54/33 establecer dicho proceso consultivo. La primera reunión en el marco de este proceso, que está previsto celebrarse del 30 de mayo al 2 de junio de 2000, tratará, entre otros temas, de la cooperación y colaboración entre países y entre organismos. El Comité decidió que era importante seguir de cerca este proceso.

13.6 En las deliberaciones sobre el informe de la Comisión, el Comité tomó nota de que casi todas las medidas que se pide a la OMI que adopte para la protección del medio marino, incluida la prevención de la propagación de organismos perjudiciales contenidos en el agua de lastre y el control del uso de pinturas antiincrustantes nocivas en los buques, ya están siendo examinadas por el Comité. Con miras a conseguir avances significativos en lo que respecta a cuestiones tales como el reciclaje de buques o las actividades mar adentro, el Comité acordó tener en cuenta las recomendaciones del 7º periodo de sesiones de la Comisión.

13.7 En lo que respecta a la pesca ilícita, no regulada y no declarada, el Comité tomó nota de que esta cuestión se examinó en relación con el punto 8 (véanse los párrafos 8.9 a 8.13).

13.8 El Comité tomó nota además de que la Comisión expresa, en el párrafo 26, su grave preocupación por la lentitud con que se aplica, en muchos aspectos, el Programa de Acción Mundial para la protección del medio marino frente a las actividades realizadas en tierra. En el Programa se pide a la OMI que elabore un mecanismo de intercambio de información respecto de desechos e hidrocarburos en el mar. El Comité tomó nota del ofrecimiento de *Environment Canada* de elaborar dicho mecanismo en colaboración con la Secretaría de la OMI, que se examinó en relación con el punto 9 (véanse los párrafos 9.18 a 9.20).

Importancia del capítulo 19 del Programa 21 para la labor de la OMI

13.9 El Comité tomó nota de que el WWF facilita, en su documento MEPC 44/13/1, un resumen del capítulo 19 del Programa 21, indicando la importancia que tiene para la labor de la OMI. Esta ponencia resalta algunas áreas donde hay o debería haber una integración con el trabajo de la OMI, ya que el transporte por mar de sustancias nocivas y potencialmente peligrosas es una cuestión contemplada en diversos instrumentos de la OMI, tales como los Anexos II y III del MARPOL, los códigos CIQ y CGrQ, el capítulo VII del SOLAS, el Código IMDG y el proyecto de Protocolo de Cooperación-SNPP. El WWF pidió al Comité que examine también el capítulo 19 del Programa 21 cuando considere las actividades de seguimiento de la CNUMAD.

13.10 Tras deliberar al respecto, el Comité acordó tener en cuenta el capítulo 19 cuando examine cuestiones relativas al capítulo 17, en relación con el punto del orden del día titulado "Actividades de seguimiento de la CNUMAD". El Comité decidió que el CPMM, en su calidad de punto de convergencia de las actividades de seguimiento de la CNUMAD, debería facilitar más información sobre las actividades de la OMI relativas al medio marino y a la seguridad en futuros informes a la Comisión.

Elaboración de las "Directrices sobre las mejores prácticas ecológicas en las actividades petroleras y gaseras mar adentro"

13.11 El Comité tomó nota de que la Federación de Rusia, en su documento (MEPC 44/13/2), que trata del mandato de la OMI para abordar los aspectos ambientales de la exploración y explotación mar adentro, recomendó que las "Directrices sobre las mejores prácticas ecológicas en las actividades petroleras y gaseras mar adentro" se elaboren en estrecha colaboración con la OMI y con el Comité. La delegación indicó además que en la reunión de expertos sobre las prácticas relativas al medio ambiente en actividades gaseras y petroleras mar adentro, celebrada en los Países Bajos en 1997, no se debatieron específicamente los problemas causados por los derrames accidentales de hidrocarburos respecto a la preparación y lucha contra este tipo de contaminación (MEPC 42/INF.8).

13.12 En las deliberaciones subsiguientes, se formularon diversas opiniones sobre la ponencia de la Federación de Rusia y, en particular, sobre el papel que debe desempeñar el Comité en la elaboración de las directrices. Se aceptó que las cuestiones relacionadas con la preparación y lucha contra la contaminación deberían ser examinadas por el Grupo de trabajo sobre cooperación, mientras que los aspectos de responsabilidad financiera de los derrames de hidrocarburos pueden remitirse al Comité Jurídico. El Comité, consciente de que las medidas sobre los aspectos ambientales de las actividades petroleras y gaseras mar adentro deberían mantenerse a nivel nacional y regional, como había recomendado la Comisión sobre el Desarrollo Sostenible en su 7º periodo de sesiones, y, en vista de que algunas regiones aún no disponen de directrices y de que varios países han pedido a la OMI que les facilite información sobre cómo contener la contaminación ocasionada por las actividades mar adentro, el Comité se puso de acuerdo sobre las siguientes medidas:

- .1 invitar a los países en las regiones que ya disponen de directrices y a las organizaciones internacionales interesadas a que remitan información al Comité en su 46º periodo de sesiones; y
- .2 la información facilitada por los Estados Miembros y las organizaciones internacionales interesados podría examinarse y distribuirse por medio de circulares MEPC como referencia para los países interesados que estén elaborando directrices.

13.13 Durante las deliberaciones, el Comité tomó nota de que en junio de este año se celebrará en Stavanger (Noruega) una conferencia internacional sobre exploración y producción de petróleo y gas, que tratará las cuestiones ambientales pertinentes. Se informará al Comité de los resultados de dicha conferencia, según proceda.

14 FOMENTO DE LA IMPLANTACIÓN Y EJECUCIÓN DEL MARPOL 73/78 Y DE LOS CÓDIGOS CONEXOS

Revisión de las Guías para la implantación del Anexo V y el Manual sobre gestión de desechos a bordo de los buques

14.1 El Comité recordó que, en su 37º periodo de sesiones, había acordado que ultimaría el proyecto de Manual sobre gestión de desechos a bordo de los buques en su 38º periodo de sesiones, para que los propietarios y gestores de buques preparen planes de gestión de desechos con objeto de cumplir lo prescrito en la regla 9 del Anexo V del MARPOL 73/78. No obstante, en el 38º periodo de sesiones se centró, por falta de tiempo, en la preparación de directrices y elaboró la resolución MEPC.71(38) a este respecto.

14.2 El Comité recordó que, en su 38º periodo de sesiones, había acordado que no había una necesidad imperativa de finalizar el manual, el cual podría concluirse una vez que se hubiera adquirido la debida experiencia en cuanto a la implantación de las Directrices para la elaboración de planes de gestión de basuras.

14.3 El Comité también recordó que se había constituido un grupo de trabajo por correspondencia, coordinado por Alemania, el cual notificó que, si bien el documento básico podría hacerse más corto y más fácil de usar, no se había mostrado mucho interés en seguir revisándolo. Como resultado, el Comité, en su 43º periodo de sesiones, acordó examinar la cuestión en mayor detalle en su 45º periodo de sesiones.

14.4 El Comité observó que, aunque había acordado aplazar la discusión sobre este tema hasta su 45º periodo de sesiones, Noruega había presentado un documento sobre el tema (MEPC 44/14) y los Estados Unidos un documento de información (MEPC 44/INF.17), que se examinaron.

14.5 Al presentar su documento (MEPC 44/14), Noruega señaló los siguientes aspectos:

- .1 se habían notificado varios casos de propietarios de buques que habían pedido certificados de prevención de la contaminación para demostrar que se habían cumplido las prescripciones del Anexo V del MARPOL 73/78; y
- .2 si bien se reconoció que en el Anexo V del MARPOL 73/78 no se requiere tal certificado, si así se corroborase en el informe del CPMM se podría confirmar lo indicado y se evitarían equívocos.

14.6 El Comité reconoció la confusión que se había producido, pero acordó que debería bastar con una explicación en el informe para solucionar el problema, y confirmó lo siguiente:

- .1 en el Anexo V no se requiere un Certificado de prevención de la contaminación; y
- .2 en el Anexo V no se requiere que el Plan de gestión de basuras sea aprobado oficialmente por la Administración.

14.7 El Comité tomó nota de que en el documento MEPC 44/INF.17 se indica que los Estados Unidos implantaron el Anexo V del MARPOL 73/78 por medio de un Acta para prevenir la contaminación por los buques, de 1982, enmendada por el Acta de investigación y control de la

contaminación del mar por plásticos (MPPRCA), de 1987. En este documento de información se menciona el impacto de los residuos de plástico en el Pacífico, lo cual sigue siendo un problema a pesar de la existencia del Anexo V del MARPOL 73/78, e instó a los Estados Miembros a que incrementasen sus esfuerzos por implantar este Anexo. El Comité tomó nota asimismo de la invitación hecha por los Estados Unidos a los Miembros para que participasen en un *Seminario internacional sobre artes de pesca, buques y desechos de operaciones abandonados: fuentes, consecuencias, reducción del problema y prevención*, y que, a fin de ayudar a la reunión, se pedía a los países que envíen al seminario ejemplares de sus respectivas legislaciones nacionales así como los expedientes sobre la implantación de su normativa e información sobre la disponibilidad de instalaciones receptoras en puertos y terminales. El Comité observó que el seminario tendrá lugar en Hawaii del 6 al 11 de agosto de 2000.

MARPOL – Cómo llevarlo a la práctica

14.8 El Comité recordó que se había encargado a un grupo de trabajo, coordinado por los Estados Unidos, que formulara propuestas para solucionar algunas de las cuestiones pendientes respecto a las cuales no se había llegado a un consenso en el 43º periodo de sesiones.

14.9 Al presentar su documento MEPC 44/14/1, los Estados Unidos informaron al Comité de que habían deliberado con carácter oficioso sobre estos puntos en el lapso interperiodos y de que, como resultado de ello, el documento incluía propuestas para resolver las cuestiones pendientes. Los Estados Unidos indicaron que después de presentar el documento se habían mantenido más deliberaciones que habían resultado en propuestas para resolver las últimas cuestiones pendientes.

14.10 Basándose en el documento MEPC 44/14/1 y en la información adicional presentada por los Estados Unidos, que figura en el documento MEPC 44/WP.10, el Comité acordó:

- .1 sustituir el artículo 4.1.1 por el texto siguiente:

Artículo 4.1.1 - El MARPOL y el Derecho marítimo internacional

El MARPOL 73, en su artículo 9 3), prescribe que la jurisdicción debe interpretarse a la luz del derecho internacional vigente cuando haya de aplicarse o interpretarse el MARPOL. Tal derecho internacional, según se establece en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, de 1982, describe las circunstancias, salvaguardias y zonas geográficas de los Estados ribereños, de abanderamiento y rectores del puerto, entre otras cosas. Por consiguiente, para muchas Partes en el MARPOL, el derecho internacional afecta al modo en que dicho Convenio habrá de hacerse cumplir. Para facilitar la consulta, las prescripciones del MARPOL complementarias de las disposiciones de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar o que requieren una interpretación a la luz de dichas disposiciones, figuran en las referencias en la nota de pie de página⁵.

⁵ REFERENCIAS CRUZADAS ENTRE EL MARPOL Y LA CONVENCIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE EL DERECHO DEL MAR

SECCIÓN DEL MARPOL

SECCIÓN DE LA CONVENCIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE EL DERECHO DEL MAR

1 1)	94, 217 1)
4 2)	21 1), 56 1) b), 211, 220, 228, 231
4 3)	217 7)
5	217 3)
5 2)	217 2)
6	218
7	226 1), 232
9 3),	91, 217, 220, 218
10	287

- .2 suprimir las restantes referencias a la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, a excepción de las que figuran en la nota a pie de página correspondiente al artículo 4.1.1;
- .3 suprimir las referencias, en las secciones 4.3.1, 4.3.2 y 4.4.3, a zonas equivalentes comparables a las zonas económicas exclusivas (ZEE);
- .4 sustituir las últimas tres frases de la sección 5.10.3 por las indicadas a continuación, para autorizar el uso de recompensas o premios, cuyo objeto sería fomentar la participación del público en la notificación de derrames de hidrocarburos, a los países que los permiten en su respectiva legislación nacional:

Deberá observarse que la legislación nacional de algunos Estados no permite recompensas o premios. En el caso de otros Estados, el ofrecimiento de recompensas es contrario a los objetivos de implantación de su normativa. No obstante, para los que deseen tener en cuenta estos incentivos, los Estados que ofrecen recompensas las consideran útiles para detectar y penalizar toda transgresión de lo estipulado en el MARPOL.
- .5 conservar la sección 3.24 para facilitar una práctica lista de comprobación a los Estados que implanten el MARPOL, pero, en la última oración del párrafo introductorio, la expresión "debería" se sustituye por "podrá" y el título de la figura 2 debería enmendarse de modo que diga "las medidas para implantar el MARPOL incluyen, sin que esta enumeración sea exhaustiva:";
- .6 eliminar las referencias a "zona marina" en la sección 3.25, que está incorporada en la expresión comúnmente utilizada "zona del mar";
- .7 cambiar la nota de pie de página de la sección 3.25 de modo que diga: "Algunas zonas especiales aún no están en vigor. Para mayor información, consultar la documentación de la OMI";
- .8 suprimir la segunda frase de la sección 4.2.1 puesto que se considera que puede hacerse sin que haya efectos adversos;

- .9 hacer referencia a la resolución MEPC.61(34) en la sección 7.1, como norma adecuada para indicar que se ha producido una transgresión;
- .10 conservar el enunciado original de la sección 13.1 del documento MEPC 43/12, como explicación del Anexo V;
- .11 conservar las secciones 8.1.1, 9.3.1 a 9.3.6, 9.6.2, 10.8.2, 10.8.3, 11.3.2, 12.5, 12.7.1, 12.7.3, 13.2 y 17.3 del documento MEPC 43/12, considerándolas como un asesoramiento idóneo para propietarios de buques, gestores y puertos; y
- .12 con el fin de dirigir los esfuerzos a la detección de operadores poco escrupulosos, enmendar la sección 21.6 del siguiente modo:

Si bien la mayoría de gestores cumplen lo prescrito en el Anexo V, lamentablemente existe la posibilidad de que algunos que sean poco escrupulosos procedan, para abaratar costes, a efectuar descargas ilegales. Los oficiales encargados de velar por el cumplimiento de las normas deberían prestar especial atención al Libro registro de basuras ya que puede resultar de utilidad para detectar toda práctica poco escrupulosa.

14.11 A reserva de que se introduzcan estas modificaciones, el Comité aprobó la versión revisada del documento "MARPOL – Cómo llevarlo a la práctica" y pidió a la Secretaría que lo editara para publicarlo lo antes posible.

Informe de un seminario sobre la provisión de instalaciones de recepción

14.12 El Comité tomó nota de un informe del Seminario/Simposio de ROPME/MEMAC/OMI sobre el MARPOL 73/78, que se celebró en Bahrein del 17 al 19 de octubre de 1999 (MEPC 44/INF.7). En dicho simposio se adoptó el informe del seminario, incluidas sus recomendaciones y el plan de trabajo, los cuales se incluyen en el anexo del documento MEPC 44/INF.7.

14.13 El Comité apoyó la propuesta de los Estados miembros de la ROPME de implantar el plan de trabajo relativo a las instalaciones de recepción en la zona marítima de la ROPME y tomó nota de que, cuando se ponga en práctica este plan, dichos Estados tendrán los elementos necesarios para comunicar a la OMI si disponen de suficientes instalaciones de recepción para que el Comité pueda fijar una fecha de entrada en vigor de la correspondiente Zona especial contemplada en el MARPOL 73/78.

15 CUESTIONES RELATIVAS AL CÓDIGO CNI

15.1 El Comité recordó que, en su 38º periodo de sesiones, se había constituido un grupo interorganismos con carácter oficioso, integrado por la OMI, el OIEA y el PNUMA, cuya labor era evaluar los posibles riesgos que entrañan los materiales radiactivos para el medio ambiente. Se acordó que el cometido inicial de dicho Grupo sería llevar a cabo un estudio de la bibliografía sobre el particular.

15.2 El Comité tomó nota del documento MEPC 44/15, en el que se indica que se había completado la búsqueda inicial de bibliografía y que el informe correspondiente será remitido a su 45º periodo de sesiones.

16 RECICLAJE DE BUQUES

16.1 El Comité recordó que, en su 42º periodo de sesiones, Noruega había indicado que había problemas de seguridad y ambientales relacionados con el desmantelamiento de buques y había propuesto que se incluyera esta cuestión en el programa de trabajo del Comité, asignándosele alta prioridad.

16.2 El Comité recordó que Noruega, en su documento MEPC 43/18/1, había indicado que los buques que se venden para desguace pueden contener varias sustancias potencialmente peligrosas para el medio ambiente, como difenilos policlorados, metales pesados, hidrocarburos, productos que agotan la capa del ozono, entre otros. Asimismo, la mayoría de los astilleros de desguace del mundo carecen de las instalaciones necesarias para llevar a cabo el desguace de manera segura y responsable en términos ambientales. Como resultado, Noruega había indicado que hay una necesidad imperiosa de que la OMI ponga en práctica este tipo de medidas para cerciorarse de que la retirada del servicio de los buques se realice en condiciones de seguridad y sin que haya peligro para el medio ambiente, todo ello en coordinación con otros regímenes internacionales pertinentes.

16.3 El Comité también recordó sus deliberaciones sobre el tema en el transcurso de su 43º periodo de sesiones, cuando subrayó lo siguiente:

- .1 el Comité especial del PNUMA para la aplicación del Convenio de Basilea, en su 4ª reunión, preparó un proyecto de decisión sobre el desguace de buques. En dicho proyecto, se pidió a la Conferencia de Partes que asignase un mandato al Grupo de trabajo (aspectos técnicos) de acuerdo con el Convenio de Basilea a fin de que colabore con la OMI sobre la cuestión, prepare directrices relativas a una gestión ambientalmente adecuada de las operaciones de desguace de los buques y examine los aspectos jurídicos conexos con el Subgrupo consultivo de expertos jurídicos y técnicos del Convenio de Basilea. Al recordar esta información, el Comité señaló que esta decisión (V/23) había sido adoptada en la 5ª reunión de la Conferencia de Partes en el Convenio de Basilea, acerca de lo cual se informó en el documento MEPC 44/INF.22;
- .2 la Cumbre sobre desguace de buques (reciclaje de buques) tuvo lugar una semana antes de celebrarse el 43º periodo de sesiones del Comité, y su objetivo fue aumentar la concienciación y la consideración de la adopción de medidas. A este respecto, el Comité señaló que en el documento MEPC 44/INF.14 se brindaba un informe sobre la reunión;
- .3 en la 7ª reunión de la Comisión sobre el Desarrollo Sostenible se pidió a la OMI que analizase esta cuestión y se instó a los Estados a que garanticen que se actúa de un modo responsable con respecto al desguace de los buques retirados del servicio;

- .4 en la resolución MEPC.53(32) sobre la Ampliación de la capacidad de desguace de buques para facilitar la implantación de las enmiendas al Anexo I del MARPOL 73/78, se recomienda que los Gobiernos Miembros, en especial los Gobiernos de Estados con intereses en los sectores de la construcción naval y el transporte marítimo:
 - .1 adopten iniciativas, en colaboración con los sectores de la construcción naval y el transporte marítimo, para habilitar instalaciones de desguace de buques a escala mundial;
 - .2 se esfuercen por promover programas de investigación y desarrollo, mejoren las técnicas de desguace y se comprometan a establecer, lo antes posible y en colaboración con los sectores de construcción naval y transporte marítimo, instalaciones adecuadas para el desguace de buques y;
 - .3 faciliten asistencia técnica y transferencia de tecnología a los países en desarrollo, en sus esfuerzos por fomentar las instalaciones de desguace de buques.

16.4 Por último, el Comité recordó que, si bien algunas delegaciones no estaban a favor de incluir esta cuestión en el programa de trabajo, la mayoría de las delegaciones que hizo uso de la palabra apoyó la inclusión de desguace de buques en el programa de trabajo del Comité, reconociendo al mismo tiempo que se trata de un tema complejo. Como resultado de ello, se había pedido a los Gobiernos Miembros que formularan propuestas para presentarlas al 44º periodo de sesiones del Comité.

16.5 Al presentar el documento MEPC 44/16, FOEI indicó que los buques que son enviados a una instalación de desguace casi siempre contienen agua de lastre con determinados sedimentos. Este tipo de agua de lastre puede incluir organismos no autóctonos o patógenos y, como resultado, se invitó al Comité a que tuviera a bien:

- .1 tomar nota de la amenaza que representa para el medio ambiente la posibilidad de no gestionar eficazmente el agua de lastre;
- .2 recomendar medidas para impedir que penetren organismos perjudiciales en el medio ambiente cuando se retiran buques del servicio; y
- .3 aclarar la situación para determinar en qué momento un buque deja de serlo y, por lo tanto, ya no está sujeto a la reglamentación de la OMI.

16.6 El Comité tomó nota de las cuestiones antedichas y se mostró de acuerdo con que habría que examinarlas más detenidamente al elaborar una estrategia general para hacer frente a este problema. El documento se remitió también al Grupo de trabajo sobre el agua de lastre.

16.7 Al presentar el documento MEPC 44/16/1, los Países Bajos suscitaron las siguientes cuestiones:

- .1 aunque no pretenden que se formulen normas jurídicamente vinculantes relativas al reciclaje de buques, los Países Bajos consideran importante que la OMI, por conducto del CPMM, elabore directrices internacionales para esta actividad que

sirvan tanto para el sector del transporte marítimo como para el sector del reciclaje de buques;

- .2 si bien se reconoce también que el reciclaje de buques es fundamentalmente responsabilidad de las autoridades nacionales pertinentes, los Países Bajos consideran que la estrecha cooperación con los Estados de abanderamiento y la OMI, por conducto del CPMM, es necesaria para fomentar este tipo de iniciativas de autorregulación;
- .3 como resultado, los Países Bajos propusieron que en el futuro las deliberaciones al respecto tengan en cuenta los puntos siguientes:
 - .1 elaboración de directrices técnicas y de códigos de conducta;
 - .2 programa sobre las técnicas del reciclaje de buques;
 - .3 elaboración de medidas preventivas; y
 - .4 necesidad de emprender un estudio de las consecuencias financieras del reciclaje de buques, que los Países Bajos están dispuestos a copatrocinar; y
- .4 con el fin de concluir la labor sobre esta cuestión, debería establecerse un Grupo de trabajo por correspondencia.

16.8 Al presentar el documento MEPC 44/16/2, Noruega señaló que se deberían elaborar planes de trabajo para el Comité, el CSM y el CCT, y propuso que debería constituirse un Grupo de trabajo por correspondencia que prepare un informe para que el Comité lo examine en su 45º periodo de sesiones con objeto de:

- .1 recopilar más información sobre los problemas relacionados con el medio ambiente y la seguridad humana que presenta el reciclaje de los buques;
- .2 determinar medidas para reducir los riesgos para la seguridad y el medio ambiente que presenta el reciclaje de los buques, dando especial importancia a las medidas que deben adoptarse a bordo de los buques;
- .3 recopilar información sobre la legislación y las directrices nacionales en la zona;
- .4 obtener opiniones sobre el enfoque de otras organizaciones internacionales respecto del tema; y
- .5 obtener opiniones sobre las ventajas y el posible contenido de una resolución de la Asamblea.

16.9 Al presentar el documento MEPC 44/16/3, el Brasil se mostró a favor de que la cuestión del reciclaje de buques se trate en el marco del Convenio de Basilea y de que el país del cual sea oriundo el comprador deberá disponer de la debida legislación que exija que el envío del buque se realice con arreglo a dicho Convenio.

16.10 El Brasil se manifestó a favor de que toda participación de la OMI se realice por medio del Convenio sobre la prevención de la contaminación del mar por vertimiento de desechos y otras materias y de su Grupo científico.

16.11 Al presentar el documento MEPC 44/16/4 en nombre de la ICS, BIMCO, INTERTANKO, INTERCARGO, OCIMF y CIOSL, la ICS formuló las siguientes precisiones:

- .1 parece existir un vacío en el debate internacional sobre esta cuestión, que la OMI debería colmar, si bien se reconoce que el sector también desempeña un papel importante;
- .2 los copatrocinadores de este documento apoyan plenamente la propuesta formulada por Noruega, que cuenta con el respaldo de los Países Bajos, de incluir temas relativos al reciclaje de buques en el programa de trabajo y en el orden del día del Comité, y respaldan el propósito de trabajar con representantes del Convenio de Basilea y de la OIT sobre esta cuestión. Además, los copatrocinadores apoyan la propuesta de establecer un grupo de trabajo por correspondencia sobre el reciclaje de buques, en el cual desearían participar;
- .3 la cuestión de que el reciclaje de buques deba estar sometido a un "régimen internacional vinculante" es objeto de debate, y los resultados finales del mismo afectarán a varias partes, incluido el sector del transporte marítimo; y
- .4 la ICS ha establecido un Grupo de trabajo en el cual participan todos los copatrocinadores de este documento a fin de estudiar medidas viables para facilitar la elaboración de prácticas de retirada del servicio aceptables y elaborará un "Código de prácticas" sobre las cuestiones pertinentes.

16.12 Tras examinar los documentos presentados sobre esta cuestión, el acuerdo general fue que incumbe a la OMI desempeñar un papel en la reducción de los riesgos para la seguridad y el medio ambiente que plantea el reciclaje de buques. Sin embargo, algunas delegaciones consideraron que la OMI no debería ejercer el liderazgo en esta esfera, que correspondería más adecuadamente al Convenio de Basilea o a la OIT, según el aspecto que se examine.

16.13 El Comité manifestó su agradecimiento por el criterio proactivo que estaba adoptando el sector del transporte marítimo y señaló que esperaba con interés que se le informara sobre los avances en esta actividad.

16.14 Si bien se manifestó cierta preocupación acerca de la necesidad de establecer un grupo de trabajo por correspondencia que brinde al Comité información sobre esta cuestión, el acuerdo general fue que dicho grupo proporcionaría información útil que habría de facilitar el examen ulterior de la cuestión. Sin embargo, algunas delegaciones manifestaron su inquietud por cuanto las actuales prioridades asignadas a otros puntos del programa de trabajo podrían dificultar el establecimiento de un grupo de trabajo sobre esta cuestión.

16.15 Una delegación advirtió al Comité que, si se adoptaban medidas, éstas podían aumentar los costos relacionados con el reciclaje de buques, lo cual podría dar lugar a que los buques se mantuvieran en servicio más tiempo del que deberían estarlo, o a que se hundieran intencionalmente a fin de evitar los costos de reciclaje.

16.16 Además del debate general sobre esta cuestión, el Comité tomó nota de la información facilitada por la India y Bangladesh sobre las estadísticas de siniestros relacionadas con el sector del reciclaje de buques y el gran número de medidas que se estaban adoptando para mejorar las condiciones laborales y la seguridad en el sector. Al presentar esta información, se declaró que el sector es más seguro de lo que generalmente se informa.

16.17 El Comité también tomó nota de la información facilitada por Filipinas, país que, para demostrar que se ha comprometido a reciclar buques de manera segura y ambientalmente racional, había pedido a una empresa dedicada a esta actividad que dejara de operar. El motivo de dicha decisión fue que se descubrió que la empresa en cuestión infringía las leyes nacionales en virtud de las que se aplicaba el Convenio de Basilea. Filipinas manifestó su apoyo a la elaboración de directrices técnicas para el reciclaje de buques, las cuales deberían incluir medidas para garantizar que en el buque no queden desechos tóxicos o peligrosos antes de su retirada del servicio. Dichas directrices deberían asimismo tratar los aspectos del reciclaje de buques que guardan relación con la seguridad, el medio ambiente y la formación del personal.

16.18 Tras un examen exhaustivo sobre este asunto, el Comité acordó considerar esta cuestión más a fondo en su 46º periodo de sesiones y, a fin de facilitar esa labor, decidió establecer un Grupo de trabajo por correspondencia con el mandato que figura en el anexo 14. Se acordó que el coordinador del Grupo de trabajo por correspondencia sería:

Capitán Moin Uddin Ahmed
Representante de Bangladesh ante la OMI
y sobre cuestiones de transporte marítimo
2 Abbey Road, Barking
Essex IG11 7AX
Teléfono: 020-8507 8800
Facsímil: 020-8594 0234
Correo electrónico: CJS@J-S-agencies.co.uk

16.19 La delegación de los Países Bajos retiró su reserva anterior en relación con el resultado de los debates sobre el reciclaje de buques, felicitó a la delegación de Bangladesh por su papel de coordinador del Grupo de trabajo por correspondencia sobre el reciclaje de buques y les aseguró su plena cooperación en la labor del Grupo.

16.20 Habida cuenta de las actividades conexas en otros foros, el Comité pidió a la Secretaría que se pusiera en contacto con las Secretarías del Convenio de Basilea, de la OIT y del Convenio de Londres para que brinden información sobre el reciclaje de buques al Grupo de trabajo por correspondencia.

16.21 El Comité señaló que la cuestión del reciclaje de buques podía tener relación con cuestiones de seguridad y acordó informar acerca de la decisión anterior al CSM y pedirle que formule observaciones sobre las actividades del CPMM relativas al reciclaje de buques.

17 APLICACIÓN DE LAS DIRECTRICES DEL COMITÉ

17.1 El Comité recordó que en su 43º periodo de sesiones (28 de junio a 2 de julio de 1999), y el CSM, en su 71º periodo de sesiones (19 a 28 de mayo de 1999), tras examinar las Directrices sobre organización y método de trabajo de los Comités y de sus órganos auxiliares, a la luz de la

experiencia adquirida mediante su aplicación y a fin de mejorarlas con el propósito de conseguir una mayor racionalización del trabajo de los comités y de sus órganos auxiliares, aprobaron las Directrices revisadas, que se distribuyeron como circulares MSC/Circ.931 y MEPC/Circ.366 el 10 de septiembre de 1999, derogando así las anteriores circulares MSC/Circ.816 y MEPC/Circ.331.

17.2 El Comité invitó a los Gobiernos Miembros a que aplicasen las Directrices revisadas de los Comités y a que las pusieran en conocimiento de sus representantes en las reuniones pertinentes de la OMI, pidiéndoles que las observasen.

17.3 La delegación de Chipre señaló al Comité dos problemas que se plantean a la hora de seguir las Directrices; el primero es que es prácticamente imposible para las delegaciones presentar observaciones sobre cuestiones urgentes a los comités si se ha vencido el plazo para la presentación de documentos. Se puede dar como ejemplo reciente las cuestiones urgentes derivadas del 8º periodo de sesiones del Subcomité FSI, que pedía el asesoramiento del Comité, en su 44º periodo de sesiones, sólo cinco semanas antes de la celebración de éste. El segundo es que en algunos subcomités no se respetan las Directrices y que ciertos documentos se presentan en relación con puntos del orden del día que no se corresponden con los puntos del programa de trabajo. Chipre encareció que se resuelvan estos dos problemas y propuso que se convoque una reunión mixta de los Presidentes del CSM, del Comité y los Subcomités, tal como se señala en los párrafos 5 y 7 de las Directrices de los Comités.

17.4 En el debate que siguió, el Comité acordó en términos generales que el objetivo de las Directrices es facilitar la labor de los comités, y que se debe permitir un cierto grado de flexibilidad. Según indicó el Secretario General en ocasiones previas, los comités no deben verse prisioneros de las Directrices. El Comité tomó nota de la preocupación expresada por Chipre, pero si esta delegación piensa que es necesario modificar las Directrices, deberá presentar su propuesta por escrito para que los comités la examinen. A este respecto, se mencionó que el CSM va a examinar algunas modificaciones a las Directrices en su 72º periodo de sesiones (MSC 72/20/1).

18 PROGRAMA DE TRABAJO DEL COMITÉ Y DE SUS ÓRGANOS AUXILIARES

Gestión del volumen de trabajo del Comité

18.1 Al examinar esta cuestión por lo que se refiere a las funciones del Comité y a las posibles soluciones a los problemas existentes, el Comité recordó las dificultades que surgieron en su 42º periodo de sesiones para coordinar el número de grupos de trabajo y de redacción. En dicho periodo de sesiones, tras un intercambio de opiniones, se acordó debatir de nuevo el asunto en el 43º periodo de sesiones a fin de encontrar una solución.

18.2 En su 43º periodo de sesiones, el Comité examinó una nota del Presidente (MEPC 43/18/3) y acordó que deberían seguirse las Directrices de los Comités sobre organización del trabajo: no deberían establecerse más de tres grupos de trabajo durante un solo periodo de sesiones y el número de dichos grupos debería reducirse siempre que fuera posible. Al alcanzar este acuerdo, se observó que podría resultar necesario dar prioridad a las reuniones de los grupos de trabajo de manera que determinados grupos no se reúnan en cada periodo de sesiones y que convendría transferir el Grupo de trabajo sobre el Convenio de Cooperación a uno de los Subcomités.

18.3 En su 43º periodo de sesiones, el Comité también tomó nota de la sugerencia, respaldada por varias delegaciones, de reconsiderar la estructura y el funcionamiento de los Subcomités como medio para abordar el creciente número de cuestiones relacionadas con el medio ambiente. Como resultado de los debates, el Comité acordó en dicho periodo de sesiones que, entre otras cosas, el Presidente examinaría el método de trabajo del Comité para ver si es posible utilizar con mayor eficacia otros recursos, tales como los Subcomités y las organizaciones internacionales, y presentar propuestas a ese respecto en el 44º periodo de sesiones (MEPC 43/21, párrafo 18.22).

18.4 El Presidente presentó su documento (MEPC 44/18), e hizo referencia a los resultados de la 1ª reunión conjunta del CSM y del CPMM que se celebró al mismo tiempo que el decimonoveno periodo de sesiones de la Asamblea, en noviembre de 1993. Teniendo en cuenta que en dicha reunión conjunta se llegó a la conclusión de que el CSM y el CPMM deberían gozar del mismo estado, según lo estipulado en el Convenio constitutivo de la OMI, y de que los subcomités deberían realizar sus actividades, según sea necesario, bajo las instrucciones de tanto el CSM como el CPMM, y rendir informe a ambos comités (MSC/MEPC/1/6, párrafos 3.6. y 3.13.6), el Presidente señaló que muchas de las sugerencias formuladas en dicha reunión conjunta siguen siendo pertinentes para las deliberaciones del periodo de sesiones del Comité, por ejemplo:

- .1 debería hacerse mejor uso de los Subcomités;
- .2 al elaborar el programa de trabajo debería prestarse la debida atención a los problemas de los países en desarrollo, así como a los problemas de los países pequeños desarrollados; y
- .3 el ritmo de trabajo de la OMI no debería contribuir a incrementar las diferencias entre los países desarrollados y los países en desarrollo por lo que se refiere a su capacidad para implantar la normativa.

18.5 El Presidente, tras informar al Comité de que había hecho llegar su preocupación al respecto al Consejo y a la Asamblea, propuso entonces que, como punto de partida, el Comité debería intercambiar opiniones sobre distintas opciones para gestionar más adecuadamente el volumen de trabajo del Comité cuando se ocupe de las cuestiones relacionadas con el medio ambiente, cuyo número va en aumento, reconociendo al mismo tiempo que se ha emprendido la preparación de una revisión de la organización de la OMI y asimismo que varias cuestiones técnicas se han remitido a diversos subcomités.

18.6 El Brasil presentó su documento MEPC 44/8/1 y subrayó que es necesario conservar el Grupo de trabajo sobre el Convenio de Cooperación, que fue constituido para promover la asistencia técnica según lo prescrito en dicho Convenio. En apoyo de su opinión, el Brasil hizo mención de dos sucesos de derrames de hidrocarburos en aguas brasileñas, cuyos daños se habían conseguido reducir al mínimo debido a medidas y actividades de respuesta adecuadas establecidas de conformidad con el Convenio de Cooperación y las recomendaciones del Grupo de trabajo sobre este Convenio. Debido a que siempre es necesario consolidar la preparación y la respuesta contra los derrames de hidrocarburos en todos los países, especialmente en los países en desarrollo, el Brasil confiaba en que el Comité encontrara una respuesta satisfactoria a la cuestión.

18.7 En el debate posterior, el Comité acordó que se necesita al Grupo de trabajo sobre el Convenio de Cooperación para que lleve a cabo la labor especificada en el artículo 12 de dicho

Convenio y otras cuestiones que puedan surgir del próximo Protocolo de Cooperación-SNPP. Hubo considerable apoyo a favor de que el Grupo de trabajo sobre el Convenio de Cooperación siguiera realizando su labor bajo las órdenes del Comité, si bien en vista del número limitado de grupos de trabajo que se permite con arreglo a las Directrices de los Comités y los numerosos puntos prioritarios de los que ha de ocuparse el propio Comité, también se apoyó la sugerencia de que dicho Grupo de trabajo realizase sus actividades bajo las órdenes de uno de los subcomités, como es el caso del Subcomité BLG. El Comité acordó que antes de tomar una decisión al respecto convendría evaluar el volumen de trabajo del Subcomité BLG y acordó pedirle a este Subcomité que considerase esta cuestión en su próximo periodo de sesiones.

18.8 En general, se apoyó en el Comité la declaración del Presidente en relación con el mayor volumen de trabajo del Comité al tener que ocuparse de cuestiones ambientales con respecto a lo cual ha de hallarse una solución a largo plazo. En principio, las cuestiones de normativa deberían conservarse en el seno del Comité, en tanto que los asuntos de naturaleza técnica, incluidos los puntos técnicos sustantivos, deberían remitirse a los subcomités de manera que el Comité pudiera actuar más bien como órgano decisorio.

18.9 Algunas delegaciones manifestaron su apoyo a la propuesta de limitar el número de grupos de trabajo en cada periodo de sesiones del Comité y de enviar documentos técnicos a los subcomités, pero manifestaron la preocupación de que como sólo pueden asistir a las reuniones del Comité debido a las restricciones presupuestarias, es posible que no puedan participar en la importante labor técnica si ésta se remite a los subcomités.

18.10 Con respecto a la sugerencia de que el Comité también podría servirse de otros organismos expertos como el GESAMP, la ISO y la IACS, se mencionó que han surgido dificultades económicas en la financiación de las actividades del GESAMP en relación con el Anexo II y es posible que este organismo no pueda llevar a cabo la labor técnica adicional que le asigne el Comité. En este sentido, el Comité tomó nota de que la ISO está dispuesta a colaborar con el Comité por lo que se refiere al trabajo de orden técnico.

18.11 Si bien hubo apoyo general a favor de la propuesta del Presidente de someter a consideración la gestión del volumen de trabajo del Comité, éste reconoció que resultada prematuro tomar una decisión sobre una propuesta específica, incluida la de transferir el Grupo de trabajo sobre el Convenio de Cooperación al Subcomité BLG.

18.12 El Comité tomó nota de que la revisión de la organización de la Secretaría de la OMI aún tenía que completarse y propuso que a largo plazo los presidentes del CSM y del CPMM podrían considerar en el futuro la cuestión de examinar la estructura del Subcomité con objeto de mejorar la eficacia de tanto los comités como los subcomités.

18.13 Se invita al CSM a que tome nota de lo anterior y a que facilite sus observaciones para que sean examinadas en el 45º periodo de sesiones del Comité.

Programa de trabajo de los órganos auxiliares

18.14 El Comité recordó que, en su 43º periodo de sesiones, había aprobado los programas de trabajo de los Subcomités FSI y BLG y los programas de trabajo pertinentes de los Subcomités DE, DSC, FP y SLF en los que había puntos relacionados con el medio ambiente.

18.15 El Comité tomó nota de que entre sus periodos de sesiones 43° y 44°, los Subcomités STW, FSI y DSC habían celebrado sus reuniones, pero los programas de trabajo relacionados con el medio ambiente de los Subcomités pertinentes se examinarían durante su 45° periodo de sesiones.

Puntos sustantivos que se incluirán en los órdenes de día de los periodos de sesiones 45°, 46° y 47° del Comité

18.16 El Comité examinó el documento MEPC 44/WP.1 y aprobó los puntos sustantivos que se incluirán en los órdenes del día de sus tres próximos periodos de sesiones, según figuran en el anexo 13.

Fechas provisionales para la celebración de los periodos de sesiones 45° y 46° del Comité y para la Conferencia diplomática sobre las pinturas antiincrustantes

18.17 El Comité tomó nota de que está previsto que su 45° periodo de sesiones se celebre del 2 al 6 de octubre de 2000, de que está provisionalmente previsto que su 46° periodo de sesiones se celebre en julio de 2001 y de que está provisionalmente previsto que la Conferencia diplomática sobre pinturas antiincrustantes se celebre del 22 al 26 de octubre de 2001.

Grupos de trabajo y de redacción en el 45° periodo de sesiones del Comité

18.18 El Comité acordó establecer grupos de trabajo en su 45° periodo de sesiones que se encarguen de las siguientes cuestiones:

- .1 cuestiones relativas a Cooperación;
- .2 organismos acuáticos perjudiciales en el agua de lastre; y
- .3 efectos perjudiciales de las pinturas antiincrustantes para buques.

18.19 El Comité previó que en su 45° periodo de sesiones se constituirán grupos de redacción sobre las siguientes cuestiones:

- .1 cuestiones relativas a las ZMES; y
- .2 enmiendas al MARPOL 73/78.

19 OTROS ASUNTOS

Efectos de las naves de gran velocidad en el medio ambiente: Propuesta de inclusión de prescripciones medioambientales en una versión revisada del Código internacional de seguridad para naves de gran velocidad (NVG)

19.1 La Internacional Amigos de la Tierra (FOEI) presentó un documento (MEPC 44/19) en el que se esbozan los supuestos efectos adversos para el medio ambiente causados por la explotación de las naves de gran velocidad y se señala cómo, merced al Código NGV y las prescripciones relativas al permiso de explotación, podrían tomarse medidas para paliar tales efectos.

19.2 FOEI pidió al Comité que tuviera a bien:

- .1 elaborar medidas y criterios ambientales adecuados, para incluirlos en el Código NGV;
- .2 determinar si será conveniente introducir dichas medidas como anexo relativo al medio ambiente en la versión actual del Código NGV;
- .3 asegurarse de que se dispone de datos procedentes de proyectistas y fabricantes de naves de gran velocidad y de armadores que las utilicen o piensen utilizarlas para que las administraciones marítimas nacionales puedan realizar una evaluación adecuada de las repercusiones para el medio ambiente de la explotación de dichas naves, a fin de ayudarles a hacer frente a los efectos adversos específicos derivados de las actividades de las naves de gran velocidad; y
- .4 asegurarse de que todos los Estados con litorales afectados por la explotación de naves de gran velocidad participan en la regulación de sus actividades.

19.3 Irlanda, con el respaldo de Vanuatu, señaló que hasta la fecha no se ha notificado ningún efecto adverso para el medio ambiente derivado de la explotación de naves de gran velocidad.

19.4 El Comité tomó nota de la preocupación manifestada por la FOEI pero, dado que habría que incluir un nuevo punto en el programa de trabajo, recomendó a dicha organización que recabara el apoyo de un Gobierno.

Solicitudes para la obtención del carácter consultivo

19.5 El Comité recibió solicitudes para la obtención del carácter consultivo de *International Harbour Masters' Association* (IHMA) (Asociación Internacional de Capitanes de Puerto) y de *Professional Yachtsmen's Association* (PYA) (Asociación Profesional de Patrones de Yate) (MEPC 44/19/1; C 82/24(a)).

19.6 Siguiendo su práctica habitual, el Comité estableció un grupo de trabajo reducido con carácter oficioso bajo la supervisión de su vicepresidente, el Sr. Zafrul Alam (Singapur), para que examinase dichas solicitudes de conformidad con el Reglamento que rige las relaciones con las organizaciones internacionales no gubernamentales y con las Directrices para la atribución del carácter consultivo, a fin de formular sus recomendaciones al Consejo.

19.7 Tras recibir el informe del Grupo (MEPC 44/WP.2), el Comité refrendó su recomendación al Consejo de que se conceda el carácter consultivo a la IHMA, dado que se trata de una organización auténticamente internacional, con unos conocimientos especializados que suponen una contribución importante a la labor del Comité, y que no se conceda tal carácter a la PYA, habida cuenta de la información que figura en su solicitud. El Comité acordó, sin embargo, examinar una nueva solicitud de la PYA si las circunstancias cambian y se cumple lo prescrito en el Reglamento y las Directrices arriba mencionados.

Información sobre la Conferencia "Mare Forum .99" y sus conclusiones

19.8 El Comité tomó nota de la información presentada por los Países Bajos (MEPC 44/INF.6) sobre las conclusiones de la Conferencia "Mare Forum .99", celebrada en Amsterdam en junio de 1999, así como sobre los grupos de trabajo constituidos durante dicha conferencia, en la que el sector y los responsables de la reglamentación marítima deliberaron sobre la manera de lograr un equilibrio adecuado entre las fuerzas del mercado y las medidas administrativas para poder premiar el transporte marítimo de calidad, tratar el problema de la explotación de buques deficientes y aplicar eficazmente las normas internacionales.

Reseña de las actividades de cooperación técnica realizadas desde el 43º periodo de sesiones del Comité

19.9 El Comité tomó nota de la información recogida en el documento MEPC 44/INF.12, que proporciona una actualización de las actividades de cooperación técnica para la protección del medio ambiente que han tenido lugar durante el lapso interperiodos (julio-diciembre de 1999) en diferentes regiones geográficas. Entre otros, dichas actividades se refieren a los importantes temas siguientes: implantación del MARPOL, planificación para contingencias, elaboración de perfiles nacionales sobre gestión de desechos y prevención de la contaminación del mar, organización de cursos de formación sobre cooperación, y organización, de la reunión *NOWPAP Third Forum Meeting*.

Toma de conciencia de la juventud en cuestiones medioambientales

19.10 El Comité recordó que en su último periodo de sesiones había llegado a la conclusión de que es sumamente importante que la juventud actual tome conciencia del estado de los océanos y de cómo mejorar el medio marino. También se acordó que la OMI debía considerar la posibilidad de fomentar este tema a través del Programa de cooperación técnica.

19.11 El Comité tomó nota de la declaración hecha por dos representantes de HELMEPA JUNIOR, Despina Nikolaidou (una niña de 14 años) y Stathis Costapoulos (un niño de 13 años), en la que se informó de las actividades realizadas en el marco de dicho programa para proteger el medio marino en Grecia.

19.12 Muchas delegaciones, al tiempo que felicitaron a los representantes de HELMEPA JUNIOR por su excelente intervención y por la labor realizada, anunciaron su intención de incorporar actividades semejantes a las del programa HELMEPA JUNIOR a sus programas nacionales de educación medioambiental para jóvenes. Australia informó al Comité de las actividades que está realizando al respecto, que tienen como modelo el mencionado programa HELMEPA JUNIOR, y señaló a su atención la publicación conjunta de HELMEPA y AMSA titulada: "*A Guide for the Greek Seafarers in Australian waters*" (Guía para la gente de mar de Grecia en aguas australianas).

19.13 Con el fin de atraer la atención sobre este particular de los Gobiernos Miembros y las organizaciones pertinentes, el Comité encargó a la Secretaría que distribuyera esa intervención como circular MEPC/Circ.370 con la correspondiente página introductoria.

19.14 El Comité tomó nota de la declaración hecha por la Secretaría en nombre del Instituto Oceánico Internacional (IOI), en la que informó del programa para jóvenes de dicho Instituto y de la intención de éste de intensificar la cooperación con HELMEPA y su programa asociado HELMEPA JUNIOR.

19.15 El Comité tomó nota asimismo de la información facilitada en el documento MEPC 44/INF.18 sobre algunos ejemplos de las actividades de la UNESCO destinadas a crear una mayor percepción entre los jóvenes de los problemas relacionados con el medio marino.

Manifestaciones de agradecimiento

19.16 El Comité manifestó su agradecimiento a los siguientes delegados por sus contribuciones inestimables a la labor del Comité y les deseó éxito en el desempeño de sus nuevos cargos:

- Sr. H.D. Paterson (Australia), Presidente del Grupo de trabajo sobre el agua de lastre desde su constitución, que cambia de trabajo;
- Capitán S. Bandala (México), que ha pasado casi cinco años en Londres representando a su país en las reuniones de la OMI, y que regresa a México; y
- Sr. J.P. Boer (Comisión Europea), por sus muchos años de participación en reuniones de la OMI como representante de la Comisión Europea, que ha sido trasladado.

19.17 El Comité también manifestó su agradecimiento a los siguientes miembros de la Secretaría de la OMI que han prestado un servicio largo y con gran dedicación al Comité y les deseó una larga y feliz jubilación:

- Sr. O. Khalimonov, Secretario del Comité y Director de la División del Medio Marino de la Organización; y
- Sr. M. Nauke, Director Adjunto/Jefe de la Oficina del Convenio de Londres de la División del Medio Marino de la Organización.

ANEXO 1

ORDEN DEL DÍA DEL 44º PERIODO DE SESIONES Y LISTA DE DOCUMENTOS

1 Aprobación del orden del día

MEPC 44/1		Orden del día provisional
MEPC 44/1/1		Anotaciones y calendario provisional

2 Implantación del Convenio de Cooperación y de las resoluciones de la Conferencia sobre Cooperación

MEPC 44/2		Informe del Grupo de trabajo sobre el Convenio de Cooperación, correspondiente al 43º periodo de sesiones del Comité
MEPC 44/2/1	Internacional Amigos de la Tierra	Efectos para el medio ambiente de las descargas de fueloil de gran densidad y estrategias de mitigación de los efectos que pueden considerarse
MEPC 44/2/2	Australia	Catálogo de programas de computador e información en Internet sobre la lucha contra los derrames de hidrocarburos
MEPC 44/INF.3	Comisión Europea	<i>Impact Reference System - Effects of Oil in the Marine Environment: Impacts of Hydrocarbons on Fauna and Flora</i>
MEPC 44/INF.4	OMM	<i>MARPOLSER 98 - Metocean Services for Marine Pollution Emergency Response Operations</i>
MEPC 44/INF.5	Australia	<i>Catalogue of Computer Programs and Internet Information related to responding to oil spills</i>
MEPC 44/INF.21	ITOPF	<i>INTERSPILL 2000 - An International Conference and Exhibition with the theme of "A New Millennium - A New Approach to Spill Response"</i>

3 Efectos perjudiciales de las pinturas antiincrustantes para buques (GT)

MEPC 44/3		Informe del Grupo de trabajo sobre pinturas antiincrustantes reunido durante el 43º periodo de sesiones del CPM y proyecto de texto del instrumento jurídico
MEPC 44/3/1	Japón	Documento de estudio sobre el texto del convenio propuesto
MEPC 44/3/2	ISAF	Observaciones sobre el proyecto de texto del convenio propuesto

MEPC 44/3/3	Países Bajos	Observaciones sobre el proyecto de instrumento jurídico
MEPC 44/3/4	CEFIC	Observaciones sobre la propuesta de convenio autónomo relativo a las pinturas antiincrustantes debatida durante el 43º periodo de sesiones del Comité
MEPC 44/3/5	Brasil	Propuestas destinadas a mejorar la adopción de las reglas y la aplicación de estas medidas
MEPC 44/3/6	Fondo Mundial para la Naturaleza	Informe analítico sobre los ensayos realizados por Alemania en buques costeros para someter a prueba sistemas antiincrustantes que no contienen biocidas
MEPC 44/3/7	Alemania	Elaboración y puesta en práctica de un método para identificar las pinturas de uso marino que contienen organoestaño
MEPC 44/INF.11	Italia/Países Bajos/ Portugal y España	<i>Information on TBT levels and the occurrence of imposex in certain marine species in the North Sea, the Mediterranean and the coastal waters of Portugal</i>
MEPC 44/INF.15	Greenpeace Internacional	Information on recent developments concerning the use of TBT coatings

4 Organismos acuáticos perjudiciales en el agua de lastre (GT)

MEPC 44/4		Informe del Grupo de trabajo sobre el agua de lastre reunido durante el 43º periodo de sesiones del CPMM
MEPC 44/4/1	Estados Unidos	Observaciones sobre el proyecto de convenio internacional para el control y la gestión del agua de lastre y de los sedimentos de los buques
MEPC 44/4/2	Argentina	Prevención de la contaminación con organismos perjudiciales en el agua de lastre de buques destinados a puertos argentinos de la cuenca del Plata
MEPC 44/4/3	Japón	Procedimientos de control y gestión del agua de lastre
MEPC 44/4/4	Brasil	Propuestas para facilitar la adopción de normas y el cumplimiento de las medidas que se tomen
MEPC 44/4/5	Noruega	Principios alternativos para la regulación de la gestión del agua de lastre
MEPC 44/4/6	Grecia	Organismos acuáticos perjudiciales en el agua de lastre

MEPC 44/INF.2	Secretaría	<i>Report on the Regional Scientific Workshop on Ballast Water Management and Control held on board m/v Georgij Ushakov in the Black Sea from 14 to 17 September 1999</i>
MEPC 44/INF.9	Japón	<i>Mixer pipe method as an alternative ballast water management technique</i>
MEPC 44/INF.13	Argentina	Ordenanza N° 7-98 – Prevención de la Contaminación con Organismos Acuáticos en el Lastre de los Buques Destinados a Puertos Argentinos de la Cuenca del Plata
MEPC 44/INF.19	Australia	<i>Australia's ballast water management arrangements</i>
MEPC 44/INF.20	Australia	<i>Australia's ballast water exchange verification method</i>
MEPC 44/INF.23	Secretaría	<i>GEF/UNDP/IMO Project on Ballast Water Management (GLO/99/G31/A/1G/19)</i>

5 Insuficiencia de las instalaciones de recepción (GT)

MEPC 44/5	Reino Unido	Informe del Grupo de trabajo por correspondencia sobre las instalaciones receptoras de desechos portuarias
MEPC 44/5/1	Reino Unido	Nuevo texto presentado respecto de la elaboración de directrices sobre instalaciones receptoras de desechos en los puertos

6 Examen y aprobación de enmiendas de los instrumentos de obligado cumplimiento

MEPC 44/6	Secretaría	Enmiendas al apéndice del Anexo III del MARPOL 73/78
-----------	------------	--

7 Determinación y protección de zonas especiales y de zonas marinas especialmente sensibles

MEPC 44/7	Colombia	Designación de la isla Malpelo como "zona marina especialmente sensible"
MEPC 44/7/1	UICN	Revisión de las Directrices para la designación de zonas especiales y la determinación de zonas marinas especialmente sensibles
MEPC 44/7/2	Australia	Proyecto de mandato del Grupo de trabajo por correspondencia

MEPC 44/7/3	Fondo Mundial para la Naturaleza	Conformidad de los criterios para la determinación de zonas marinas especialmente sensibles con las disposiciones de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar
MEPC 44/INF.8	Australia	<i>Communicating with the Maritime Industry about Sea Areas Sensitive to Shipping and Boating Operations in Australia</i>

8 Informes de los Subcomités

MEPC 44/8	Secretaría	Conclusiones del 45º periodo de sesiones del Subcomité NAV
MEPC 44/8/1	Secretaría	Cuestiones urgentes resultantes del 8º periodo de sesiones del Subcomité FSI

9 Labor de otros órganos

MEPC 44/9	Secretaría	Resultados del 80º periodo de sesiones del Comité Jurídico
MEPC 44/9/1	Secretaría	Resultados del 27º periodo de sesiones del Comité de Facilitación
MEPC 44/9/2	Secretaría	Resultados de la vigésima primera Asamblea
MEPC 44/9/2/Add.1	Secretaría	Resultados de la vigésima primera Asamblea

10 Estado jurídico de los convenios

MEPC 44/10	Secretaría	Estado jurídico de los convenios
------------	------------	----------------------------------

11 Prevención de la contaminación atmosférica ocasionada por los buques (GR)

MEPC 44/11	Secretaría	Resultados de la 5ª reunión de la Conferencia de las Partes en la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático
MEPC 44/11/1	IACS	Certificado de homologación para los incineradores
MEPC 44/11/2	IACS	Interpretación de la IACS de la expresión "que se instale a bordo de un buque"

MEPC 44/11/3	Japón	Propuesta de enmienda al Código Técnico sobre los NO _x relativa al parámetro f_a de las condiciones de ensayo para la homologación de la familia de motores
MEPC 44/11/4	Austria, Bélgica, Dinamarca, Finlandia, Francia, Alemania, Grecia, Irlanda, Italia, Luxemburgo, Países Bajos, Noruega, Portugal, España, Suecia, Reino Unido y la Comisión Europea	Designación de la zona del Mar del Norte como Zona de control de las emisiones de SO _x
MEPC 44/11/4/Corr.1	Austria, Bélgica, Dinamarca, Finlandia, Francia, Alemania, Grecia, Irlanda, Italia, Luxemburgo, Países Bajos, Noruega, Portugal, España, Suecia, Reino Unido y la Comisión Europea	Designación de la zona del Mar del Norte como Zona de control de las emisiones de SO _x : Corrección
MEPC 44/11/5	Secretaría	Informe sobre la marcha de las actividades de seguimiento
MEPC 44/11/6	Japón	Investigación sobre los motores que cumplen las prescripciones relativas a los óxidos de nitrógeno en virtud del Anexo VI del Convenio MARPOL
MEPC 44/11/7	Estados Unidos	Revisión del Código Técnico sobre los NO _x nivel 2 de los límites de emisiones para los motores diesel marítimos iguales o superiores a 130kW
MEPC 44/INF.10	Japón	A point of view toward carbon dioxide emission reduction: Preliminary study on estimation and future trend of carbon dioxide emitted from crude oil tankers

12 Interpretación y enmiendas del MARPOL 73/78 y de los códigos conexos (GR)

MEPC 44/12	Secretaría		Revisión del Anexo IV del MARPOL 73/78
MEPC 44/12/1	Secretaría		Proyecto de Directrices para la elaboración de planes de emergencia de a bordo en caso de contaminación del mar por hidrocarburos y/o sustancias nocivas líquidas: Propuesta de enmiendas a las Directrices para la elaboración de planes de emergencia de a bordo en caso de contaminación por hidrocarburos
MEPC 44/12/2	Australia y Hong Kong (China)		Descarga del agua de sentina de las bodegas de carga
MEPC 44/12/3	IACS		Anexo V del MARPOL - Descarga en el mar de cenizas de incinerador
MEPC 44/12/4	Noruega		Revisión del Anexo IV
MEPC 44/12/5	Estados Unidos		Propuesta de enmiendas al Anexo IV del MARPOL
MEPC 44/12/6	Venezuela		Inclusión del idioma español en los certificados, registros, manuales y otros documentos previstos en el MARPOL 73/78
MEPC 44/12/7	España		Inclusión del idioma español en los certificados, registros, manuales y otros documentos previstos en el MARPOL 73/78
MEPC 44/12/8	Cámara Internacional	Naviera	Preocupación acerca del proyecto de texto reproducido en el MEPC 44/12/1 por el que se exige a los buques llevar listas de medios de salvamento
MEPC 44/INF.16	Suecia		<i>Double hull, a prerequisite for transportation of emulsified fuels and high density oils?</i>

13 Actividades de seguimiento de la CNUMAD

MEPC 44/13	Secretaría	Informe del 7º periodo de sesiones de la Comisión sobre el Desarrollo Sostenible
MEPC 44/13/1	Fondo Mundial para la Naturaleza	La importancia del capítulo 19 del Programa 21 para la labor de la Organización Marítima Internacional
MEPC 44/13/2	Federación de Rusia	Elaboración de las "Directrices sobre las mejores prácticas ecológicas en las actividades petroleras y gaseras mar adentro"

14 Fomento de la implantación y ejecución del MARPOL 73/78 y de los códigos conexos

MEPC 44/14	Noruega	Confirmación de las prescripciones del Anexo V del MARPOL
MEPC 44/14/1	Estados Unidos	Elaboración de una nueva versión de la publicación <i>MARPOL - CÓMO LLEVARLO A LA PRÁCTICA</i> , a fin de incorporar orientaciones para hacer cumplir el Convenio <i>ROPME/MEMAC/IMO Workshop/Symposium on MARPOL 73/78 held in Bahrain, 17-19 October 1999</i>
MEPC 44/INF.7	ROPME	<i>Enforcement of MARPOL 73/78 Annex V</i>
MEPC 44/INF.17	Estados Unidos	

15 Cuestiones relativas al Código CNI

MEPC 44/15	Secretaría	Informe sobre los progresos realizados en el estudio de artículos relacionados con posibles riesgos específicos asociados con el transporte de CNI y consecuencias de los accidentes
------------	------------	--

16 Reciclaje de buques

MEPC 44/16	Internacional Amigos de la Tierra	Posibles efectos ambientales de las descargas de agua de lastre (al examinar la participación de la OMI en la reglamentación del desguace de buques)
MEPC 44/16/1	Países Bajos	Información complementaria sobre el desguace de buques
MEPC 44/16/2	Noruega	Propuesta para un plan de trabajo de la OMI
MEPC 44/16/3	Brasil	Reciclaje de buques
MEPC 44/16/4	ICS/BIMCO/ INTERTANKO/ INTERCARGO/ OCIMF/CIOSL	Observaciones sobre propuestas relativas a un programa de trabajo de la OMI
MEPC 44/INF.14	Países Bajos	<i>Report on the First Ship Recycling Summit</i>
MEPC 44/INF.22	Secretaría	<i>Recycling of ships</i>

17 Aplicación de las Directrices de los Comités

No se presentó ningún documento en relación con este punto del orden del día

18 Programa de trabajo del Comité y de sus órganos auxiliares

MEPC 44/18	Presidente del CPMM	Organización del volumen de trabajo del Comité
MEPC 44/18/1	Brasil	Grupo de trabajo sobre el Convenio de Cooperación: Preocupaciones por la asistencia técnica de la OMI para implantar el Convenio de Cooperación

19 Otros asuntos

MEPC 44/19	Internacional Amigos de la Tierra	Consecuencias ambientales de las naves de gran velocidad: Propuesta de prescripciones relativas al medio ambiente que deben incluirse en el Código internacional de seguridad para naves de gran velocidad (Código NGV)
------------	-----------------------------------	---

19 Otros asuntos (cont.)

MEPC 44/19/1	Secretaría	Solicitudes para la obtención del carácter consultivo
MEPC 44/INF.6	Países Bajos	<i>Information on the Mare Forum 99 Conference and its conclusions</i>
MEPC 44/INF.12	Secretaría	<i>Overview of Technical Co-operation Activities since MEPC 43</i>
MEPC 44/INF.18	Secretaría	<i>Environmental awareness in youth</i>

20 Examen del informe del Comité

ANEXO 2**RESOLUCIÓN MEPC.83(44)****Aprobada el 13 de marzo de 2000****DIRECTRICES PARA GARANTIZAR QUE LAS INSTALACIONES Y SERVICIOS PORTUARIOS DE RECEPCIÓN DE DESECHOS SEAN ADECUADOS**

EL COMITÉ DE PROTECCIÓN DEL MEDIO MARINO,

RECORDANDO el artículo 38 a) del Convenio de la Organización Marítima Internacional que trata de las funciones del Comité,

RECORDANDO también el objetivo del Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, modificado por el Protocolo de 1978 (MARPOL 73/78) de lograr la eliminación completa de la contaminación internacional del medio marino,

RECORDANDO asimismo la resolución A.896(21) de la Asamblea sobre provisión y uso de instalaciones receptoras de desechos en los puertos,

DESEANDO a este respecto reducir aún más la contaminación resultante de la explotación de los buques,

TOMANDO NOTA de las reglas 12 5) del Anexo I, 7 4) del Anexo II y 7 2) del Anexo V del MARPOL 73/78 que exigen que el Gobierno de cada Parte garantice el establecimiento de instalaciones y servicios de recepción,

RECONOCIENDO la necesidad urgente de elaborar directrices a fin de garantizar la aplicación uniforme de la regla 12 del Anexo I del MARPOL 73/78,

RECONOCIENDO ASIMISMO que algunos Gobiernos pueden enfrentarse a dificultades concretas para cumplir sus obligaciones de conformidad con la regla 12 del Anexo I del MARPOL 73/78,

RECONOCIENDO ADEMÁS la importancia de la planificación efectiva y de la evaluación precisa de las necesidades de los usuarios de los puertos para la provisión de instalaciones y servicios de recepción adecuados,

TRAS HABER EXAMINADO en su 44º periodo de sesiones propuestas presentadas por los Gobiernos relativas a las Directrices,

1. APRUEBA las Directrices para garantizar que las instalaciones y servicios portuarios de recepción de desechos sean adecuados, cuyo texto figura en el anexo de la presente resolución;
2. INSTA a los Gobiernos a que cumplan sus obligaciones a fin de garantizar la debida provisión de instalaciones y servicios adecuados y de adoptar medidas para la recepción eficaz de los desechos de los buques en sus puertos;

3. INSTA ASIMISMO a los Gobiernos a que adopten las medidas necesarias para garantizar que la planificación y el establecimiento de nuevas instalaciones se efectúen de conformidad con las mencionadas Directrices;
4. ALIENTA ASIMISMO a los Gobiernos a que utilicen el formulario de evaluación adjunto a las Directrices a fin de llevar a cabo evaluaciones regulares de las instalaciones y servicios de recepción de desechos en sus puertos y comunicar a la OMI los resultados de tales evaluaciones, incluidas las posibles deficiencias de las instalaciones y servicios portuarios de recepción, así como cualquier asistencia necesaria en cooperación técnica para resolver dichas deficiencias

ANEXO

DIRECTRICES PARA GARANTIZAR QUE LAS INSTALACIONES Y SERVICIOS
PORTUARIOS DE RECEPCIÓN DE DESECHOS SEAN ADECUADOS**1 INTRODUCCIÓN**

1.1 Los Estados Partes tienen obligación, en virtud de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar¹ y del MARPOL 73/78², de abordar los problemas que relacionados con la descarga ilícita de desechos originados en buques de todo tipo y tamaño, incluidas las embarcaciones de vela. La contaminación del mar no es selectiva. Debido a su naturaleza, es transfronteriza, y sus efectos repercuten a escala mundial. La descarga ilícita de hidrocarburos tiene efectos perjudiciales sobre el medio ambiente marino y costero. Los hidrocarburos pueden ser arrastrados a la costa por el mar y formar conglomerados de alquitrán muy lejos del lugar de la descarga. Hay fuentes de contaminación por los buques, como los plásticos, que pueden permanecer en el medio marino durante cientos de años.

1.2 En las presentes directrices, elaboradas por el Comité de Protección del Medio Marino (CPMM) de la Organización Marítima Internacional (OMI) para complementar el Manual general sobre instalaciones portuarias de recepción, de la OMI³, se brinda información sobre el establecimiento y la mejora de instalaciones portuarias de recepción de desechos. Estas directrices contienen información sucinta sobre la gestión de las instalaciones existentes y sobre la planificación y el establecimiento de las instalaciones nuevas. Asimismo, su propósito es alentar a los Estados a que faciliten instalaciones y servicios portuarios de recepción de desechos adecuados y a los buques a que los utilicen de manera más eficaz. Esto contribuirá notablemente a la consecución del objetivo final del MARPOL 73/78, que es eliminar por completo la contaminación intencionada del medio marino.

1.3 La finalidad principal de estas directrices es recordar a los Estados que todas las actividades marítimas -ya sean éstas comerciales, pesqueras o recreativas- originan desechos y que cada actividad requiere una atención especial. En particular, las presentes Directrices tienen por objeto:

- .1 ayudar a los Estados a planificar y establecer instalaciones portuarias de recepción de desechos adecuadas; y
- .2 alentar a los Estados a elaborar métodos apropiados desde el punto de vista ambiental para la evacuación en tierra de los desechos originados en los buques.

1.4 Las presentes directrices están destinadas a los Gobiernos Miembros, a los Estados rectores de puertos y a las autoridades portuarias en lo que respecta a la provisión de instalaciones y servicios portuarios de recepción de desechos adecuados, de conformidad con lo prescrito en el MARPOL 73/78.

¹ Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982.

² Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, modificado por el Protocolo de 1978.

³ Publicación 597E de la OMI (en inglés solamente).

2 PRINCIPIOS Y OBLIGACIONES

2.1 La Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar establece que:

- .1 los Estados tienen obligación en general de proteger y preservar el medio marino (*artículo 192*);
- .2 los Estados tienen obligación de tomar medidas, utilizando los medios más viables de que dispongan y en la medida de sus posibilidades, para reducir en el mayor grado posible la contaminación causada por los buques, en particular medidas para prevenir la evacuación intencional o no (*artículo 194*); y
- .3 los Estados de abanderamiento tienen obligación de dictar leyes y reglamentos que tengan por lo menos el mismo efecto que las reglas y estándares internacionales generalmente aceptados que se hayan establecido por conducto de la OMI (*artículo 211 2*)).

2.2 La Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar y el MARPOL establecen un marco de derechos y obligaciones. Los Estados ribereños tienen derecho de prohibir en sus zonas costeras las descargas contaminantes que procedan tanto de buques extranjeros como nacionales. Si ejercen ese derecho, tienen obligación de garantizar el establecimiento en sus puertos de instalaciones de recepción adecuadas para los desechos de los buques. Esta obligación es explícita en el MARPOL. Está implícito en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar que a cada derecho le corresponde una obligación.

2.3 Los Estados Partes en el MARPOL 73/78 se han comprometido expresamente a garantizar el establecimiento en sus puertos de instalaciones de recepción de desechos adecuadas. La mayoría de los Estados delegan esa responsabilidad en el sector portuario o en otros organismos públicos o privados, pero tienen la responsabilidad final de que se cumpla el compromiso contraído por ellos.

2.4 La provisión en todo el mundo de instalaciones y servicios portuarios de recepción de desechos adecuados preparará el terreno para eliminar la contaminación intencional del medio marino resultante de las actividades marítimas, tal como se prevé en el preámbulo del Convenio MARPOL 73/78. Para conseguir este objetivo, debe proveerse a los marinos de los medios necesarios para descargar en tierra los desechos procedentes de los buques. Las condiciones de utilización de tales instalaciones y servicios no deben constituir un obstáculo práctico ni económico para los marinos.

2.5 Los Estados Parte que no provean instalaciones y servicios de recepción adecuados no estarán cumpliendo sus obligaciones en virtud del MARPOL 73/78 y estarán dificultando la aplicación de medidas contra los buques que efectúan descargas ilícitas en el mar.

2.6 Las presentes directrices se centran en la necesidad de contar con instalaciones y servicios portuarios de recepción de desechos adecuados, mas bien que en el cumplimiento de obligaciones internacionales. A escala internacional se reconoce la necesidad de una gestión adecuada a fin de que todas las personas dedicadas a la explotación de los buques aseguren y sustenten normas elevadas de protección ambiental. Para responder a esa necesidad, la OMI elaboró el Código

Internacional de Gestión de la Seguridad (Código IGS)⁴, que tiene por finalidad desarrollar principios de seguridad a bordo y en tierra. El Código establece que el Estado de abanderamiento es responsable de confirmar, por medio de una auditoría, que tanto los sistemas de gestión en tierra como las normas operacionales a bordo de los buques cumplen lo dispuesto en dicho Código.

2.7 Además de las prescripciones de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, el MARPOL 73/78 y el SOLAS⁵, el Código IGS establece un vínculo entre la necesidad de cumplir las obligaciones contraídas en los tratados internacionales y las responsabilidades conexas del sector naviero. Este enfoque doble –de las administraciones y el sector naviero- en lo que respecta a la provisión de instalaciones y servicios adecuados debería complementar otras medidas adoptadas por la OMI para proteger el medio marino.

3 CÓMO LOGRAR QUE LAS INSTALACIONES Y SERVICIOS SEAN ADECUADOS

3.1 La OMI ha acordado que:

"Para que las instalaciones sean adecuadas el puerto debería tener en cuenta las necesidades operacionales de los usuarios y facilitar instalaciones de recepción para los tipos y cantidades de desechos de los buques que normalmente utilizan el puerto."⁶

3.2 La OMI, por conducto del CPMM, ha emprendido una labor sobre las instalaciones portuarias de recepción de desechos y la supervisión de su establecimiento. No obstante lo decidido en 3.1 *supra*, concluyó que cabe definir las instalaciones y servicios adecuados como aquellos que:

- .1 los marinos utilizan;
- .2 satisfacen plenamente las necesidades de los buques que los utilizan habitualmente;
- .3 no disuaden a los marinos de utilizarlos; y
- .4 contribuyen a mejorar el medio marino.

⁴ La OMI aprobó el Código IGS en noviembre de 1993, por medio de la resolución A.741(18). Desde el 1 de julio de 1998, el cumplimiento de lo prescrito en el Código IGS es obligatorio en virtud de lo dispuesto en el capítulo IX del Convenio SOLAS. La Sección 15 ofrece información sobre el Código IGS.

⁵ Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974, enmendado.

⁶ Este principio fue acordado en el 43º periodo de sesiones del Comité.

3.3 Las instalaciones y servicios proporcionados por los puertos deben:

- .1 satisfacer las necesidades de los buques que los utilizan regularmente; y
- .2 permitir la evacuación final de los desechos de los buques de manera adecuada desde el punto de vista ambiental.

4 NECESIDADES OPERACIONALES

4.1 En lo referente a las necesidades operacionales, el principal interés del capitán, del propietario del buque y del agente marítimo es evitar que el buque sufra demoras innecesarias. A este respecto, el Manual general sobre instalaciones portuarias de recepción de la OMI dice:

"La hora del trasvase [de desechos] será convenida mutuamente y el trasvase de los desechos tendrá lugar durante las horas de trabajo de manipulación de la carga del puerto a menos que la hora normal de llegada del buque al puerto no esté comprendida en ese periodo."

4.2 Es improbable que un buque entre en puerto expresamente para descargar desechos. Sin embargo, los puertos tratarán de acomodar las necesidades de los buques y no obstaculizar la utilización por los mismos de las instalaciones de recepción.

4.3 Por razones logísticas, los proveedores de instalaciones de recepción de desechos pueden requerir que se notifique previamente la intención de utilizarlas, especialmente, si son contratistas independientes quienes proveen todos los servicios de recogida de desechos o parte de ellos. La notificación previa del tipo y la cantidad de los desechos de a bordo que se van a entregar debería evitar que el buque sufra demoras innecesarias. Una vez que conozca de la cantidad y el tipo de desechos previstos, el responsable de la instalación de recepción podrá atender mejor las necesidades del buque en el momento mutuamente convenido.

4.4 Algunos Estados han promulgado leyes nacionales o regionales sobre la provisión de instalaciones portuarias de recepción de desechos. Una de las finalidades de esta legislación es garantizar que se notifique con antelación a los puertos que los buques tienen intención de descargar desechos.

4.5 La observancia generalizada de un procedimiento de notificación anticipada o de un sistema similar debería garantizar que los puertos reciben regularmente información documental. Ésta se puede utilizar para controlar la provisión y suficiencia de las instalaciones y servicios, lo que supone una importante contribución a la mejora del proceso de planificación y revisión de la gestión de desechos en el puerto. El principio de notificación anticipada es complementario y acorde con las mejores prácticas en la esfera de la planificación y de la gestión portuaria de los desechos. Los Estados deseen quizás tener en cuenta la ventaja que podría significar la introducción en sus regímenes nacionales de la obligación de que los buques presenten un formulario de descarga de desechos antes de entrar en puerto.

4.6 En cualquier caso, para mantener y mejorar la suficiencia de sus instalaciones y servicios, la administración del puerto deberá asegurarse, en colaboración con los proveedores de instalaciones y servicios portuarios de recepción de desechos, de que se cuenta con procedimientos eficaces de notificación previa y control. Tales procedimientos se comunicarán de manera clara y concisa a todos los buques (y a sus agentes) antes de que el buque entre en puerto. Para que los procedimientos sean eficaces, es preciso que los capitanes de buques hagan saber al puerto como mínimo 24 horas antes de su llegada, o en viajes de una duración inferior, lo antes posible, qué desechos desean descargar.

5 PLANIFICACIÓN DE INSTALACIONES Y SERVICIOS PORTUARIOS DE RECEPCIÓN DE DESECHOS

5.1 En el Convenio MARPOL 73/78 se estipula que los Estados Partes tienen obligación de garantizar en sus puertos la provisión de instalaciones y servicios de recepción de desechos adecuados. Los Estados que tengan la intención de constituirse en Partes en dicho Convenio también estarán vinculados por las mismas obligaciones de conformidad con las prescripciones que figuran en las reglas siguientes:

- .1 Regla 12 del Anexo I;
- .2 Regla 7 del Anexo II;
- .3 Regla 7 del Anexo V;
- .4 Regla 10 del Anexo IV (cuando entre en vigor); y
- .5 Regla 17 del Anexo VI (cuando entre en vigor).

5.2 La mera provisión de instalaciones y servicios, que luego sólo se utilicen parcialmente, no significa necesariamente que éstos sean adecuados. Hay factores, tales como un emplazamiento inapropiado, trámites complicados, disponibilidad limitada y costos desmesurados en relación al servicio prestado, que pueden ser disuasivos para la utilización de las instalaciones y servicios de recepción.

5.3 La obligación de proveer instalaciones y servicios adecuados se refiere a todos los puertos, terminales, muelles y marinas en donde hacen escala buques mercantes o de otro tipo. El esfuerzo que el puerto ha de realizar con el propósito de garantizar la provisión de instalaciones y servicios adecuados debe ser proporcional a la cantidad y al tipo de desechos que se han de entregar a tierra.

5.4 Los puertos no pueden proveer instalaciones y servicios de recepción adecuados para los usuarios si no disponen de una evaluación precisa de las necesidades que existen en la materia. En el Manual general de la OMI sobre instalaciones portuarias de recepción se proporciona una orientación amplia sobre el particular. La elaboración de un procedimiento de evaluación de los desechos que se reciben en el puerto o de un plan de gestión es vital. No constituye necesariamente una labor onerosa y el concepto es sencillo. Los buques son los clientes, y responder a sus necesidades mientras están en el puerto es sencillamente "prestar atención al cliente".

5.5 La planificación de la gestión de desechos en los puertos tiene como objetivo determinar una serie de elementos comunes que todos los puertos deben tener en cuenta a la hora de planificar las instalaciones y servicios de gestión de desechos, independientemente del tamaño y el tipo de puerto o de los tipos de desechos recibidos. Dichos elementos comunes constituyen un marco que puede aplicarse con flexibilidad a cualquier puerto.

5.6 Los Estados Parte tendrán que estudiar la mejor manera de fomentar el concepto de la gestión de desechos en los puertos. Las opciones son las siguientes:

- a) como una obligación legal en sus puertos, incluidos los deportivos; o
- b) a través de iniciativas voluntarias del sector.

5.7 El método más eficaz para que los puertos provean instalaciones y servicios adecuados consiste en el establecimiento de un proceso de consultas. Todas las partes interesadas, tales como las autoridades portuarias, las compañías navieras, los agentes navieros, los proveedores de servicios para el tratamiento de desechos y los organismos gubernamentales (incluidos los responsables de la evacuación de los desechos en condiciones de seguridad y de modo que no contaminen el medio ambiente) deben desempeñar una función en el proceso de consultas. A todas se les brindará la oportunidad de expresar su opinión y de ejercer su influencia en la provisión y la utilización de las instalaciones y servicios portuarios de recepción de desechos.

5.8 Después del periodo inicial de consultas, es importante entablar un proceso de consultas con los usuarios. De esta manera podrá garantizarse que la provisión de instalaciones y servicios adecuados en el puerto sea consecuente y no desatienda las necesidades de los usuarios, necesidades que pueden variar con el tipo y volumen del tráfico.

5.9 Durante el proceso de consultas, el puerto tendrá en cuenta algunos aspectos comunes, los cuales podrían incluir, a grandes rasgos, la necesidad de asegurarse de que las instalaciones y servicios:

- .1 estén disponibles durante la visita del buque al puerto;
- .2 no causen demoras innecesarias a los buques;
- .3 estén bien emplazados y sean de fácil utilización;
- .4 sean adecuados para todos los tipos de desechos que normalmente entran en el puerto; y
- .5 su costo de utilización no sea disuasivo para el usuario.

5.10 Los puertos además efectuarán una revisión periódica de las instalaciones y servicios para garantizar que sigan correspondiendo a las necesidades del usuario. Los organismos gubernamentales, marítimos y medioambientales deberían contribuir a este proceso de revisión como estimen conveniente. Conviene remitirse al Modelo de procedimiento de evaluación para los puertos que figura en el apéndice de las presentes Directrices. Cabe señalar que se trata meramente de un ejemplo y que el procedimiento debe modificarse para ajustarse a las circunstancias y las necesidades de cada caso. La realización de evaluaciones periódicas

destinadas a determinar aquellos aspectos que pueden mejorarse favorece también los intereses comerciales del puerto. Al corregir las deficiencias, se mejorará la calidad de los servicios ofrecidos y, en consecuencia, también el atractivo comercial del puerto.

5.11 Los puertos mantendrán consultas con las autoridades nacionales competentes, o las autoridades delegadas competentes, respecto del tratamiento y evacuación final de los desechos de los buques descargados en tierra. Los responsables de la recogida y el tratamiento de los desechos pueden necesitar que se les expida una licencia. De este aspecto se ocuparán las autoridades competentes encargadas de la eliminación de desechos.

5.12 Al elaborar un plan de gestión, los puertos deberían tener en cuenta cómo informar a los usuarios del emplazamiento de las instalaciones, el costo y los trámites para utilizarlas. Sería conveniente que el puerto determinase cuál es la mejor manera de dar a conocer la disponibilidad de instalaciones y proporcionar a los buques los nombres, números de teléfono y facsímil, correo electrónico y detalles sobre la disponibilidad, etc., de las posibles direcciones en tierra.

5.13 Los órganos que pueden representar fuentes útiles de información en el proceso de consultas incluyen a:

- .1 las asociaciones profesionales;
- .2 los capitanes, los propietarios de buques y los agentes;
- .3 la OMI (ej. asesoramiento técnico); y
- .4 la administración nacional y municipal, por ejemplo, departamentos marítimos, del medio ambiente, de planificación de la evacuación de desechos y jurídico.

5.14 Todos los Estados Partes tienen la obligación de proporcionar instalaciones y servicios de recepción para todos los desechos especificados en el Convenio MARPOL 73/78 procedentes de los buques que hacen normalmente escala en sus puertos. No obstante, se reconoce que algunas autoridades portuarias pueden tener problemas particulares para cumplir dicha obligación. El proceso de planificación de la gestión de desechos en el puerto es especialmente útil para determinar posibles soluciones.

5.15 Los acuerdos regionales para la planificación de la gestión de desechos en los puertos pueden ofrecer una solución, siempre que se garantice que los buques no tengan incentivos para eliminar los desechos en el mar. Al elaborar dichos planes regionales, es imprescindible asegurarse de que los buques en cuestión tienen una capacidad de almacenamiento de desechos suficiente para retener los desechos a bordo entre los puertos de escala. Dicha planificación puede exigir una colaboración estrecha entre los Estados.

5.16 Al juzgar la suficiencia de las instalaciones y servicios de recepción de desechos en cada uno de los puertos integrados en un plan regional, los Estados Partes en el MARPOL 73/78 tienen que prestar una atención especial a la capacidad de todos los buques de descargar todos sus desechos en la región.

6 INSTALACIONES Y SERVICIOS PORTUARIOS DE RECEPCIÓN - ESTRATEGIA DE EVALUACIÓN

6.1 Un elemento integrante de la planificación y de la gestión diaria de las instalaciones y servicios portuarios de recepción de desechos es la recogida y evaluación de la información relativa a las necesidades de los usuarios de los puertos. Y una de las mejores formas de reunir esta información es poniendo en práctica una estrategia para la auditoría o la evaluación de dichas instalaciones.

6.2 Dicha estrategia podría reforzar el principio de la planificación de la gestión de los desechos en el puerto, al permitir la evaluación de las instalaciones existentes y la valoración de los programas de gestión de los desechos vigentes, cuya eficacia favorecería. Es posible, por ejemplo, que se pueda determinar una correlación entre la suficiencia de las instalaciones y servicios portuarios de recepción de desechos y los niveles locales de contaminación del mar y de objetos a la deriva.

Procedimientos de evaluación

6.3 Sobre todo, la información pertinente recogida debería poner de manifiesto las deficiencias en las prácticas portuarias y a bordo de los buques y permitir la introducción de mejoras. Un componente fundamental de toda estrategia de evaluación es su capacidad para facilitar la recogida e interpretación de toda la información necesaria. En el apéndice de estas directrices figura a título de ejemplo un procedimiento de este tipo.

6.4 El procedimiento que se adjunta a las presentes directrices contiene un ejemplo de la auditoría pormenorizada que podría realizar un tercero, por ejemplo un asesor. Muchos tipos de evaluación no exigen un planteamiento tan exhaustivo. Por ejemplo, una autoevaluación realizada por una autoridad portuaria no exigiría la aplicación de todo el procedimiento que figura en el apéndice de las presentes directrices.

6.5 El procedimiento está destinado primordialmente a los puertos comerciales grandes, aunque puede adaptarse fácilmente para aplicarlo a puertos más pequeños y a puertos deportivos. En su forma actual, el procedimiento incluye una lista de comprobaciones sistemáticas con preguntas concebidas para obtener información sobre las instalaciones portuarias existentes, la demanda y el tipo y nivel de los servicios de recepción de desechos.

6.6 En cualquier caso, será necesario dar formación inicial a los asesores, tanto del sector público como del privado, a fin de garantizar que la evaluación de las instalaciones y servicios portuarios de recepción sea objetiva. Cuando el procedimiento de evaluación lo lleven a cabo las autoridades gubernamentales, lo ideal sería que se aplicara a los puertos de todos los tamaños, incluidos los puertos deportivos, que se encuentran bajo la jurisdicción de un Estado de conformidad con criterios de aplicación sistemática que reflejen el tamaño del puerto, los tipos y el volumen de tráfico que pasa por él y los desechos que regularmente entregan los usuarios. De esto se desprende, por tanto, que se aplicarán diferentes enfoques según se trate de puertos comerciales, puertos deportivos o puertos pesqueros.

6.7 Los sistemas de gestión de desechos de un puerto no están separados del resto de la infraestructura portuaria, sino que forman parte integrante del conjunto de instalaciones y servicios que ofrece el puerto. Para que los sistemas de evaluación y los planes relativos a las instalaciones y servicios de recepción de desechos en un puerto rindan el máximo es necesario que estén vinculados a otros elementos de la infraestructura del complejo portuario.

Aplicación de los procedimientos para evaluar la planificación de la gestión de los desechos

6.8 Los procedimientos para evaluar la planificación de la gestión de los desechos pueden ser utilizados de la siguiente manera:

- en los puertos comerciales y deportivos y, como parte de una estrategia general caracterizada por buenas prácticas de gestión de los desechos;
- por los organismos de reglamentación, cuando haya que observar una reglamentación sobre permisos o determinadas normas, o para realizar un análisis de las necesidades;
- por los responsables de los servicios de recepción de desechos a fin de evaluar el rendimiento, y por los usuarios de los puertos; y
- como medio para que los Estados Partes en el MARPOL puedan demostrar que cumplen el artículo 11 1) d) del Convenio de 1973.

Implantación de los procedimientos de evaluación

6.9 La evaluación podría ser a la vez objetiva e independiente de la evaluación relacionada con la planificación de la gestión de los desechos en los puertos.

- Los asesores deberían poder demostrar (con la ayuda del protocolo y el procedimiento de evaluación) que poseen los conocimientos técnicos y la experiencia adecuados para la realización de evaluaciones ambientales.
- La mayoría de los asesores en cuestiones ambientales, y muchos especialistas en el ámbito ecológico, de la salud y de la seguridad que trabajan en la industria de la gestión de desechos, cuentan con los conocimientos técnicos y la experiencia necesarios para llevar a cabo tales evaluaciones.
- Todos los Estados deberían considerar esta posibilidad, siempre que lo permitan sus recursos.
- Todos los formularios y procedimientos de evaluación que los Estados elaboren deberían compartirse con los encargados de las instalaciones de recepción a fin de fomentar la autoevaluación en el sector y el perfeccionamiento de las prácticas de gestión.

7 TIPO Y CAPACIDAD DE LAS INSTALACIONES DE RECEPCIÓN DE DESECHOS

7.1 Se debería disponer de instalaciones de recepción en todos los puertos en los que hagan escala buques que necesiten descargar en tierra sus desechos. Estas instalaciones deberían ser de fácil acceso y estar equipadas para atender las diversas corrientes y cantidades de desechos que entregan los usuarios. Las instalaciones de recepción deben estar en condiciones de recibir toda la gama de desechos que pueden proceder de los buques que habitualmente utilizan el puerto. Cuando proceda, las instalaciones deberían ser aptas para manipular:

- Anexo I - desechos oleosos de los tanques de la cámara de máquinas, los tanques de decantación, etc.;
- Anexo II - sustancias nocivas líquidas, por ejemplo, las procedentes de las actividades de limpieza de los tanques;
- Anexo V - basuras;
- Anexo IV - aguas sucias (todavía no está en vigor); y
- Anexo VI - sustancias que agotan la capa de ozono y residuos de la limpieza de los gases de escape (todavía no está en vigor).

7.2 En algunas ocasiones, esto supondría exceder las rigurosas prescripciones de los anexos del MARPOL actualmente en vigor. La existencia de instalaciones inadecuadas puede incitar a los capitanes a descargar los desechos en el mar o a exceder la capacidad de almacenamiento de éstos a bordo de los buques.

7.3 Es necesario que los puertos habiliten instalaciones adecuadas para todos los tipos de desechos que los buques entregan en el puerto, tanto los residuos de la carga como los desechos generados a bordo. Como resultado del proceso de consultas, el puerto estará en mejores condiciones para adaptar las instalaciones a las circunstancias individuales, conforme a las pautas del tráfico normal del puerto.

7.4 Ante ciertos tipos de desechos, las administraciones portuarias pueden preferir que las empresas navieras, o sus agentes, establezcan, cuando proceda, sus propios arreglos con las empresas de recepción de desechos. Sin embargo, la administración del puerto debe continuar siendo responsable de garantizar que las instalaciones y servicios provistos por los contratistas son adecuadas para la cantidad y tipo de desechos recibidos. Para ello ejercerá una supervisión de carácter general como parte de su plan de gestión de desechos o del proceso de evaluación de las instalaciones de recepción de desechos.

7.5 Los puertos considerarán el riesgo que la combinación de corrientes distintas de desechos en una misma instalación de recepción puede presentar para la salud humana y el medio ambiente. Tal enfoque puede crear problemas técnicos para la recogida, el tratamiento y la eliminación de los desechos. La política que sigan las autoridades nacionales en cuanto a los desechos debería regir la manera en que las distintas corrientes de desechos se manipulen y almacenen en el puerto.

7.6 Se alentará a los buques y los puertos a que tomen las medidas pertinentes para fomentar la separación de los desechos. Éstos podrían prever la recogida por separado de materiales tales como el vidrio, los embalajes de papel, el metal y los plásticos para su reciclaje.

7.7 El almacenamiento inapropiado de desechos en recipientes en la costa puede dar lugar a la introducción de parásitos. Estos recipientes se proyectarán y mantendrán de forma que se evite la propagación de enfermedades e infecciones.

7.8 Es común el uso de camiones cisterna y de otros vehículos de carretera para descargar los desechos de los buques. Este método permite la descarga rápida de los desechos y reduce las demoras innecesarias, siempre y cuando se adecue al volumen de desechos a bordo del buque y a las necesidades de explotación del buque. En general, también se utilizarán vehículos de carretera para recoger y transportar los desechos desde el puerto hasta el punto de tratamiento y eliminación. Por tanto, no debería restringirse indebidamente el acceso vial a las instalaciones de recepción de desechos, ni permitir que se obstaculicen las funciones normales del buque o del puerto. No obstante conviene prestar la debida atención a los buques que carguen o descarguen mercancías peligrosas.

7.9 También puede resultar apropiado utilizar gabarras para recoger los desechos de los buques sin interrumpir sus operaciones de carga o descarga o mientras estén fondeados a distancia del muelle. Esto resultará conveniente en particular cuando el acceso de vehículos no sea posible.

7.10 En el Manual general sobre instalaciones portuarias de recepción, elaborado por la OMI, se facilita una útil lista de comprobaciones y, en resumen, se establece que al elegir un emplazamiento, se ha de tener presente lo siguiente:

- .1 no se deben entorpecer otras operaciones portuarias;
- .2 debe reducirse al mínimo la posibilidad de que los desechos caigan al agua;
- .3 el emplazamiento debe encontrarse en un lugar que sea conveniente;
- .4 el emplazamiento debe tener suficiente alumbrado que permita la recogida de basuras durante 24 horas al día;
- .5 el emplazamiento de las instalaciones debe ser conveniente para los usuarios, las empresas y los vehículos;
- .6 las zonas de recepción de basuras tienen que estar indicadas claramente;
- .7 deben reducirse al mínimo las consecuencias de las instalaciones para la comunidad circundante; y
- .8 las instalaciones deben cumplir lo dispuesto en la legislación nacional, local y de otra índole sobre recogida y tratamiento de basuras.

Desechos en cuarentena

7.11 Algunos Estados imponen requisitos especiales en lo que respecta a las cuarentenas aplicables a los desechos. La definición de tales desechos corresponde a la legislación nacional y puede basarse en la protección de productos agrícolas específicos o de la flora y fauna silvestre autóctona. De conformidad con las leyes nacionales, los desechos en cuarentena pueden requerir recipientes separados que estén marcados claramente y que sean además suficientemente seguros para impedir que los pájaros u otros animales puedan acceder a las instalaciones. La ubicación de éstas no debe presentar riesgos para la población, ni en el propio emplazamiento ni durante el transporte, el tratamiento o la eliminación de los desechos.

7.12 Los puertos se cerciorarán de que se notifican debidamente a los buques las prescripciones específicas nacionales relativas a los desechos en cuarentena a fin de que se puedan adoptar las medidas pertinentes para garantizar que el almacenamiento de tales desechos evita la introducción de enfermedades y parásitos. La gestión adecuada de los desechos debería permitir la entrega de los desechos en tierra sin crear riesgos para la salud humana, el entorno en tierra o el medio marino.

8 CUMPLIMIENTO Y EJECUCIÓN

8.1 El Estado de abanderamiento y el Estado rector del puerto deberían estar en condiciones de demostrar que garantizan que se cumple, se mantiene y se ejecuta la obligación que les impone el MARPOL 73/78 de proveer instalaciones portuarias de recepción de desechos adecuadas.

8.2 Al adoptar el nuevo formulario (MEPC/Circ.349) para notificar supuestas deficiencias de las instalaciones receptoras de los puertos, el CPMM acordó que las Partes en el MARPOL 73/78 deberían cumplir sus obligaciones en virtud de lo dispuesto en las reglas 12 5) del Anexo I, 7 4) del Anexo II y 7 2) del Anexo V. Esto pueden hacerlo asegurándose de que, cuando quiera que los propietarios o capitanes de buques detecten una deficiencia de las instalaciones portuarias se notifiquen tales deficiencias tal y como se aconseja en la circular MEPC/Circ.349. El formulario revisado impone al Estado de abanderamiento la obligación siguiente:

"El Estado de abanderamiento comunicará el suceso al Estado rector del puerto."

8.3 Con el propósito de sacar todo el partido posible al sistema de notificación, los Estados rellenarán el formulario de notificación de supuestas deficiencias teniendo en cuenta el procedimiento siguiente:

- .1 cuando el Estado de abanderamiento y el Estado rector del puerto sean distintos, el Estado de abanderamiento notificará al Estado rector del puerto y a la OMI la supuesta insuficiencia. La notificación se hará tan pronto como sea posible después de haberse completado el formulario para notificar supuestas deficiencias (MEPC/Circ.349);
- .2 cuando el Estado de abanderamiento sea también el Estado rector del puerto, la Administración tratará el asunto de la supuesta insuficiencia directamente con la terminal portuaria pertinente.

El Estado de abanderamiento ha de notificar a la OMI todos los casos de supuestas deficiencias de las instalaciones.

9 PAPEL DEL ESTADO DE ABANDERAMIENTO

9.1 El Estado de abanderamiento debería tomar medidas para garantizar que sus buques cumplen los requisitos del MARPOL. Por ejemplo, el Estado de abanderamiento debería:

- .1 asesorar a los buques que enarbolan su pabellón;
- .2 examinar los medios de a bordo (seguridad y prevención de la contaminación);
- .3 investigar las infracciones; y
- .4 entablar acciones contra los infractores.

9.2 El Estado de abanderamiento se encuentra en una posición ideal para suministrar al Estado rector del puerto información regular detallada que indique con precisión las deficiencias de los puertos visitados por sus buques.

9.3 Si el Estado de abanderamiento no suministra datos precisos sobre las deficiencias, el Estado rector del puerto y la OMI pueden no estar en condiciones de resolver las cuestiones relativas a las supuestas deficiencias con la necesaria presteza.

9.4 El proceso de comunicación entre los Estados Partes debe ser significativo para que permita mejorar la provisión de instalaciones y servicios de recepción de desechos. En tal sentido, el Estado de abanderamiento debe asumir la responsabilidad de garantizar que se adopten medidas apropiadas para notificar las deficiencias. No cabe esperar que la administración del Estado rector del puerto tome medidas contra su puerto sin contar con la información adecuada.

10 PAPEL DEL ESTADO RECTOR DEL PUERTO

10.1 Es necesario que el Estado rector del puerto se cerciore de que la legislación nacional confiere los poderes y la infraestructura oportunos para implantar, administrar y hacer cumplir el MARPOL 73/78. Los que no cumplan la legislación nacional pertinente mediante la que se implanta el MARPOL 73/78, -sean éstos capitanes, propietarios de buques, autoridades portuarias u operadores de terminales- deberían poder ser demandados por el Estado rector del puerto.

10.2 El Estado rector del puerto debe asumir en última instancia la responsabilidad de garantizar que se disponga de instalaciones y servicios portuarios de recepción de desechos adecuados que puedan ser utilizados por los buques que hagan escala en puertos de su jurisdicción. El Estado rector del puerto debe garantizar la provisión de instalaciones y servicios de recepción de desechos adecuados y capaces de recibir los desechos originados en los buques que normalmente utilizan el puerto.

10.3 El Estado rector del puerto debería garantizar además que haya mecanismos adecuados para analizar las notificaciones de deficiencias y adoptar las medidas que corresponda de manera acertada y eficaz.

11 EL PAPEL DE LA OMI

11.1 La OMI no es un organismo ejecutivo respecto de las supuestas deficiencias de las instalaciones y servicios portuarios de recepción de desechos. Sin embargo, la obligación de los Estados de notificar a la OMI supuestas deficiencias sigue siendo valiosa. La OMI es un foro excepcional para plantear ante las administraciones nacionales cuestiones de interés. De conformidad con lo dispuesto en el Protocolo II, las Partes en el MARPOL 73/78 pueden someter sus disputas a arbitraje. Cuando la cuestión es la interpretación de una regla, las Partes pueden remitir el caso al CPMM.⁷

11.2 La OMI mantendrá la ayuda educativa, técnica y de formación que destina tanto a los Estados Partes existentes como a los Estados que deseen ratificar el MARPOL 73/78.

12 COSTOS

12.1 Aunque no se recomiende ningún mecanismo específico o general de recuperación de costos, la OMI ha revisado el Manual general sobre instalaciones portuarias de recepción (capítulo 11). Éste contiene varias opciones que tal vez convenga analizar a fin de recuperar el costo de la provisión de instalaciones adecuadas en el puerto. Sin embargo, los costos de utilización no deberían ser disuasivos.

13 COOPERACIÓN REGIONAL

13.1 Dada la naturaleza transfronteriza de la contaminación del mar, las prescripciones que exigen a los Estados garantizar la provisión de instalaciones y servicios de recepción de desechos adecuados podrían mejorarse mediante acuerdos regionales.

13.2 Los Estados Partes podrán concretar mejoras significativas en lo que respecta al medio marino de la región si logran establecer un marco regional concertado. De esta manera, los Estados dispondrían también de una base de cooperación para la aplicación de la ley, la recuperación de costos y el intercambio de información técnica. Ya se han concluido o están concluyendo acuerdos regionales entre:

- .1 los Estados del mar Báltico;
- .2 Australia y Nueva Zelanda;

⁷ Las disposiciones figuran en el Protocolo II del MARPOL 73/78 y están resumidas en la publicación "MARPOL: Cómo llevarlo a la práctica". Siempre que los Estados cumplan el criterio establecido en estas directrices respecto de la provisión de instalaciones de recepción de desechos adecuadas y que las consultas entre el usuario y el proveedor sean adecuadas, no será necesario invocar el procedimiento de arbitraje, salvo en circunstancias verdaderamente excepcionales.

- .3 los miembros de la Organización Regional para la Protección del Medio Marino (ROPME); y
- .4 los Estados Miembros de la Unión Europea.

14 COOPERACIÓN DEL SECTOR

14.1 Al garantizar la provisión de instalaciones adecuadas, los puertos y el sector naviero, junto con el sector de eliminación de desechos, deberían considerar posibles mecanismos para revisar y actualizar los métodos existentes de descarga, transporte y eliminación de los desechos. La participación de todos los sectores interesados debería facilitar la búsqueda de métodos innovadores que permitan resolver los problemas técnicos.

14.2 Actualmente, hay una serie de organizaciones que proporcionan al sector naviero información sobre las instalaciones de recepción de numerosos puertos del mundo. Las administraciones portuarias deberían asegurarse de que estas bases de datos incluyen información sobre las instalaciones disponibles en sus puertos. Se puede obtener fácilmente información sobre estas organizaciones dirigiéndose a la OMI.

15 FORMACIÓN

En el mar

15.1 Si bien al Estado rector del puerto le incumbe la responsabilidad de proporcionar instalaciones adecuadas, a la gente de mar le corresponde también con una función fundamental. Las prescripciones del MARPOL 73/78 y del Código IGS son claras. La implantación del Código IGS, de conformidad con el derecho internacional y la legislación del Estado de abanderamiento, introduce normas relativas a la seguridad de explotación de los buques y a la seguridad de la tripulación y contribuye a proteger el medio marino. El Código IGS dispone, *inter alia*, que todas las compañías deberían:

- .1 elaborar principios sobre seguridad y protección del medio ambiente;
- .2 prever instrucciones y procedimientos que garanticen la seguridad operacional del buque y la protección del medio ambiente con arreglo a la legislación internacional y del Estado de abanderamiento; y
- .3 garantizar que todo el personal al que se asignen tareas que guarden relación con la seguridad y la protección del medio ambiente se familiarice debidamente con sus funciones.

En tierra

15.2 Todo el personal dedicado a la recogida, manipulación y evacuación de los desechos de los buques debe ser consciente de la legislación y política nacional del Estado en lo que respecta a la gestión de desechos. El personal deberá recibir una formación adecuada.

15.3 Los Estados tendrán en cuenta que la manipulación de ciertos tipos de desechos pueden tener consecuencias para el ser humano. El personal calificado que participa en la recogida o la manipulación de sustancias nocivas y peligrosas puede ser capaz de reducir al mínimo el riesgo de lesiones accidentales o la posibilidad de propagación de enfermedades, por el mero hecho de ser consciente de los riesgos potenciales a los que están expuestos tanto él como el medio ambiente. Es posible que tales medidas estén ya incluidas en las políticas ambientales o de gestión de desechos nacionales.

APÉNDICE

MODELO DE PROCEDIMIENTO DE EVALUACIÓN PARA LOS PUERTOS

**Estrategia para la gestión y la evaluación de las instalaciones de recepción
de desechos en los puertos comerciales y deportivos**

Procedimiento de evaluación - Puertos

ÍNDICE

- SECCIÓN A - PORMENORES DE LA EVALUACIÓN**
- SECCIÓN B - RESUMEN DE LAS INSTALACIONES DE RECEPCIÓN DE DESECHOS PROVISTAS**
- SECCIÓN C - DEMANDA DE INSTALACIONES DE RECEPCIÓN DE DESECHOS**
- SECCIÓN D - EVALUACIÓN DE LAS INSTALACIONES DE RECPCIÓN DE DESECHOS**
 - Sección D 1 - Desechos oleosos
 - Sección D 2 - Sustancias nocivas líquidas (SNL)
 - Sección D 3 - Aguas sucias
 - Sección D 4 - Evacuación de basuras – en tierra
 - Sección D 5 - Sistema de gestión de desechos
- SECCIÓN E - EVALUACIÓN DE LA SUFICIENCIA DEL SERVICIO**

SECCIÓN A - PORMENORES DE LA EVALUACIÓN

Auditor:	Organización y dirección:	Medios de contacto	Fecha:
		Teléfono:	
		Facsímil:	
<hr/>			
Nombre y lugar del puerto			
<hr/>			
Nombre y medios de contacto de los representantes del puerto			
	Nombre:		
	Cargo:		
	Organización:		
	Dirección:		
	Teléfono/facsímil:		
	Correo electrónico:		
<hr/>			
	Nombre:		
	Cargo:		
	Organización:		
	Dirección:		
	Teléfono/facsímil:		
	Correo electrónico:		
<hr/>			
	Nombre:		
	Cargo:		
	Organización:		
	Dirección:		
	Teléfono/facsímil:		
	Correo electrónico:		
<hr/>			

SECCIÓN B - RESUMEN DE LAS INSTALACIONES DE RECEPCIÓN DE DESECHOS PROVISTAS

Tipo de desechos	¿Se pueden recibir los desechos? (Sí o no)	Tipo de instalación de recepción (fija, camión cisterna o gabarra)	Capacidad máxima (m ³)	Proveedor del servicio (puerto, contratista privado, autoridad gubernamental u otros) Indíquese el número de proveedores del servicio
Desechos oleosos ⁸				
Aguas oleosas de lavado de tanques				
Agua de lastre contaminada				
Agua de sentina oleosa				
Fangos de hidrocarburos				
Aceites lubricantes usados				
Sustancias nocivas líquidas ⁹				
Categoría A				
Categoría B				
Categoría C				
Categoría D				
Aguas sucias ¹⁰				
Categoría 1				
Categoría 2				
Categoría 3				
Categoría 4				
Categoría 5				
Desechos en cuarentena				

⁸ Sección 7A.1 del Manual general sobre instalaciones portuarias de recepción (OMI).

⁹ Regla 3 1) del Anexo II del MARPOL 73/78.

¹⁰ Sección 3 del apéndice del Anexo V del MARPOL 73/78.

SECCIÓN C - DEMANDA DE INSTALACIONES DE RECEPCIÓN DE DESECHOS

<i>Tipo de buque*</i>	Número de escalas durante el periodo considerado	Peso muerto promedio (toneladas)	Promedio de personas a bordo	Número de solicitudes de recogida de desechos				
				Desechos oleosos	Sustancias nocivas líquidas	Aguas sucias	Basura	Desechos en cuarentena
Petroleros*								
Petroleros para crudos*								
Buques de carga combinados*								
Buques tanque quimiqueros*								
Buques de carga general								
Buques portacontenedores								
Graneleros								
Buques de pasaje								
Buques para el transporte de ganado								
Buques pesqueros								
Embarcaciones de recreo								
Otros								

* Los tipos de buques marcados con un asterisco (*) se definen en los Anexos del MARPOL 73/78. Los otros tipos de buques se incluyen a título de indicación dado que sus actividades podrían influir en las instalaciones de recepción que se requieren.

SECCIÓN D 2 - SUSTANCIAS NOCIVAS LÍQUIDAS (SNL)

Pregunta	Sí	No
<p>1 ¿Cómo se evacúan las SNL? (Por favor, incluya los detalles de que se disponga)</p> <p style="text-align: right;">Directamente desde el buque a una instalación móvil Del buque a tanques de retención antes de ser bombeadas Otros (especificar)</p>		
<p>2 ¿Hay restricciones que se aplican a la recepción o recogida de las SNL por los proveedores de servicios de recepción? (Por favor, incluya los detalles de que se disponga)</p> <p style="text-align: right;">Cantidad mínima Cantidad máxima Caudal de descarga (m³ por hora) Tipo de buque Acceso de vehículos al muelle</p>		
<p>3 Se dispone de instalaciones de recepción de las SNL:</p> <p style="text-align: right;">Las 24 horas del día, 7 días por semana Las 24 horas del día, 5 días por semana Sólo en horas de trabajo, 7 días por semana Sólo en horas de trabajo, 5 días por semana Otros (especificar)</p>		
<p>4 ¿Con qué antelación debe notificarse la entrega de las SNL?</p> <p style="text-align: right;">0 horas 12 horas 24 horas 48 horas</p>		
<p>5 El servicio de recepción de desechos está disponible:</p> <p style="text-align: right;">Gratis A un costo que se agrega a la cuota de servicio del puerto A un costo que se agrega al de otros servicios</p>		
<p>6 Se dispone de un servicio de recogida en:</p> <p style="text-align: right;">Todos los muelles La mayoría de los muelles Un solo muelle Buques fondeados en el puerto Buques fondeados fuera del puerto Otros (especificar)</p>		

Observaciones:

En función de este cuestionario, evalúe la provisión de instalaciones y servicios de recepción de desechos:



1 - No es satisfactoria



2 - Satisfactoria



3 - Se ajusta plenamente a las necesidades

SECCIÓN D 5 - SISTEMA DE GESTIÓN DE DESECHOS

Pregunta	Sí	No
1 ¿Se ha elaborado e implantado un plan de gestión de desechos para los desechos procedentes de los buques?		
2 ¿Es el plan de gestión de desechos parte de un sistema de gestión ambiental general para el puerto?		
3 ¿Abarca el Sistema de gestión ambiental los puertos deportivos o pesqueros o se requiere que éstos elaboren sus propios sistemas?		
4 ¿Proporciona el plan de gestión de desechos una breve reseña de los tipos de desechos que se reciben y de las instalaciones y servicios de recogida y evacuación de desechos?		
5 ¿Proporciona y aborda el Plan de gestión de desechos objetivos de gestión para:		
<p data-bbox="204 779 443 813">6 <i>Las operaciones:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li data-bbox="995 813 1294 846">Gestión de las instalaciones <li data-bbox="1129 846 1294 880">Mantenimiento <li data-bbox="1155 880 1294 913">Señalización <li data-bbox="1134 913 1294 947">Infraestructura <li data-bbox="1050 947 1294 981">Arreglos contractuales <li data-bbox="999 981 1294 1014">Intervención de emergencia <li data-bbox="1031 1014 1294 1048">Variaciones estacionales <li data-bbox="1038 1048 1294 1081">Formación y enseñanza <li data-bbox="815 1081 1294 1115">Delegación y rendición de responsabilidades <li data-bbox="549 1115 1294 1149">Cumplimiento de las condiciones reglamentarias, incluida la auditoría 		
<p data-bbox="204 1126 485 1160">7 <i>Las normas técnicas:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li data-bbox="879 1171 1294 1205">Requisitos relativos a las instalaciones <li data-bbox="938 1205 1294 1238">Incorporación de nuevas técnicas <li data-bbox="943 1238 1294 1272">Requisitos relativos a la limpieza <li data-bbox="762 1272 1294 1305">Mantenimiento del equipo según normas técnicas 		
<p data-bbox="204 1305 608 1339">8 <i>Los aspectos medioambientales:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li data-bbox="676 1350 1294 1384">Prevención de la contaminación de las aguas superficiales <li data-bbox="1098 1384 1294 1417">Emisión de ruidos <li data-bbox="1098 1417 1294 1451">Impactos visuales <li data-bbox="1098 1451 1294 1485">Emisión de olores <li data-bbox="496 1485 1294 1541">Consideraciones especiales relativas al medio ambiente (ej. proximidad de humedales o manglares) <li data-bbox="842 1541 1294 1574">Fenómenos costeros (ej. mareas extremas) 		

SECCIÓN D 5 - SISTEMA DE GESTIÓN DE DESECHOS (CONT.)

Pregunta	Sí	No
<p>9 Planes para una futura expansión o mejora:</p> <p style="text-align: right;">Desechos oleosos Sustancias nocivas líquidas Aguas sucias Basura Reciclaje de desechos Desechos de cuarentena</p>		
10 ¿Se dispone de los detalles para contactar a los proveedores de servicios de recepción de desechos?		
11 ¿Tienen los contratistas una licencia o autorización conforme con las normas vigentes?		
12 ¿Se archiva una copia de la licencia?		
13 ¿Se archiva una copia de la licencia de las instalaciones de evacuación de desechos utilizadas por los proveedores de servicios?		
14 ¿Se han comprobado los recibos de la evacuación de desechos o archivado copias de los mismos?		
15 ¿Existen otros proveedores de servicios de recepción de desechos u otras instalaciones de desechos (por ej., tanques de repuesto, recicladores de desechos oleosos)?		
16 ¿Existe algún procedimiento para elegir a los proveedores de servicios de evacuación de desechos (por ej., lista de empresas preferidas)		
17 ¿Se dispone de un fichero con los detalles de las instalaciones de reserva?		
18 ¿Incluye el Plan de gestión de desechos un plan de intervención para emergencia?		
<p>19 ¿Trata el plan adecuadamente las siguientes cuestiones por lo menos?</p> <p style="text-align: right;">Derrames de líquidos Derrames de sólidos Escapes de gas Incendios o explosiones Contactos de emergencia Otros (especificar)</p>		
<p>20 ¿Se anota la información sobre las cantidades de cada corriente de desechos que se reciben, la fecha de recepción, la empresa de evacuación de desechos, el método de tratamiento o evacuación? (Información comprobada o copias adjuntas)</p> <p style="text-align: right;">Desechos oleosos Sustancias nocivas líquidas Aguas sucias Basura Reciclaje de desechos Desechos en cuarentena</p>		

SECCIÓN D 5 - SISTEMA DE GESTIÓN DE DESECHOS (CONT.)

Pregunta	Sí	No
<p>21 ¿Hay variaciones en cuanto a la cantidad de cada corriente de desechos recibidos? En el curso de un mes cualquiera (por ej., debido a variaciones del transporte marítimo) En el curso de un año cualquiera (por ej., debido a los efectos estacionales) En el transcurso de varios años (por ej., debido al crecimiento industrial) Se desconoce</p>		
<p>22 ¿Se analiza regularmente esta información a fin de determinar si se producen cambios en la utilización de las instalaciones y servicios (ya sea variaciones estacionales a corto plazo o crecimientos y reducciones a largo plazo) y ayudar a la formulación de planes futuros? (Gráficos comprobados)</p>		
<p>23 ¿Se tienen en cuenta regularmente los cambios en la demanda de instalaciones y servicios de recepción de desechos?</p>		
<p>24 ¿Existen planes para la mejora, extensión o reducción de las instalaciones y servicios de recepción de desechos?</p>		
<p>25 ¿Existe algún proceso regular de revisión de las instalaciones y servicios existentes y para determinar los cambios que puedan ser necesarios atendiendo a las exigencias de suficiencia, de los horarios o de la generación de desechos?</p>		
<p>26 ¿Se ha dispuesto la realización de auditorías del Plan de gestión de desechos (al menos en los dos años de su implantación y, después, cada tres años)?</p>		
<p>27 ¿Se ha dispuesto una revisión periódica del Plan de gestión de desechos?</p>		
<p>28 ¿Respetan por lo general las prescripciones pertinentes del MARPOL 73/78, la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar y la OMI los usuarios del puerto?</p>		
<p>29 ¿Se dispone de información sobre la reglamentación local y estatal en lo que respecta a los siguientes aspectos (por favor, enumere la legislación, si la conoce):</p> <p style="text-align: right;">Gestión de desechos Contaminación del agua Contaminación del aire Emisión de ruidos Descargas en el alcantarillado Almacenamiento de productos peligrosos Prescripciones municipales</p>		
<p>30 ¿Se tiene en cuenta la jerarquía de reducción al mínimo de los desechos, esto es, evitar, reducir, reutilizar, reciclar o reprocesar?</p>		
<p>31 Se mantiene una relación abierta y de cooperación entre la autoridad portuaria y las autoridades y agentes pertinentes ?</p>		

SECCIÓN E - EVALUACIÓN DE LA SUFICIENCIA DEL SERVICIO

Organización:	Representante entrevistado:	Medios de contacto Dirección: Teléfono: Facsímil:	Fecha de la entrevista:
Teniendo en cuenta la entrevista con el representante, cómo clasificaría el servicio de recepción de desechos:			
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
1 - No es satisfactoria	2 - Satisfactoria	3 - Se ajusta plenamente a las necesidades	

Por favor, proporcione detalles sobre los aspectos satisfactorios de los servicios de recepción de desechos:

Por favor, proporcione detalles sobre las deficiencias de los servicios de recepción de desechos:

En función de lo que precede, evalúe la provisión de instalaciones y servicios de recepción de desechos:

<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
1 - No es satisfactoria	2 - Satisfactoria	3 - Se ajusta plenamente a las necesidades

ANEXO 3**RESOLUCIÓN MEPC.84(44)****Aprobada el 13 de marzo de 2000****ENMIENDAS AL ANEXO DEL PROTOCOLO DE 1978 RELATIVO AL CONVENIO INTERNACIONAL PARA PREVENIR LA CONTAMINACIÓN POR LOS BUQUES, 1973****(Enmiendas al apéndice del Anexo III del MARPOL 73/78)**

EL COMITÉ DE PROTECCIÓN DEL MEDIO MARINO,

RECORDANDO el artículo 38 a) del Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional, artículo que trata de las funciones que confieren al Comité los convenios internacionales relativos a la prevención y contención de la contaminación del mar,

TOMANDO NOTA del artículo 16 del Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973 (en adelante denominado "Convenio de 1973"), y del artículo VI del Protocolo de 1978 relativo al Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973 (en adelante denominado "Protocolo de 1978"), en los que, conjuntamente, se especifica el procedimiento de enmienda del Protocolo de 1978 y se confiere al órgano competente de la Organización la función de examinar y aprobar las enmiendas al Convenio de 1973, modificado por el Protocolo de 1978 (MARPOL 73/78),

HABIENDO EXAMINADO la propuesta de enmienda al apéndice del Anexo III del MARPOL 73/78,

1. APRUEBA, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 16 2) d) del Convenio de 1973, la enmienda al apéndice del Anexo III del MARPOL 73/78, cuyo texto figura en el anexo de la presente resolución;
2. DECIDE, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 16 2) f) iii) del Convenio de 1973, que la enmienda se considerará aceptada el 1 de julio de 2001, salvo que, con anterioridad a esa fecha, un tercio cuando menos de las Partes, o las Partes cuyas flotas mercantes combinadas representen como mínimo el 50% del tonelaje bruto de la flota mercante mundial, notifiquen a la Organización que rechazan la enmienda;
3. INVITA a las Partes a que tomen nota de que, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 16 2) g) ii) del Convenio de 1973, la enmienda entrará en vigor el 1 de enero de 2002 si se acepta con arreglo a lo dispuesto en el párrafo 2 *supra*;

4. PIDE al Secretario General que, de conformidad con el artículo 16 2) e) del Convenio de 1973, remita copias certificadas de la presente resolución y del texto de la enmienda que figura en el anexo a todas las Partes en el MARPOL 73/78; y
5. PIDE ADEMÁS al Secretario General que remita copias de la presente resolución y de su anexo a los Miembros de la Organización que no sean partes en el MARPOL 73/78.

ANEXO

ENMIENDA AL APÉNDICE DEL ANEXO III DEL MARPOL 73/78

La cláusula "-sustancias que pueden contaminar los alimentos de origen marino (índice de peligrosidad "T" en la columna A*); o" se suprime del apéndice del Anexo III del MARPOL 73/78.

ANEXO 4

**PROPUESTA DE ENMIENDA AL CÓDIGO TÉCNICO RELATIVO AL CONTROL
DE LAS EMISIONES DE ÓXIDOS DE NITRÓGENO DE LOS MOTORES
DIESEL MARINOS (CÓDIGO TÉCNICO SOBRE LOS NO_x)**

Al final del párrafo 5.2.1 se añade la frase siguiente:

"Si, por razones técnicas evidentes, no es posible cumplir esta prescripción, los valores del parámetro f_a estarán comprendidos entre 0,93 y 1,07."

ANEXO 5

**PROPUESTA DE ENMIENDA A LA REGLA 14 3) A)
DEL ANEXO VI DE MARPOL 73/78**

Se añade la siguiente frase en la regla 14 3) a) antes de la palabra "y":

", la zona del Mar del Norte definida en el apartado 1) de la regla 5 del Anexo V".

ANEXO 6**PROYECTO DE RESOLUCIÓN DE LA ASAMBLEA****DISPONIBILIDAD Y USO DE COMBUSTIBLES LÍQUIDOS CON BAJO CONTENIDO DE AZUFRE EN LAS ZONAS DE CONTROL DE LAS EMISIONES DE SO_x DESIGNADAS DE CONFORMIDAD CON LO DISPUESTO EN LA REGLA 14 3) DEL ANEXO VI DEL MARPOL 73/78**

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 la prevención y contención de la contaminación del mar ocasionada por los buques,

RECORDANDO TAMBIÉN que con arreglo al artículo 212 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, 1982, en la resolución A.719(17) se pide al CPMM que establezca medidas jurídicamente obligatorias a fin de reducir la contaminación atmosférica ocasionada por los buques, mediante la preparación de un nuevo anexo del Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, modificado por el Protocolo de 1978 (MARPOL 73/78),

RECORDANDO ASIMISMO que el 26 de septiembre de 1997 las Partes en el MARPOL 73/78 adoptaron un nuevo anexo del Convenio a fin de reducir la contribución del transporte marítimo a la contaminación atmosférica,

RECONOCIENDO que para que estas medidas destinadas a reducir la contaminación atmosférica ocasionada por los buques resulten eficaces en las zonas de control de las emisiones de SO_x, el combustible líquido utilizado debe contener un porcentaje de azufre inferior al prescrito en la regla 14 4) a) del Anexo VI del MARPOL 73/78, en vez del máximo permitido por la regla 14 1) de dicho Anexo,

RECONOCIENDO TAMBIÉN que, a fin de facilitar el cumplimiento de estas prescripciones, se debe disponer de cantidades suficientes de fueloil con bajo contenido de azufre,

REAFIRMANDO su empeño en contribuir por todos los medios posibles a la reducción de la contaminación atmosférica ocasionada por los buques,

HABIENDO EXAMINADO las recomendaciones hechas por el Comité de Protección del Medio Marino en su 44° periodo de sesiones,

INVITA a los Gobiernos, y particularmente a los de las regiones geográficas en que se hayan designado zonas de control de las emisiones de SO_x, a que:

1. GARANTICEN la disponibilidad de combustible líquido con bajo contenido de azufre dentro de su jurisdicción; e
2. INSTEN a los sectores petrolero y del transporte marítimo a que faciliten la disponibilidad y utilización de combustible líquido con bajo contenido de azufre.

ANEXO

DIRECTRICES PARA LA ELABORACIÓN DE PLANES DE EMERGENCIA DE A BORDO CONTRA LA CONTAMINACIÓN DEL MAR POR HIDROCARBUROS O SUSTANCIAS NOCIVAS LÍQUIDAS

PRÓLOGO

El Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, modificado por el Protocolo de 1978 (MARPOL 73/78), es el principal instrumento de la OMI para prevenir la contaminación del mar. En la regla 26 del Anexo I de dicho Convenio se prescribe que todo petrolero de arqueo bruto igual o superior a 150 toneladas y todo buque no petrolero de arqueo bruto sea igual o superior a 400 toneladas deben llevar a bordo un plan de emergencia en caso de contaminación por hidrocarburos aprobado por la Administración. Corresponde señalar que el MARPOL 73/78 se enmendó para incluir la regla 26 del Anexo I antes mencionada, como consecuencia de las disposiciones del artículo 3 1) a) del Convenio internacional sobre cooperación, preparación y lucha contra la contaminación por hidrocarburos, 1990 (Convenio de Cooperación). Este instrumento dispone que determinados buques lleven a bordo un plan de emergencia en caso de contaminación por hidrocarburos. El plan de a bordo prescrito por la regla 26 del Anexo I del MARPOL 73/78 es el mismo que el plan de emergencia de a bordo en caso de contaminación por hidrocarburos exigido en virtud del artículo 3 1) a) del Convenio de Cooperación.

La regla 16 del Anexo II del Convenio exige que todo buque de arqueo bruto igual o superior a 150 toneladas autorizado a transportar sustancias nocivas líquidas lleve a bordo un plan de emergencia contra la contaminación del mar por sustancias nocivas líquidas aprobado por la Administración. El plan de emergencia de a bordo contra la contaminación del mar por sustancias nocivas líquidas debería combinarse con el plan de emergencia de a bordo contra la contaminación por hidrocarburos, ya que la mayor parte de su contenido es idéntico y que, contra la emergencia, un solo plan combinado a bordo resulta más práctico que dos planes distintos. En este caso, el plan se deberá denominar "Plan de emergencia de a bordo contra la contaminación del mar" a fin de diferenciarlo del plan de emergencia de a bordo contra la contaminación del mar por sustancias nocivas líquidas y del plan de emergencia de a bordo en caso de contaminación por hidrocarburos. Tanto la regla 26 del Anexo I como la regla 16 del Anexo II exigen que los planes se ajusten a las directrices elaboradas por la OMI.

El Comité de Protección del Medio Marino (CPMM), en su 32º periodo de sesiones, aprobó, mediante la resolución MEPC.54(32), las Directrices para la elaboración de planes de emergencia de a bordo en caso de contaminación por hidrocarburos, a fin de dar cumplimiento a lo prescrito en la regla 26 del Anexo I.

El CPMM, en su 44º periodo de sesiones, preparó las Directrices para la elaboración de planes de emergencia de a bordo contra la contaminación del mar por hidrocarburos o sustancias nocivas líquidas, a fin de dar cumplimiento a las prescripciones de la regla 26 del Anexo I y de la regla 16 del Anexo II.

Asimismo corresponde señalar que, con arreglo a estas directrices, los planes de emergencia de a bordo en caso de contaminación por hidrocarburos aprobados por la Administración para los petroleros de arqueo bruto igual o superior a 150 toneladas y para los buques no petroleros de arqueo bruto igual o superior a 400 toneladas, de conformidad con las Directrices para la elaboración de planes de emergencia de a bordo en caso de contaminación por hidrocarburos aprobadas mediante la resolución MEPC.54(32), no requieren modificación alguna.

En virtud de lo establecido en el artículo 5 del Convenio MARPOL 1973, todo buque obligado a poseer un certificado de conformidad con lo dispuesto en las reglas estará sujeto, mientras se halle en puertos o terminales mar adentro bajo jurisdicción de una Parte, a inspección por funcionarios debidamente autorizados por dicha Parte. A este respecto, también estará sujeto a una inspección de ese tipo para comprobar si lleva un plan de emergencia de a bordo en caso de contaminación por hidrocarburos, un plan de emergencia de a bordo contra la contaminación del mar por sustancias nocivas líquidas o un plan de emergencia de a bordo contra la contaminación del mar.

Las presentes directrices contienen información para elaborar planes de emergencia de a bordo en caso de contaminación por hidrocarburos, planes de emergencia de a bordo contra la contaminación del mar por sustancias nocivas líquidas y planes de emergencia de a bordo contra la contaminación del mar.

Los principales objetivos de las presentes directrices son:

- ayudar a los propietarios de buques a elaborar planes de emergencia de a bordo en caso de contaminación por hidrocarburos, planes de emergencia de a bordo contra la contaminación del mar por sustancias nocivas líquidas y planes de emergencia de a bordo contra la contaminación de mar, de conformidad con las citadas reglas; y
- ayudar a los Gobiernos a elaborar y promulgar la legislación nacional destinada a dar efectividad y aplicar dichas reglas.

En aras de la uniformidad, se ruega a los Gobiernos que se remitan a las presentes directrices cuando preparen la reglamentación nacional pertinente.

ANEXO 7**RESOLUCIÓN MEPC.85(44)
aprobada el 13 de marzo de 2000****DIRECTRICES PARA LA ELABORACIÓN DE PLANES DE EMERGENCIA
DE A BORDO CONTRA LA CONTAMINACIÓN DEL MAR POR
HIDROCARBUROS O SUSTANCIAS NOCIVAS LÍQUIDAS**

EL COMITÉ DE PROTECCIÓN DEL MEDIO MARINO,

RECORDANDO el artículo 38 a) del Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional, artículo que trata de las funciones del Comité,

TOMANDO NOTA de que la regla 26 del Anexo I y la regla 16 del Anexo II del MARPOL 73/78 establecen que los buques han de llevar un plan de emergencia de a bordo en caso de contaminación por hidrocarburos, un plan de emergencia de a bordo contra la contaminación del mar por sustancias nocivas líquidas o un plan de emergencia de a bordo contra la contaminación del mar, de conformidad con las Directrices elaboradas por la Organización,

RECONOCIENDO la urgente necesidad de elaborar tales Directrices con el fin de garantizar la aplicación uniforme de dichas reglas,

HABIENDO EXAMINADO en su 32º periodo de sesiones diversas propuestas relativas a las Directrices para la elaboración de planes de emergencia de a bordo contra la contaminación por hidrocarburos y en su 44º periodo de sesiones propuestas adicionales relativas a la elaboración de planes de emergencia de a bordo contra la contaminación del mar por hidrocarburos o sustancias nocivas líquidas,

1. APRUEBA las Directrices para la elaboración de planes de emergencia de a bordo contra la contaminación del mar por hidrocarburos o sustancias nocivas líquidas, cuyo texto figura en el anexo de la presente resolución;
2. INSTA a los Gobiernos a que se aseguren de que los planes de emergencia de a bordo contra la contaminación por hidrocarburos, los planes de emergencia de a bordo contra la contaminación del mar por sustancias nocivas líquidas y los planes de emergencia de a bordo contra la contaminación del mar se elaboran de conformidad con lo estipulado en las presentes Directrices, cuando los aprueben conforme a lo dispuesto en la regla 26 del Anexo I o en la regla 16 del Anexo II del MARPOL 73/78, en la espera de su entrada en vigor.

DIRECTRICES PARA LA ELABORACIÓN DE PLANES DE EMERGENCIA DE A BORDO CONTRA LA CONTAMINACIÓN DEL MAR POR HIDROCARBUROS O SUSTANCIAS NOCIVAS LÍQUIDAS

1 INTRODUCCIÓN

1.1 Las presentes Directrices se han preparado para ayudar a elaborar los planes de emergencia de a bordo en caso de contaminación por hidrocarburos, los planes de emergencia de a bordo contra la contaminación del mar por sustancias nocivas líquidas y los planes de emergencia de a bordo contra la contaminación del mar (en adelante llamados "el plan" o "los planes", prescritos en la regla 26 del Anexo I y en la regla 16 del Anexo II del Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, modificado por el Protocolo de 1978 (MARPOL 73/78), denominado en adelante "el Convenio". Los planes deben aprobarse de conformidad con lo dispuesto en dichas reglas.

1.2 Las Directrices incluyen tres secciones principales:

- .1 **Introducción:** Esta sección presenta una visión general del tema y familiariza al lector con el concepto básico de las Directrices y de los planes que se elaborarán a partir de éstas.
- .2 **Disposiciones obligatorias:** Esta sección brinda orientación para asegurar que se cumplen las disposiciones obligatorias de la regla 26 del Anexo I y la regla 16 del Anexo II del Convenio.
- .3 **Disposiciones no obligatorias:** Esta sección brinda orientación para incorporar información adicional en el plan. Dicha información, si bien no se prescribe en la regla 26 del Anexo I ni en la regla 16 del Anexo II del Convenio, puede ser exigida por las autoridades locales de los puertos en que haga escala el buque, o simplemente se puede incluir a fin de prestar ayuda adicional al capitán del buque en una situación de emergencia. Esta sección también ofrece orientación acerca de la puesta al día del plan y la realización de ensayos.

1.3 **Principios básicos de las Directrices:** El propósito de las Directrices es servir de punto de partida para elaborar planes destinados a determinados buques. Dada la gran variedad de buques que requieren planes, no resulta práctico proporcionar Directrices específicas para cada tipo de buque. Los redactores de los planes deben tomar en cuenta las numerosas variables de los buques. Éstas incluyen el tipo de buque y sus dimensiones, la carga, las propiedades físicas de la carga (aplicable sólo a los buques certificados para transportar sustancias nocivas líquidas (SNL) a granel, según se definen éstos en la regla 16 del Anexo II del Convenio y denominados en adelante "buques certificados para transportar SNL"), la derrota, y la estructura de gestión en tierra. Las Directrices no pretenden ser una recopilación de temas entre los cuales el redactor del plan elija algunos para elaborar un plan viable. En efecto, para que un plan sea eficaz y cumpla lo dispuesto en la regla 26 del Anexo I o en la regla 16 del Anexo II del Convenio, debe estar cuidadosamente adaptado al tipo de buque de que se trate. Las Directrices, utilizadas correctamente, asegurarán que en la elaboración del plan se tengan en cuenta todos los aspectos pertinentes.

1.4 Principios básicos del plan: El plan está destinado a ayudar al personal a combatir un derrame de hidrocarburos o sustancias nocivas líquidas imprevisto. Su objetivo principal es poner en marcha las medidas necesarias para contener o reducir al mínimo el derrame y mitigar sus efectos. Una planificación eficaz permite adoptar tales medidas de manera estructurada, lógica y oportuna.

1.4.1 El Plan no sólo ha de servir para hacer frente a los derrames resultantes de las operaciones sino también proporcionar al capitán orientación sobre la forma de proceder si el buque resulta involucrado en una descarga catastrófica.

1.4.2 La necesidad de disponer de un plan predeterminado y adecuadamente estructurado es evidente si se consideran las múltiples tareas que el personal tiene que realizar y las exigencias a las que se ve sometido cuando tiene que hacer frente a una situación de emergencia. En un momento así, la falta de planificación a menudo dará lugar a confusión y errores y a que no se avise a las personas que desempeñan funciones claves. Se producirán retrasos y se malgastará el tiempo mientras la situación puede empeorar. Como consecuencia, el buque y su personal podrían verse expuestos a crecientes riesgos, y ocasionar tal vez daños mayores al medio ambiente.

1.4.3 Para que el plan cumpla su función debe ser:

- .1 realista, práctico y fácil de aplicar;
- .2 comprensible para el personal de gestión del buque, tanto a bordo como en tierra;
y
- .3 evaluado, revisado y actualizado con regularidad.

1.4.4 Los planes previstos en la regla 26 del Anexo I y en la regla 16 del Anexo II del Convenio deben ser un documento sencillo. Se aconseja encarecidamente utilizar diagramas secuenciales o listas de comprobaciones para orientar al capitán sobre las distintas medidas y decisiones necesarias para hacer frente a un suceso. Dichos diagramas o listas ofrecen información ordenada de manera lógica y rápidamente visible, lo que reduce el número de errores y descuidos que pueden producirse en situaciones de emergencia. No conviene incluir demasiada información sobre los pormenores del buque, la carga, etc., ya que por lo general figura en otras partes. Si tal información es pertinente, debe relegarse a los anexos para que el personal localice más rápidamente las partes operativas del plan.

1.4.5 En el modelo de plan de emergencia de a bordo contra la contaminación del mar que figura en el apéndice II se incluye un ejemplo de los diagramas a los que se hace referencia en el párrafo 1.4.4.

1.4.6 El plan será probablemente utilizado a bordo por el capitán y los oficiales del buque. Por consiguiente, debe redactarse en el idioma de trabajo o en los idiomas que el capitán y los oficiales comprendan. Si cambian el capitán o los oficiales y ello supone un cambio del idioma de trabajo o de los idiomas que comprenden, será necesario hacer una versión del plan en el nuevo o los nuevos idiomas.

1.4.7 El plan debería indicar claramente lo siguiente:

"Sin menoscabo de la responsabilidad de los propietarios de buques, algunos Estados ribereños consideran que les incumbe definir las técnicas y medios que hay que utilizar frente a un suceso que cause contaminación del mar y aprobar aquellas operaciones que pudieran dar lugar a una contaminación mayor, por ejemplo las de alijo. Por lo general, los Estados tienen derecho a ello en virtud del Convenio internacional relativo a la intervención en alta mar en casos de accidentes que causen una contaminación por hidrocarburos, 1969 (Convenio de Intervención, 1969) y del Protocolo relativo a la intervención en alta mar en casos de contaminación por sustancias distintas de los hidrocarburos, 1973 (Protocolo de 1973 relativo al Convenio de Intervención)."

2 DISPOSICIONES OBLIGATORIAS DE LA REGLA 26 DEL ANEXO I Y DE LA REGLA 16 DEL ANEXO II DEL CONVENIO

2.1 En esta sección se recogen las Directrices correspondientes a cada una de las cuatro disposiciones obligatorias de la regla 26 del Anexo I y de la regla 16 del Anexo II del Convenio.

2.2 La regla 26 del Anexo I y la regla 16 del Anexo II del Convenio disponen que el plan incluya, por lo menos:

- a) el procedimiento que deben seguir el capitán u otras personas al mando del buque para notificar un suceso que entrañe contaminación por hidrocarburos o por sustancias nocivas líquidas, de conformidad con lo prescrito en el artículo 8 y en el Protocolo I del presente Convenio¹, basado en las Directrices elaboradas por la Organización²;
- b) la lista de las autoridades o las personas a quienes debe darse aviso en caso de suceso que entrañe contaminación por hidrocarburos o por sustancias nocivas líquidas;
- c) una descripción detallada de las medidas que deben adoptar inmediatamente las personas a bordo para reducir o contener la descarga de hidrocarburos o de sustancias nocivas líquidas resultante del suceso; y
- d) los procedimientos y el punto de contacto a bordo para coordinar con las autoridades nacionales y locales las medidas de lucha contra la contaminación por hidrocarburos o sustancias nocivas líquidas que se tomen a bordo."

¹ Es decir, MARPOL 73/78.

² Véanse los "Principios generales a que deben ajustarse los sistemas y prescripciones de notificación para buques, incluidas las Directrices para notificar sucesos en que intervengan mercancías peligrosas, sustancias perjudiciales o contaminantes del mar", que la Organización aprobó mediante la resolución A.851(20). A fin de facilitar la consulta, véase asimismo la publicación de la OMI "Disposiciones, acordes con el MARPOL 73/78, relativas a los informes sobre sucesos en que estén involucradas sustancias perjudiciales".

2.3 Informe para el Estado ribereño: El artículo 8 y el Protocolo I del Convenio exigen que se notifiquen al Estado ribereño más próximo las descargas efectivas o probables. El objeto de esta prescripción es hacer posible que los Estados ribereños tengan puntual conocimiento de todo suceso que ocasione contaminación del medio marino, o que entrañe tal riesgo, así como de las medidas de auxilio y salvamento, de modo que puedan actuar en consecuencia.

2.3.1 Cuándo notificar: El plan proporcionará orientación clara y concisa para que el capitán pueda determinar en qué momento procede enviar la oportuna notificación al Estado ribereño.

2.3.1.1 Descargas efectivas: Se prescribe informar al Estado ribereño más próximo siempre que se produzca:

- .1 una descarga de hidrocarburos o de sustancias nocivas líquidas superior al nivel autorizado, sea cual fuere el motivo, incluidas las que se hagan para salvaguardar la seguridad del buque o la vida humana en el mar; o
- .2 una descarga de hidrocarburos o de sustancias nocivas líquidas efectuada en el curso de las operaciones del buque, que rebase la cantidad o el régimen instantáneo de descarga permitidos en virtud del presente Convenio¹.

2.3.1.2 Descargas probables: El plan debería servir de ayuda al capitán para evaluar una situación en la que, aun cuando no se haya producido una descarga, exista la probabilidad de que esto ocurra, y por consiguiente requiere una notificación. Para determinar si existe semejante probabilidad y si procede transmitir una notificación, se tendrán en cuenta, como mínimo, los factores siguientes:

- .1 la índole de los daños, el fallo o la avería sufridos por el buque, sus máquinas o el equipo;
- .2 la situación del buque y su proximidad a tierra, u otros riesgos para la navegación;
- .3 las condiciones meteorológicas, mareas, corrientes y el estado de la mar; y
- .4 la densidad del tráfico.

2.3.1.3 Es imposible definir con precisión las diversas situaciones que por entrañar la probabilidad de que ocurra una descarga obligarían a notificar. Sin embargo, como pauta general, el capitán del buque transmitirá la oportuna notificación en caso de:

- .1 daño, fallo o avería que afecte a la seguridad del buque, como, por ejemplo, abordaje, varada, incendio, explosión, fallo estructural, inundación, corrimiento de la carga; y
- .2 fallo o avería de las máquinas o el equipo, que menoscabe la seguridad de la navegación, como, por ejemplo, fallo o avería del aparato de gobierno, las máquinas propulsoras, el sistema electrógeno o las ayudas esenciales de a bordo para la navegación.

¹ Es decir, MARPOL 73/78.

2.3.2 Información exigida: En el plan deberá especificarse, con los detalles necesarios, el procedimiento para enviar la notificación inicial al Estado ribereño. Las Directrices aprobadas por la Organización mediante la resolución A.851(20) ofrecen las pautas necesarias al redactor del plan. El plan incluirá un modelo preestablecido de mensaje, del que se da un ejemplo en el apéndice II de las presentes Directrices. Se insta a los Estados ribereños a que tomen nota del cuadro 1 del apéndice II y acepten que la información que contiene es suficiente en una primera etapa. Convendría que las notificaciones complementarias o ulteriores se ajustasen a ese mismo modelo.

2.4 Lista de personas con las que hay que ponerse en contacto

2.4.1 Todo buque implicado en un suceso de contaminación por hidrocarburos o sustancias nocivas líquidas habrá de comunicarse con los puntos de contacto del Estado ribereño o del puerto y con los intereses del buque.

2.4.2 Al elaborar las listas de puntos de contacto se tendrá en cuenta la necesidad de facilitarles información las 24 horas del día y prever puntos de contacto alternativos. Estas listas deben actualizarse con regularidad para incluir en ellas los cambios de personal, de números de teléfono, télex y facsímil. También se debe ofrecer orientación sobre los medios de comunicación preferidos (télex, teléfono, facsímil, etc.).

2.4.3 Puntos de contacto con el Estado ribereño

2.4.3.1 A fin de acelerar las medidas de intervención y reducir al mínimo los daños debidos a un suceso que cause contaminación por hidrocarburos o sustancias nocivas líquidas, es esencial informar cuanto antes a los Estados ribereños. Este proceso se inicia con el informe prescrito en el artículo 8 y en el Protocolo I del Convenio. Las Directrices para redactarlo figuran en la sección 2.3.

2.4.3.2 El plan debería incluir en un apéndice la lista de organismos o funcionarios de las administraciones a los que corresponda recibir y dar curso al referido informe, elaborada y actualizada por la Organización de conformidad con lo dispuesto en el artículo 8 del Convenio. En el supuesto de que la lista no incluya un punto de contacto, o que no sea posible entrar en comunicación directamente con la autoridad competente sin excesiva demora, deberá aconsejarse al capitán que, por el medio más rápido de que disponga, informe a la radioestación costera, la estación designada de notificación del movimiento de buques o al centro coordinador de salvamento más próximos.

2.4.4 Puntos de contacto con el puerto

2.4.4.1 Tratándose de buques surtos en puerto, la notificación del suceso a los organismos locales servirá para agilizar las medidas de intervención. La diversidad de tráfico a que se dedican los buques hace prácticamente imposible formular en las presentes Directrices un criterio definitivo para la confección de una lista de tales organismos en el marco del plan. En un apéndice del plan se incluirá información acerca de los puertos en que se hace escala con regularidad. Cuando ello no sea posible, se prescribirá en el plan que el capitán, al llegar a puerto, se informe del procedimiento de notificación a nivel local.

2.4.5 Puntos de contacto con los intereses navieros

2.4.5.1 En el plan deben incluirse detalles sobre las partes interesadas a las que es preciso avisar en caso de suceso. Esa información figurará en una lista de puntos de contacto. Cuando se elabore dicha lista, habrá que tener presente que si se produce un suceso grave la tripulación del buque estará totalmente dedicada a salvar vidas y a tomar medidas para contener y reducir en la mayor medida posible los efectos del siniestro. Por consiguiente, no se debería entorpecer la labor del personal obligándolo a realizar un número excesivo de comunicaciones.

2.4.5.2 El procedimiento variará de una compañía a otra, pero es importante que en el plan se indique claramente quién es la persona encargada de informar a las distintas partes interesadas, por ejemplo a los propietarios de la carga, los aseguradores y las empresas de salvamento. Es también imprescindible que tanto el plan de a bordo como el de la compañía en tierra estén coordinados para que se informe a todas las partes interesadas y se evite la duplicación de las notificaciones.

2.5 Medidas para contener las descargas

2.5.1 El personal del buque será casi siempre el que esté en la mejor situación para tomar medidas rápidas a fin de mitigar o contener las descargas de hidrocarburos o de sustancias nocivas líquidas procedentes de su propio buque. En el plan se facilitará al capitán orientación clara sobre cómo mitigar la descarga en distintas situaciones. En el plan se deberían explicar no solamente las medidas que proceda tomar, sino indicar también quién es la persona responsable a bordo para evitar así cualquier confusión durante la emergencia.

2.5.2 Esta sección del plan variará mucho de un buque a otro. Según el tipo de buque, la construcción, la carga, el equipo, la dotación e incluso la derrota, el énfasis que se ponga sobre tales o cuales aspectos de esta sección será distinto. En el plan se darán indicaciones al capitán para hacer frente, por lo menos, a las siguientes situaciones:

- .1 Derrames resultantes de las operaciones: En el plan deberían figurar los procedimientos para limpiar sin riesgos los hidrocarburos o las sustancias nocivas líquidas derramados y contenidos en la cubierta. Esto puede hacerse utilizando el equipo y la mano de obra de a bordo o contratando los servicios de una compañía de limpieza. En ambos casos el Plan proporcionará orientación para la evacuación adecuada de los hidrocarburos y sustancias nocivas líquidas recogidos y de los materiales de limpieza.
 - .1.1 Fuga en las tuberías: En el plan debería facilitarse orientación concreta sobre la forma de actuar en caso de que se produzcan fugas en las tuberías.
 - .1.2 Rebose de los tanques: Se deberían incluir procedimientos para hacer frente al rebose de los tanques. Se deberían proponer soluciones, tales como el trasiego de carga o combustible a tanques vacíos o parcialmente vacíos, o la preparación de las bombas a fin de trasvasar a tierra el excedente.

- .1.3 Fuga en el casco: En el plan se debería indicar el modo de hacer frente a derrames debidos a una posible fuga en el casco. Esto puede incluir las medidas que procede tomar para reducir la presión de la carga en el tanque de que se trate, bien mediante trasiego interno o descarga a tierra. También se deberían indicar los procedimientos aplicables cuando no sea posible determinar en qué tanque se ha producido la fuga y para reparar las posibles fracturas del casco, con inclusión de advertencias en cuanto a los posibles efectos de las medidas correctivas sobre la estabilidad y los esfuerzos a que está sometido el casco.
- .2 Derrames debidos a siniestros: Los siniestros deberían tratarse en el plan, en una sección aparte. El plan debería incluir varias listas de comprobaciones u otros medios que permitan al capitán examinar los factores pertinentes al enfrentarse a un determinado siniestro³. Dichas listas de comprobaciones deben ajustarse a las características del buque y del producto o tipo de productos de que se trate. Particularmente, en el caso de los buques certificados para transportar SNL, las listas de comprobaciones u otros medios, por ejemplo, las "Características de los productos químicos líquidos propuestos para su transporte marítimo a granel" (hoja de datos), deberían indicar las propiedades físicas, el equipo de protección especial o las técnicas de intervención no habituales, según una presentación que se ajuste a lo dispuesto en la sección 1.4.4 de las presentes Directrices. Se podrá remitir a la hoja de datos o a documentos similares en los que se indican las características de las SNL. Convendría guardar con el plan una copia de dichos documentos pero no es necesario que éstos formen parte del plan. Además, se deberá indicar el personal al que se haya asignado la ejecución de las tareas previstas. Para determinar las funciones del personal será suficiente consultar los planos de lucha contra incendios y los cuadros de obligaciones existentes. A continuación se dan ejemplos de los siniestros que conviene prever:
- .2.1 encalladura;
- .2.2 incendio o explosión;
- .2.3 abordaje (con un objeto fijo o en movimiento);
- .2.4 fallo del casco;
- .2.5 escora excesiva;
- .2.6 fallo del sistema de contención;
- .2.7 reacciones peligrosas de la carga (para los buques certificados para transportar SNL);
- .2.8 otros escapes de carga peligrosa (para los buques certificados para transportar SNL);

³ Véase la sección 8 del Código internacional de gestión de la seguridad (Código IGS).

- .2.9 pérdida de control ambiental de los tanques (para los buques certificados para transportar SNL);
- .2.10 inmersión o hundimiento;
- .2.11 naufragio o varada;
- .2.12 contaminación de la carga que entrañe una situación de peligro; (para los buques certificados para transportar SNL); y
- .2.13 emisión de vapores potencialmente peligrosos.

2.5.3 Además de las listas de comprobaciones y de la asignación de tareas al personal mencionadas en el párrafo 2.5.2, el plan proporcionará al capitán orientación sobre las medidas prioritarias, las consideraciones relativas a los esfuerzos y la estabilidad, el alijo y las medidas de atenuación de los efectos del siniestro.

2.5.3.1 Medidas prioritarias: Esta sección contiene consideraciones generales aplicables a una amplia gama de siniestros. El plan ofrecerá al capitán orientación específica sobre el buque en lo relativo a los aspectos esenciales siguientes:

- .1 Al enfrentarse a un siniestro, lo primero que debe hacer el capitán es garantizar la seguridad del personal y del buque y tomar medidas para prevenir la agravación del suceso. Cuando los siniestros entrañen derrames habrá que considerar inmediatamente las medidas destinadas a prevenir los incendios, la exposición del personal a los vapores tóxicos y las explosiones, tales como el cambio de rumbo para situar el buque a barlovento de la carga derramada, el cierre de las tomas de aire que no sean esenciales, etc. Si el buque está varado y, por lo tanto no se puede maniobrar, habrá que eliminar las fuentes posibles de ignición y tomar medidas para evitar que penetren vapores tóxicos o inflamables en los espacios de alojamientos y de máquinas. Cuando sea posible maniobrar, el capitán, junto con las autoridades competentes en tierra, podrá tomar la decisión de llevar el buque a un lugar más apropiado a fin de, por ejemplo, facilitar las reparaciones de urgencia o las operaciones de alijo, o bien para reducir el riesgo que el buque suponga para las zonas costeras especialmente sensibles. Tales maniobras pueden estar sometidas a la jurisdicción del Estado ribereño (véase el párrafo 1.4.7).
- .2 Antes de adoptar medidas correctivas, el capitán recabará información detallada sobre los daños que haya sufrido su buque. Se llevará a cabo una inspección visual y se sondarán los tanques de carga y de combustible y los demás compartimientos. Habrá que tener sumo cuidado antes de retirar las tapas de sonda o de mirilla, especialmente cuando el buque está varado, ya que ello puede producir pérdida de flotabilidad.
- .3 Una vez evaluados los daños sufridos por el buque, el capitán podrá estar en condiciones de decidir las medidas que procede tomar para prevenir o reducir al mínimo cualquier nuevo derrame. Si se produce una avería en el fondo, se llegará al equilibrio hidrostático (según las propiedades físicas) con bastante rapidez, en particular si la avería es grave, en cuyo caso el tiempo disponible para tomar medidas preventivas suele ser, limitado. Cuando se produce una avería importante a

la altura de los tanques de combustible, de lubricantes o de carga, el combustible líquido o la carga se vacían rápidamente hasta que se alcanza el equilibrio hidrostático, disminuyendo entonces el caudal del derrame en función del régimen con que el agua que entra por debajo del combustible o de la carga desplaza a éstos. Si la avería es relativamente menor y se limita, por ejemplo, a uno o dos compartimientos, cabrá considerar el trasiego de la sustancia de los tanques con avería a los tanques intactos. Cuando considere la posibilidad de trasegar hidrocarburos o sustancias nocivas líquidas de un tanque con avería a otro intacto, el capitán debe examinar (véase el párrafo 1.4.7):

- .3.1 la extensión de la avería;
- .3.2 el equilibrio hidrostático;
- .3.3 la capacidad del buque para trasegar la carga; y
- .3.4 las propiedades físicas de la(s) sustancia(s) de que se trate (para los buques certificados para transportar SNL), entre ellas:
 - .1 solubilidad;
 - .2 densidad;
 - .3 reactividad con el agua;
 - .4 solidificación; y
 - .5 compatibilidad.

2.5.3.2 Consideraciones relativas a la estabilidad y la resistencia: Cuando se tomen medidas a raíz de un siniestro para reducir al mínimo el derrame de hidrocarburos o de sustancias nocivas líquidas o para volver a poner a flote un buque varado, habrá que tener muy en cuenta la estabilidad y la resistencia del buque. En el plan se proporcionará al capitán orientación pormenorizada para que tenga debidamente en cuenta estos aspectos. Nada de lo indicado en la presente sección se interpretará como una obligación de realizar planes o cálculos de estabilidad con avería que no sean los estipulados en los convenios internacionales pertinentes:

- .1 El trasiego de un tanque a otro sólo se llevará a cabo si se ha sopesado plenamente su posible incidencia sobre la resistencia longitudinal y la estabilidad del buque. Si la avería sufrida es importante, puede ser que resulte imposible evaluar el efecto del trasiego entre tanques sobre los esfuerzos y la estabilidad del buque. En tal caso, quizás sea necesario ponerse en contacto con el propietario o armador, o con cualquier otra entidad, a fin de obtener información sobre el buque y poder así calcular la estabilidad y la resistencia longitudinal con avería. Estos cálculos pueden realizarse en los departamentos técnicos de las oficinas centrales. En su defecto, será preciso ponerse en contacto con sociedades de clasificación o con organizaciones independientes. En el plan se indicará claramente con quién ha de ponerse en contacto el capitán para recabar la información necesaria. Además, cuando se trate de buques certificados para transportar SNL, se considerará la compatibilidad de las sustancias de que se trate, como la carga, el combustible, los tanques, los revestimientos, las tuberías, etc., antes de llevar a cabo tal operación.
- .2 Cuando proceda, el plan incluirá una lista detallada de los datos que permitan calcular la estabilidad y la resistencia longitudinal con avería.

2.5.3.3 Alijo: Si el buque sufre una extensa avería estructural, tal vez será necesario transbordar toda o parte de la carga a otro buque. El plan incluirá orientación sobre los procedimientos que han de adoptarse para transbordar la carga de buque a buque. El plan podrá igualmente remitir a las guías de que disponga la compañía. Se guardará junto al plan una copia de los procedimientos de transbordo de un buque a otro. En el plan se tendrá en cuenta la necesidad de coordinar esta operación con el Estado ribereño, ya que tales operaciones pueden ser de su jurisdicción.

2.5.3.4 Medidas para reducir los efectos del derrame: Una vez que se hayan adoptado medidas respecto de la seguridad del buque y del personal, el capitán puede iniciar las actividades para reducir el derrame de conformidad con las Directrices del plan. El plan debería abordar cuestiones tales como:

- .1 necesidades de evaluación y vigilancia;
- .2 asuntos relativos a la protección del personal:
 - .1 equipo de protección; y
 - .2 peligros para la salud y la seguridad;
- .3 propiedades físicas de la sustancia de que se trate (para los buques certificados para transportar SNL), por ejemplo:
 - .1 solubilidad;
 - .2 densidad;
 - .3 reactividad con el agua;
 - .4 solidificación; y
 - .5 compatibilidad;
- .4 métodos de contención y otras técnicas de intervención (por ejemplo, dispersión, absorción, neutralización);
- .5 operaciones de aislamiento;
- .6 descontaminación del personal; y
- .7 evacuación de los hidrocarburos, las sustancias nocivas líquidas y los materiales de limpieza recuperados.

2.5.4 A fin de disponer de la información necesaria para hacer frente a las situaciones mencionadas en el párrafo 2.5.2, se adjuntarán ciertos planos, dibujos y detalles específicos del buque, tales como el plano general de una instalación, el plano de un tanque, etc. El plan indicará dónde encontrar información actualizada sobre la carga, el combustible y el lastre, así como sobre sus cantidades y características.

2.6 Coordinación nacional y local: La coordinación eficaz y rápida entre el buque y el Estado ribereño u otras partes interesadas constituye un factor vital para reducir al mínimo los efectos de un suceso que cause contaminación por hidrocarburos o sustancias nocivas líquidas. En el plan debería tenerse en cuenta la necesidad de ponerse en contacto con el Estado ribereño para obtener su autorización antes de iniciar las medidas encaminadas a reducir los efectos del suceso (véase el párrafo 1.4.7).

2.6.1 La identidad y funciones de las diversas autoridades nacionales y locales interesadas varían mucho de un Estado a otro e incluso de un puerto a otro. Tampoco existe unidad de criterios en cuanto a quién corresponde emprender las tareas de lucha contra los derrames de hidrocarburos. Algunos Estados ribereños disponen de organismos que se encargan de ello inmediatamente y facturan después el coste de la operación al propietario. En otros Estados ribereños tal responsabilidad recae en el propietario del buque. En este último caso, el plan deberá contener más detalles e indicaciones que ayuden al capitán a organizar dichas tareas.

3 DISPOSICIONES FACULTATIVAS

3.1 Además de lo establecido en la regla 26 del Anexo I y en la regla 16 del Anexo II del Convenio, las prescripciones locales, las Directrices de la compañía de seguros o del propietario u armador, etc., pueden exigir que el plan contenga más indicaciones. Éstas pueden ser planos, diagramas y dibujos equipo de intervención de a bordo, información pública, mantenimiento de registros, información sobre las medidas de intervención específicas para el producto (para buques certificados para transportar SNL) y documentación de referencia.

3.2 Planos y diagramas: Además de los planos prescritos en el párrafo 2.5.4, el plan podrá incorporar otros detalles sobre el proyecto y la construcción del buque, o indicar dónde se encuentran.

3.3 Equipo de intervención: Es posible que algunos buques lleven a bordo equipo de lucha contra la contaminación. El tipo y la cantidad podrán variar considerablemente. Si se lleva dicho equipo, el plan debería incluir un inventario. También figurarán en él Directrices sobre su utilización sin riesgos y para ayudar al capitán a determinar en qué momento su uso está justificado. Habrá que cuidar de que el empleo de dicho equipo por la tripulación sea posible y conforme con los criterios de seguridad. Asimismo, debería indicarse en el plan las obligaciones del personal en cuanto a la distribución, la vigilancia y el mantenimiento del equipo. A fin de garantizar su utilización, eficaz y sin riesgos, el plan dispondrá lo necesario para la formación adecuada de los tripulantes. Él debería estipular que no se utilice ningún agente químico para combatir la contaminación en el mar sin la autorización del Estado ribereño interesado y que, cuando corresponda, tal autorización deberá pedirse también para usar el equipo de contención o de recuperación (véase el párrafo 1.4.7).

3.4 Coordinador en tierra de las actividades de lucha contra derrames, o persona competente: Orientación destinada al capitán para pedir la intervención inicial y coordinar esas actividades con la persona responsable de la movilización del personal y el equipo de intervención en tierra.

3.5 Empresas que puedan luchar contra los derrames de hidrocarburos o de sustancias nocivas líquidas: Algunos Estados ribereños exigen que los buques tengan contratos con "empresas de lucha contra derrames" cuando los buques entran en sus puertos. Cuando los buques se dirijan hacia esos Estados, se recomienda que los recursos de intervención (personal y equipo) y su capacidad se determinen anticipadamente respecto de cada posible Estado rector del puerto. En otros Estados, en particular en aquellos que se mencionan en el párrafo 1.4.7, tales requisitos no existen en general.

3.6 Normas de planificación: Para facilitar las previsiones sobre la magnitud de los recursos de intervención que se requerirán, se deberían analizar distintas situaciones posibles y hacer los planes correspondientes (véase el párrafo 1.4.7).

3.7 Información pública: Los propietarios quizá deseen incluir en el plan indicaciones sobre cómo debe difundir información el capitán a los medios de comunicación. Estas indicaciones serán de tal índole que alivien la labor del personal del buque, muy ocupado ya con las operaciones de emergencia.

3.8 Mantenimiento de registros: Al igual que se hace con otros sucesos que entrañan cuestiones de responsabilidad, indemnización y reembolso, el propietario quizá desee incluir en el plan indicaciones para llevar un registro adecuado de los sucesos que causen contaminación por hidrocarburos o sustancias nocivas líquidas. En él, además de pormenorizar las medidas tomadas a bordo, podrían incluirse las comunicaciones establecidas con las autoridades exteriores, los propietarios y otras partes interesadas, junto con un breve resumen de la información y las decisiones transmitidas y recibidas. También se podrán ofrecer indicaciones sobre la recogida de muestras de los hidrocarburos o de las sustancias nocivas líquidas derramadas y de las que se transporten a bordo.

3.9 Revisión del plan: Se recomienda que el propietario, el armador o el capitán revisen con regularidad el plan para poner al día la información específica que proporciona. Conviene utilizar un sistema de puesta al día que permita captar rápidamente la nueva información e incluirla en el plan. Dicho sistema debería incorporar los dos elementos siguientes:

- .1 revisión periódica: el propietario o el armador revisarán el plan por lo menos cada año para tener en cuenta los cambios que se hayan producido en cuanto a la legislación o las normas locales, los nombres y los números de los puntos de contacto, las características del buque o las Directrices de la compañía;
- .2 examen del suceso: cada vez que a raíz de un suceso se utilice el plan, el propietario o el armador evaluarán su eficacia y efectuarán las modificaciones oportunas.

3.10 El plan carecerá de utilidad si el personal que lo vaya a emplear no está familiarizado con él. La realización periódica de ejercicios garantizará que el plan funcione como previsto y que los puntos de contacto y las comunicaciones especificadas sean exactos. Tales ejercicios podrán realizarse junto con otros ejercicios de a bordo y anotarse debidamente en un registro. Cuando los buques transporten equipo de lucha contra derrames, es muy importante que los tripulantes adquieran experiencia utilizándolo, lo que acrecentará la seguridad y la eficacia en situaciones de emergencia. Podrán asimismo definirse los procedimientos para impartir formación y realizar los ejercicios.

3.11 Salvamento: El plan debería contener información sobre las responsabilidades de la tripulación cuando, como resultado de un suceso, el buque resulte parcialmente averiado o totalmente descalabrado, y sobre qué situaciones se consideran peligrosas. En el plan se esbozará un proceso de adopción de decisiones que ayude al capitán a determinar cuándo debe obtenerse asistencia para el salvamento. El proceso de adopción de decisiones debería incluir las siguientes consideraciones, sin limitarse a ellas:

- .1 tierra o peligro para la navegación más próximos;
- .2 dirección y velocidad de deriva del buque;
- .3 situación y hora del impacto con el peligro para la navegación, de acuerdo con la dirección y velocidad de deriva del buque;
- .4 tiempo estimado para la reparación de los daños ocasionados por el siniestro; y
- .5 determinación del servicio de asistencia idóneo más próximo y del tiempo que requiere su intervención (por ejemplo, para la asistencia de un remolcador, cuánto tardará éste en llegar al lugar del siniestro y en asegurar el remolque). Cuando un buque en travesía sufra un siniestro que reduzca su maniobrabilidad, el capitán deberá establecer cuáles son sus posibilidades teniendo en cuenta el tiempo necesario para obtener asistencia, independientemente del tiempo calculado para la reparación. No sería prudente dudar en pedir asistencia cuando el tiempo necesario para la reparación excede del plazo en que cabe esperar ayuda.

APÉNDICE I

REFERENCIAS ADICIONALES PARA LA ELABORACIÓN DE PLANES DE EMERGENCIA DE A BORDO CONTRA LA CONTAMINACIÓN DEL MAR

Se recomiendan las siguientes publicaciones como referencia adicional para elaborar los planes de emergencia de a bordo contra la contaminación del mar:

Manual sobre la contaminación ocasionada por hidrocarburos: Parte II - Planificación para contingencias

Organización Marítima Internacional (OMI)

ISBN 92 801 1330 5

A la venta en español, francés e inglés en la Sección de Publicaciones de la OMI

4 Albert Embankment, Londres SE1 7SR, Reino Unido

Disposiciones acordes con el MARPOL 73/78, relativas a los informes sobre sucesos en que estén involucradas sustancias perjudiciales

OMI

ISBN 92 801 1261 9

A la venta en español, francés e inglés

Manual sobre contaminación química (Parte 1: Evaluación del problema y medios de respuesta)

OMI

ISBN 92 801 1223 6

A la venta en español, francés e inglés

Guía de primeros auxilios para uso en caso de accidentes relacionados con mercancías peligrosas (GPA)

OMI

ISBN 92 801 1269 4

A la venta en español, francés e inglés

Código internacional para la construcción y el equipo de buques que transporten productos químicos peligrosos a granel (CIQ)

OMI

ISBN 92 801 1315 1

A la venta en español, francés, inglés y ruso

Código para la construcción y el equipo de buques que transporten productos químicos peligrosos a granel (CGrQ)

OMI

ISBN 92 801 1302 X

A la venta en español, francés, inglés y ruso

Código internacional de gestión de la seguridad (Código IGS)

OMI

ISBN 92 801 1311 8

A la venta en inglés

Reacción antiderrames de hidrocarburos en el mar

Federación Internacional Anticontaminación de Armadores de Buques Tanque (ITOPF)

ISBN 0 948691 51 4

A la venta en español, francés e inglés en Witherby and Co. Ltd.,

32-36 Aylesbury Street, Londres EC1R OET, Reino Unido

Guía internacional de seguridad para petroleros y terminales petroleras

ISBN 0 948691 62 X

A la venta en Witherby and Co. Ltd., Londres

Peril at Sea and Salvage - A Guide for Masters

Cámara Naviera Internacional y Foro Marítimo Internacional de Compañías Petroleras (ICS/OCIMF)

ISBN 0 948691 46 8

A la venta en Witherby and Co. Ltd., Londres

Ship to Ship Transfer Guide (Petroleum)

ICS/OCIMF

ISBN 0 948691 36 0

A la venta en Witherby and Co. Ltd., Londres

Directrices sobre la elaboración de planes de a bordo para la lucha contra los derrames de hidrocarburos

OCIMF/ITOPF

ISBN 1 85609 016 7

A la venta en Witherby and Co. Ltd., Londres

Tanker Safety Guide (Chemicals) - Cámara Naviera Internacional (ICS)

The chamber of shipping, Carthusian Court

12 Carthusian Street, Londres EC1M 6EB, Reino Unido

Ship to Ship Transfer Guide (Liquefied Gases)

ICS/OCIMF/SIGTTO

ISBN 1 85609 0825

A la venta en Witherby and Co. Ltd., Londres

Model Shipboard Oil Pollution Emergency Plan

Cámara Naviera Internacional (ICS)

12 Carthusian Street, Londres EC1M 6EB, Reino Unido

U.S. Code of Federal Regulations, Title 46, part 150, Compatibility of Chemicals

A la venta en Superintendent of Documents, Government Printing Office, Washington, DC 20402, EE.UU.

Chemical Hazards Response Information System (CHRIS) Hazardous Data Manual

A la venta en Superintendent of Documents, Government Printing Office, Washington, DC 20402, EE.UU.

APÉNDICE II

MODELO DE PLAN DE EMERGENCIA DE A BORDO CONTRA LA CONTAMINACIÓN DEL MAR (POR HIDROCARBUROS O SUSTANCIAS NOCIVAS LÍQUIDAS)⁴

Todos los planes de emergencia de a bordo contra la contaminación del mar (por hidrocarburos o sustancias nocivas líquidas) deberían incluir el siguiente texto introductorio:

"INTRODUCCION

1 El presente plan se ha redactado conforme a las prescripciones de la regla 26 del Anexo I de la regla 16 del Anexo II del Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, modificado por el Protocolo de 1978.

2 El plan tiene por objeto ofrecer orientación al capitán y los oficiales del buque sobre las medidas que es preciso adoptar si ocurre o es probable que ocurra un suceso que cause contaminación por hidrocarburos o sustancias nocivas líquidas.

3 El plan contiene toda la información e instrucciones operacionales que prescriben las Directrices. En los apéndices figuran los nombres, números de teléfono, télex, etc., de los diversos puntos de contacto a que se hace referencia en el plan, junto con otros materiales de referencia.

4 El plan ha sido aprobado por la Administración y, salvo lo previsto en el punto 5, el texto no deberá sufrir modificación ni revisión alguna sin el previo consentimiento de la Administración.

5 Los cambios que se vayan haciendo a la sección 5 y a los apéndices no necesitarán ser aprobados por la Administración. Los propietarios, armadores y gestores deberán mantener actualizados los apéndices."

⁴ Se ruega asignar un título adecuado al plan de emergencia de a bordo contra la contaminación, haciendo referencia a la regla 26 del Anexo I o a la regla 16 del Anexo II del Convenio: para hidrocarburos únicamente, "plan de emergencia de a bordo en caso de contaminación por hidrocarburos", para sustancias nocivas líquidas únicamente "plan de emergencia de a bordo contra la contaminación del mar por sustancias nocivas líquidas", y para el plan combinado de contaminación por hidrocarburos y sustancias nocivas líquidas, "plan de emergencia de a bordo contra la contaminación del mar".

ÍNDICE DE SECCIONES

Sección	Título
1	Preámbulo
2	Prescripciones de notificación
2.1	Cuándo notificar
2.2	Información exigida
2.3	Con quién hay que ponerse en contacto
3	Medidas para contener las descargas
3.1	Derrames resultantes de las operaciones
3.2	Derrames debidos a siniestros
4	Coordinación a nivel nacional y local
5	Información adicional (facultativa)

Apéndices

SECCIÓN 1: PREÁMBULO

1 En esta sección se ofrecerá una explicación del objetivo y utilización del plan, indicándose su vinculación con otros planes en tierra (véase la sección 1.4 de las Directrices).

SECCIÓN 2: PRESCRIPCIONES DE NOTIFICACIÓN

2 Esta sección tiene por objeto garantizar que se cumple lo dispuesto en la regla 26 del Anexo I y en la regla 16 del Anexo II del MARPOL 73/78, e incluirá información sobre los siguientes aspectos:

2.1 Cuándo notificar

En esta sección se orientará sobre cuándo notificar descargas efectivas o probables (véase la sección 2.3.1 de las Directrices).

2.2 Información exigida

En esta sección se especificarán los datos necesarios para la notificación inicial y otras notificaciones complementarias o ulteriores. Habrá que remitirse a la resolución A.851(20) (véase la sección 2.3.2 de las Directrices). En esta sección se incluirá un modelo de mensaje como el que figura en el cuadro 1.

2.3 Con quién hay que ponerse en contacto

En esta sección se remitirá al usuario del plan a los apéndices, indicando por separado lo siguiente:

- .1 puntos de contacto con el Estado ribereño (véase la sección 2.4.3 de las Directrices);
- .2 puntos de contacto con el puerto (véase la sección 2.4.4 de las Directrices); y
- .3 puntos de contacto con los intereses navieros (véase la sección 2.4.5 de las Directrices).

En los apéndices se incluirán ejemplos de cómo exponer dicha información.

SECCIÓN 3: MEDIDAS PARA CONTENER LAS DESCARGAS

3 Esta sección habrá de garantizar que se cumple lo dispuesto en la regla 26 del Anexo I y en regla 16 del Anexo II del MARPOL 73/78 acerca de las medidas para contener las descargas, e incluirá información sobre lo siguiente:

3.1 Derrames resultantes de las operaciones

Esta sección incluirá información específica del buque acerca de las medidas que deban adoptarse para hacer frente a derrames resultantes de las operaciones (véase la sección 2.5.2.1). Como mínimo se incluirán los procedimientos para hacer frente a los derrames debidos a fuga en las tuberías, rebose de los tanques y fugas en el casco.

3.2 Derrames debidos a siniestros

En esta sección se ofrecerá información específica sobre el buque y la compañía naviera acerca de las medidas que deban adoptar para hacer frente, como mínimo, a los siguientes tipos de siniestros: encalladura, incendio o explosión, abordaje (con un objeto fijo o en movimiento), fallo del casco, escora excesiva, fallo del sistema de contención, inmersión o hundimiento, naufragio o varada, descarga de vapores potencialmente peligrosos y, sobre todo cuando se trate de buques certificados para transportar SNL, reacciones peligrosas de la carga, otros escapes de carga peligrosa, pérdida de control ambiental de los tanques, y contaminación de la carga que entrañe una situación de peligro (véase la sección 2.5.2.2 de las Directrices). También se ofrecerá aquí orientación sobre las medidas prioritarias que deban adoptarse (véase la sección 2.5 de las Directrices). Habrá que pensar igualmente en facilitar los datos necesarios, en forma de listas de comprobaciones o diagramas, cuando ello sea necesario. En el siguiente cuadro 2 se ofrece un ejemplo de la información sobre las medidas de intervención propiamente dichas y las responsabilidades del personal.

CUADRO 2

Tipo de derrame resultante de las operaciones	Medida adoptada	Miembro designado de la tripulación (Indíquese si es un oficial o un marinero)
Fuga en las tuberías	Detener el flujo del producto	Primer oficial

En los casos pertinentes esta sección ofrecerá una lista con la información necesaria para efectuar los cálculos de la estabilidad con avería y de la resistencia longitudinal con avería.

SECCIÓN 4: COORDINACIÓN A NIVEL NACIONAL Y LOCAL

4 Esta sección incluirá información para ayudar al capitán a iniciar las medidas de intervención del Estado ribereño, el gobierno local u otras partes interesadas (véase la sección 2.6 de las Directrices). Según el tráfico al que esté dedicado el buque, se incluirá aquí información y orientación que permitan al capitán organizar la intervención frente al suceso si no se encargan de ello las autoridades en tierra. En los apéndices del plan podrá incluirse información sobre determinadas zonas específicas.

SECCIÓN 5: INFORMACIÓN ADICIONAL (FACULTATIVA)

5 Esta sección ofrecerá la información adicional incluida en el plan a discreción de los propietarios. Dicha información, aun cuando no prescrita en la regla 26 del Anexo I o en la regla 16 del Anexo II del MARPOL 73/78, podrá ser exigida por las autoridades locales de los puertos en que haga escala el buque, o simplemente quedar incluida en el plan para ayudar al capitán del buque a hacer frente a una situación de emergencia. La información podrá incluir:

- .1 procedimientos para la revisión del plan;
- .2 procedimientos de formación y ejercicios;
- .3 procedimientos de mantenimiento del registro;
- .4 política de información pública de los propietarios o armadores;
- .5 etc.

(Véase la sección 3 de las Directrices).

APÉNDICES

- 6 Como mínimo el plan llevará los siguientes apéndices:
- .1 Lista de puntos de contacto con el Estado ribereño (véase la sección 2.4.3 de las Directrices).
 - .2 Lista de puntos de contacto con el puerto (véase la sección 2.4.4 de las Directrices).
 - .3 Lista de puntos de contacto con los intereses navieros (véase la sección 2.4.5 de las Directrices).
 - .4 Planos y dibujos del buque (véase la sección 2.5.4 de las Directrices).
- 6.1 Además, podrá añadirse la siguiente información:
- .1 Diagrama secuencial simplificado (convendrá examinar la posibilidad de adaptarlo para exponerlo en los mamparos a bordo).
 - .2 Información pertinente sobre el papel y las responsabilidades de las autoridades nacionales y locales.
 - .3 Otros materiales de referencia.

APÉNDICE ...

PUNTOS DE CONTACTO CON LOS INTERESES NAVIEROS

El siguiente cuadro ilustra cómo presentar la información para establecer contacto con los intereses navieros:

a) Puntos de contacto con el propietario o el armador

Nombre de la institución o persona con la que hay que ponerse en contacto	Dirección	Medios de contacto	Observaciones
Propietario o armador		Teléfono: Facsímil: Télex: INMARSAT- Télex: INMARSAT- Facsímil:	

b) Otros puntos de contacto con los intereses navieros

Nombre de la institución o persona con la que hay que ponerse en contacto	Dirección	Medios de contacto	Observaciones
Fletador			
Agente local			
Club P e I y corresponsales			

PLAN DE EMERGENCIA DE A BORDO CONTRA LA CONTAMINACIÓN DEL MAR
(POR HIDROCARBUROS O SUSTANCIAS NOCIVAS LÍQUIDAS⁶) -
Diagrama secuencial simplificado

En el presente diagrama secuencial se exponen las medidas que el personal de a bordo habrá de adoptar para hacer frente a una emergencia que entrañe contaminación por hidrocarburos o por sustancias nocivas líquidas, de acuerdo con las Directrices publicadas por la Organización. El diagrama no es exhaustivo ni ha de constituir la única referencia para hacer frente al derrame. Debería considerarse la posibilidad de incluir referencias detalladas al plan. Las pautas están concebidas para ayudar al personal del buque a adoptar medidas que permitan detener o reducir al mínimo la descarga de hidrocarburos o de sustancias nocivas líquidas y atenuar sus efectos. Estas medidas son de dos tipos: notificación y actuación.

DESCARGA DE HIDROCARBUROS O DE SUSTANCIAS NOCIVAS LÍQUIDAS (Probable o efectiva)

EVALUACIÓN DE LA NATURALEZA DEL SUCESO

MEDIDAS QUE SE HAN DE ADOPTAR

- Alertar a los tripulantes
- Localizar y controlar el origen del derrame
- Proteger al personal
- Evaluar el derrame
- Controlar la emisión de vapores
- Evacuar

NOTIFICACIÓN	MEDIDAS PARA CONTENER LA DESCARGA	
Por el capitán o tripulante designado	Medidas para reducir al mínimo la fuga de hidrocarburos o de sustancias nocivas líquidas y la amenaza para el medio marino	
Cuándo notifica <ul style="list-style-type: none"> • En todos los casos de derrame probable o efectivo Cómo efectuar la notificación <ul style="list-style-type: none"> • Por el medio más rápido disponible a la radioestación costera • Estación designada de notificación del movimiento de buques, o • Centro coordinador de salvamento (en el mar) • Por el medio más rápido posible, a las autoridades locales Con quién establecer contacto <ul style="list-style-type: none"> • Estado ribereño más próximo • Empresa explotadora del puerto y del terminal (en puerto) • Gestor del propietario del buque; asegurador del P e I • Fletador principal; propietario de la carga • Véanse las listas de puntos de contacto Contenido de la notificación <ul style="list-style-type: none"> • Informe inicial (Res. A.851(20)) • Informes complementarios • Características de los hidrocarburos o de las sustancias nocivas líquidas que se hayan derramado • Medidas adoptadas respecto de la carga, el lastre o el combustible • Condiciones meteorológicas y estado de la mar • Movimiento de la mancha • Ayuda que se precisa: <ul style="list-style-type: none"> - Salvamento - Medios de alijo - Equipo mecánico - Brigada de intervención externa - Desengrasador o dispersante químico 	Medidas relativas a la navegación <ul style="list-style-type: none"> • Modificación de la derrota, la situación o la velocidad • Modificación de la escora o el asiento • Fondeo • Varada • Comienzo del remolque • Evaluar la necesidad de ir a un puerto de abrigo • Predicciones meteorológicas, de las mareas y del oleaje • Vigilancia de la mancha • Registro de los acontecimientos y de las comunicaciones 	Buenas prácticas navieras <ul style="list-style-type: none"> • Evaluación de la seguridad y precauciones preventivas más urgentes • Consideraciones sobre estabilidad con avería y esfuerzos • Operaciones de lastrado, deslastrado y trasiego de la carga • Operaciones internas de transbordo de carga • Transbordo de emergencia de la carga o del combustible • Organizar la intervención a bordo: <ul style="list-style-type: none"> - taponamiento de la fuga - lucha contra incendios - manipulación del equipo de intervención de a bordo - etc.
		MEDIDAS PARA DESENCADENAR LA INTERVENCIÓN EXTERNA <ul style="list-style-type: none"> • Consultar las listas de puntos de contacto del Estado ribereño o del Estado rector del puerto pidiendo ayuda local • Consultar la lista de puntos de contacto con los intereses navieros • Recursos externos que se precisan para limpieza • Vigilancia continua de las actividades

⁶ Véase la nota a pie de página número 4.

ANEXO 8**RESOLUCIÓN MEPC.86(44)
aprobada el 13 de marzo de 2000****ENMIENDAS A LAS DIRECTRICES PARA LA ELABORACIÓN DE PLANES
DE EMERGENCIA DE A BORDO EN CASO DE CONTAMINACIÓN
POR HIDROCARBUROS**

EL COMITÉ DE PROTECCIÓN DEL MEDIO MARINO,

RECORDANDO el artículo 38 a) del Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional, artículo que trata de las funciones del Comité,

TOMANDO NOTA de que la regla 26 del Anexo I y la regla 16 del Anexo II del MARPOL 73/78 establecen que los buques han de llevar un plan de emergencia de a bordo en caso de contaminación por hidrocarburos, un plan de emergencia de a bordo contra la contaminación del mar por sustancias nocivas líquidas o un plan de emergencia de a bordo contra la contaminación del mar, de conformidad con las Directrices elaboradas por la Organización,

RECONOCIENDO la urgente necesidad de enmendar las Directrices para la elaboración de planes de emergencia de a bordo en caso de contaminación por hidrocarburos con el fin de garantizar la aplicación uniforme de dichas reglas,

HABIENDO EXAMINADO en su 32º periodo de sesiones propuestas relativas a las Directrices para la elaboración de planes de emergencia de a bordo en caso de contaminación por hidrocarburos y en su 44º periodo de sesiones propuestas adicionales relativas a las Directrices para la elaboración de planes de emergencia de a bordo contra la contaminación del mar por hidrocarburos o sustancias nocivas líquidas y enmiendas a las Directrices para la elaboración de planes de emergencia de a bordo en caso de contaminación por hidrocarburos,

1. APRUEBA las enmiendas a las Directrices para la elaboración de planes de emergencia de a bordo en caso de contaminación por hidrocarburos, cuyo texto figura en el anexo de la presente resolución;
2. INSTA a los Gobiernos a que se aseguren de que los planes de emergencia de a bordo en caso de contaminación por hidrocarburos se elaboran de conformidad con lo estipulado en las presentes Directrices enmendadas, cuando los aprueben conforme a lo dispuesto en la regla 26 del Anexo I del MARPOL 73/78, en espera de su entrada en vigor.

ANEXO

ENMIENDAS A LAS DIRECTRICES PARA LA ELABORACIÓN DE PLANES DE EMERGENCIA DE A BORDO EN CASO DE CONTAMINACIÓN POR HIDROCARBUROS

1 Enmiéndese el PRÓLOGO de modo que diga:

"PRÓLOGO

El Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, modificado por el Protocolo de 1978 (MARPOL 73/78), es el principal instrumento de la OMI para prevenir la contaminación del mar. En la regla 26 del Anexo I de dicho Convenio se prescribe que todo petrolero de arqueo bruto igual o superior a 150 toneladas y todo buque no petrolero de arqueo bruto igual o superior a 400 toneladas deben llevar a bordo un plan de emergencia en caso de contaminación por hidrocarburos aprobado por la Administración. Corresponde señalar que el MARPOL 73/78 se enmendó para incluir la regla 26 del Anexo I antes mencionada, como consecuencia de las disposiciones del artículo 3 1) a) del Convenio internacional sobre cooperación, preparación y lucha contra la contaminación por hidrocarburos, 1990 (Convenio de Cooperación). Este instrumento dispone que determinados buques lleven a bordo un plan de emergencia en caso de contaminación por hidrocarburos. El plan de a bordo prescrito por la regla 26 del Anexo I del MARPOL 73/78 es el mismo que el plan de emergencia de a bordo en caso de contaminación por hidrocarburos exigido en virtud del artículo 3 1) a) del Convenio de Cooperación.

La regla 16 del Anexo II del Convenio exige que todo buque de arqueo bruto igual o superior a 150 toneladas autorizado a transportar sustancias nocivas líquidas lleve a bordo un plan de emergencia contra la contaminación del mar por sustancias nocivas líquidas aprobado por la Administración. El plan de emergencia de a bordo contra la contaminación del mar por sustancias nocivas líquidas debería combinarse con el plan de emergencia de a bordo en caso de contaminación por hidrocarburos, ya que la mayor parte de su contenido es idéntico y que, en caso de emergencia, un solo plan combinado a bordo resulta más práctico que dos planes distintos. En este caso, el plan se deberá denominar "Plan de emergencia de a bordo contra la contaminación del mar" a fin de diferenciarlo del plan de emergencia de a bordo contra la contaminación del mar por sustancias nocivas líquidas y del plan de emergencia de a bordo en caso de contaminación por hidrocarburos. Tanto la regla 26 del Anexo I como la regla 16 del Anexo II exigen que los planes se ajusten a las Directrices elaboradas por la OMI.

El Comité de Protección del Medio Marino (CPMM), en su 32º periodo de sesiones aprobó, mediante la resolución MEPC.54(32), las Directrices para la elaboración de planes de emergencia de a bordo en caso de contaminación por hidrocarburos, a fin de dar cumplimiento a lo prescrito en la regla 26 del Anexo I.

El CPMM, en su 44º periodo de sesiones, preparó las Directrices para la elaboración de planes de emergencia de a bordo contra la contaminación del mar a fin de dar cumplimiento a lo prescrito en la regla 26 del Anexo I y en la regla 16 del Anexo II, sobre la base de las Directrices para la elaboración de planes de emergencia de a bordo en caso de contaminación por hidrocarburos. Como resultado de este examen, el CPMM, en el mismo periodo de sesiones, también preparó enmiendas a las Directrices para la elaboración de planes de emergencia de a bordo en caso de contaminación por hidrocarburos con miras a garantizar uniformidad en la aplicación de las mencionadas reglas y Directrices.

Asimismo, corresponde señalar que, con arreglo a estas Directrices o a las Directrices para la elaboración de planes de emergencia de a bordo contra la contaminación del mar por hidrocarburos o por sustancias nocivas líquidas, aprobadas mediante la resolución MEPC.85(44), los planes de emergencia de a bordo en caso de contaminación por hidrocarburos aprobados por la Administración para los petroleros de arqueo bruto igual o superior a 150 toneladas y para los buques no petroleros de arqueo bruto igual o superior a 400 toneladas, de conformidad con las Directrices para la elaboración de planes de emergencia de a bordo en caso de contaminación por hidrocarburos aprobados mediante la resolución MEPC.54(32), no requieren modificación alguna.

En virtud de lo establecido en el artículo 5 del Convenio MARPOL 1973, todo buque obligado a poseer un certificado de conformidad con lo dispuesto en las reglas estará sujeto, mientras se halle en puertos o terminales mar adentro bajo jurisdicción de una Parte, a inspección por funcionarios debidamente autorizados por dicha Parte. A este respecto, también estará sujeto a una inspección de ese tipo para comprobar si lleva un plan de emergencia de a bordo en caso de contaminación por hidrocarburos.

Las presentes Directrices contienen información para elaborar planes de emergencia de a bordo en caso de contaminación por hidrocarburos.

Los principales objetivos de las presentes Directrices son:

- ayudar a los propietarios de buques a elaborar planes de emergencia de a bordo en caso de contaminación por hidrocarburos de conformidad con las citadas reglas; y
- ayudar a los Gobiernos a elaborar y promulgar la legislación nacional destinada a dar efectividad y aplicar dichas reglas.

En aras de la uniformidad, se ruega a los Gobiernos que se remitan a las presentes Directrices cuando preparen la reglamentación nacional pertinente."

2 Enmiéndese la última frase del párrafo 1.4 de modo que diga:

"Una planificación eficaz permite adoptar tales medidas de manera estructurada, lógica y oportuna."

3 Enmiéndese la primera frase del párrafo 1.4.4 de modo que diga:

"El plan previsto en la regla 26 del Anexo I del Convenio debe ser un documento sencillo."

4 Enmiéndese la última frase del párrafo 1.4.4 de modo que diga:

"Si tal información es pertinente, debe relegarse a los anexos para que el personal localice más rápidamente las partes operativas del plan."

5 Enmiéndense la segunda y tercera frases del párrafo 1.4.6 de modo que digan:

"Por consiguiente, debe redactarse en el idioma de trabajo o en los idiomas que el capitán y los oficiales comprendan. Si cambian el capitán o los oficiales y ello supone un cambio del idioma de trabajo, o de los idiomas que comprendan, será necesario hacer una versión del plan en el nuevo o los nuevos idiomas."

6 Se debería añadir el nuevo párrafo 1.4.7 siguiente después del 1.4.6:

1.4.7 El plan debería indicar claramente lo siguiente:

"Sin menoscabo de la responsabilidad de los propietarios de buques, algunos Estados ribereños consideran que les incumbe definir las técnicas y medios que hay que utilizar frente a un suceso que cause contaminación del mar y aprobar aquellas operaciones que pudieran dar lugar a una contaminación mayor, por ejemplo las de alijo. Por lo general, los Estados tienen derecho a ello en virtud del Convenio internacional relativo a la intervención en alta mar en casos de accidentes que causen una contaminación por hidrocarburos, 1969 (Convenio de Intervención)."

7 Enmiéndese el párrafo 2.3.1.1.1 de modo que diga:

.1 "una descarga de hidrocarburos superior al nivel autorizado, sea cual fuere el motivo, incluidas las que se hagan para salvaguardar la seguridad del buque o la vida humana en el mar; o"

8 Enmiéndese el párrafo 2.4.3.1 de modo que diga:

"2.4.3.1 A fin de acelerar las medidas de intervención y reducir al mínimo los daños debidos a un suceso que cause contaminación, es esencial informar cuanto antes a los Estados ribereños. Este proceso se inicia con el informe prescrito en el artículo 8 y en el Protocolo I del Convenio. Las Directrices para redactarlo figuran en la sección 2.3."

9 Enmiéndese la primera frase del párrafo 2.5.2.1 de modo que diga:

"En el plan deberían figurar los procedimientos para limpiar sin riesgos los hidrocarburos derramados y contenidos en la cubierta."

10 Enmiéndese el párrafo 2.5.2.2. de modo que diga :

".2 Derrames debidos a siniestros: Los siniestros deberían tratarse en el plan en una sección aparte. El plan debería incluir varias listas de comprobaciones u otros medios que permitan al capitán examinar los factores pertinentes al enfrentarse a un determinado siniestro⁹. Dichas listas de comprobaciones deben ajustarse a las

⁹ Véase la sección 8 del Código internacional de gestión de la seguridad (Código IGS).
\\IMO10\VOL2\USERS\STP\MEPC\44\20.doc
CD/S/VARIOS/varios 4/8/00

características del buque y del producto o tipo de productos de que se trate. Además, se deberá indicar el personal al que se haya asignado la ejecución de las tareas previstas. Para determinar las funciones del personal será suficiente consultar los planos de lucha contra incendios y los cuadros de obligaciones existentes. A continuación se dan ejemplos de los siniestros que conviene prever:

- .2.1 encalladura;
- .2.2 incendio o explosión;
- .2.3 abordaje (con un objeto fijo o en movimiento);
- .2.4 fallo del casco;
- .2.5 escora excesiva;
- .2.6 fallo del sistema de contención;
- .2.7 inmersión o hundimiento;
- .2.8 naufragio o varada;
- .2.9 emisión de vapores potencialmente peligrosos."

- 11 Enmiédese el párrafo 2.5.3 de modo que diga:

"2.5.3 Además de las listas de comprobaciones y de la asignación de tareas al personal mencionadas en el párrafo 2.5.2, el plan proporcionará al capitán orientación sobre las medidas prioritarias, las consideraciones relativas a los esfuerzos y la estabilidad, el alijo y las medidas de atenuación de los efectos del siniestro."

- 12 Enmiédense la segunda y tercera frases del párrafo 2.5.3.1.1, de modo que digan:

"Cuando los siniestros entrañen derrames habrá que considerar inmediatamente las medidas destinadas a prevenir los incendios, la exposición del personal a los vapores tóxicos y las explosiones, tales como el cambio de rumbo para situar el buque a barlovento de la carga derramada, el cierre de las tomas de aire que no sean esenciales, etc. Si el buque está varado y, por lo tanto, no se puede maniobrar, habrá que eliminar las fuentes posibles de ignición y tomar medidas para evitar que penetren vapores tóxicos o inflamables en los espacios de alojamientos y de máquinas."(véase el párrafo 1.4.7).

- 13 Enmiédese la segunda frase del párrafo 2.5.3.1.2 de modo que diga:

"Se llevará a cabo una inspección visual y se sondarán los tanques de carga y de combustible y los demás compartimientos."

- 14 Enmiédese el párrafo 2.5.3.2 de modo que diga:

"2.5.3.2 Consideraciones relativas a la estabilidad y la resistencia: cuando a raíz de un siniestro se tomen medidas para reducir al mínimo el derrame de hidrocarburos o para volver a poner a flote un buque varado, habrá que tener muy en cuenta la estabilidad y la resistencia del buque. En el plan se proporcionará al capitán orientación pormenorizada para que tenga debidamente en cuenta estos aspectos. Nada de lo indicado en la presente sección se interpretará como una obligación de realizar planes o cálculos de estabilidad con avería que no sean los estipulados en los convenios internacionales pertinentes.

- .1 El trasiego de un tanque a otro sólo se llevará a cabo si se ha sopesado plenamente su posible incidencia sobre la resistencia longitudinal y la estabilidad del buque. Si la avería sufrida es importante, puede ser que resulte imposible evaluar el efecto del trasiego entre tanques sobre los esfuerzos y la estabilidad del buque. En tal caso, quizás sea necesario ponerse en contacto con el propietario o armador, o con cualquier otra entidad, a fin de obtener información sobre el buque y poder así calcular la estabilidad y la resistencia longitudinal con avería. Estos cálculos pueden realizarse en los departamentos técnicos de las oficinas centrales. En su defecto, será preciso ponerse en contacto con sociedades de clasificación o con organizaciones independientes. En el plan se indicará claramente con quién ha de ponerse en contacto el capitán para recabar la información necesaria.
 - .2 Cuando proceda, el plan incluirá una lista detallada de los datos que permitan calcular la estabilidad y la resistencia longitudinal con avería."
- 15 Se debería añadir "(véase el párrafo 1.4.7)" al final del párrafo 2.5.3.3.
- 16 Después del párrafo 2.5.3.3 añádase un nuevo párrafo 2.5.3.4 que diga:
- "2.5.3.4 Medidas para reducir los efectos del derrame: una vez que se hayan adoptado medidas respecto de la seguridad del buque y del personal, el capitán puede iniciar las actividades para reducir el derrame de conformidad con las Directrices del plan. El plan debería abordar cuestiones tales como:
- .1 necesidades de evaluación y vigilancia;
 - .2 asuntos relativos a la protección del personal:
 - .2.1 equipo de protección; y
 - .2.2 peligros para la salud y la seguridad;
 - .3 métodos de contención y otras técnicas de intervención) por ejemplo, dispersión y absorción);
 - .4 operaciones de aislamiento;
 - .5 descontaminación del personal; y
 - .6 evacuación de los hidrocarburos y materiales de limpieza recuperados."
- 17 Se debería añadir "(véase el párrafo 1.4.7)" al final del párrafo 2.6.
- 18 Se debería añadir "(véase el párrafo 1.4.7)" al final del párrafo 3.3.

19 Los párrafos 3.4, 3.5, 3.6 y 3.7 pasan a ser 3.7, 3.8, 3.9 y 3.10 respectivamente, y añádanse los tres nuevos párrafos siguientes después del párrafo 3.3:

"3.4 Coordinador en tierra de las actividades de lucha contra derrames, o persona competente: Orientación destinada al capitán para pedir la intervención inicial y coordinar esas actividades con la persona responsable de la movilización del personal y el equipo de intervención en tierra.

3.5 Algunos Estados ribereños exigen que los buques tengan contratos con "empresas de lucha contra derrames" cuando los buques entran en sus puertos. Cuando los buques se dirijan hacia esos Estados, se recomienda que los recursos de intervención (personal y equipo) y su capacidad se determinen anticipadamente respecto de cada posible Estado rector del puerto. En otros Estados, en particular en aquellos que se mencionan en el párrafo 1.4.7, tales requisitos no existen en general.

3.6 Normas de planificación: Para facilitar las previsiones sobre la magnitud de los recursos de intervención que se requerirán, se deberían analizar distintas situaciones posibles y hacer los planes correspondientes (véase el párrafo 1.4.7)."

20 Después del nuevo párrafo 3.10, añádase el nuevo párrafo 3.11 siguiente:

"3.11 Salvamento: el plan debería contener información sobre las responsabilidades de la tripulación cuando, como resultado de un suceso, el buque resulte parcialmente averiado o totalmente descalabrado, y sobre qué situaciones se consideran peligrosas. En el plan se esbozará un proceso de adopción de decisiones, que ayude al capitán a determinar cuándo debe obtenerse asistencia para el salvamento. El proceso de adopción de decisiones debería incluir las siguientes consideraciones, sin limitarse a ellas:

- .1 tierra o peligro para la navegación más próximos;
- .2 dirección y velocidad de deriva del buque;
- .3 situación y hora del impacto con el peligro para la navegación, de acuerdo con dirección y velocidad de deriva del buque;
- .4 tiempo estimado para la reparación de los daños ocasionados por el siniestro; y
- .5 determinación del servicio de asistencia idóneo más próximo y del tiempo que requiere su intervención (por ejemplo, para la asistencia de un remolcador, cuánto tardará éste en llegar al lugar del siniestro y en asegurar el remolque). Cuando un buque en travesía sufra un siniestro que reduzca su maniobrabilidad, el capitán deberá establecer cuáles son sus posibilidades teniendo en cuenta el tiempo necesario para obtener asistencia, independientemente del tiempo calculado para la reparación. No sería prudente dudar en pedir asistencia cuando el tiempo necesario para la reparación excede del plazo en que cabe esperar ayuda."

21 Apéndice I (Referencias adicionales para la elaboración de planes de emergencia de a bordo en caso de contaminación por hidrocarburos). El número ISBN de la parte II del Manual sobre contaminación por hidrocarburos debería ser "92 801 1330 5".

22 Enmiéndese el párrafo 3.2 de la sección 3 (Medidas para contener las descargas) del Apéndice II (Modelo de plan de emergencia de a bordo en caso de contaminación por hidrocarburos), de modo que diga:

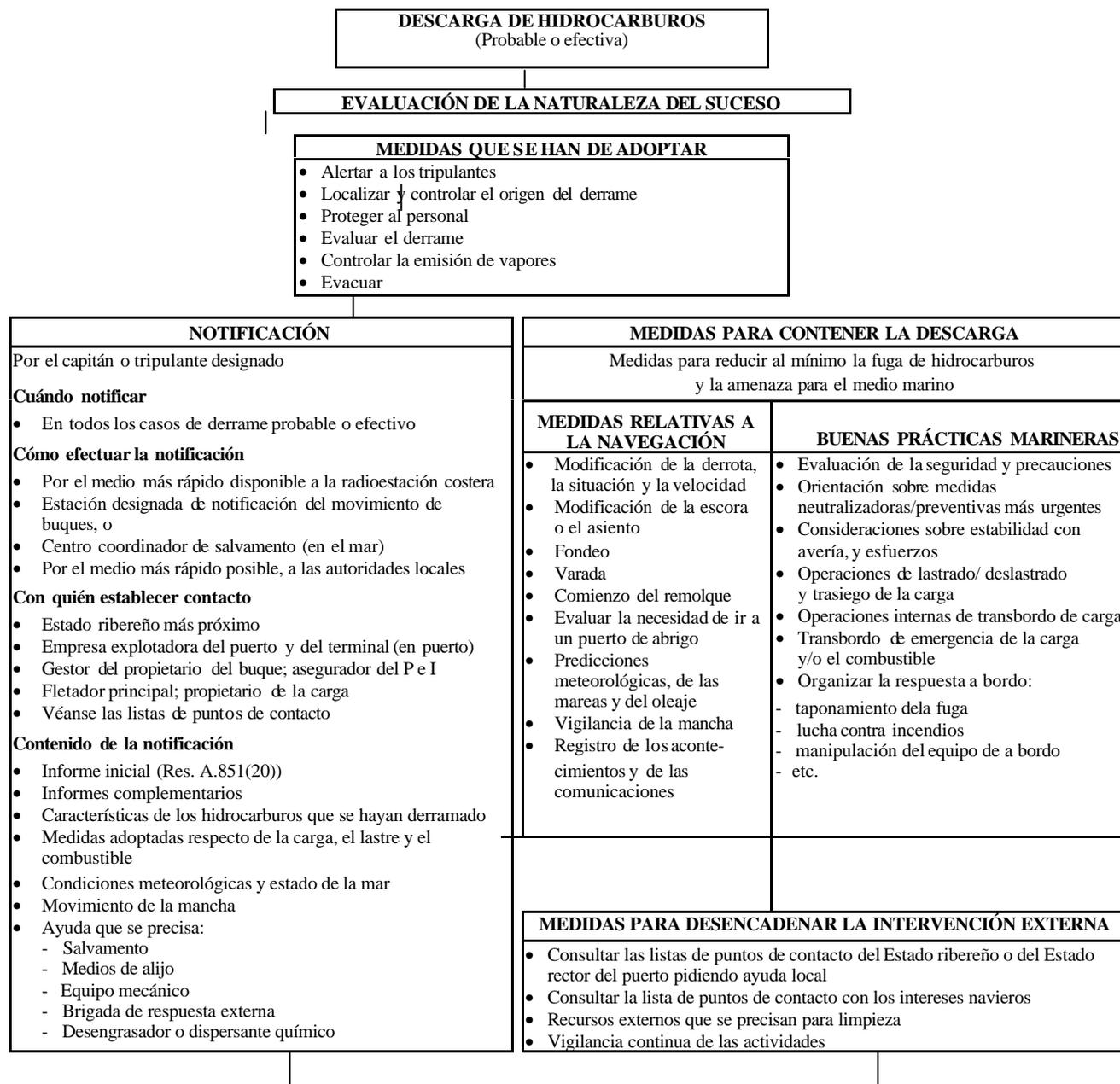
"3.2 Derrames debidos a siniestros

En esta sección se ofrecerá información específica sobre el buque y la compañía naviera acerca de las medidas que deban adoptar para hacer frente, como mínimo, a los siguientes tipos de siniestros: encalladura, incendio o explosión, abordaje (con objeto fijo o en movimiento), fallo del casco, escora excesiva, fallo del sistema de contención, inmersión o hundimiento, naufragio o varada, descarga de vapores potencialmente peligrosos (véase la sección 2.5.2.2 de las Directrices). También se ofrecerá aquí orientación sobre las medidas prioritarias que deban adoptarse (véase la sección 2.5 de las Directrices). Habrá que pensar igualmente en facilitar los datos necesarios, en forma de listas de comprobaciones o diagramas, cuando ello sea necesario. En el siguiente cuadro 2 se ofrece un ejemplo de la información sobre las medidas de intervención propiamente dichas y las responsabilidades del personal:"

23 Enmiéndese el "Plan de emergencia de a bordo en caso de contaminación por hidrocarburos - Organigrama simplificado", de modo que diga:

**PLAN DE EMERGENCIA DE A BORDO EN CASO DE CONTAMINACIÓN
POR HIDROCARBUROS - DIAGRAMA SECUENCIAL SIMPLIFICADO**

En el presente diagrama secuencial se exponen las medidas que el personal de a bordo habrá de adoptar para hacer frente a una emergencia que entrañe contaminación por hidrocarburos, de acuerdo con las Directrices publicadas por la Organización. El diagrama no es exhaustivo ni ha de constituir la única referencia para hacer frente al derrame. Debería considerarse la posibilidad de incluir referencias detalladas al plan. Las pautas están concebidas para ayudar al personal del buque a adoptar medidas que permitan detener o reducir al mínimo la descarga de hidrocarburos y atenuar sus efectos. Estas medidas son de dos tipos: notificación y actuación.



ANEXO 9**RESOLUCIÓN MEPC.87(44)****aprobada el 13 de marzo de 2000****UTILIZACIÓN DEL IDIOMA ESPAÑOL EN EL MARCO DE LOS CONVENIOS DE LA OMI RELATIVOS A LA PREVENCIÓN DE LA CONTAMINACIÓN**

EL COMITÉ DE PROTECCIÓN DEL MEDIO MARINO,

RECORDANDO el artículo 38 c) del Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional, artículo que trata de las funciones del Comité,

TOMANDO NOTA de que, según las actuales disposiciones del MARPOL 73/78, sólo se reconocen los idiomas inglés o francés como idiomas de trabajo internacionales en los certificados y documentos pertinentes prescritos en el Convenio,

TOMANDO NOTA ASIMISMO de que el español es uno de los idiomas oficiales y de trabajo de la Organización,

HABIENDO EXAMINADO las propuestas de enmiendas al MARPOL 73/78 (MEPC 44/12/6 y MEPC 44/12/7), presentadas por Venezuela y España a fin de que el Comité las examinase en su 44º periodo de sesiones,

1. ACUERDA enmendar las reglas pertinentes del MARPOL 73/78 de modo que se conceda el mismo carácter al idioma español que los idiomas inglés y francés;
2. ACUERDA TAMBIÉN adoptar las medidas formales necesarias para enmendar cada uno de los anexos pertinentes del MARPOL cuando se presente la oportunidad de revisarlos;
3. ACUERDA ASIMISMO conceder el mismo carácter a los idiomas inglés, francés y español cuando en el futuro se preparen instrumentos jurídicos;
4. ACUERDA POR ÚLTIMO informar al Consejo, al Comité de Seguridad Marítima y al Comité Jurídico de la presente resolución a fin de que haya coherencia en los principios que aplica la Organización.

ANEXO 10**TEXTO DEL ANEXO IV REVISADO DEL MARPOL****REGLAS PARA PREVENIR LA CONTAMINACIÓN
POR LAS AGUAS SUCIAS DE LOS BUQUES****Capítulo 1 - Generalidades****Regla 1**

Definiciones

A los efectos del presente anexo:

- 1 Por "buque nuevo" se entiende:
 - .1 un buque cuyo contrato de construcción haya sido formalizado, o de no haber contrato de construcción, cuya quilla haya sido colocada o cuya construcción se halle en una fase equivalente, en la fecha de entrada en vigor del presente anexo o posteriormente; o
 - .2 un buque cuya entrega tenga lugar tres años o más de tres años después de la fecha de entrada en vigor del presente anexo.
- 2 Por "buque existente" se entiende un buque que no es un buque nuevo.
- 3 Por "aguas sucias" se entiende:
 - .1 desagües y otros residuos procedentes de cualquier tipo de inodoros y urinarios;
 - .2 desagües procedentes de lavabos, lavaderos y conductos de salida situados en cámaras de servicios médicos (dispensario, hospital, etc.);
 - .3 desagües procedentes de espacios en que se transporten animales vivos;
 - .4 otras aguas residuales cuando estén mezcladas con las de desagüe arriba definidas.
- 4 Por "tanque de retención" se entiende todo tanque utilizado para recoger y almacenar aguas sucias.

5 "Tierra más próxima". La expresión "de la tierra más próxima" significa de la línea de base a partir de la cual queda establecido el mar territorial del territorio de que se trate, de conformidad con el derecho internacional, con la salvedad de que, a los efectos del presente Convenio, a lo largo de la costa nordeste de Australia, "de la tierra más próxima" significa de una línea trazada:

desde un punto de la costa de Australia de latitud 11°00'S y longitud 142°08'E,
a un punto de latitud 10°35'S y longitud 141°55'E,
luego a un punto de latitud 10°00'S y longitud 142°00'E,
luego a un punto de latitud 9°10'S y longitud 143°52'E,
luego a un punto de latitud 9°00'S y longitud 144°30'E,
luego a un punto de latitud 13°00'S y longitud 144°00'E,
luego a un punto de latitud 15°00'S y longitud 146°00'E,
luego a un punto de latitud 18°00'S y longitud 147°00'E,
luego a un punto de latitud 21°00'S y longitud 153°00'E,
hasta un punto de la costa de Australia de latitud 24°42'S y longitud 153°15'E.

6 Por "viaje internacional" se entiende un viaje desde un país al que sea aplicable el presente Convenio hasta un puerto situado fuera de dicho país, o viceversa.

7 Por "persona" se entiende tanto los tripulantes como los pasajeros.

8 Por "fecha de vencimiento anual" se entiende el día y el mes que correspondan, cada año, a la fecha de expiración del Certificado internacional de prevención de la contaminación por aguas sucias.

Regla 2

Ámbito de aplicación

1 Las disposiciones del presente anexo se aplicarán a los siguientes buques dedicados a viajes internacionales:

- .1 los buques nuevos de arqueo bruto igual o superior a 400;
- .2 los buques nuevos de arqueo bruto inferior a 400 que estén autorizados a transportar más de 15 personas;
- .3 los buques existentes de arqueo bruto igual o superior a 400, cinco años después de la fecha de entrada en vigor del presente anexo; y
- .4 los buques existentes de arqueo bruto inferior a 400 que estén autorizados a transportar más de 15 personas, cinco años después de la fecha de entrada en vigor del presente anexo.

2 La Administración garantizará que los buques existentes a que se refieren los apartados 1.3 y 1.4 de la presente regla, cuya quilla haya sido colocada o cuya construcción se halle en una fase equivalente antes del 2 de octubre de 1983 están provistos, en la medida de lo posible, de medios para efectuar descargas de aguas sucias con arreglo a las prescripciones de la regla 11 del presente anexo.

Regla 3

Excepciones

- 1 La regla 11 del presente anexo no se aplicará:
 - .1 a la descarga de las aguas sucias de un buque cuando sea necesaria para garantizar la seguridad del buque y de las personas que lleve a bordo o para salvar vidas en el mar; ni
 - .2 a la descarga de aguas sucias resultante de averías sufridas por un buque o su equipo, siempre que antes y después de producirse la avería se hayan tomado todas las precauciones razonables para prevenir o reducir al mínimo tal descarga.

Capítulo 2 - Reconocimientos y certificación

Regla 4

Reconocimientos

- 1 Todo buque que, de acuerdo con lo dispuesto en la regla 2, esté sujeto a las disposiciones del presente anexo será objeto de los reconocimientos que se especifican a continuación:
 - .1 Un reconocimiento inicial antes de que el buque entre en servicio o de que se expida por primera vez el certificado prescrito en la regla 5 del presente anexo. El reconocimiento inicial comprenderá un examen completo de la estructura, el equipo, los sistemas, los accesorios, las instalaciones y los materiales del buque, en la medida en que sea aplicable al buque el presente anexo. Este reconocimiento se realizará de modo que garantice que la estructura, el equipo, los sistemas, los accesorios, las instalaciones y los materiales cumplen plenamente las prescripciones aplicables del presente anexo.
 - .2 Un reconocimiento de renovación, a intervalos especificados por la Administración pero que no excederá de cinco años, salvo en los casos en que sean aplicables las reglas 8.2, 8.5, 8.6 u 8.7 del presente anexo. Este reconocimiento de renovación se realizará de modo que garantice que la estructura, el equipo, los sistemas, los accesorios, las instalaciones y los materiales cumplen plenamente las prescripciones aplicables del presente anexo.

- .3 Un reconocimiento adicional, general o parcial, según dicten las circunstancias, después de la realización de las reparaciones a que den lugar las investigaciones prescritas en el párrafo 4 de la presente regla, o siempre que se efectúen a bordo reparaciones o renovaciones importantes. El reconocimiento será tal que garantice que se realizaron de modo efectivo las reparaciones o renovaciones necesarias, que los materiales utilizados en tales reparaciones o renovaciones y la calidad de éstas son satisfactorios en todos los sentidos y que el buque cumple totalmente con lo dispuesto en el presente anexo.

2 Respecto a los buques que no estén sujetos a lo dispuesto en el párrafo 1 de la presente regla, la Administración dictará medidas apropiadas para garantizar el cumplimiento de las disposiciones aplicables del presente anexo.

3.1 Los reconocimientos de los buques, por cuanto se refiere a la aplicación de lo dispuesto en el presente anexo, serán realizados por funcionarios de la Administración. No obstante, la Administración podrá confiar los reconocimientos a inspectores nombrados al efecto o a organizaciones reconocidas por ella.

3.2 Toda Administración que nombre inspectores o reconozca organizaciones para realizar los reconocimientos prescritos en el párrafo 3.1 de la presente regla facultará a todo inspector nombrado u organización reconocida para que, como mínimo, puedan:

- .1 exigir la realización de reparaciones en el buque; y
- .2 realizar reconocimientos cuando lo soliciten las autoridades competentes del Estado rector del puerto.

La Administración notificará a la Organización cuáles son las atribuciones concretas que haya asignado a los inspectores nombrados o a las organizaciones reconocidas, y las condiciones en que les haya sido delegada autoridad, para que las comunique a las Partes en el presente Convenio y éstas informen a sus funcionarios.

3.3 Cuando el inspector nombrado o la organización reconocida dictaminen que el estado del buque o de su equipo no corresponden en lo esencial a los pormenores del certificado, o que es tal que el buque no puede hacerse a la mar sin que ello suponga una amenaza irrazonable de dañar el medio marino, el inspector o la organización harán que inmediatamente se tomen medidas correctivas y, a su debido tiempo, notificarán esto a la Administración. Si no se toman dichas medidas correctivas, se retirará el certificado y esto será inmediatamente notificado a la Administración; y cuando el buque se encuentre en un puerto de otra Parte, también se dará notificación inmediata a las autoridades competentes del Estado rector del puerto. Cuando un funcionario de la Administración, un inspector nombrado o una organización reconocida hayan informado con la oportuna notificación a las autoridades competentes del Estado rector del puerto, el Gobierno de dicho Estado prestará al funcionario, inspector u organización mencionados toda la asistencia necesaria para el cumplimiento de las obligaciones impuestas por la presente regla. Cuando proceda, el Gobierno del Estado rector del puerto de que se trate tomará las medidas necesarias para garantizar que el buque no zarpe hasta poder hacerse a la mar o salir del puerto con objeto de dirigirse al astillero de reparaciones adecuado que se halle más próximo, sin que ello suponga una amenaza irrazonable de dañar el medio marino.

3.4 En todo caso, la Administración interesada garantizará incondicionalmente la integridad y eficacia del reconocimiento, y se comprometerá a hacer que se tomen las disposiciones necesarias para dar cumplimiento a esta obligación.

4.1 El estado del buque y de su equipo será mantenido de modo que se ajuste a lo dispuesto en el presente Convenio, a fin de garantizar que el buque seguirá estando, en todos los sentidos, en condiciones de hacerse a la mar sin que ello suponga una amenaza irrazonable de dañar el medio marino.

4.2 Realizado cualquiera de los reconocimientos del buque en virtud de lo dispuesto en el párrafo 1 de la presente regla, no se efectuará ningún cambio en la estructura, el equipo, los sistemas, los accesorios, las instalaciones y los materiales que fueron objeto del reconocimiento, sin previa autorización de la Administración, salvo que se trate del simple recambio de tales equipos o accesorios.

4.3 Siempre que un buque sufra un accidente, o se descubra algún defecto a bordo, que afecte considerablemente a la integridad del buque o a la eficacia o integridad del equipo al que se aplique el presente anexo, el capitán o el propietario del buque informarán lo antes posible a la Administración, a la organización reconocida o al inspector nombrado encargados de expedir el certificado pertinente, quienes harán que se inicien las investigaciones encaminadas a determinar si es necesario realizar el reconocimiento prescrito en el párrafo 1 de la presente regla. Cuando el buque se encuentre en un puerto regido por otra Parte, el capitán o el propietario informarán también inmediatamente a la autoridad del Estado rector del puerto interesada, y el inspector nombrado o la organización reconocida comprobarán si se ha rendido ese informe.

Regla 5

Expedición o refrendo del certificado

1 A todo buque que realice viajes a puertos o terminales mar adentro sometidos a la jurisdicción de otras Partes en el Convenio se le expedirá, una vez realizado el reconocimiento inicial o de renovación de acuerdo con las disposiciones de la regla 4 del presente anexo, un Certificado internacional de prevención de la contaminación por aguas sucias. En el caso de los buques existentes, esta prescripción será aplicable cinco años después de la entrada en vigor del presente anexo.

2 El certificado será expedido o refrendado por la Administración o por cualquier persona u organización* debidamente autorizada por ella. En todo caso la Administración será plenamente responsable del certificado.

* Véanse las Directrices relativas a la autorización de las organizaciones que actúen en nombre de la Administración, aprobadas por la Organización mediante la resolución A.739(18), y las Especificaciones relativas a las funciones de reconocimiento y certificación de las organizaciones reconocidas que actúen en nombre de la Administración, aprobadas por la Organización mediante la resolución A.789(19).

Regla 6

Expedición o refrendo del Certificado por otro Gobierno

- 1 Todo Gobierno de una Parte en el Convenio podrá, a petición de la Administración, hacer que un buque sea objeto de reconocimiento y, si estima que cumple las disposiciones del presente anexo, expedir o autorizar que se expida a ese buque un Certificado internacional de prevención de la contaminación por aguas sucias y, cuando proceda, refrendar o autorizar que se refrende dicho certificado a bordo, de conformidad con el presente anexo.
- 2 Se remitirán lo antes posible a la Administración que haya pedido el reconocimiento una copia del certificado y otra del informe relativo al reconocimiento.
- 3 El certificado así expedido llevará una declaración en el sentido de que fue expedido a petición de la Administración y tendrá la misma fuerza y gozará del mismo reconocimiento que el expedido en virtud de la regla 5 del presente anexo.
- 4 No se expedirá el Certificado internacional de prevención de la contaminación por aguas sucias a ningún buque que tenga derecho a enarbolar el pabellón de un Estado, que no sea Parte en el Convenio.

Regla 7

Modelo de certificado

El Certificado internacional de prevención de la contaminación por aguas sucias se redactará conforme al modelo que figura en el apéndice del presente anexo. Si el idioma utilizado no es el español, el francés o el inglés, el texto incluirá una traducción a uno de estos tres idiomas.

Regla 8

Duración y validez del certificado

- 1 El Certificado internacional de prevención de la contaminación por aguas sucias se expedirá para un periodo que especificará la Administración y que no excederá de cinco años.
 - 2.1 No obstante lo prescrito en el párrafo 1 de la presente regla, cuando el reconocimiento de renovación se efectúe en los tres meses anteriores a la fecha de expiración del certificado existente, el nuevo certificado será válido a partir de la fecha en que finalice el reconocimiento de renovación, por un periodo que no excederá de cinco años contados desde la fecha de expiración del certificado existente.
 - 2.2 Cuando el reconocimiento de renovación se efectúe después de la fecha de expiración del certificado existente, el nuevo certificado será válido a partir de la fecha en que finalice el reconocimiento de renovación, por un periodo que no excederá de cinco años a partir de la fecha de expiración del certificado existente.

2.3 Cuando el reconocimiento de renovación se efectúe con más de tres meses de antelación a la fecha de expiración de certificado existente, el nuevo certificado será válido a partir de la fecha en que finalice el reconocimiento de renovación, por un periodo que no excederá de cinco años a partir de la fecha en que finalice el reconocimiento de renovación.

3 Si un certificado se expide para un periodo de menos de cinco años, la Administración podrá prorrogar su validez más allá de la fecha de expiración por el periodo máximo especificado en el párrafo 1 de la presente regla.

4 Si se ha efectuado un reconocimiento de renovación y no ha sido posible expedir o facilitar al buque un nuevo certificado antes de la fecha de expiración del certificado existente, la persona o la organización autorizada por la Administración podrá refrendar el certificado existente, el cual será aceptado como válido por un periodo adicional que no excederá de cinco meses contados a partir de la fecha de expiración.

5 Si en la fecha de expiración del certificado el buque no se encuentra en el puerto en que haya de ser objeto de reconocimiento, la Administración podrá prorrogar la validez del certificado, pero esta prórroga sólo se concederá con el fin de que el buque pueda proseguir su viaje hasta el puerto en que haya de ser objeto de reconocimiento, y aun así únicamente en los casos en que se estime oportuno y razonable hacerlo. No se prorrogará ningún certificado por un periodo superior a tres meses, y el buque al que se le haya concedido tal prórroga no quedará autorizado en virtud de ésta, cuando llegue al puerto en que haya de ser objeto de reconocimiento, a salir de dicho puerto sin haber obtenido previamente un nuevo certificado. Cuando haya finalizado el reconocimiento de renovación, el nuevo certificado será válido por un periodo que no excederá de cinco años contados a partir de la fecha de expiración del certificado existente antes de que se concediera la prórroga.

6 Todo certificado expedido a un buque dedicado a viajes cortos que no haya sido prorrogado en virtud de las precedentes disposiciones de la presente regla podrá ser prorrogado por la Administración por un periodo de gracia no superior a un mes a partir de la fecha de expiración indicada en el mismo. Cuando haya finalizado el reconocimiento de renovación, el nuevo certificado será válido por un periodo que no excederá de cinco años contados a partir de la fecha de expiración del certificado existente antes de que se concediera la prórroga.

7 En circunstancias especiales, que la Administración determinará, no será necesario, contrariamente a lo prescrito en los párrafos 2.2, 5 ó 6 de la presente regla, que la validez del nuevo certificado comience a partir de la fecha de expiración del certificado anterior. En estas circunstancias especiales, el nuevo certificado será válido por un periodo que no excederá de cinco años a partir de la fecha en que finalice el reconocimiento de renovación.

8 Todo certificado expedido en virtud de las reglas 5 ó 6 del presente anexo perderá su validez en cualquiera de los casos siguientes:

- .1 si los reconocimientos pertinentes no se han efectuado en los plazos estipulados en la regla 4.1 del presente anexo;

- .2 cuando el buque cambie su pabellón por el de otro Estado. Sólo se expedirá un nuevo certificado cuando el Gobierno que lo expida se haya cerciorado plenamente de que el buque cumple lo prescrito en las reglas 4.4.1 y 4.4.2 del presente anexo. En el caso de un cambio de pabellón entre Partes, el Gobierno de la Parte cuyo pabellón tenía antes derecho a enarbolar el buque transmitirá lo antes posible a la Administración, previa petición de ésta cursada en un plazo de tres meses después de efectuado el cambio, copias del certificado que llevaba el buque antes del cambio y, si están disponibles, copias de los informes de los reconocimientos pertinentes:

Capítulo 3 - Equipo y control de las descargas

Regla 9

Sistemas de tratamiento de aguas sucias

1 Todo buque que, de conformidad con lo dispuesto en la regla 2, esté sujeto a las disposiciones del presente anexo estará equipado con uno de los siguientes sistemas de tratamiento de aguas sucias:

- .1 una instalación de tratamiento de aguas sucias aprobada por la Administración de conformidad con las normas y los métodos de prueba elaborados por la Organización¹, o
- .2 un sistema para desmenuzar y desinfectar las aguas sucias aprobado por la Administración. Este sistema estará dotado de medios que, a juicio de la Administración, permitan almacenar temporalmente las aguas sucias cuando el buque esté a menos de 3 millas marinas de la tierra más próxima, o
- .3 un tanque de retención que tenga capacidad suficiente, a juicio de la Administración, para retener todas las aguas sucias, habida cuenta del servicio que presta el buque, el número de personas a bordo y otros factores pertinentes. El tanque de retención estará construido del modo que la Administración juzgue satisfactorio y estará dotado de medios para indicar visualmente la cantidad del contenido.

Regla 10

Conexión universal a tierra

1 Para que sea posible acoplar el conducto de las instalaciones de recepción con el conducto de descarga del buque, ambos estarán provistos de una conexión universal cuyas dimensiones se ajustarán a las indicadas en la siguiente tabla:

¹ Véase la Recomendación sobre normas internacionales relativas a efluentes y las Directrices sobre pruebas de rendimiento de las instalaciones de tratamiento de aguas sucias, aprobadas por la Organización mediante la resolución MEPC.2(VI) del 3 de diciembre de 1976. Con respecto a los buques existentes, las especificaciones nacionales son aceptables.

DIMENSIONADO UNIVERSAL DE BRIDAS PARA CONEXIONES DE DESCARGA

Descripción	Dimensión
Diámetro exterior	210 mm
Diámetro interior	De acuerdo con el diámetro exterior del conducto
Diámetro del círculo de pernos	170 mm
Ranuras en la brida	Cuatro agujeros equidistantes de 18 mm de diámetro colocados en el círculo de pernos del diámetro citado y prolongados hasta la periferia de la brida para una ranura de 18 mm de ancho
Espesor de la brida	16 mm
Pernos y tuercas: cantidad y diámetro	Cuatro de 16 mm de diámetro y de longitud adecuada
La brida estará proyectada para acoplar conductos de un diámetro interior máximo de 100 mm y será de acero u otro material equivalente con una cara plana. La brida y su empaquetadura se calcularán para una presión de servicio de 6 kg/cm ² .	

En los buques cuyo puntal de trazado sea igual o inferior a 5 metros, el diámetro interior de la conexión de descarga podrá ser de 38 mm.

2 En los buques dedicados a tráficos especiales, por ejemplo, los transbordadores de pasajeros, el conducto de descarga del buque podrá estar provisto de una conexión de descarga que pueda ser aceptada por la Administración, como, por ejemplo, acoplamientos de acción rápida.

Regla 11

Descarga de aguas sucias

1 A reserva de las disposiciones de la regla 3 del presente anexo, se prohíbe la descarga de aguas sucias en el mar a menos que se cumplan las siguientes condiciones:

- .1 que la descarga se efectúe a una distancia superior a 3 millas marinas de la tierra más próxima si las aguas sucias han sido previamente desmenuzadas y desinfectadas mediante un sistema aprobado por la Administración, de conformidad con el párrafo 1.2 de la regla 9 del presente anexo, o a una distancia superior a 12 millas marinas si no han sido previamente desmenuzadas ni desinfectadas. En cualquier caso, las aguas sucias que hayan estado almacenadas en los tanques de retención no se descargarán instantáneamente, sino a un régimen moderado, hallándose el buque en ruta navegando a una velocidad no inferior a 4 nudos. Dicho régimen de descarga habrá de ser aprobado por la Administración teniendo en cuenta las normas elaboradas por la Organización; o
- .2 que se utilice a bordo una instalación de tratamiento de aguas sucias aprobada y que la Administración haya certificado que ésta cumple las prescripciones de funcionamiento mencionadas en el párrafo 1.1 de la regla 9 del presente anexo; y
- .2.1 que en el Certificado internacional de prevención de la contaminación por aguas sucias se hayan consignado los resultados de las pruebas a que fue sometida la instalación; y

- .2.2 que, además, el efluente no produzca sólidos flotantes visibles, ni colore las aguas circundantes.

2 Las disposiciones del párrafo 1 no se aplicarán a los buques que operen en aguas sometidas a la jurisdicción de un Estado ni a los buques de otros Estados que estén de paso, mientras se encuentren en esas aguas y estén descargando aguas sucias con arreglo a las prescripciones menos rigurosas que pueda imponer tal Estado.

3 Cuando las aguas sucias estén mezcladas con residuos o aguas residuales a los que se apliquen otros anexos del MARPOL 73/78, se cumplirán las prescripciones de dichos anexos además de las del presente.

Capítulo 4 - Instalaciones de recepción

Regla 12

Instalaciones de recepción

1 Los Gobiernos de las Partes en el Convenio, que exijan que los buques que operan en las aguas sometidas a su jurisdicción y los buques que están de paso, mientras estén en sus aguas, cumplan las prescripciones de la regla 11.1, se comprometen a garantizar que en los puertos y terminales se establecerán instalaciones de recepción de aguas sucias con capacidad adecuada para que los buques que las utilicen no tengan que sufrir demoras.

2 Los Gobiernos de las Partes notificarán a la Organización, para su comunicación a los Gobiernos Contratantes interesados, todos los casos en los que las instalaciones establecidas en cumplimiento de esta regla les parezcan inadecuadas.

Apéndice

MODELO DE CERTIFICADO

Certificado internacional de prevención de la contaminación por aguas sucias

Expedido en virtud de las disposiciones del Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, modificado por el Protocolo de 1978 y enmendado por la resolución MEPC...(...),(en adelante denominado "el Convenio") con la autoridad conferida por el Gobierno de

.....
(nombre oficial completo del país)

por
(título oficial completo de la persona u organización competente autorizada
en virtud de lo dispuesto en el Convenio)

Datos relativos al buque¹

Nombre del buque

Números o letras distintivos

Puerto de matrícula

Arqueo bruto

Número de personas que el buque está autorizado a transportar

Nº IMO²

Buque nuevo/existente *

Fecha en que se colocó la quilla del buque o en que la construcción de éste se hallaba en una fase equivalente o, cuando proceda, fecha en que comenzaron las obras de transformación o de, reforma o modificación de carácter importante

* Táchese según corresponda.

SE CERTIFICA:

- 1 Que el buque está equipado con una instalación de tratamiento de aguas sucias/un desmenuzador/un tanque de retención y un conducto de descarga,* de conformidad con lo dispuesto en las reglas 9 y 10 del Anexo IV del Convenio, según se indica a continuación*:
 - 1.1 Descripción de la instalación de tratamiento de aguas sucias.*
Tipo de instalación
Nombre del fabricante
La instalación de tratamiento de aguas sucias está certificada por la Administración y se ajusta a las normas sobre efluentes estipuladas en la resolución MEPC.2(VI).
 - 1.2 Descripción del desmenuzador* :
Tipo de desmenuzador
Nombre del fabricante
Calidad de las aguas sucias después de la desinfección
 - 1.3 Descripción de los equipos del tanque de retención*
Capacidad total del tanque de retenciónm³
Emplazamiento
 - 1.4 Un conducto para la descarga de aguas sucias en una instalación de recepción provisto de conexión universal a tierra.
- 2 Que el buque ha sido objeto de reconocimiento, de conformidad con lo dispuesto en la regla 4 del Anexo IV del Convenio.
- 3 Que el reconocimiento ha puesto de manifiesto que la estructura, el equipo, los sistemas, los accesorios, las instalaciones y los materiales del buque y el estado de todo ello, son satisfactorios en todos los sentidos y que el buque cumple las prescripciones aplicables del Anexo IV del Convenio.

El presente certificado es válido hasta el³
A condición de que se realicen los reconocimientos de conformidad con lo prescrito en la regla 4 del Anexo IV del Convenio

Expedido en
(lugar de expedición del certificado)

.....
(fecha de expedición) (firma del funcionario autorizado para expedir el certificado)

(sello o estampilla de la autoridad)

* Táchese según corresponda.

**Refrendo para prorrogar la validez del certificado, si ésta es inferior a cinco años,
cuando la regla 8.3 sea aplicable**

El buque cumple las disposiciones pertinentes del Convenio, y se aceptará el presente certificado como válido, de conformidad con lo prescrito en la regla 8.3 del Anexo IV del Convenio, hasta el

Firmado:
(firma del funcionario autorizado)

Lugar:

Fecha:

(sello o estampilla de la autoridad)

**Refrendo cuando, habiéndose finalizado el reconocimiento de renovación,
la regla 8.4 sea aplicable**

El buque cumple las disposiciones pertinentes del Convenio, y se aceptará el presente certificado como válido, de conformidad con lo prescrito en la regla 8.4 del Anexo IV del Convenio, hasta el

Firmado:
(firma del funcionario autorizado)

Lugar:

Fecha:

(sello o estampilla de la autoridad)

Refrendo para prorrogar la validez del certificado hasta la llegada al puerto en que ha de hacerse el reconocimiento, o por un periodo de gracia, cuando las reglas 8.5 y 8.6 sean aplicables

El presente certificado se aceptará como válido, de conformidad con lo prescrito en las reglas 8.5 u 8.6* del Anexo IV del Convenio, hasta el

Firmado:
(firma del funcionario autorizado)

Lugar:

Fecha:
(sello o estampilla de la autoridad)

-
- ¹ Los datos relativos al buque podrán indicarse también en casillas dispuestas horizontalmente.
- ² De conformidad con la resolución A.600(15) "Sistema de asignación de un número de la OMI a los buques para su identificación", la inclusión de este dato tiene carácter voluntario.
- ³ Insértese la fecha de expiración especificada por la Administración de conformidad con la regla 8.1 del Anexo IV del Convenio. El día y el mes de esta fecha corresponden a la fecha de vencimiento anual tal como se define ésta en la regla 1.8 del Anexo IV del Convenio.

ANEXO 11**RESOLUCIÓN MEPC.88(44)
aprobada el 13 de marzo de 2000****IMPLANTACIÓN DEL ANEXO IV DEL MARPOL 73/78**

EL COMITÉ DE PROTECCIÓN DEL MEDIO MARINO,

RECORDANDO el artículo 38 a) del Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional, artículo que trata de las funciones que confieren al Comité los convenios internacionales relativos a la prevención y contención de la contaminación del mar,

RECONOCIENDO que han pasado aproximadamente 27 años desde la adopción del Anexo IV del MARPOL 73/78,

RECONOCIENDO TAMBIÉN que 77 Estados, cuya flota mercante representa aproximadamente el 43 por ciento del tonelaje bruto de la marina mercante mundial, habían aceptado el Anexo IV del MARPOL 73/78 al 13 de marzo de 2000,

RECONOCIENDO ASIMISMO que, dado que el Anexo IV del MARPOL 73/78 entrará en vigor 12 meses después de la fecha en que por lo menos 15 Estados, cuya flota mercante represente el 50 por ciento como mínimo del tonelaje bruto de la marina mercante mundial se hayan constituido en Partes en el mismo, es todavía necesario que un número de Estados que representen aproximadamente el 7 por ciento del tonelaje mundial acepte el Anexo para su entrada en vigor,

TOMANDO NOTA de que un gran número de Gobiernos Miembros, que todavía no han aceptado el Anexo IV del MARPOL 73/78, han manifestado que tendrán problemas para cumplir varias disposiciones del Anexo IV del MARPOL 73/78 si lo aceptan en su versión actual,

TOMANDO NOTA TAMBIÉN de que es necesario enmendar esas disposiciones para facilitar la entrada en vigor del Anexo IV del MARPOL 73/78 manteniendo el mismo nivel de protección del medio marino,

TOMANDO NOTA ADEMÁS de que, en su 44º periodo de sesiones, el Comité aprobó el texto del Anexo IV revisado del MARPOL 73/78, que figura en el anexo 10 del documento MEPC 44/20,

1. ACUERDA pedir al Secretario General que distribuya el texto del Anexo IV revisado del MARPOL 73/78 entre todos los Miembros de la Organización y todas las Partes en el MARPOL 73/78 que no sean Miembros de la Organización después de que se hayan cumplido las condiciones para la entrada en vigor del Anexo IV existente del MARPOL 73/78, con miras a su adopción ulterior cuando entre en vigor el Anexo IV existente, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 16 del MARPOL 73/78;

2. DECIDE que las Partes en el Anexo IV del MARPOL 73/78 deberían implantar el Anexo IV revisado del MARPOL 73/78 inmediatamente después de la entrada en vigor del Anexo IV existente de dicho Convenio, a fin de evitar la creación de un doble régimen convencional entre el Anexo IV existente y el Anexo IV revisado del MARPOL 73/78;

3. INSTA a los Estados que todavía no han aceptado el Anexo IV existente del MARPOL 73/78 a que lo hagan lo antes posible en el entendimiento de que sólo se implantarán las disposiciones del Anexo IV revisado del MARPOL 73/78 cuando el Anexo IV existente de dicho Convenio entre en vigor.

ANEXO 12**PROPUESTA DE ENMIENDAS AL ANEXO V DEL MARPOL 73/78**

- 1 El párrafo 1) b) ii) existente de la regla 3 se sustituye por el siguiente:

"12 millas marinas, cuando se trate de restos de alimentos y de todas las demás basuras, incluidos los productos de papel, trapos, vidrios, metales, botellas, loza doméstica y cualquier otro desecho similar, pero excluidas las cenizas de materiales plásticos del incinerador que puedan contener residuos tóxicos o de metales pesados."

- 2 El párrafo 1) b) existente de la regla 9 se sustituye por el siguiente:

"Los rótulos estarán redactados en el idioma oficial del Estado cuyo pabellón el buque esté autorizado a enarbolar y, en el caso de los buques que realicen viajes a puertos o terminales mar adentro que estén bajo la jurisdicción de otras Partes en el Convenio, en inglés, francés o español."

- 3 El párrafo 3) a) existente de la regla 9 se sustituye por el siguiente:

"Todas las operaciones de descarga o incineración que se hayan llevado a término se anotarán en el Libro registro de basuras y llevarán la firma de un oficial del buque en la fecha en que se realizó la incineración o descarga. Cuando se complete una página del Libro registro de basuras, el capitán del buque la firmará. Las anotaciones en el Libro registro de basuras se harán en un idioma oficial del Estado cuyo pabellón el buque esté autorizado a enarbolar , y en inglés, francés o español. Las anotaciones en un idioma oficial del Estado cuyo pabellón el buque esté autorizado a enarbolar prevalecerán en caso de controversia o discrepancia ;"

- 4 El Registro de descargas de basuras existente que figura en el apéndice se sustituye por el siguiente:

“REGISTRO DE DESCARGAS DE BASURAS”

Nombre del buque :

Número o letras distintivos :

Número IMO :

Categorías de basuras:

1. Plásticos
2. Tablas de estiba, soleras y materiales de embalaje flotantes
3. Productos de papel, trapos, vidrio, metales, botellas, loza, etc., triturados
4. Productos de papel, trapos, vidrio, metales, botellas, loza, etc.
5. Restos de alimentos
6. Cenizas del incinerador

NOTA: LA DESCARGA DE CUALQUIER TIPO DE BASURAS QUE NO SEAN RESTOS DE ALIMENTOS ESTÁ PROHIBIDA EN LAS ZONAS ESPECIALES. SÓLO SE DEBEN AGRUPAR POR CATEGORÍAS LAS BASURAS DESCARGADAS EN EL MAR. EN EL CASO DE LAS BASURAS QUE NO SEAN DE LA CATEGORÍA 1 DESCARGADAS EN INSTALACIONES DE RECEPCIÓN, ÚNICAMENTE ES NECESARIO ESPECIFICAR SU VOLUMEN TOTAL ESTIMADO. LAS BASURAS DE LA CATEGORÍA 6 QUE CONTENGAN RESIDUOS TÓXICOS O DE METALES PESADOS SE DESCARGARÁN EN UNA INSTALACIÓN DE RECEPCIÓN APROPIADA Y NO EN EL MAR

Fecha/hora	Situación del buque	Volumen estimado de basuras descargadas en el mar (m ³)					Volumen estimado de basuras descargadas en instalaciones de recepción o en otro buque (m ³)		Volumen estimado de basuras incineradas (m ³)	Certificación/ Firma
		Cat. 2	Cat. 3	Cat. 4	Cat. 5	Cat. 6	Cat. 1	Otras:		

Firma del capitán: Fecha:"

ANEXO 13

**CUESTIONES DE FONDO QUE PROCEDE INCLUIR EN LOS ÓRDENES DEL DÍA
DE LOS PERIODOS DE SESIONES 45°, 46° Y 47° DEL COMITÉ**

Nº	Punto	45° periodo de sesiones octubre de 2000	46° periodo de sesiones julio de 2001	47° periodo de sesiones marzo de 2002
1	Implantación del Convenio de Cooperación y del Protocolo de Cooperación - SNPP y de las resoluciones pertinentes de la Conferencia	X	X	X
2	Organismos acuáticos perjudiciales en el agua de lastre	X	X	X
3	Efectos perjudiciales de las pinturas antiincrustantes para buques	X	X	X
4	Examen y aprobación de enmiendas de los instrumentos de obligado cumplimiento	X		X
5	Determinación y protección de zonas especiales y de zonas marinas especialmente sensibles (ZMES)			
.1	Examen de la resolución A.720(17)	X		
.2	Propuestas para las ZMES	X		
6	Insuficiencia de las instalaciones de recepción		X	X
7	Informes de los subcomités (FSI, BLG, DSC, DE, SLF, etc.)	X	X	X
8	Labor de otros órganos (Asamblea, Consejo, CSM, FAL/SPI, Comité de Cooperación Técnica, etc.)	X	X	X
9	Estado jurídico de los convenios		X	
10	Prevención de la contaminación atmosférica ocasionada por los buques			
.1	Estudio sobre las emisiones de CO ₂	X	X	
.2	Actividades consecutivas a la Conferencia	X	X	X

Nº	Punto	45º periodo de sesiones octubre de 2000	46º periodo de sesiones julio de 2001	47º periodo de sesiones marzo de 2002
11	Interpretación y enmiendas del MARPOL 73/78 y de los códigos conexos			
.1	Revisión del Anexo I (Resultados del 5º periodo de sesiones del Subcomité BLG)	X		
.2	Revisión del Anexo II (Resultados del 5º periodo de sesiones del Subcomité BLG)	X		
.3	Revisión del Anexo IV		X	
.4	Otras cuestiones	X	X	X
12	Actividades de seguimiento de la CNUMAD*		X	X
.1	Prevención de la contaminación ocasionada por actividades petroleras y gaseras mar adentro		X	
.2	Cuestiones relacionadas con los capítulos 17 y 19 del Programa 21		X	
13	Fomento de la implantación y ejecución del MARPOL 73/78 y de los códigos conexos			
.1	Determinación de las fuentes de contaminación por hidrocarburos (por ejemplo, sistema de marcado)	X		
.2	Examen de las Directrices para la implantación del Anexo V y del Manual sobre la gestión de desechos a bordo de los buques	X		
14	Cuestiones relativas al Código CNI	X		
15	Influencia del factor humano en la prevención de la contaminación		X	X
16	Evaluación formal de la seguridad, incluida la clasificación de los buques desde el punto de vista ambiental	X		X
17	Aplicación de las Directrices de los comités	X	X	X

Nº	Punto	45º periodo de sesiones octubre de 2000	46º periodo de sesiones julio de 2001	47º periodo de sesiones marzo de 2002
18	Programa de trabajo del Comité y de sus órganos auxiliares	X	X	X
.1	Programa de trabajo para el bienio 2002-2003	X	X	
.2	Plan de trabajo hasta el año 2008		X	
19	Reciclaje de buques		X	
20	Cuestiones relacionadas con el Protocolo de Intervención, 1973			
.1	Revisión de la lista de sustancias	X		
.2	Directorio de centros especializados pertinentes	X		
21	Programa de cooperación técnica	X		X
22	Otros asuntos	Según sea necesario		
.1	Relaciones con otros organismos de las Naciones Unidas			
.2	Relaciones con otros tratados internacionales			
.3	Carácter consultivo de las ONG	Según sea necesario		

* La Comisión sobre el Desarrollo Sostenible de las Naciones Unidas está contemplando la posibilidad de celebrar una Conferencia "Río, 10 años después" en 2002.

ANEXO 14

MANDATOS DE LOS GRUPOS DE TRABAJO POR CORRESPONDENCIA

1 Grupo de trabajo por correspondencia encargado de la revisión del Manual sobre la contaminación ocasionada por hidrocarburos

1 Examinar el Manual sobre la contaminación ocasionada por hidrocarburos Parte IV - Lucha contra los derrames de hidrocarburos (edición de 1988) y revisar o actualizar cada capítulo con la información técnica pertinente de conformidad con las Directrices para los Grupos de trabajo por correspondencia (MSC/Circ.931 y MEPC/Circ.366, apéndice 4). Los capítulos, y los países y organizaciones encargadas de su examen y revisión, son los siguientes:

- | | | | |
|-----|-------------|---|---|
| .1 | Capítulo 1 | - | Introducción (Nueva Zelanda) |
| .2 | Capítulo 2 | - | Tipos de hidrocarburos (Canadá) |
| .3 | Capítulo 3 | - | Comportamiento de los derrames de hidrocarburos en el medio marino (Canadá) |
| .4 | Capítulo 4 | - | Efectos de los hidrocarburos sobre los recursos marinos y costeros (Nueva Zelanda) |
| .5 | Capítulo 5 | - | Evaluación de la situación y respuestas posibles (ITOPF) |
| .6 | Capítulo 6 | - | Contención y recuperación de los hidrocarburos (Alemania y Suecia) |
| .7 | Capítulo 7 | - | Dispersión química (Francia) |
| .8 | Capítulo 8 | - | Limpieza de la costa (Australia y Dinamarca) |
| .9 | Capítulo 9 | - | Eliminación de los hidrocarburos y de los detritos oleosos (Reino Unido) |
| .10 | Capítulo 10 | - | Formación práctica, mantenimiento y almacenamiento del equipo (Canadá, Dinamarca y Finlandia) |
| .11 | Capítulo 11 | - | Consideraciones sobre los costos de la limpieza (ITOPF) |

2 Al examinar o revisar el manual se seguirá, en la medida de lo posible, el siguiente proceso y calendario:

- .1 los miembros del Grupo de trabajo sobre el Convenio de Cooperación presentarán sus observaciones al país líder respecto de aquellas partes del manual que necesiten revisión, incluida la necesidad de agregar material nuevo; y
- .2 el país líder distribuirá esta información a los miembros del Grupo de trabajo por correspondencia para su examen, a la hora de revisar cada capítulo;
- .3 los miembros del Grupo de trabajo por correspondencia presentarán un proyecto de texto revisado al país líder, quien, a su vez, distribuirá los capítulos revisados a los miembros del grupo encargado de revisión para que éstos los examinen. El texto final del manual se presentará al CPMM, en su 47º periodo de sesiones, para que lo examine con miras a su aprobación.

2 Grupo de trabajo por correspondencia encargado de examinar la resolución A.720(17)

1 Continuar el examen pormenorizado de la resolución A.720(17) y revisar las Directrices para la designación de zonas especiales y la determinación de zonas marinas especialmente sensibles con objeto de proporcionar textos claros de las mismas, usando la resolución como base de la labor y teniendo en cuenta la resolución A.885(21), Procedimientos para la determinación de zonas marinas especialmente sensibles y la adopción de las correspondientes medidas de protección, y enmiendas a las Directrices de la resolución A.720(17);

2 Examinar los documentos presentados en el 43º periodo de sesiones del CPMM (MEPC 43/6/2 y MEPC 43/6/3) y cualquier otro documento pertinente, incluidos los que puedan presentarse al 44º periodo de sesiones del CPMM;

3 Dividir el documento en dos partes: una sobre la designación de zonas especiales y otra sobre la determinación de zonas marinas especialmente sensibles (ZMES);

4 Con respecto a las ZMES, examinar qué medidas de protección serían más adecuadas con miras a su implantación y preparar una breve justificación de las mismas, basándose en ejemplos ilustrativos, a fin de incluir estas medidas en una lista indicativa;

5 Abreviar las Directrices suprimiendo las explicaciones largas y las partes del texto de carácter histórico, así como las secciones que reproducen textos de otros instrumentos de la OMI y que contienen referencias innecesarias a procedimientos de la Organización que son anticuados o que puedan volverse anticuados;

6 Tener debidamente en cuenta la necesidad de coherencia con las disposiciones pertinentes de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, 1982;

7 Tener presentes las Directrices del CPMM sobre la aplicación del planteamiento preventivo (resolución MEPC.67(37));

8 Tener presentes las disposiciones pertinentes de otros instrumentos internacionales, tales como la Convención sobre la diversidad biológica y la Convención para la protección del patrimonio mundial, el Programa 21 de la CNUMAD, así como los acuerdos regionales relativos a la conservación del medio marino y de las zonas protegidas;

9 Proporcionar un informe pormenorizado para su examen en el 45º periodo de sesiones del CPMM; y

10 Observar lo dispuesto en las Directrices para los grupos de trabajo por correspondencia (MSC/Circ.931 y MEPC/Circ.366, apéndice 4).

3 Grupo de trabajo por correspondencia sobre reciclaje de buques

Teniendo presente que la función de la OMI debe centrarse en el proyecto, la explotación y la preparación para el reciclaje de los buques, el Grupo deberá:

- .1 recoger información sobre las prácticas actuales relativas al reciclaje de buques;
- .2 determinar la información pertinente de los documentos presentados al CPMM y de las deliberaciones que han tenido lugar en el seno del Comité sobre la cuestión durante sus periodos de sesiones 42°, 43° y 44°;
- .3 determinar los peligros y los riesgos que entrañan las prácticas actuales para la seguridad y el medio ambiente;
- .4 recoger información relativa a los procedimientos establecidos por los Gobiernos y el sector a fin de reducir los riesgos que entraña el reciclaje de buques para el medio ambiente y la seguridad;
- .5 acopiar la información que remitan las secretarías de la OIT, del Convenio de Basilea, del Convenio de Londres y el sector sobre sus actividades y responsabilidades aparentes en relación con el reciclaje de buques;
- .6 recoger opiniones respecto de las esferas en las cuales la OMI puede contribuir a reducir los riesgos que entraña el reciclaje de buques para la seguridad y el medio ambiente, e indicar al mismo tiempo quiénes son los que sustentan tales opiniones;
- .7 presentar un informe al CPMM en su 46° periodo de sesiones, para que éste lo examine; y
- .8 llevar a cabo esta labor observando las disposiciones de las Directrices para los grupos de trabajo por correspondencia (MSC/Circ.931 y MEPC/Circ.366, apéndice 4).
