



COMITÉ DE PROTECCIÓN
DEL MEDIO MARINO
50º periodo de sesiones
Punto 3 del orden del día

MEPC 50/3
8 diciembre 2003
Original: INGLÉS

**INFORME DEL COMITÉ DE PROTECCIÓN DEL MEDIO MARINO
SOBRE SU 50º PERIODO DE SESIONES**

Sección	Párrafos	Páginas
1 INTRODUCCIÓN	1.1 - 1.9	3
2 EXAMEN Y ADOPCIÓN DE ENMIENDAS AL MARPOL 73/78	2.1 - 2.9	6
3 DEBATES MANTENIDOS EL LUNES, 1 DE DICIEMBRE DE 2003	3.1 - 3.33	7
4 DECISIONES ADOPTADAS EL JUEVES, 4 DE DICIEMBRE DE 2003	4.1 - 4.13	13
5 SESIÓN CONMEMORATIVA	5.1 - 5.4	16
6 OTROS ASUNTOS	6.1 - 6.7	16

ANEXOS

- ANEXO 1 RESOLUCIÓN MEPC.111(50) - ENMIENDAS AL ANEXO DEL PROTOCOLO DE 1978 RELATIVO AL CONVENIO INTERNACIONAL PARA PREVENIR LA CONTAMINACIÓN POR LOS BUQUES, 1973
- ANEXO 2 RESOLUCIÓN MEPC.112(50) - ENMIENDAS AL PLAN DE EVALUACIÓN DEL ESTADO DEL BUQUE
- ANEXO 3 RESOLUCIÓN MEPC.113(50) - RECICLAJE DE BUQUES PARA FACILITAR LA IMPLANTACIÓN DE LAS ENMIENDAS AL ANEXO I DEL MARPOL 73/78

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

- ANEXO 4 RESOLUCIÓN MEPC.114(50) - APLICACIÓN EFICAZ Y EN FECHA TEMPRANA DE LAS ENMIENDAS AL ANEXO I DEL PROTOCOLO DE 1978 RELATIVO AL CONVENIO INTERNACIONAL PARA PREVENIR LA CONTAMINACIÓN POR LOS BUQUES, 1973
- ANEXO 5 INTERPRETACIÓN UNIFICADA DE LA REGLA 13G 3) b) DEL ANEXO I DEL MARPOL 73/78
- ANEXO 6 DECLARACIONES DE LAS DELEGACIONES DE ITALIA, CHIPRE, MALTA Y POLONIA TRAS LA ADOPCIÓN DE LAS ENMIENDAS AL ANEXO I DEL MARPOL 73/78

1 INTRODUCCIÓN

1.1 El 50º periodo de sesiones del Comité de Protección del Medio Marino se celebró en la sede de la OMI el 1 y el 4 de diciembre de 2003 bajo la Presidencia del Sr. A. Chrysostomou (Chipre).

1.2 Al periodo de sesiones asistieron delegaciones de los siguientes países:

ALBANIA	GEORGIA
ALEMANIA	GHANA
ANGOLA	GRECIA
ANTIGUA Y BARBUDA	GUATEMALA
ARABIA SAUDITA	GUINEA
ARGELIA	GUYANA
ARGENTINA	HONDURAS
AUSTRALIA	INDIA
AUSTRIA	IRÁN (REPÚBLICA ISLÁMICA DEL)
BAHAMAS	IRLANDA
BAHREIN	ISLANDIA
BANGLADESH	ISLAS MARSHALL
BARBADOS	ISRAEL
BÉLGICA	ITALIA
BENIN	JAMAICA
BOLIVIA	JAPÓN
BRASIL	JORDANIA
BRUNEI DARUSSALAM	KENYA
BULGARIA	KUWAIT
CABO VERDE	LETONIA
CAMBOYA	LÍBANO
CANADÁ	LIBERIA
COLOMBIA	LITUANIA
CONGO	LUXEMBURGO
COSTA RICA	MALASIA
CROACIA	MALTA
CUBA	MARRUECOS
CHILE	MAURICIO
CHINA	MAURITANIA
CHIPRE	MÉXICO
DINAMARCA	MOZAMBIQUE
DOMINICA	NAMIBIA
ECUADOR	NICARAGUA
EGIPTO	NIGERIA
ESPAÑA	NORUEGA
ESTADOS UNIDOS	NUEVA ZELANDIA
ESTONIA	OMÁN
ETIOPÍA	PAKISTÁN
FEDERACIÓN DE RUSIA	PAÍSES BAJOS
FILIPINAS	PANAMÁ
FINLANDIA	PERÚ
FRANCIA	POLONIA
GABÓN	

PORTUGAL	SINGAPUR
QATAR	SRI LANKA
REINO UNIDO	SUDÁFRICA
REPÚBLICA ÁRABE SIRIA	SUDÁN
REPÚBLICA DE COREA	SUECIA
REPÚBLICA DEMOCRÁTICA	SUIZA
DEL CONGO	SURINAME
REPÚBLICA POPULAR	TAILANDIA
DEMOCRÁTICA DE COREA	TÚNEZ
REPÚBLICA UNIDA DE	TURQUÍA
TANZANÍA	UCRANIA
RUMANIA	URUGUAY
SAN VICENTE Y LAS	VANUATU
GRANADINAS	VENEZUELA
SENEGAL	VIET NAM
SERBIA Y MONTENEGRO	YEMEN
SIERRA LEONA	

representantes de los siguientes Miembros Asociados de la OMI:

HONG KONG (CHINA)
MACAO (CHINA)

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

NACIONES UNIDAS
PROGRAMA DE LAS NACIONES UNIDAS PARA EL MEDIO AMBIENTE
(PNUMA)

observadores de las siguientes organizaciones intergubernamentales:

ORGANIZACIÓN MUNDIAL DE ADUANAS (OMA)
ORGANIZACIÓN HIDROGRÁFICA INTERNACIONAL (OHI)
COMISIÓN EUROPEA (CE)
ORGANIZACIÓN REGIONAL PARA LA PROTECCIÓN DEL MEDIO MARINO
(ROPME)

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 SEÑALIZACIÓN MARÍTIMA (AISM)
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE PUERTOS (IAPH)
CONSEJO MARÍTIMO INTERNACIONAL Y DEL BÁLTICO (BIMCO)
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE SOCIEDADES DE CLASIFICACIÓN (IACS)
FORO MARÍTIMO INTERNACIONAL DE COMPAÑÍAS PETROLERAS (OCIMF)
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE PRÁCTICOS (IMPA)

INTERNACIONAL AMIGOS DE LA TIERRA (FOEI)
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE INSTITUTOS DE NAVEGACIÓN (IAIN)
FEDERACIÓN INTERNACIONAL DE ASOCIACIONES DE CAPITANES DE BUQUES (IFSMA)
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 DE TRANSPORTES POR CARRETERA (IRU)
GREENPEACE INTERNACIONAL
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE ARMADORES DE BUQUES DE CARGA SECA (INTERCARGO)
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE PROFESORES DE ESTUDIOS MARÍTIMOS (AIPM)
FONDO MUNDIAL PARA LA NATURALEZA (WWF)
INSTITUTO DE INGENIERÍA, CIENCIA Y TECNOLOGÍA NAVALES (IMarEST)
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE BUQUES TANQUE PARA CARGA DIVERSIFICADA (IPTA)
FEDERACIÓN INTERNACIONAL DE VELA (ISAF)
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE CONTRATISTAS MARÍTIMOS (IMCA)
INSTITUTO MUNDIAL DEL TRANSPORTE NUCLEAR (WNTI)
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE CAPITANES DE PUERTO (IHMA)
REAL INSTITUCIÓN DE ARQUITECTOS NAVALES (RINA)

1.3 También estuvieron presentes el Presidente del Comité de Seguridad Marítima (MSC), Sr. T. Allan (Reino Unido), el Presidente del Comité Jurídico (LEG), Sr. A.H.E. Popp (Canadá), el Presidente del Comité de Cooperación Técnica (TCC), Sr. M.U. Ahmed (Bangladesh), el Presidente del Comité de Facilitación (FAL), Sr. C. Abela (Malta), el Presidente del Subcomité de Transporte de Líquidos y Gases a Granel (BLG), Sr. Z. Alam (Singapur), el Presidente del Subcomité de Proyecto y Equipo del Buque (DE), Sr. I.M. Ponomarev (Federación de Rusia) y el Presidente del Comité de Protección contra Incendios (FP), Sr. K. Yoshida (Japón).

Alocución inaugural del Secretario General

1.4 El Secretario General dio la bienvenida a los participantes y señaló que el MEPC 50 se había organizado en el mínimo tiempo posible conforme a las prescripciones de procedimiento del Convenio MARPOL, con miras a examinar, para su adopción, las nuevas enmiendas al Anexo I del MARPOL de conformidad con lo dispuesto en el artículo 16 del Convenio.

1.5 El Secretario General se refirió a las medidas que adoptó con celeridad después del accidente del **Prestige** para garantizar que la OMI pudiese responder sin demora a toda medida que pudiera requerirse, incluidas las visitas al, por entonces, Presidente del Consejo de Ministros de Transportes de la UE y al Comisario de Transportes de la UE, y las comunicaciones con el Estado de abanderamiento, los Estados ribereños y la sociedad de clasificación interesados. También volvió a convocar al Grupo de expertos para que estudiase la repercusión de las medidas propuestas, teniendo en cuenta todos los aspectos, tales como la capacidad de las industrias de construcción y de reciclaje de buques, la economía del sector de los buques tanque, los intereses comerciales y los efectos en el suministro de hidrocarburos mediante transporte marítimo.

1.6 El Secretario General instó a todas las delegaciones a que colaborasen para hallar soluciones de alcance mundial a los problemas planteados y a que encontrasen respuestas realistas, pragmáticas y correctamente fundamentadas a las cuestiones planteadas, de modo que cualesquiera decisiones que adoptasen no tuvieran repercusiones adversas.

1.7 El Secretario General hizo hincapié en que el transporte marítimo es una industria internacional que representa un abrumador porcentaje del comercio y de la economía mundiales, y en que es esencial que la comunidad internacional, por conducto de la OMI, elabore y adopte cualesquiera normas sobre seguridad, protección y prevención de la contaminación que afecten a la industria.

1.8 El Secretario General instó a todas las delegaciones a que colaborasen para garantizar el éxito de este periodo de sesiones adicional del Comité, a fin de no contravenir el marco reglamentario mundial establecido por el Convenio MARPOL.

Poderes

1.9 El Comité tomó nota del informe del Secretario General, en el que se informaba de que los poderes de las delegaciones estaban en regla.

2 EXAMEN Y ADOPCIÓN DE ENMIENDAS AL MARPOL 73/78

2.1 El Comité recordó que, tras el suceso del **Prestige**, 15 Estados Miembros de la Unión Europea y la Comisión Europea habían presentado al MEPC 49 (celebrado del 14 al 18 de julio de 2003) propuestas de enmienda al Anexo I del MARPOL para que se acelere la retirada gradual de los buques tanque de casco sencillo, se prohíba el transporte de hidrocarburos pesados en buques tanque de casco sencillo y se amplíe la aplicación del Plan de evaluación del estado del buque.

2.2 El Comité también recordó que el Secretario General de la Organización había distribuido las propuestas de enmienda, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 16 2) a) del Convenio MARPOL, mediante la Circular N° 2458 de 10 de abril de 2003.

2.3 El Comité tomó nota de que el MEPC 49 había examinado las propuestas de enmienda (MEPC 49/16/1) y, tras un exhaustivo debate, había elaborado un proyecto revisado de texto de las enmiendas a la regla 13G y un proyecto de nueva regla 13H del Anexo I del MARPOL, relativos a la retirada gradual de los buques tanque de casco sencillo existentes y a las prescripciones aplicables a los buques tanque que transporten hidrocarburos pesados. El Comité también elaboró un proyecto de texto de las consiguientes enmiendas al Plan de evaluación del estado del buque. Los textos básicos de estas propuestas de enmienda se recogen en el documento MEPC 50/2 para su examen por el MEPC 50.

2.4 Se presentaron al Comité los siguientes 14 documentos: MEPC 50/2 (Secretaría), MEPC 50/2/1 (Japón y otros), MEPC 50/2/2 (India), MEPC 50/2/3 (Federación de Rusia), MEPC 50/2/4 (Reino Unido), MEPC 50/2/5 (Japón), MEPC 50/2/6 (Japón), MEPC 50/2/7 (Japón), MEPC 50/2/8 (Japón), MEPC 50/2/9 (IACS), MEPC 50/2/10 (Brasil), MEPC 50/2/11 (INTERTANKO), MEPC 50/INF.2 (Secretaría), MEPC 50/INF.3 (Brasil) y MEPC 50/INF.4 (Secretaría).

2.5 De conformidad con la decisión adoptada por el MEPC 49, el Comité utilizó el documento MEPC 50/2 como base de su examen, pero también tuvo en cuenta todos los documentos y el segundo y tercer informe del Grupo de expertos encargado de evaluar las repercusiones de las propuestas de enmienda.

2.6 El Comité, reconociendo el poco tiempo disponible para deliberar en el Pleno y la importancia de las propuestas de enmienda, acordó centrar su examen en varias cuestiones fundamentales de las propuestas de enmienda al Anexo I del MARPOL y al Plan de evaluación del estado del buque indicadas por el Presidente del Comité (MEPC 50/WP.1), de modo que el Comité pudiese adoptar una decisión respecto de estas cuestiones fundamentales en el poco tiempo de que disponía, así como proporcionar una orientación clara al Grupo de redacción que se encargará de ultimar el texto de las enmiendas.

2.7 El Comité también acordó tener en cuenta una propuesta de solución de compromiso presentada por el Japón (MEPC 50/WP.2) consistente en un texto alternativo para las propuestas de enmienda a la regla 13G y para la nueva regla 13H.

2.8 La delegación del Japón declaró que: a) en principio apoya las propuestas para acelerar en mayor medida la retirada gradual de los buques tanque de casco sencillo, la prohibición de transportar hidrocarburos pesados en buques tanque de casco sencillo y la ampliación de la aplicación del Plan de evaluación del estado del buque; b) considera necesario tener en cuenta que una prohibición inmediata de transportar hidrocarburos pesados ocasionará graves problemas al comercio de hidrocarburos pesados en determinados países; y c) manifiesta encarecidamente que en la OMI debería hacerse lo posible para llegar a soluciones que sean aceptables para todos los Estados Miembros.

2.9 El Comité decidió tratar en primer lugar las propuestas de enmienda a la regla 13G, seguidas de la propuesta de nueva regla 13H, y, a continuación, las consiguientes enmiendas al Plan de evaluación del estado del buque (CAS).

3 DEBATES MANTENIDOS EL LUNES, 1 DE DICIEMBRE DE 2003

Propuestas de enmienda a la regla 13G - Retirada de los petroleros de las categorías 2 y 3

3.1 El Comité centró su debate en las siguientes cuestiones indicadas en el documento MEPC 50/WP.1 (el cual hace referencia al anexo 1 del documento MEPC 50/2):

- .1 corchetes en el párrafo 5) iv); hay que determinar si 25 años de edad será el plazo para la retirada de los buques de doble fondo o de doble forro en el costado, o bien 25 años de edad o el año 2015, si esta fecha es anterior;
- .2 párrafo [7]); hay que determinar si conviene eliminar los corchetes, y cuál de las tres alternativas, esto es, 20, 23 ó 25 años de edad, prefiere el Comité;
- .3 párrafo 8) [b]): disposiciones para denegar la entrada en puerto; hay que determinar si conviene suprimir los corchetes; y
- .4 propuesta de la IACS de agregar dos breves frases a las propuestas de enmienda a la regla 13G 3) b) y 13G 1) c); hay que determinar si conviene que el Comité las incorpore.

3.2 Tras el debate, el Comité:

- .1 reconociendo que la regla existente 13G 5) a) iv), que entró en vigor el 1 de septiembre de 2002, ya permitía que los petroleros de las categorías 2 y 3 prestasen servicio hasta los 25 años de edad, sin establecer ningún otro plazo límite, acordó suprimir el texto entre corchetes del párrafo 5) iv) a fin de que la Administración pueda permitir que un petrolero que cumpla las condiciones estipuladas en la regla 13G 5) i), ii) y iii) preste servicio hasta que transcurran 25 años desde la fecha de su entrega;
- .2 acordó suprimir los corchetes del párrafo 7) y decidió suprimir la opción correspondiente a los [20] años de edad. No obstante, no pudo llegar a una decisión acerca de las dos opciones restantes, de [23] o [25] años desde la fecha de entrega o el año 2015, si esta fecha es anterior, con respecto a la explotación de los petroleros de las categorías 2 ó 3 con posterioridad a la fecha especificada en el párrafo 4) de la regla 13G;
- .3 acordó suprimir los corchetes del párrafo 8) b) relativo a la denegación de la entrada en puertos o terminales mar adentro que estén bajo la jurisdicción de una Parte a los petroleros que presten servicio de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 7), y acordó incluir una referencia a los petroleros que presten servicio conforme lo estipulado en el párrafo 5 iv) también. No obstante, en este último caso, sólo se podrá denegar la entrada a partir del aniversario de la fecha de entrega del buque en 2015;
- .4 aprobó las propuestas presentadas en el documento MEPC 50/2/9 (IACS), elaborando una interpretación unificada sobre la regla 13G 3) b); y

en segundo lugar, el Comité también aprobó la inclusión de la expresión "*en el eje longitudinal*" en la regla 13G 1) c) sobre la medición de la distancia vertical de protección de los tanques o los espacios de doble fondo.

Propuesta de nueva regla 13H - Transporte de hidrocarburos pesados en buques tanque de casco sencillo

3.3 El Comité centró su examen en las siguientes cuestiones importantes indicadas en el documento MEPC 50/WP.1 (el cual hace referencia al anexo 1 del documento MEPC 50/2):

- .1 hay que determinar si conviene eliminar los corchetes de la propuesta de regla 13H 1) [a)] en la que se establece la definición de "hidrocarburos pesados";
- .2 definición de hidrocarburos pesados;
- .3 fecha de implantación de la prohibición para transportar hidrocarburos pesados en los monocascos; y
- .4 disposiciones sobre exenciones y excepciones en relación con la prohibición de transportar hidrocarburos pesados en petroleros de casco sencillo.

Definición de "crudos pesados"

3.4 Varias de las delegaciones manifestaron que no era necesaria una definición en relación con la densidad de los crudos que pueden considerarse hidrocarburos pesados a menos que el valor umbral correspondiente a ese parámetro ascienda a 945 kg/m^3 , dado que si se establece un valor inferior el comercio de crudos se vería afectado.

3.5 Otras delegaciones señalaron que la cuestión podría resolverse mediante exenciones específicas para determinados comercios, mientras que a juicio de otras, convenía señalar que la flota actual de buques tanque de doble casco podía satisfacer la demanda de ese tipo de crudos.

3.6 Algunas delegaciones indicaron que la cuestión podría resolverse disponiendo de una única definición de hidrocarburos pesados por lo que respecta a la densidad y/o viscosidad cinemática, que englobaría tanto a los crudos como a los fueloils.

3.7 Al no poder resolver esta cuestión el lunes, 1 de diciembre de 2003, el Comité decidió remitirla al Grupo de trabajo convocado por el Presidente del Comité.

Definición de "fueloil pesado"

3.8 Al examinar esta cuestión, varias delegaciones recalcaron que, independientemente de la definición que se apruebe, ésta debería abarcar las cargas transportadas por los buques tanque **Nakhokda**, **Erika** y **Prestige**, dado que se había demostrado que tales sucesos habían ocasionado daños importantes al medio marino. En este contexto, se tomó nota de que la carga de fueloil del **Nakhokda** tenía una densidad de 959 kg/m^3 y una viscosidad de $137 \text{ mm}^2/\text{s}$, y no se incluiría en la definición de hidrocarburo pesado si se utilizaba la conjunción "y".

3.9 La mayoría de las delegaciones se mostró partidaria de definir el fueloil pesado como el fueloil con una densidad superior a 900 kg/m^3 a 15°C o con una viscosidad cinemática superior a $180 \text{ mm}^2/\text{s}$, a 50°C .

3.10 Algunas delegaciones también podían aceptar estos mismos valores para una única definición de hidrocarburo pesado en caso de que el Comité decidiera que no era necesario contar con una definición de crudo pesado, mientras que otras apoyaban tal definición de fueloil únicamente, incluso si se suprimía el crudo pesado.

3.11 Al no poder zanjar esta cuestión el lunes, 1 de diciembre de 2003, el Comité decidió remitirla al Grupo de trabajo.

Fecha de implantación de la prohibición de transportar hidrocarburos pesados en petroleros de casco sencillo

3.12 En el transcurso de sus deliberaciones, el Comité se basó principalmente en el documento MEPC 50/WP.2 (Japón).

3.13 El Comité aceptó 2005 como fecha de implantación para los petroleros de peso muerto igual o superior a 5 000 toneladas, y 2008 para los petroleros de peso muerto igual o superior a 600 toneladas, pero inferior a 5 000.

Disposiciones sobre exenciones y excepciones en relación con la prohibición de transportar hidrocarburos pesados en petroleros de casco sencillo

3.14 El Comité no pudo llegar a un acuerdo sobre el párrafo [5] de la propuesta de nueva regla 13H (MEPC 50/WP.2), en la que se propone que sigan prestando servicio los buques provistos de doble fondo o de doble forro en el costado, o los buques de doble casco que no satisfagan plenamente las disposiciones de la regla 13F.

3.15 Tras un amplio debate, el Comité no pudo llegar a un acuerdo sobre la propuesta para que sigan prestando servicio los petroleros de peso muerto igual o superior a 5 000 toneladas hasta 2015 o cuando el buque alcance 25 años, si esta fecha es anterior, a reserva del cumplimiento del Plan de evaluación del estado del buque con arreglo a lo dispuesto en el párrafo 6 a) de la propuesta de nueva regla 13H que figura en el mencionado documento MEPC 50/WP.2.

3.16 Al examinar estas cuestiones, varias delegaciones hicieron hincapié en que el objetivo previsto era llegar a un acuerdo para facilitar una solución de alcance mundial a un problema global, lo cual no podía lograrse concediendo exenciones a nivel regional o nacional respecto de una regla general, dado que su implantación eficaz quedaría limitada únicamente a determinadas partes del mundo. Asimismo, se consideró que el derecho de denegar la entrada en puertos o terminales a los petroleros que hubieran sido autorizados a continuar prestando servicio en virtud de otras disposiciones de la regla 13H no representaba una solución adecuada al problema.

3.17 El Comité examinó la propuesta presentada por la Federación de Rusia en el documento MEPC 50/2/3 encaminada a incluir los petroleros de peso muerto igual o superior a 600 toneladas pero inferior a 5 000 toneladas dedicados a viajes de ámbito nacional, en la propuesta de exención de los buques que transporten hidrocarburos pesados en el tráfico portuario. Se examinaron varias cuestiones relacionadas con la definición de viajes nacionales y la condición de Estado de abanderamiento, Estado rector del puerto y Estado ribereño, así como la necesidad de obtener el consentimiento del Estado rector del puerto o del Estado ribereño en los casos en que un petrolero que enarbola pabellón extranjero esté navegando en aguas de otro Estado.

Declaración de la delegación de los Estados Unidos

3.18 La delegación de los Estados Unidos informó al Comité de que se ha determinado mediante una resolución judicial preliminar que la nueva regla 13H propuesta no era incompatible con la legislación nacional de dicho país. Habida cuenta de dicha resolución, los Estados Unidos podrán considerar la posibilidad de convertirse en Parte en dicha regla, a condición de que se concluyan las siguientes cuestiones de procedimiento:

- .1 esta regla relativa a los hidrocarburos pesados debería estar completamente separada de la regla 13G enmendada;
- .2 no debería hacerse ninguna referencia a las reglas 13F y 13G; y
- .3 en la resolución MEPC pertinente debería disponerse la adopción de enmiendas en virtud de las cuales se permitiría que los Estados considerasen cada regla por separado.

3.19 No obstante, la delegación de los Estados Unidos hizo hincapié en que la eliminación de dichos obstáculos de procedimiento no garantizaría la ratificación en sí, aunque facilitaría tal eventualidad.

Enmiendas consiguientes al Certificado IOPP

3.20 El Comité tomó nota del documento MEPC 50/2/6 (Japón) en el que se recoge un proyecto de texto de las enmiendas consiguientes al Suplemento del Certificado IOPP (Modelo B), en vista de las propuestas de enmienda a la regla 13G y de nueva regla 13H, y acordó remitirlas al Grupo de redacción.

Resolución MEPC sobre el reciclaje de buques

3.21 El Comité también tomó nota del documento MEPC 50/2/5 (Japón) en el que se propone una resolución MEPC para facilitar la implantación de las propuestas de enmienda al Anexo I del MARPOL con respecto al reciclaje de buques, teniendo presente que la retirada gradual acelerada de los buques tanque de casco sencillo implicaría un aumento considerable del número de buques tanque que se tendría que enviar a los astilleros de reciclaje. El Comité acordó pedir al Grupo de redacción que finalizase el texto de la propuesta de resolución MEPC.

Pronta implantación de las enmiendas al Anexo I del MARPOL

3.22 El Comité tomó nota del documento MEPC 50/WP.6 (Canadá, Chipre y Dinamarca), en el que se propone la adopción de una resolución MEPC en la que se pida la implantación eficaz y en fecha temprana de las propuestas de enmienda al Anexo I del MARPOL antes de su entrada en vigor el 5 de abril de 2005.

3.23 El Comité convino en remitir el texto del proyecto de resolución MEPC al Grupo de redacción, en el entendimiento de que la decisión sobre su posible adopción se tomaría en el Pleno el martes 4 de diciembre de 2003.

ENMIENDAS CONSIGUIENTES AL CAS

Grupo oficioso de contacto sobre el CAS

3.24 El Comité recordó que, en su 49º periodo de sesiones, había aceptado una oferta del Reino Unido relativa a constituir un Grupo oficioso de contacto en el lapso interperiodos para que la labor avanzara en el limitado periodo de tiempo del que se disponía antes del MEPC 50. En los párrafos 3.1 a 3.5 del documento MEPC 50/WP.1 se enumeran las cuestiones principales que se indican en el informe del Grupo oficioso de contacto (documento MEPC 50/2/4).

3.25 El Comité tomó nota de que, desde la presentación del documento MEPC 50/2/4, se habían planteado varias observaciones y propuestas acerca del proyecto de enmiendas al CAS y de que, con objeto de resolver estas cuestiones pendientes, se había convocado un grupo de redacción que se reunió el 27 y 28 de noviembre de 2003 bajo los auspicios del Grupo oficioso de contacto.

3.26 El Comité examinó el informe presentado por el Grupo de redacción del Grupo oficioso de contacto, tal como figura en el documento MEPC 50/WP.3, y ratificó en líneas generales el texto revisado de las enmiendas para su ulterior examen por el Grupo de redacción.

Proyecto de texto de la regla 13G 6)

3.27 Habida cuenta de que, de conformidad con las propuestas de enmienda al CAS, en virtud de la regla 13G 6) el CAS debería considerarse una prescripción más sobre reconocimientos, parecida al Programa mejorado de reconocimientos del Convenio SOLAS, en vez de una serie de condiciones para la extensión de la vida útil del buque, el Comité aprobó la recomendación del Grupo de que el texto de la regla 13G 6) debería enmendarse tal como se propone en el párrafo 6 del documento MEPC 50/WP.3.

Armonización del régimen de reconocimientos

3.28 La delegación de Bahamas sostuvo que, de conformidad con lo establecido en la propuesta actual relativa a la ampliación de la aplicación de las prescripciones del CAS, este último podría llegar de hecho a constituirse en un reconocimiento que se repitiera periódicamente, en contraste con su concepto original, que en principio consistía en que el CAS era un ejercicio "único en la vida útil del buque". Bahamas manifestó que, en su opinión, esta ampliación introduce un cambio en la filosofía de los reconocimientos y que las enmiendas al CAS propuestas en esta ocasión representaban de hecho un cambio a favor de un régimen de reconocimientos que formaba parte del Convenio SOLAS. Por tanto, se propuso que el Comité remitiera las propuestas de enmienda al CAS al Comité de Seguridad Marítima para un examen más detallado, habida cuenta de que hay evitar la duplicación innecesaria así como las incoherencias en el régimen de reconocimientos.

3.29 La delegación de Panamá, tras apoyar los puntos de vista expresados por las Bahamas, opinó que el nuevo plan CAS propuesto, al imponer una carga onerosa en términos de reconocimientos y de aspectos administrativos, podría tropezar con dificultades a consecuencia de la falta de suficientes recursos humanos y de experiencia al respecto. La delegación hizo hincapié en la necesidad de evitar una situación en la que haya dos Convenios distintos que contengan prescripciones relativas al reconocimiento del estado de la estructura del buque y se celebren debates sobre la misma cuestión en dos Comités diferentes.

3.30 El Comité, tras tomar nota de las inquietudes mencionadas con anterioridad, recordó que las propuestas de enmienda al CAS eran consecuencia de las propuestas de enmienda a la regla 13G, y convino en que, a fin de permitir la aplicación ampliada del CAS a partir de 2005 a los buques tanque de categoría 2 y categoría 3 de edad igual o superior a 15 años, las propuestas de enmienda deberían examinarse para su adopción en el presente periodo de sesiones.

3.31 En cuanto a las repercusiones que las enmiendas al CAS pueden tener para el programa mejorado de reconocimientos, el Comité acordó que en el futuro se debería seguir trabajando para alcanzar la armonización del régimen de reconocimientos y, a ese respecto, recordó que en el párrafo 5 de la parte dispositiva de la resolución MEPC.94(46) se insta al Comité de Seguridad Marítima a que considere la introducción e incorporación de los elementos y disposiciones pertinentes del Plan de evaluación del estado del buque en las Directrices sobre el programa mejorado de inspecciones durante los reconocimientos de graneleros y petroleros, adoptadas mediante la resolución A.744(18), en su forma enmendada, cuando revise dichas Directrices.

Labor futura sobre el CAS

3.32 Con respecto a la labor futura sobre el CAS, la delegación del Japón sostuvo que es necesario continuar mejorando las disposiciones del CAS a fin de reducir al mínimo o evitar que se produzcan averías importantes del casco de los petroleros como consecuencia de un

mantenimiento deficiente, y, a tal efecto, el Japón informó al Comité acerca de su intención de presentar al MEPC 51 las propuestas oportunas, tal como se resume en el documento MEPC 50/2/8.

Constitución del Grupo de redacción

3.33 El Comité, tras examinar todas las cuestiones antedichas, constituyó un Grupo de redacción con el siguiente mandato:

Teniendo en cuenta todos los documentos, las observaciones y las propuestas pertinentes, así como las decisiones adoptadas en el Pleno y los resultados de la labor del Grupo de trabajo convocado por el Presidente del Comité,

- .1 ultimar las propuestas de enmienda a la regla 13G, la nueva regla 13H y las enmiendas consiguientes al Modelo B del Suplemento del Certificado IOPP del Anexo I del MARPOL y preparar un proyecto de resolución MEPC para su adopción;
- .2 revisar el proyecto de texto de las enmiendas al CAS que figura en el anexo del documento MEPC 50/WP.3 a fin de incorporar cualesquiera cambios consiguientes que se requieran tras ultimar la regla 13G revisada y la nueva regla 13H;
- .3 ultimar el texto de la resolución MEPC sobre el reciclaje de buques;
- .4 revisar el proyecto de resolución MEPC sobre la implantación en fecha temprana de las enmiendas al Anexo I del MARPOL; y
- .5 presentar un informe escrito al Pleno el jueves, 4 de diciembre de 2003.

4 DECISIONES ADOPTADAS EL JUEVES, 4 DE DICIEMBRE DE 2003

4.1 El Comité tomó nota de que el Grupo de trabajo que había convocado su Presidente y que se reunió el 2 y 3 de diciembre de 2003, había conseguido llegar a una solución de compromiso en relación con las medidas para prohibir el transporte de hidrocarburos pesados en buques tanque de casco sencillo, cuestión que se remitió posteriormente al Grupo de redacción para que la incorporara en el texto de la nueva regla 13H.

4.2 Tras recibir el informe del Grupo de redacción (MEPC 50/WP.4), el Comité

- .1 examinó los textos originales y alternativos del párrafo 13H 4) b) y acordó suprimir los corchetes y conservar el texto alternativo; y
- .2 examinó el texto entre corchetes de la regla 13H 8) b) y acordó suprimir los corchetes y conservar el texto.

4.3 Con respecto a la decisión del Comité que se señala en el párrafo 4.2.2 anterior, el Comité se mostró de acuerdo con la opinión de los Estados Unidos, con el apoyo de Singapur y Panamá, de que las disposiciones del párrafo 8) b) de la nueva regla 13H del Anexo I del MARPOL no deberían interpretarse en el sentido de limitar el derecho de las Partes a adoptar otras medidas o

imponer condiciones adicionales de entrada en puertos y terminales mar adentro bajo su jurisdicción, con arreglo al derecho internacional.

4.4 En relación con el proyecto de resolución MEPC sobre la adopción de enmiendas al CAS, el Comité tomó nota de la opinión de que el párrafo 6 de la parte dispositiva, en el que se invita al Comité de Seguridad Marítima a observar las enmiendas al CAS, debería complementarse con un texto adicional para instar al MSC a que considere introducir e incorporar las disposiciones pertinentes del CAS en el Programa mejorado de reconocimientos con arreglo al Convenio SOLAS. El Comité acordó pedir a las delegaciones interesadas que se reunieran y preparasen un texto idóneo para su examen.

4.5 Tras examinar el texto adicional de la resolución MEPC 50 sobre la adopción de enmiendas al CAS, el Comité acordó añadir los siguientes párrafos 7 y 8 en la parte dispositiva del texto de la referida resolución:

- "7. *INSTA al Comité de Seguridad Marítima a que, con carácter prioritario, proceda a examinar las Directrices sobre el programa mejorado de inspecciones durante los reconocimientos de graneleros y petroleros (las Directrices), adoptadas mediante la resolución A.744(18) enmendada, con el propósito de introducir e incorporar los elementos y disposiciones pertinentes del Plan de evaluación del estado del buque en las Directrices, y así garantizar que los petroleros a los que se exija que cumplan lo dispuesto en el Plan de evaluación del estado del buque estén sometidos a un solo régimen armonizado de reconocimientos e inspecciones; y*
8. *ACUERDA que el Comité se comprometerá, tan pronto como el Comité de Seguridad Marítima haya incorporado los elementos y disposiciones pertinentes del Plan de evaluación del estado del buque en las Directrices, a llevar a cabo el examen consiguiente del Plan de evaluación del estado del buque y, si se requiere, de las disposiciones de las reglas 13G y 13H del Anexo I del MARPOL 73/78 afines con miras a garantizar que los petroleros a los que se exija que cumplan lo dispuesto en el Plan de evaluación del estado del buque estén sometidos a un solo régimen armonizado de reconocimientos e inspecciones, que adopte el Comité de Seguridad Marítima."*

4.6 Al examinar el párrafo 5.1.3 de las enmiendas al CAS, el Comité acordó enmendar dicho párrafo del siguiente modo:

"los petroleros de peso muerto igual o superior a 5 000 toneladas, y de edad igual o superior a 15 años contados desde la fecha de entrega del buque, que transporten crudos como carga con una densidad superior a 900 kg/m³, a 15°C, pero inferior a 945 kg/m³, de conformidad con las disposiciones de la regla 13H 6) a)"

4.7 Con respecto al proyecto de resolución MEPC sobre la aplicación eficaz y en fecha temprana de las enmiendas al Anexo I del MARPOL 73/78 (MEPC 50/WP.4, anexo 4), el Comité, tras un prolongado intercambio de opiniones, decidió suprimir el último párrafo del preámbulo y modificar el texto de los tres párrafos de la parte dispositiva, tal como sigue:

- "1. *INVITA a las Partes en el MARPOL 73/78 a que consideren aplicar las enmiendas al Anexo I del MARPOL 73/78 lo antes posible a los buques que tienen derecho a enarbolar su pabellón;*

2. *INVITA TAMBIÉN al sector marítimo a que implante las referidas enmiendas al Anexo I del MARPOL 73/78 lo antes posible; y*

3. *INVITA ASIMISMO a las Partes en el MARPOL 73/78 que implanten las referidas enmiendas al Anexo I del MARPOL 73/78 con respecto a los buques que tienen derecho a enarbolar su pabellón antes de la fecha de entrada en vigor prevista de las enmiendas, a que comuniquen la adopción de esta medida a la Organización."*

4.8 Tras resolver las cuestiones anteriores, el Comité, por consenso:

- .1 adoptó las enmiendas a la regla 13G, la nueva regla 13H y las enmiendas consiguientes al Certificado IOPP del Anexo I del MARPOL mediante la resolución MEPC.111(50), que figuran en el anexo 1;
- .2 adoptó las enmiendas al Plan de evaluación del estado del buque mediante la resolución MEPC.112(50), que figuran en el anexo 2;
- .3 adoptó la resolución MEPC.113(50) sobre el reciclaje de buques para facilitar la implantación de las enmiendas al Anexo I del MARPOL 73/78, que figuran en el anexo 3;
- .4 adoptó la resolución MEPC.114(50) sobre la aplicación eficaz y en fecha temprana de las enmiendas al Anexo I del MARPOL 73/78, que figuran en el anexo 4; y
- .5 aprobó una nueva Interpretación unificada 4.12A para la regla 13G 3) b) del Anexo I del MARPOL 73/78, que figura en el anexo 5.

4.9 Los Estados Unidos se reservaron su postura con respecto a las enmiendas adoptadas mediante las resoluciones MEPC.111(50) y MEPC.112(50).

4.10 La delegación del Japón señaló que su país podía aceptar la nueva regla 13H en un espíritu de compromiso, pero que le inquietaba la inclusión de disposiciones de exención para los petroleros dedicados al comercio nacional. Tales disposiciones de exención podrían tener el efecto de que, si bien los petroleros dedicados al comercio nacional pueden ser de casco sencillo, los dedicados al comercio con países vecinos deben ser de doble casco. Estas disposiciones no se adecuarían a la normativa del Japón que establece que los petroleros pequeños que transporten hidrocarburos pesados como carga deberían retirarse del servicio progresivamente y ser sustituidos por petroleros de doble casco.

4.11 La delegación de la Federación de Rusia, entre otras cosas, señaló a la atención del Comité el hecho de que, antes de la entrada en vigor el 5 de abril de 2005 de las enmiendas al MARPOL 73/78 adoptadas, todas las Partes en el MARPOL seguirán estando obligadas en virtud de las disposiciones existentes de este Convenio y, por lo tanto, ninguna Parte en el MARPOL 73/78 tendrá derecho a denegar la entrada en sus puertos por razones distintas a las estipuladas en las disposiciones en vigor de este Convenio.

4.12 El Comité autorizó a la Secretaría a que procediese a introducir las correcciones correspondientes en el texto de las enmiendas adoptadas en el caso de que se observe algún error inadvertido al prepararse el texto auténtico de las enmiendas.

4.13 Como se pidió, en el anexo 6 se incluyen las declaraciones de las delegaciones de Italia, Chipre, Malta y Polonia tras la adopción de las enmiendas al Anexo I del MARPOL.

5 SESIÓN CONMEMORATIVA

5.1 En la mañana del jueves, 4 de diciembre de 2003, el Comité celebró una sesión conmemorativa con el lema "**MEPC - Pasado, presente y futuro**" para conmemorar su 50º periodo de sesiones y el éxito con que el MEPC ha funcionado en las últimas tres décadas.

5.2 Se invitó a participar a la sesión conmemorativa a anteriores presidentes del Comité. Asistieron los Sres. Per Eriksson, Jim Cowley y Pieter Bergmeijer que participaron y se dirigieron al Comité. El Sr. Sid Wallace y el Sr. Michael Julian enviaron mensajes.

5.3 El Sr. Yoshio Sasamura habló en nombre de los anteriores secretarios del Comité, y el Sr. Chris Horrocks leyó un discurso en nombre del sector del transporte marítimo.

5.4 En sus palabras de clausura, el Secretario General declaró que el MEPC ha tenido mucho éxito en tomar la responsabilidad de prevenir y controlar la contaminación ocasionada por los buques, y señaló que este éxito se explica por las tres siguientes razones:

- en primer lugar, la OMI y el MEPC han conseguido mantener todas las cuestiones ambientales relativas a los buques bajo la autoridad de la OMI;
- en segundo lugar, el MEPC ha proporcionado soluciones prácticas a cuestiones ambientales y esto sólo se ha logrado porque el Comité ha contado con la colaboración y el firme apoyo del sector del transporte marítimo; y
- en tercer lugar, el MEPC ha conseguido establecer un marco reglamentario mundial único. El Convenio MARPOL ha sido ratificado por un gran número de países que representan, por arqueo, el 96% de la flota mundial, y el MEPC actúa verdaderamente como el único foro internacional que garantiza el control mundial de los aspectos del proyecto, construcción, equipo y funcionamiento de los buques, cuando éstos guardan relación con la protección del medio ambiente.

Por último, declaró que el MEPC se había constituido en base a la idea de que la plena autoridad para reglamentar la contaminación procedente de los buques en virtud de convenios internacionales debe residir en una única organización internacional, y que el MEPC había realizado importantes progresos en el desempeño de esta función en la comunidad internacional.

Felicitó al Comité y a todos los que habían participado en sus actividades, y deseó a todos mucho éxito en la labor futura del Comité para cumplir el papel que la comunidad internacional espera de él.

6 OTROS ASUNTOS

Interpretación de la regla 13G del Anexo I del MARPOL en relación con las conversiones

6.1 En el transcurso de las deliberaciones sobre las propuestas de enmienda a la regla 13G del Anexo I del MARPOL, el Comité examinó la siguiente pregunta suscitada por la delegación de los Estados Unidos en relación con la interpretación de la regla:

"Si un petrolero de casco sencillo se construye antes de las fechas especificadas en la regla 13F 1) a), b) o c) del Anexo I del MARPOL 73/78 y se somete a una transformación importante antes de las fechas especificadas en la regla 13F 1) d) de dicho anexo, ¿se basaría la fecha en la que este buque tanque de casco sencillo haya de tener casco doble en virtud de la regla 13G en la fecha original de construcción o en la fecha de la transformación importante?"

6.2 El Comité, tras intercambiar brevemente opiniones, decidió examinar la cuestión más detenidamente en su 51 periodo de sesiones. La delegación de las Islas Marshall se ofreció a presentar un documento a dicho periodo de sesiones para su examen.

Fecha prevista de entrada en vigor del Anexo II del MARPOL

6.3 El Comité tomó nota de que en el informe correspondiente a su 49º periodo de sesiones se indicaba que, como el Anexo I y el Anexo II del MARPOL guardaban relación entre sí, el Anexo II revisado debería distribuirse conjuntamente con el Anexo I revisado después de su 51º periodo de sesiones con miras a su adopción simultánea en el 52º periodo de sesiones en octubre de 2004, de modo que ambos anexos puedan entrar en vigor en febrero de 2006.

6.4 El Comité examinó la cuestión y acordó que la fecha prevista de entrada en vigor del Anexo II revisado del MARPOL debería fijarse para el 1 de enero de 2007.

Manifestación de agradecimiento

6.5 El Comité manifestó su profundo agradecimiento al Secretario General por su tenaz y continuo apoyo a favor de la labor del Comité. Gracias al asesoramiento del Secretario General, el Comité ha podido ocuparse con éxito de algunas de las cuestiones más difíciles de la historia de la OMI, incluidas las enmiendas al Anexo I del MARPOL a raíz de los sucesos del **Erika** y el **Prestige**. El Comité le deseó al Secretario General un largo y feliz retiro.

6.6 El Comité también manifestó su profundo agradecimiento al Sr. A. Chrysostomou (Presidente del Comité), al Sr. G. Mapplebeck (Presidente del Grupo de redacción), al Sr. D. Rowe (Presidente del Grupo oficioso de contacto sobre el CAS), al Sr. Y. Sasamura y al Sr. N. Charalambous que presidieron varias reuniones de redacción, y a todos los delegados que han trabajado y colaborado en tan gran medida para que el 50º periodo de sesiones haya llegado a feliz término.

6.7 El Comité asimismo manifestó su profundo agradecimiento al Sr. D. Fokas (Grecia) por su valiosa aportación a la labor del Comité como delegado durante muchos años, y le deseó lo mejor para su nuevo cargo en la Agencia europea para la seguridad marítima.

ANEXO 1**RESOLUCIÓN MEPC.111(50)
adoptada el 4 de diciembre de 2003****ENMIENDAS AL ANEXO DEL PROTOCOLO DE 1978 RELATIVO
AL CONVENIO INTERNACIONAL PARA PREVENIR
LA CONTAMINACIÓN POR LOS BUQUES, 1973**

(Enmiendas a la regla 13G, inclusión de la nueva regla 13 H y endfmiendas consiguientes al Certificado IOPP del Anexo I del Anexo I 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 de Protección del Medio Marino (el 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"), los cuales especifican conjuntamente el procedimiento de enmienda del Protocolo de 1978 y confieren al órgano competente de la Organización la función de examinar y adoptar enmiendas al Convenio de 1973, modificado por el Protocolo de 1978 (MARPOL 73/78),

HABIENDO EXAMINADO las propuestas de enmienda a la regla 13G y las enmiendas consiguientes al Suplemento (Modelo B) del Certificado IOPP del Anexo I del MARPOL 73/78,

HABIENDO EXAMINADO TAMBIÉN la propuesta de nueva regla 13H del Anexo I del MARPOL 73/78,

1. ADOPTA, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 16 2) d) del Convenio de 1973, las enmiendas al Anexo I del MARPOL 73/78, cuyo texto figura en los anexos 1, 2, 3 y 4 de la presente resolución, cada uno de los cuales estará sujeto a un examen específico por las Partes con arreglo a lo dispuesto en el artículo 16 2) f) ii) del Convenio de 1973;
2. DECIDE, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 16 2) f) iii) del Convenio de 1973, que las enmiendas se considerarán aceptadas el 4 de octubre de 2004, a menos que antes de esa fecha, un tercio cuando menos de las Partes, o aquellas Partes cuyas flotas mercantes combinadas representen como mínimo el 50% del tonelaje bruto de la flota mercante mundial, hayan notificado a la Organización que rechazan las enmiendas;
3. INVITA a las Partes a observar que, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 16 2) g) ii) del Convenio de 1973, las referidas enmiendas entrarán en vigor el 5 de abril de 2005 al ser aceptadas con arreglo a lo dispuesto en el párrafo 2 anterior;

4. PIDE al Secretario General que, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 16 2) e) del Convenio de 1973, transmita a todas las Partes en el MARPOL 73/78 copias certificadas de la presente resolución y del texto de las enmiendas que figuran en los anexos; y
5. PIDE ADEMÁS al Secretario General que transmita a los Miembros de la Organización que no son Partes en el MARPOL 73/78 copias de la presente resolución y de sus anexos.

ANEXO 1

ENMIENDAS AL ANEXO I DEL MARPOL 73/78

Se sustituye la regla 13G existente por la siguiente:

"Regla 13G

Prevención de la contaminación accidental por hidrocarburos - Medidas aplicables a los petroleros existentes

- 1) Salvo disposición expresa en otro sentido, la presente regla:
 - a) se aplicará a los petroleros de peso muerto igual o superior a 5 000 toneladas respecto de los cuales se adjudique el oportuno contrato de construcción, cuya quilla haya sido colocada o cuya entrega se produzca antes de las fechas estipuladas en la regla 13F 1) del presente Anexo; y
 - b) no se aplicará a los petroleros que cumplan lo prescrito en la regla 13F del presente Anexo, respecto de los cuales se adjudique el oportuno contrato de construcción, cuya quilla haya sido colocada o cuya entrega se produzca antes de las fechas estipuladas en la regla 13F 1) del presente Anexo; y
 - c) no se aplicará a los petroleros regidos por el apartado a) anterior, que cumplan lo prescrito en la regla 13F 3) a) y b) o 13F 4) o 13F 5) del presente Anexo, aun cuando no se ajusten completamente a lo prescrito sobre las distancias mínimas entre los límites de los tanques de carga y el costado del buque y las planchas del fondo. En tal caso, las distancias de protección en el costado no serán inferiores a las estipuladas en el Código Internacional de Quimiqueros para el emplazamiento de los tanques de carga en los buques de tipo 2, y las distancias de protección del fondo en el eje longitudinal cumplirán lo dispuesto en la regla 13E 4) b) del presente Anexo.
- 2) A los efectos de la presente regla:
 - a) Por "dieseloil pesado" se entiende el dieseloil distinto de aquellos destilados de los cuales más del 50% en volumen se destila a una temperatura no superior a 340°C al someterlos a ensayo por el método que sea considerado aceptable por la Organización¹.
 - b) Por "fueloil" se entiende los destilados pesados o los residuos de crudos o las mezclas de estos productos, destinados a ser utilizados como combustible para la producción de calor o de energía de una calidad equivalente a la especificación aceptada por la Organización².

¹ Véase el método normalizado de ensayo (designación D86) de la *American Society for Testing and Material*.

² Véase la especificación para el fueloil número cuatro (designación D396) o más pesado, de la *American Society for Testing and Material*.

- 3) A los efectos de la presente regla, los petroleros se dividen en las siguientes categorías:
- a) Por "petroleros de categoría 1" se entiende los petroleros de peso muerto igual o superior a 20 000 toneladas que transportan crudos, fueloil, dieseloil pesado o aceite lubricante como carga, y los petroleros de peso muerto igual o superior a 30 000 toneladas que transportan hidrocarburos distintos de los mencionados anteriormente, que no cumplen las prescripciones aplicables a los petroleros nuevos definidos en la regla 1 26) del presente Anexo;
 - b) por "petroleros de categoría 2" se entiende los petroleros de peso muerto igual o superior a 20 000 toneladas que transportan crudos, fueloil, dieseloil pesado o aceite lubricante como carga, y los petroleros de peso muerto igual o superior a 30 000 toneladas que transportan hidrocarburos distintos de los mencionados anteriormente, que cumplen las prescripciones aplicables a los petroleros nuevos definidos en la regla 1 26) del presente Anexo; y
 - c) por "petroleros de categoría 3" se entiende los petroleros de peso muerto igual o superior a 5 000 toneladas pero inferior a los especificados en los apartados a) o b) del presente párrafo.
- 4) Todo petrolero al que sea aplicable la presente regla cumplirá las prescripciones de la regla 13F del presente Anexo a más tardar el 5 de abril de 2005 o en el aniversario de la fecha de entrega del buque en la fecha o el año especificados en el siguiente cuadro:

Categoría de petrolero	Fecha o año
Categoría 1	5 de abril de 2005 para los buques entregados el 5 de abril de 1982 o anteriormente 2005 para los buques entregados después del 5 de abril de 1982
Categorías 2 y 3	5 de abril de 2005 para los buques entregados el 5 de abril de 1977 o anteriormente 2005 para los buques entregados después del 5 de abril de 1977 pero antes del 1 de enero de 1978 2006 para los buques entregados en 1978 y 1979 2007 para los buques entregados en 1980 y 1981 2008 para los buques entregados en 1982 2009 para los buques entregados en 1983 2010 para los buques entregados en 1984 o posteriormente

- 5) No obstante las disposiciones del párrafo 4) de la presente regla, en el caso de un petrolero de categoría 2 ó 3 provisto solamente de dobles fondos o de dobles forros en el costado no utilizados para el transporte de hidrocarburos y que abarcan toda la longitud de los tanques de carga, o de espacios del doble casco no utilizados para el transporte de hidrocarburos y que abarcan toda la longitud de los tanques de carga, pero que no cumple las condiciones para estar exento de las disposiciones del párrafo 1) c) de la presente regla, la Administración podrá permitir que dicho buque siga operando después de la fecha especificada en el párrafo 4) de esta regla, siempre que:

- a) el buque ya prestase servicio el 1 de julio de 2001;
 - b) la Administración esté satisfecha mediante la verificación de los registros oficiales de que el buque cumple las condiciones especificadas anteriormente;
 - c) las condiciones del buque especificadas anteriormente no cambien; y
 - d) dicha operación no continúe después de la fecha en que el buque alcance 25 años contados desde su fecha de entrega.
- 6) Los petroleros de categoría 2 ó 3, que lleguen o hayan llegado a los 15 años contados desde la fecha de entrega, cumplirán lo dispuesto en el Plan de evaluación del estado del buque adoptado por el Comité de Protección del Medio Marino mediante la resolución MEPC.94(46), tal como se enmienda ésta, siempre y cuando tales enmiendas se adopten, entren en vigor y surtan efecto de conformidad con las disposiciones del artículo 16 del presente Convenio relativas a los procedimientos de enmienda aplicables al apéndice de un Anexo.
- 7) En el caso de los petroleros de categoría 2 ó 3, la Administración podrá permitir que continúen operando después de la fecha especificada en el párrafo 4) de la presente regla, si los resultados satisfactorios del Plan de evaluación del estado del buque justifican que, en opinión de la Administración, el buque es apto para seguir operando, a condición de que la explotación no continúe después del aniversario de la fecha de entrega del buque en 2015 o en la fecha en que el buque alcance 25 años contados desde su fecha de entrega, si esta fecha es anterior.
- 8) a) La Administración de una Parte en el presente Convenio que autorice la aplicación del párrafo 5) de la presente regla, o permita, suspenda, retire o no aplique las disposiciones del párrafo 7) de esta regla a un buque que tenga derecho a enarbolar su pabellón, comunicará inmediatamente los pormenores del caso a la Organización para que ésta los distribuya a las Partes en el presente Convenio para su información y para que adopten las medidas pertinentes, si es necesario.
- b) Una Parte en el presente Convenio tendrá derecho a denegar la entrada en los puertos o terminales mar adentro bajo su jurisdicción a los petroleros que operen de conformidad con lo dispuesto en:
- i) el párrafo 5) de la presente regla, después del aniversario de la fecha de entrega del buque en 2015; o
 - ii) el párrafo 7) de la presente regla.

En tales casos, esa Parte comunicará a la Organización, para su distribución a las Partes en el presente Convenio, los pormenores al respecto para su información."

ANEXO 2

ENMIENDAS AL ANEXO I DEL MARPOL 73/78

Se añade la siguiente regla 13H después de la regla 13G:

"Regla 13H

Prevención de la contaminación por hidrocarburos procedente de petroleros que transporten hidrocarburos pesados como carga

- 1) La presente regla:
 - a) se aplicará a los petroleros de peso muerto igual o superior a 600 toneladas, que transporten hidrocarburos pesados como carga, cualquiera que sea la fecha de entrega; y
 - b) no se aplicará a los petroleros regidos por el apartado a) anterior que cumplan lo prescrito en la regla 13F 3) a) y b) o 13F 4) o 13F 5) del presente Anexo, aun cuando no se ajusten completamente a lo prescrito sobre las distancias mínimas entre los límites de los tanques de carga y el costado del buque y las planchas del fondo. En tal caso, las distancias de protección en el costado no serán inferiores a las estipuladas en el Código Internacional de Quimiqueros para el emplazamiento de los tanques de carga en los buques de tipo 2, y las distancias de protección del fondo en el eje longitudinal cumplirán lo dispuesto en la regla 13E 4) b) del presente Anexo.
- 2) A los efectos de la presente regla, por "hidrocarburos pesados" se entiende cualquiera de los siguientes:
 - a) crudos con una densidad superior a 900 kg/m^3 , a 15°C ;
 - b) fueloils con una densidad superior a 900 kg/m^3 , a 15°C , o con una viscosidad cinemática superior a $180 \text{ mm}^2/\text{s}$, a 50°C ;
 - c) asfalto, alquitrán y sus emulsiones.
- 3) Los petroleros a los que se aplique la presente regla cumplirán las disposiciones de los párrafos 4) a 8) de esta regla, además de cumplir las disposiciones aplicables de la regla 13G.
- 4) A reserva de lo dispuesto en los párrafos 5), 6) y 7) de la presente regla, un petrolero al que se aplique esta regla cumplirá lo siguiente:
 - a) si es de peso muerto igual o superior a 5 000 toneladas, cumplirá las prescripciones aplicables de la regla 13F del presente Anexo a más tardar el 5 de abril de 2005; o
 - b) si es de peso muerto igual o superior a 600 toneladas pero inferior a 5 000 toneladas, estará provisto de tanques o espacios en el doble fondo de conformidad

con lo prescrito en la regla 13F 7) a) del presente Anexo y de tanques o espacios laterales de conformidad con lo prescrito en la regla 13F 3) a), y cumplirá la prescripción relativa a la distancia w que se indica en la regla 13F 7) b), a más tardar en el aniversario de la fecha de entrega del buque en el año 2008.

5) En el caso de un petrolero de peso muerto igual o superior a 5 000 toneladas que transporte hidrocarburos pesados como carga y esté provisto solamente de dobles fondos o de dobles forros en el costado no utilizados para el transporte de hidrocarburos y que abarcan toda la longitud de los tanques de carga, o de espacios del doble casco no utilizados para el transporte de hidrocarburos y que abarcan toda la longitud de los tanques de carga, pero que no cumple las condiciones para estar exento de las disposiciones del párrafo 1) b) de la presente regla, la Administración podrá permitir que dicho buque continúe operando después de la fecha especificada en el párrafo 4) de esta regla, siempre que:

- a) el buque ya prestase servicio el 4 de diciembre de 2003;
 - b) la Administración esté satisfecha mediante la verificación de los registros oficiales de que el buque cumple las condiciones especificadas anteriormente;
 - c) las condiciones del buque especificadas anteriormente no cambien; y
 - d) dicha operación no continúe después de que el buque alcance 25 años contados a partir de su fecha de entrega;
- 6) a) En el caso de los petroleros de peso muerto igual o superior a 5 000 toneladas que transporten crudos con una densidad superior a 900 kg/m^3 , a 15°C , pero inferior a 945 kg/m^3 , la Administración podrá permitir que continúen operando después de la fecha especificada en el párrafo 4) a) de la presente regla, si los resultados satisfactorios del Plan de evaluación del estado del buque indicados en la regla 13G 6) justifican que, en opinión de la Administración, el buque es apto para seguir operando, teniendo en cuenta el tamaño, la edad, la zona de explotación y las condiciones estructurales del buque, a condición de que la explotación no continúe después de la fecha en que el buque alcance 25 años contados desde su fecha de entrega.
- b) La Administración podrá permitir que un petrolero de peso muerto igual o superior a 600 toneladas pero inferior a 5 000 toneladas, que transporte hidrocarburos pesados como carga, continúe operando después de la fecha especificada en el párrafo 4) b) de la presente regla si, en opinión de la Administración, el buque es apto para seguir operando, teniendo en cuenta el tamaño, la edad, la zona de explotación y las condiciones estructurales del buque, a condición de que la explotación no continúe después de la fecha en que el buque alcance 25 años contados desde su fecha de entrega.
- 7) La Administración de una Parte en el presente Convenio podrá eximir de las disposiciones de la presente regla a un petrolero de peso muerto igual o superior a 600 toneladas que transporte hidrocarburos pesados como carga, si el petrolero:

- a) se dedica exclusivamente a viajes en una zona bajo su jurisdicción, u opera como instalación flotante de almacenamiento de hidrocarburos pesados situada en una zona bajo su jurisdicción; o
 - b) se dedica exclusivamente a viajes en una zona bajo la jurisdicción de otra Parte, u opera como instalación flotante de almacenamiento de hidrocarburos pesados situada en una zona bajo la jurisdicción de otra Parte, a condición de que la Parte en cuya jurisdicción operará el petrolero dé su consentimiento a que éste opere en una zona bajo su jurisdicción.
- 8) a) La Administración de una Parte en el presente Convenio que permita, suspenda, retire o no aplique las disposiciones de los párrafos 5), 6) o 7) de la presente regla a un buque que tenga derecho a enarbolar su pabellón, comunicará inmediatamente los pormenores del caso a la Organización para que ésta los distribuya a las Partes en el presente Convenio para su información y para que adopten las medidas pertinentes, si es necesario.
- b) A reserva de las disposiciones del derecho internacional, una Parte en el presente Convenio tendrá derecho a denegar la entrada a los petroleros que operen de conformidad con lo dispuesto en los párrafos 5) o 6) de la presente regla en los puertos o terminales mar adentro bajo su jurisdicción, o deniegue la transferencia entre buques de hidrocarburos pesados en zonas bajo su jurisdicción salvo cuando sea necesario a los efectos de garantizar la seguridad de un buque o para salvar vidas en el mar. En tales casos, esa Parte comunicará a la Organización, para que ésta los distribuya a las Partes en el presente Convenio, los pormenores al respecto para su información.

ANEXO 3

ENMIENDAS AL MODELO B DEL SUPLEMENTO DEL CERTIFICADO IOPP EN RELACIÓN CON LA REGLA 13G REVISADA DEL ANEXO I DEL MARPOL

Se sustituye el párrafo 5.8.4 existente del Modelo B del Suplemento del Certificado IOPP por el siguiente:

"5.8.4 El buque está sujeto a la regla 13G y:

- .1 debe cumplir la regla 13F a más tardar el
- .2 está configurado de tal manera que los siguientes tanques o espacios no se utilizan para el transporte de hidrocarburos
- .3 se le permite seguir operando de conformidad con la regla 13G 5) hasta
- .4 se le permite seguir operando de conformidad con la regla 13G 7) hasta

ANEXO 4

ENMIENDAS AL MODELO B DEL SUPLEMENTO DEL CERTIFICADO IOPP
EN RELACIÓN CON LA REGLA 13H
DEL ANEXO I DEL MARPOL

Se añaden los siguientes párrafos nuevos después del párrafo 5.8.5 del Modelo B del Suplemento del Certificado IOPP:

"5.8.6 El buque está sujeto a la regla 13H y:

- .1 debe cumplir la regla 13H 4) a más tardar el
- .2 se le permite seguir operando de conformidad con la regla 13H 5) hasta.....
- .3 se le permite seguir operando de conformidad con la regla 13H 6) a)
hasta
- .4 se le permite seguir operando de conformidad con la regla 13H 6) b)
hasta
- .5 está exento de las disposiciones de la regla 13H de conformidad
con la regla 13H 7) b)

5.8.7 El buque no está sujeto a la regla 13H.....

ANEXO 2**RESOLUCIÓN MEPC.112(50)
adoptada el 4 de diciembre de 2003****ENMIENDAS AL PLAN DE EVALUACIÓN DEL ESTADO DEL BUQUE**

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 de Protección del Medio Marino (el 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"), los cuales especifican conjuntamente el procedimiento de enmienda del Protocolo de 1978 y confieren al órgano competente de la Organización la función de examinar y adoptar enmiendas al Convenio de 1973, modificado por el Protocolo de 1978 (MARPOL 73/78),

TOMANDO NOTA ASIMISMO de que la regla 13G del Anexo I del MARPOL 73/78 estipula que el Plan de evaluación del estado del buque, adoptado mediante la resolución MEPC.94(46), puede enmendarse a condición de que las enmiendas se adopten, entren en vigor y adquieran efectividad de conformidad con las disposiciones del artículo 16 del Convenio de 1973 relativas a los procedimientos de enmienda aplicables al apéndice de un anexo,

RECORDANDO ASIMISMO la resolución MEPC.99(48), mediante la cual el Comité adoptó enmiendas al Plan de evaluación del estado del buque, de conformidad con las disposiciones del artículo 16 del Convenio de 1973 relativas a los procedimientos de enmienda aplicables al apéndice de un Anexo,

HABIENDO ADOPTADO, en su 50º periodo de sesiones, enmiendas a la regla 13G del Anexo I del MARPOL 73/78 mediante la resolución MEPC.111(50) con objeto de acelerar más la retirada progresiva de los buques tanque de casco sencillo para tratar de reforzar en mayor medida la protección del medio marino,

RECONOCIENDO la necesidad de enmendar el Plan de evaluación del estado del buque con el fin de aplicar las enmiendas a la regla 13G y a la nueva regla 13H del Anexo I del MARPOL 73/78, adoptadas mediante la resolución MEPC.111(50),

HABIENDO EXAMINADO, en su 50º periodo de sesiones, las propuestas de enmienda al Plan de evaluación del estado del buque,

1. ADOPTA, de conformidad con el artículo 16 2) d) del Convenio de 1973, las enmiendas al Plan de evaluación del estado del buque, cuyo texto figura en el anexo de la presente resolución;

2. DECIDE, de conformidad con lo dispuesto el artículo 16 2) f) iii) del Convenio de 1973, que las enmiendas se considerarán aceptadas el 4 de octubre de 2004, salvo que, con anterioridad a esa fecha, un tercio cuando menos de las Partes en el MARPOL 73/78, o aquellas Partes cuyas flotas mercantes combinadas representen como mínimo el 50% del tonelaje bruto de la flota mercante mundial, hayan notificado a la Organización que rechazan las enmiendas;
3. INVITA a las Partes en el MARPOL 73/78 a que tomen nota de que, de conformidad con el artículo 16 2) g) ii) del Convenio de 1973, dichas enmiendas entrarán en vigor el 5 de abril de 2005 una vez aceptadas de conformidad con lo estipulado en el párrafo 2 anterior;
4. PIDE al Secretario General que, de acuerdo con el artículo 16 2) e) del Convenio de 1973, transmita a todas las Partes en el MARPOL 73/78 copias certificadas de la presente resolución y el texto de las enmiendas que figura en el anexo;
5. PIDE TAMBIÉN al Secretario General que remita copias de la presente resolución y de su anexo a los Miembros de la Organización que no son Partes en el MARPOL 73/78;
6. INVITA al Comité de Seguridad Marítima a que tome nota de las enmiendas al Plan de evaluación del estado del buque;
7. INSTA al Comité de Seguridad Marítima a que, con carácter prioritario, proceda al examen de las Directrices sobre el programa mejorado de inspecciones durante los reconocimientos de graneleros y petroleros (en adelante denominadas "Directrices"), adoptadas mediante la resolución A.744(18) enmendada, con el propósito de introducir e incorporar en ellas los elementos y disposiciones pertinentes en el Plan de evaluación del estado del buque, y así garantizar que los petroleros a los que se exija que cumplan lo dispuesto en el Plan de evaluación del estado del buque estén sometidos a un solo régimen armonizado de reconocimientos e inspecciones; y
8. ACUERDA que el Comité se comprometa, tan pronto como el Comité de Seguridad Marítima haya incorporado los elementos y disposiciones pertinentes del Plan de evaluación del estado del buque de las Directrices, a llevar a cabo el necesario examen del Plan de evaluación del estado del buque y, si se requiere, de las correspondientes disposiciones de las reglas 13G y 13H del Anexo I del MARPOL 73/78 con miras a garantizar que los petroleros a los que se exija que cumplan lo dispuesto en el Plan de evaluación del estado del buque estén sometidos a un solo régimen armonizado de reconocimientos e inspecciones, que adopte el Comité de Seguridad Marítima.

ANEXO

ENMIENDAS AL PLAN DE EVALUACIÓN DEL ESTADO DEL BUQUE

- 1 En la última frase del párrafo 1.1, añádanse las siguientes palabras al final de la frase:

", o en la declaración provisional de cumplimiento, según proceda."
- 2 En el párrafo 2, sustitúyase "la regla 13G 7)" por "las reglas 13G 6) y 7) y 13H 6) a)", y suprimase la expresión "mediante la resolución MEPC.95(46)".
- 3 Suprimase el párrafo 3.3 y vuélvanse a numerar los actuales párrafos 3.4 y 3.5 como párrafos 3.3 y 3.4, respectivamente.
- 4 Suprimase el párrafo 3.6 y vuélvase a numerar el actual párrafo 3.7 como párrafo 3.5.
- 5 Añádase el siguiente nuevo párrafo 3.6 y modifíquese la numeración de los actuales párrafos 3.8 a 3.14, de modo que pasen a ser los párrafos 3.7 a 3.13.

"3.6 *Petroleros de categoría 3:* petroleros de peso muerto igual o superior a 5 000 toneladas pero inferior a los especificados en la regla 13G 3) a) o b) del Anexo I del MARPOL 73/78."

- 6 Sustitúyase el párrafo 4.3 por el párrafo siguiente:

"4.3 La Administración exigirá que los petroleros de categoría 2 y de categoría 3 que enarboles su pabellón y que estén sujetos a las disposiciones de la regla 13G 7) permanezcan fuera de servicio durante los periodos que se mencionan en el párrafo 5.1.2, hasta que se les haya expedido una declaración de cumplimiento válida."

- 7 Sustitúyase el párrafo 5.1 por el párrafo siguiente:

"5.1 *Ámbito de aplicación*

Las prescripciones del CAS se aplicarán a:

- .1 los petroleros de peso muerto igual o superior a 5 000 toneladas y de edad igual o superior a 15 años, contados desde su fecha de entrega, de conformidad con lo dispuesto en la regla 13G 6);
- .2 los petroleros que estén sujetos a las disposiciones de la regla 13G 7), en los casos en que se solicite autorización para que el buque continúe en servicio después del aniversario en 2010 de la fecha de entrega del buque; y
- .3 los petroleros de peso muerto igual o superior a 5 000 toneladas y de edad igual o superior a 15 años, contados desde su fecha de entrega, que transporten crudos como carga con una densidad superior a 900 kg/m³,

a 15°C, pero inferior a 945 kg/m³, de conformidad con lo dispuesto en la regla 13H 6) a)."

8 Sustitúyase el párrafo 5.3 por el siguiente:

"5.3.1 El reconocimiento CAS deberá coordinarse con el Programa mejorado de inspecciones.

5.3.2 El primer reconocimiento CAS prescrito en la regla 13G 6) tendrá lugar al mismo tiempo que el primer reconocimiento intermedio o de renovación programado después del 5 de abril de 2005, o de la fecha en que el buque alcance los 15 años de edad, si esta fecha es posterior.

5.3.3 El primer reconocimiento CAS prescrito en la regla 13G 7) tendrá lugar al mismo tiempo que el reconocimiento intermedio o de renovación programado antes del aniversario, en 2010, de la fecha de entrega del buque.

5.3.4 El primer reconocimiento CAS prescrito en la regla 13H 6) a) tendrá lugar al mismo tiempo que el primer reconocimiento intermedio o de renovación programado después del 5 de abril de 2005

5.3.5 Si la declaración de cumplimiento expedida después del primer reconocimiento CAS, con arreglo a lo dispuesto en 5.3.2, es válida más allá del aniversario, en 2010, de la fecha de entrega del buque, se considerará que dicho reconocimiento CAS es el primero que cumple lo dispuesto en la regla 13G 7).

5.3.6 Todo reconocimiento CAS posterior exigido para la renovación de la declaración de cumplimiento deberá efectuarse a intervalos que no excedan de cinco años y seis meses.

5.3.7 No obstante lo anterior, la compañía, con la anuencia de la Administración, podrá optar por realizar el primer reconocimiento CAS en una fecha anterior a la del reconocimiento arriba mencionado, siempre que se cumplan todas las prescripciones del CAS."

9 Sustitúyase el párrafo 6.1.1.7 por el párrafo siguiente:

"6.1.1.7 Tal flexibilidad estará siempre sujeta a que la OR tenga tiempo suficiente para ultimar el reconocimiento CAS y expedir la declaración provisional de cumplimiento con arreglo a lo dispuesto en la regla 13G 6) o 13H 6) a), o a que la Administración examine el informe final del CAS y expida la declaración de cumplimiento con arreglo a lo dispuesto en la regla 13G 7), según proceda, antes de que el buque vuelva a prestar servicio."

10 Sustitúyase el párrafo 10.2.2 por el párrafo siguiente:

"10.2.2 La OR presentará el informe final del CAS a la Administración sin demora y:

- .1 en el caso del reconocimiento CAS prescrito en la regla 13G 6) o 13H 6) a), a más tardar tres meses después de la ultimación del reconocimiento CAS; o
- .2 en el caso del reconocimiento CAS prescrito en la regla 13G 7), a más tardar tres meses después de la ultimación del reconocimiento CAS, o dos meses antes de la fecha en que se deba expedir una declaración de cumplimiento al buque, si esta fecha es anterior."

11 En el párrafo 11.1, sustitúyase la expresión "de categoría 1 y categoría 2" por "de categoría 2 y categoría 3".

12 Sustitúyase el párrafo 13.1 por el párrafo siguiente:

"13.1 La Administración, de conformidad con sus procedimientos, expedirá una declaración de cumplimiento a cada buque que haya superado el reconocimiento CAS de forma satisfactoria a su juicio.

Dicha declaración se expedirá:

- .1 en el caso del reconocimiento CAS prescrito en la regla 13G 6) o 13H 6) a), a más tardar cinco meses después de la ultimación del reconocimiento CAS; o
- .2 en el caso del reconocimiento CAS prescrito en la regla 13G 7), a más tardar cinco meses después de la ultimación del reconocimiento CAS, o el aniversario, en 2010, de la fecha de entrega del buque, si esta fecha es anterior, si se trata del primer reconocimiento CAS, y a más tardar en la fecha de expiración de la declaración de cumplimiento en el caso de todo reconocimiento CAS posterior."

13 Sustitúyase el párrafo 13.6 por el párrafo siguiente:

"13.6 La validez de la declaración de cumplimiento no excederá de cinco años y seis meses a partir de la fecha de ultimación del reconocimiento CAS."

14 Sustitúyase el párrafo 13.7 por el siguiente:

"13.7 La OR que haya efectuado el reconocimiento CAS de conformidad con la regla 13G 6) o 13H 6) a), tras haber concluido satisfactoriamente el reconocimiento, expedirá una declaración provisional de cumplimiento en el formato correspondiente al modelo que figura en el apéndice 1 y con una validez que no exceda de cinco meses. Dicha declaración será válida hasta su fecha de expiración o la fecha de expedición de una declaración de cumplimiento, si esta fecha es anterior, y será aceptada por otras Partes en el MARPOL 73/78."

15 En el apéndice 1, después de "MEPC.94(46)" (en las dos ocasiones en que aparece), insértese ", enmendada".

- 16 En el apéndice 1, a continuación del punto 2, añádase lo siguiente:
"Fecha de ultimación del reconocimiento CAS: dd/mm/aaaa."
- 17 En el apéndice 1, a continuación del Modelo de la declaración de cumplimiento, añádase el Modelo de la declaración provisional de cumplimiento, que se adjunta al presente documento.
- 18 En el apéndice 3, párrafo 1.1.1, suprimase "por la resolución MEPC.99(48)".

MODELO DE LA DECLARACIÓN PROVISIONAL DE CUMPLIMIENTO

DECLARACIÓN PROVISIONAL DE CUMPLIMIENTO

Expedida en virtud de las disposiciones del Plan de evaluación del estado del buque (resolución MEPC.94(46), enmendada) por:

.....
(nombre completo de la organización reconocida)

Datos relativos al buque

Nombre del buque

Número o letras distintivos

Puerto de matrícula

Arqueo bruto

Peso muerto (toneladas métricas)

Número IMO

Categoría de buque tanque.....

SE CERTIFICA:

- 1 Que el buque ha sido objeto de reconocimiento de conformidad con las prescripciones del Plan de evaluación del estado del buque (CAS) (resolución MEPC.94(46), enmendada);
- 2 Que el reconocimiento ha puesto de manifiesto que el estado de la estructura del buque examinada conforme al CAS es satisfactorio en todos los aspectos y que el buque cumple las prescripciones del CAS.

Fecha de ultimación del reconocimiento CAS: dd/mm/aaaa

Esta Declaración es válida hasta,
o la fecha de expedición de la Declaración de cumplimiento, si esta fecha es anterior.

Expedido en
(Lugar de expedición de la Declaración)

.....
(Fecha de expedición)

.....
*(Firma del funcionario debidamente autorizado
que expide la Declaración)*

(Sello o estampilla de la organización reconocida, según corresponda)

ANEXO 3**RESOLUCIÓN MEPC.113(50)
adoptada el 4 de diciembre de 2003****RECICLAJE DE BUQUES PARA FACILITAR LA IMPLANTACIÓN
DE LAS ENMIENDAS AL ANEXO I DEL MARPOL 73/78**

EL COMITÉ DE PROTECCIÓN DEL MEDIO MARINO,

RECORDANDO el artículo 38 del Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional relativo a las funciones del MEPC,

HABIENDO ADOPTADO las enmiendas al Anexo I del MARPOL 73/78 que acelerarían la retirada gradual de los petroleros de casco sencillo, prohibirían el transporte de hidrocarburos pesados en los petroleros de casco sencillo y ampliarían el Plan de evaluación del estado del buque,

CONSCIENTE de que estas nuevas prescripciones aumentarían el número de buques que han de reciclarse en un plazo específico, lo que supone una mayor necesidad de contar con instalaciones y medios para el reciclaje de buques,

OBSERVANDO la creciente preocupación sobre el medio ambiente, la seguridad, la sanidad y el bienestar en el sector del reciclaje de buques, y la necesidad de reducir los riesgos ambientales, de higiene del trabajo y de seguridad al respecto, y asegurar al mismo tiempo que se retiren progresivamente aquellos buques que han llegado al final de su vida útil,

OBSERVANDO ADEMÁS la función de la Organización Internacional del Trabajo (OIT), el Convenio de Basilea y otras partes interesadas en el reciclaje de buques y la continua cooperación entre estas organizaciones y la OMI,

RECONOCIENDO que, con objeto de contribuir a la mejora del reciclaje de buques, se requiere tener en cuenta el buque a lo largo de su ciclo de vida, y que la adopción de las Directrices de la OMI sobre el reciclaje de buques por la vigésimo tercera Asamblea constituye el primer paso de la Organización en tal sentido,

1. RECOMIENDA que los Gobiernos Miembros, en especial los Gobiernos de los países que tengan intereses en la construcción, el reciclaje de buques y otros aspectos del transporte marítimo:

- a) adopten iniciativas para que se mantengan las debidas instalaciones de reciclaje de buques a nivel mundial, basándose en la evaluación de las repercusiones que tendrán las enmiendas al Anexo I del MARPOL 73/78 con respecto a la demanda de reciclaje de buques; y
- b) hagan lo posible para fomentar programas de investigación y desarrollo encaminados a mejorar la protección del medio ambiente y el nivel de seguridad en las operaciones de reciclaje de buques,

2. PIDE que el Secretario General:

- a) examine cualquier medida que pueda adoptarse en el futuro para ayudar a los Gobiernos Miembros, y particularmente a los países en desarrollo, a facilitar el reciclaje de buques y a reducir los riesgos ambientales y para la seguridad resultantes de las operaciones de reciclaje; y
- b) continúe cooperando con la OIT y los órganos correspondientes del Convenio de Basilea, y refuerce tal cooperación, y asimismo que adopte iniciativas como órgano coordinador entre organismos afines para tratar los problemas que sean de la competencia respectiva de estas organizaciones, teniendo en cuenta las repercusiones que las diversas directrices y marcos reglamentarios podrían tener para las operaciones de reciclaje de buques.

ANEXO 4**RESOLUCIÓN MEPC.114(50)
adoptada el 4 de diciembre de 2003****APLICACIÓN EFICAZ Y EN FECHA TEMPRANA DE LAS ENMIENDAS AL
ANEXO I DEL MARPOL 73/78****(Regla 13G revisada y nueva regla 13H)**

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 de Protección del Medio Marino (el Comité) los convenios internacionales relativos a la prevención y contención de la contaminación del mar,

HABIENDO ADOPTADO, mediante la resolución MEPC.111(50), enmiendas al Anexo I del Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, modificado por el Protocolo de 1978 (MARPOL 73/78), las cuales, entre otras cosas, incluyen una regla 13G revisada y una nueva regla 13H del Anexo I del MARPOL 73/78,

TOMANDO NOTA de que el artículo 16 2) f) iii) del Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973 (Convenio de 1973) estipula que las enmiendas antedichas al Anexo I del MARPOL 73/78 se considerarán aceptadas el 4 de octubre de 2004, a menos que, con anterioridad a esa fecha, un tercio cuando menos de las Partes en el MARPOL 73/78, o aquellas Partes cuyas flotas mercantes combinadas representen como mínimo el 50% del tonelaje bruto de la flota mercante mundial, hayan notificado a la Organización que rechazan las enmiendas,

TOMANDO NOTA ASIMISMO de que, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 16 2) g) ii) del Convenio de 1973, las enmiendas antedichas al Anexo I del MARPOL 73/78 entrarán en vigor el 5 de abril de 2005, una vez que hayan sido aceptadas con arreglo a lo dispuesto en el artículo 16 2) f) iii) del Convenio de 1973,

TOMANDO NOTA ESPECIALMENTE de que la nueva regla 13H del Anexo I del MARPOL 73/78 tiene como objetivo reforzar la protección del medio marino reduciendo los riesgos y el alcance de toda posible contaminación por hidrocarburos cuando se transporten hidrocarburos pesados como carga,

1. INVITA a las Partes en el MARPOL 73/78 a que consideren aplicar las enmiendas antedichas al Anexo I del este Convenio lo antes posible a los buques que tengan derecho a enarbolar su pabellón;
2. INVITA TAMBIÉN al sector marítimo a que implante las enmiendas antedichas al Anexo I del MARPOL 73/78 lo antes posible; y
3. INVITA ASIMISMO a las Partes en el MARPOL 73/78 que implanten las enmiendas antedichas al Anexo I del MARPOL, con respecto a los buques que tengan derecho a enarbolar su pabellón, antes de la fecha prevista de entrada en vigor de las enmiendas a que comuniquen a la Organización que así han procedido.

ANEXO 5

**INTERPRETACIÓN UNIFICADA DE LA REGLA 13G 3) b)
DEL ANEXO I DEL MARPOL 73/78**

Añádase la siguiente nueva Interpretación unificada 4.12A:

"Regla 13G 3) b) 4.12A Todo petrolero de categoría 2 debe estar provisto de tanques de lastre separado emplazados como protección."

ANEXO 6

DECLARACIONES DE LAS DELEGACIONES DE ITALIA, CHIPRE, MALTA Y POLONIA A RAÍZ DE LA ADOPCIÓN DE LAS ENMIENDAS AL ANEXO I DEL MARPOL 73/78**1 Declaración de la delegación de Italia en nombre de los 15 Estados Miembros de la Unión Europea (Austria, Bélgica, Dinamarca, Finlandia, Francia, Alemania, Grecia, Irlanda, Italia, Luxemburgo, Países Bajos, Portugal, España, Suecia y el Reino Unido) y la Comisión Europea**

Italia, manifestándose por razones institucionales en nombre de los 15 Estados Miembros de la Unión Europea, todos los cuales son Partes en el MARPOL, y también en nombre de la Comisión Europea, desearía felicitar a la OMI, al MEPC y en particular a las Partes en el MARPOL por los resultados conseguidos. Con la adopción de estas enmiendas a la regla 13G y de la nueva regla 13H del Anexo I del MARPOL 73/78, la OMI ha demostrado una vez más que es el foro acertado donde acordar soluciones de alcance mundial para las Partes en el MARPOL y donde adoptar medidas anticipadoras para una mayor protección del medio marino y costero, especialmente con el fin de evitar accidentes como los recientemente sufridos por buques tanque de casco sencillo.

Sin duda será bien acogida en Europa la decisión hoy adoptada de prohibir, a nivel mundial y lo antes posible, el transporte de hidrocarburos pesados en buques tanque de casco sencillo, así como la retirada gradual de este tipo de buques tanque en general. Además, las nuevas disposiciones del CAS constituyen un ejemplo de una positiva cooperación técnica y de aunar conocimientos especializados para hacer frente a una cuestión tan delicada.

Aceptamos esta solución definitiva y la consideramos satisfactoria, puesto que constituye una respuesta no sólo a nuestras inquietudes sino también a los requerimientos planteados en otras partes del mundo. Como resultado de los esfuerzos realizados por todas las Partes en el MARPOL 73/78 y los representantes más destacados del sector, hemos llegado a una solución mundial que permitirá una mayor protección de todas nuestras costas y que la responsabilidad del Estado de abanderamiento se ejerza de manera óptima.

Acogemos positivamente el acuerdo conseguido a nivel internacional en relación con las correspondientes definiciones de hidrocarburos pesados. Al mismo tiempo, en vista de que el compromiso ha de tener un alcance mundial, somos conscientes también de que es preciso prever la posibilidad de conceder determinadas exenciones para el transporte de hidrocarburos pesados con objeto de no interrumpir el suministro de fuentes de energía en partes específicas del mundo. Además, confiamos en que, siempre que sea posible y en la medida en que se disponga de buques tanque de doble casco, estos buques tanque se usarán para transportar crudos de una densidad superior a 900 m/kg³.

En relación con los resultados conseguidos, en nombre de los 15 Estados Miembros de la Unión Europea, siendo todos ellos Partes en el MARPOL, Italia anuncia, y esto no les sorprenderá, que estos 15 Estados se abstendrán en su totalidad de aplicar las disposiciones del párrafo 7 de la regla 13G enmendada y las de los párrafos 5, 6 y 7 de la nueva regla 13H. Por lo tanto, no permitiremos que los buques tanque que enarbolan nuestros respectivos pabellones se acojan a ninguna de estas disposiciones. Los 15 Estados Miembros se proponen aplicar las disposiciones del párrafo 8 b) tanto de la regla 13G y como de la regla 13H para denegar la

entrada en sus puertos o terminales mar adentro a aquellos buques tanque a los que se permita una derogación de la normativa mundial.

Asimismo, confiamos en que otras Partes en el MARPOL se abstendrán, en la medida de lo posible, de conceder exenciones, y en el caso de que las concedan a determinados buques, tendrán debidamente en cuenta el considerable peligro para el medio ambiente que esos buques pueden representar en aguas internacionales.

Sr. Presidente, estimados colegas. Gracias de nuevo por sus esfuerzos para llegar a un compromiso y por lo que hoy hemos conseguido juntos, guiados por el espíritu de siempre de la OMI. Realmente es el mejor regalo de cumpleaños que podríamos ofrecer todos a la Organización, y también al MEPC con motivo de su 50º periodo de sesiones.

Por último, Sr. Presidente, en nombre de muchos más de los 15 Estados europeos, quisiera aprovechar esta ocasión para manifestar nuestro agradecimiento a varias personas, tanto individual como colectivamente, por la dedicación que han manifestado esta semana.

En primer lugar, al Secretario General por su paciencia y accesibilidad, y después a los intérpretes y traductores que una vez más han prestado un servicio de primera clase, y a todos los integrantes de la División de Conferencias de la Secretaría que han desempeñado una importante función en las diligencias de esta semana.

Le agradecemos enormemente al Sr. Koji Sekimizu y a sus colegas de la División del Medio Marino su intensa labor y el considerable tiempo invertido.

También deseáramos darle las gracias al Sr. Nicholas Charalambous, consejero de las centurias romanas.

Y por último, como procede y como debe ser, desearía darle las gracias al Presidente. Andreas, su Comité le agradece enormemente la destreza, paciencia y capacidad de liderazgo de que ha dado muestras tan competentemente a lo largo de esta semana.

2 Declaración de la delegación de Chipre

En primer lugar, Chipre desearía felicitar a las Partes en el MARPOL 73/78 y a la Organización Marítima Internacional por la expedita y eficaz manera en que se han tratado las propuestas de revisar la regla 13G y de adoptar la nueva regla 13H del Anexo I del MARPOL 73/78.

Una vez más, Chipre agradece a las Partes en el MARPOL 73/78 la resolución y la voluntad que han mostrado al examinarse la cuestión, y también por la manera responsable en que se han enfocado y tratado los temas debatidos.

El Comité recordará que Chipre, consciente de sus obligaciones hacia sus propios ciudadanos, los ciudadanos de otros Estados que visitan Chipre todos los años, su medio marino, la flora y fauna a lo largo de sus costas y los recursos vivos de las zonas marinas que rodean Chipre, hizo una declaración a este Comité, con motivo de la adopción de la regla 13G que está actualmente en vigor, sobre su planteamiento con respecto a la regla 13G existente.

Habida cuenta de la regla 13G revisada y de la nueva regla 13H, que el Comité ha adoptado ahora, y a la luz de las obligaciones que contraerá Chipre a partir del 1 de mayo de 2004 en virtud de las disposiciones de la Regla (CE) núm. 1726//2003, Chipre desea manifestar a las Partes en el MARPOL 73/78 y a los Miembros de la Organización Marítima Internacional lo siguiente:

- .1 a partir del comienzo de este año, todos los importadores de crudos o fueloils en Chipre, contratan, para los fines de transportar y descargar crudos o fueloils en Chipre, sólo petroleros que se han construido o se han modificado en cumplimiento de lo prescrito en la regla 13F;
- .2 Chipre implantará y asegurará el cumplimiento de las disposiciones de las reglas 13G y 13H de una manera que se adecue a las disposiciones de la Regla (CE) núm. 1726//2003;
- .3 una vez más, Chipre revisará las condiciones con arreglo a las cuales se permite a los buques enarbolar su pabellón, a fin de no permitir que se matriculen en Chipre aquellos buques que no cumplan las prescripciones de las reglas 13F, 13G ó 13H de una manera que se adecue a las disposiciones de la Regla (CE) núm. 1726//2003; y
- .4 Chipre aplicará las disposiciones de la resolución MEPC.114(50) así como las disposiciones de las reglas 13G 8) b) y 13H 8) b) para los fines de denegar la entrada en su jurisdicción de buques a los que se ha permitido seguir operando en base a las disposiciones de la regla 13G 5) o 13G 7) o a las disposiciones de la regla 13H 5) o 13H 6), salvo cuando tales buques soliciten un lugar de refugio.

Chipre considera que lo que acaba de indicarse contribuye a los esfuerzos de la Organización Marítima Internacional en aras de mejorar la protección del medio ambiente. Este enfoque tiene por objeto señalar al sector marítimo que Chipre considera que los petroleros de categoría 2 y de categoría 3 y los petroleros que transportan hidrocarburos pesados han de cumplir lo prescrito en la regla 13F, como se estipula en las reglas 13G 4) y 13H 4) y, si no proceden así, tendrán que dejar de estar en servicio.

3 Declaración de la delegación de Malta

Malta felicita a las Partes en el MARPOL 73/78 y a la Organización Marítima Internacional por el eficaz modo en que se ha tratado la revisión de la regla 13G y la adopción de la nueva regla 13H del Anexo I del MARPOL 73/78. Sin duda, es digno de alabar el espíritu de cooperación que se ha exhibido. También le felicitamos a usted, Sr. Presidente, por sus excelentes dotes de mando, y a través de usted también manifestamos nuestro agradecimiento a los delegados que han trabajado con tanto ahínco con el Director de la División del Medio Marino, al cual, en nombre de toda la Secretaría, también le estamos agradecidos.

Los distinguidos delegados son conscientes de la gran importancia que concede Malta a la protección del medio marino. El mar es nuestro medio de supervivencia. Además, nos enorgullecemos de formar parte de la comunidad de Estados mediterráneos que conceden una importancia primordial a la protección de su mar, nuestro mar, por encima y más allá de convicciones y alianzas políticas. Es con este espíritu y con esta responsabilidad que Malta

formuló una declaración a este Comité sobre su planteamiento en relación con la regla 13G existente.

Ahora ha vuelto a revisarse la regla 13G y se ha adoptado la nueva regla 13H, y de nuevo, fundamentalmente y por encima de cualquier otra consideración, en aras de salvaguardar el medio marino de la manera más factible pero también más práctica, y también a la luz de nuestras obligaciones políticas, Malta desea informar a las Partes en el MARPOL 73/78 y a los Miembros de la Organización Marítima Internacional de lo siguiente:

- .1 se importará fueloil a Malta en buques tanque modificados que cumplan lo prescrito en la regla 13F; ha de observarse que Malta no importa crudos;
- .2 Malta implantará y asegurará el cumplimiento de las disposiciones de las reglas 13G y 13H de una manera que se adecue a su legislación, la cual es acorde con la legislación europea;
- .3 una vez más, Malta revisará las condiciones con arreglo a las cuales se permite a los buques enarbolar su pabellón, de una manera que garantice que los buques malteses cumplan las prescripciones de las reglas 13F, 13G y 13H según se adopten en la legislación de Malta; y
- .4 de acuerdo con las disposiciones del párrafo 8) b) de las reglas 13G y 13H, Malta no puede acoger en sus puertos a los buques que realizan operaciones comerciales y a los que se permite una derogación de la normativa mundial, salvo naturalmente cuando dichos buques tengan dificultades y soliciten un lugar de refugio.

Por supuesto, Sr. Presidente, esta adopción de reglas enmendadas y nuevas no será una operación carente de problemas para Malta. No obstante, consideramos sinceramente que ésta es la manera de proceder. Con franqueza también confiamos en que esta normativa se adopte con carácter universal en relación con todas las cuestiones y en todos los foros. Nuestra labor no ha de guiarse por las ventajas de índole política, comercial o personal, sino por un sincero interés en proteger el medio ambiente que vaya más allá del medio marino y de la contaminación ocasionada por los buques. Es más, nuestra labor no es meramente un ejercicio de relaciones públicas. Tanto los ciudadanos en general como el sector marítimo a cuyo servicio estamos, exigen y se merecen absoluta probidad, transparencia y profesionalidad.

4 Declaración de la delegación de Polonia

En nombre de la delegación de Polonia, quisiera manifestar que Polonia se muestra plenamente de acuerdo con la declaración conjunta presentada por la delegación de Italia en nombre de los 15 Estados Miembros de la Unión Europea y la Comisión Europea, tras la adopción de la regla 13G revisada y la nueva regla 13H del MARPOL 73/78. También desearía añadir que apoyamos encarecidamente la declaración de Italia, así como la declaración del distinguido delegado de Chipre.