



COMITÉ DE PROTECCIÓN DEL
MEDIO MARINO
42º periodo de sesiones
Punto 22 del orden del día

MEPC 42/22
16 noviembre 1998
Original: INGLÉS

**INFORME DEL COMITÉ DE PROTECCIÓN DEL MEDIO MARINO
SOBRE SU 42º PERIODO DE SESIONES**

Sección	Párrafos	Páginas
1 INTRODUCCIÓN	1.1 - 1.13	4 - 7
2 INFORMES DE LOS SUBCOMITÉS	2.1 - 2.48	8 - 17
3 LABOR DE OTROS ÓRGANOS	3.1 - 3.20	17 - 20
4 ESTADO JURÍDICO DE LOS CONVENIOS	4.1 - 4.5	20
5 EFECTOS PERJUDICIALES DE LAS PINTURAS ANTIINCRUSTANTES PARA BUQUES	5.1 - 5.19	21 - 24
6 INSUFICIENCIA DE LAS INSTALACIONES DE RECEPCIÓN	6.1 - 6.16	24 - 26
7 IMPLANTACIÓN DEL CONVENIO DE COOPERACIÓN Y DE LAS RESOLUCIONES DE LA CONFERENCIA SOBRE COOPERACIÓN	7.1 - 7.24	26 - 30
8 ORGANISMOS ACUÁTICOS PERJUDICIALES EN EL AGUA DE LASTRE	8.1 - 8.29	30 - 35
9 PREVENCIÓN DE LA CONTAMINACIÓN ATMOSFÉRICA OCASIONADA POR LOS BUQUES	9.1 - 9.34	35 - 41
10 DETERMINACIÓN Y PROTECCIÓN DE ZONAS ESPECIALES Y DE ZONAS MARINAS ESPECIALMENTE SENSIBLES	10.1 - 10.18	41 - 44
11 INTERPRETACIÓN Y ENMIENDAS DEL MARPOL 73/78 Y DE LOS CÓDIGOS CONEXOS	11.1 - 11.28	44 - 48
12 ACTIVIDADES DE SEGUIMIENTO DE LA CNUMAD	12.1 - 12.16	48 - 51

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.

Sección	Párrafos	Páginas
13 FOMENTO DE LA IMPLANTACIÓN Y EJECUCIÓN DEL MARPOL 73/78 Y DE LOS CÓDIGOS CONEXOS	13.1 - 13.14	51 - 54
14 CUESTIONES RELATIVAS AL CÓDIGO CNI	14.1 - 14.16	54 - 57
15 EQUIPO PARA LA PREVENCIÓN DE LA CONTAMINACIÓN PRESCRITO EN EL MARPOL	15.1 - 15.8	57 - 68
16 INFLUENCIA DEL FACTOR HUMANO EN LA PREVENCIÓN DE LA CONTAMINACIÓN	16.1 - 16.6	58 - 60
17 EVALUACIÓN FORMAL DE LA SEGURIDAD, INCLUIDA LA INDIZACIÓN DE LOS BUQUES DESDE EL PUNTO DE VISTA MEDIOAMBIENTAL	17.1 - 17.7	60 - 61
18 APLICACIÓN DE LAS DIRECTRICES DE LOS COMITÉS	18	61
19 PROGRAMA DE TRABAJO DEL COMITÉ Y DE SUS ÓRGANOS AUXILIARES	19.1 - 19.23	61 - 65
20 ELECCIÓN DE PRESIDENTE Y VICEPRESIDENTE PARA 1999	20.1 - 20.2	65
21 OTROS ASUNTOS	21.1 - 21.6	65

ANEXOS

ANEXO 1	ORDEN DEL DÍA DEL 42º PERIODO DE SESIONES, Y LISTA DE DOCUMENTOS
ANEXO 2	ENMIENDAS PROPUESTAS A LOS CAPÍTULOS 8 Y 16 DEL CÓDIGO CIQ
ANEXO 3	ENMIENDAS PROPUESTAS AL CÓDIGO CGrQ RELATIVAS A LOS SISTEMAS DE RESPIRACIÓN CONTROLADA DE LOS TANQUES DE CARGA
ANEXO 4	ENMIENDAS PROPUESTAS A LA REGLA 13G DEL ANEXO I DEL MARPOL
ANEXO 5	PROYECTO DE RESOLUCIÓN DE LA ASAMBLEA SOBRE SISTEMAS ANTIINCRUSTANTES UTILIZADOS EN LOS BUQUES
ANEXO 6	PROYECTO DE TEXTO DEL PROTOCOLO SOBRE COOPERACIÓN, PREPARACIÓN Y LUCHA CONTRA LOS SUCESOS DE CONTAMINACIÓN POR SUSTANCIAS NOCIVAS Y POTENCIALMENTE PELIGROSAS, 2000

- ANEXO 7 DIRECTRICES PROVISIONALES REVISADAS PARA LA APLICACIÓN DEL CÓDIGO TÉCNICO SOBRE LOS NO_x
- ANEXO 8 ENMIENDAS PROPUESTAS AL CERTIFICADO IOPP
- ANEXO 9 ENMIENDAS PROPUESTAS AL ANEXO II DEL MARPOL 73/78 RELATIVAS A LOS PLANES DE EMERGENCIA DE A BORDO CONTRA LA CONTAMINACIÓN
- ANEXO 10 INFORME DE LA ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL PARA LA COMISIÓN SOBRE EL DESARROLLO SOSTENIBLE
- ANEXO 11 PROGRAMAS DE TRABAJO DE LOS ÓRGANOS AUXILIARES
- ANEXO 12 INSTRUCCIONES PARA LOS SUBCOMITÉS
- ANEXO 13 CUESTIONES DE FONDO QUE PROCEDE INCLUIR EN LOS ÓRDENES DEL DÍA DE LOS TRES PRÓXIMOS PERIODOS DE SESIONES DEL COMITÉ
- ANEXO 14 PUNTOS DE CONTACTO Y MANDATOS DE LOS GRUPOS DE TRABAJO POR CORRESPONDENCIA
- ANEXO 15 DECLARACIONES

1 INTRODUCCIÓN

1.1 El 42º periodo de sesiones del Comité de Protección del Medio Marino se celebró en la sede de la OMI del 2 al 6 de noviembre de 1998, bajo la presidencia del Sr. Michael Julian (Australia).

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

ALEMANIA	JAMAHIRIYA ÁRABE LIBIA
ANGOLA	JAMAICA
ANTIGUA Y BARBUDA	JAPÓN
ARABIA SAUDITA	KUWAIT
ARGENTINA	LETONIA
AUSTRALIA	LIBERIA
BAHAMAS	LITUANIA
BANGLADESH	LUXEMBURGO
BARBADOS	MALASIA
BÉLGICA	MALTA
BRASIL	MÉXICO
BULGARIA	NAMIBIA
CANADÁ	NIGERIA
CHILE	NORUEGA
CHINA	NUEVA ZELANDIA
CHIPRE	PAÍSES BAJOS
COLOMBIA	PANAMÁ
CONGO	PERÚ
COSTA RICA	POLONIA
CÔTE D'IVOIRE	PORTUGAL
CROACIA	REINO UNIDO
CUBA	REPÚBLICA ÁRABE SIRIA
DINAMARCA	REPÚBLICA DE COREA
ECUADOR	REPÚBLICA POPULAR
EGIPTO	DEMOCRÁTICA DE COREA
ESLOVENIA	RUMANIA
ESPAÑA	SAN VICENTE Y LAS GRANADINAS
ESTADOS UNIDOS	SINGAPUR
ESTONIA	SUDÁFRICA
FEDERACIÓN DE RUSIA	SUECIA
FILIPINAS	TAILANDIA
FINLANDIA	TRINIDAD Y TABAGO
FRANCIA	TÚNEZ
GRECIA	TURQUÍA
INDONESIA	UCRANIA
IRLANDA	VANUATU
ISLAS MARSHALL	VENEZUELA
ITALIA	

representantes del siguiente Miembro Asociado de la OMI:

HONG KONG, CHINA

observadores de las siguientes organizaciones intergubernamentales:

COMISIÓN EUROPEA (CE)
FEDERACIÓN NAVIERA ÁRABE (AFS)
COMISIÓN DE PROTECCIÓN DEL MEDIO MARINO DEL BÁLTICO (COMISIÓN DE HELSINKI)
LIGA DE LOS ESTADOS ÁRABES
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 NAVEGACIÓN (AIN-AIPCN)
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE PUERTOS (IAPH)
CONSEJO MARÍTIMO INTERNACIONAL Y DEL BÁLTICO (BIMCO)
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE SOCIEDADES DE CLASIFICACIÓN (IACS)
ASOCIACIÓN DE DERECHO INTERNACIONAL (ILA)
CONSEJO EUROPEO DE FEDERACIONES DE LA INDUSTRIA QUÍMICA (CEFIC)
FORO MARÍTIMO INTERNACIONAL DE COMPAÑÍAS PETROLERAS (OCIMF)
INTERNACIONAL AMIGOS DE LA TIERRA (FOEI)
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE LOS INSTITUTOS DE NAVEGACIÓN (IAIN)
FEDERACIÓN INTERNACIONAL DE ASOCIACIONES DE CAPITANES DE BUQUE (IFSMA)
FORO INTERNACIONAL DE EXPLORACIÓN Y PRODUCCIÓN DE LA INDUSTRIA PETROLERA (FORO E y P)
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)
ALIANZA MUNDIAL PARA LA NATURALEZA (UICN)
COMITÉ ASESOR EN PROTECCIÓN DEL MAR (ACOPS)
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE OPERADORES DE BUQUES Y TERMINALES GASEROS (SIGTTO)
CONCILIO INTERNACIONAL DE LÍNEAS DE CRUCEROS (CILC)
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE ARMADORES DE BUQUES DE CARGA SECA (INTERCARGO)
FONDO MUNDIAL PARA LA NATURALEZA (WWF)
ASOCIACIÓN DE FABRICANTES EUROPEOS DE MOTORES DE COMBUSTIÓN INTERNA (EUROMOT)
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE LA INDUSTRIA PETROLERA PARA LA CONSERVACIÓN DEL MEDIO AMBIENTE (IPIECA)
INSTITUTO DE INGENIEROS NAVALES (MÁQUINAS) (IME)
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE GESTORES NAVALES (ISMA)
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE BUQUES TANQUE PARA CARGA DIVERSIFICADA (IPTA)

También asistieron al periodo de sesiones el Presidente del Comité de Seguridad Marítima (CSM), Sr. G. Pattofatto (Italia), el Presidente del Comité de Cooperación Técnica, su excelencia el Embajador O.E. Bósquez Poveda (Panamá), el Presidente del Subcomité de Transporte de Líquidos y Gases a Granel (BLG), Sr. M. Böckenhauer (Alemania), el Presidente del Subcomité de Implantación por el Estado de Abanderamiento (FSI), Sr. J.W. Vonau (Polonia) y el Presidente del Subcomité de Estabilidad y Líneas de Carga y de Seguridad de Pesqueros (SLF), Sr. T. Allan (Reino Unido).

1.3 El Secretario General dio la bienvenida a los participantes y señaló que en este año no sólo se conmemoraba el cincuentenario de la OMI sino también, precisamente en el día de apertura del 42º periodo de sesiones del Comité, el 25º aniversario de la adopción del Convenio MARPOL, que tuvo lugar el 2 de noviembre de 1973. Este Convenio ha resultado un gran éxito, como lo demuestran los 106 países que son Partes en el mismo, que representan el 94% del total de la flota mundial. Si bien hizo hincapié en que la labor de la OMI debía centrarse actualmente en la implantación de las reglas existentes, en lugar de en la elaboración de reglas nuevas, el Secretario General también señaló que se debían superar nuevos retos mediante las modificaciones reglamentarias oportunas, a fin de alcanzar los objetivos de protección del medio marino.

1.4 El Secretario General recordó algunos de los puntos más importantes del orden del día correspondiente al presente periodo de sesiones, como la ampliación del Convenio de Cooperación, la gestión del agua de lastre, los efectos perjudiciales de las pinturas antiincrustantes, la insuficiencia de las instalaciones de recepción y el informe de la OMI para la Comisión sobre el Desarrollo Sostenible. Destacó, asimismo, la importancia de asegurarse de que se realiza toda la labor preparatoria a fin de garantizar la satisfactoria conclusión de la conferencia sobre la ampliación del Convenio de Cooperación a las sustancias nocivas y potencialmente peligrosas. También puso de relieve la complejidad de la cuestión de la gestión del agua de lastre, que abarca temas como los tipos de buque, la duración de las travesías y las zonas de navegación, la necesidad de elaborar nuevas reglas a fin de controlar los organismos acuáticos perjudiciales, y que era esencial examinar exhaustivamente todas las cuestiones pertinentes para así asegurar el éxito de una futura conferencia.

1.5 Tras observar que el Comité había constituido un grupo de trabajo encargado de examinar los efectos perjudiciales de las pinturas antiincrustantes a base de organoestaño para el medio marino y la cadena alimentaria del ser humano, además de la elaboración de un proyecto de instrumento jurídico, el Secretario General también hizo referencia a los progresos realizados en la investigación sobre sistemas alternativos que permitirán la supresión progresiva de las pinturas antiincrustantes perjudiciales.

1.6 El Secretario General destacó nuevamente la importancia de los puertos en el establecimiento de instalaciones receptoras adecuadas, una preocupación que había expuesto en el último periodo de sesiones, y se hizo eco de la esperanza de todos los presentes por que el Grupo de trabajo sobre instalaciones de recepción llegue a un acuerdo que garantice la adopción de medidas positivas.

1.7 Asimismo, indicó que se elaboraría un informe sobre las actividades de la OMI para presentarlo a la Comisión sobre el Desarrollo Sostenible, en el que se resumirán los logros de la Organización desde la celebración de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Medio Ambiente y el Desarrollo (CNUMAD) y se identificarán los temas en los que es preciso seguir trabajando para proteger el medio marino, y señaló que la cuestión de la cooperación técnica sigue constituyendo una prioridad en la tarea de facilitación de la OMI, al igual que la implantación mundial de los convenios de la Organización.

1.8 El Secretario General destacó que llegaban a su término exitosamente los primeros cinco años de ejecución del Programa de los mares del Este Asiático y que el Consejo del Fondo para el Medio Ambiente Mundial, había aprobado la financiación de un segundo programa de trabajo por otros cinco años, y felicitó a los países participantes y al personal del Proyecto de los mares del Este Asiático. También hizo referencia al proyecto mixto OMI/PNUD sobre la gestión del agua de lastre en los países en desarrollo.

1.9 El Secretario General concluyó su discurso de apertura manifestando que el Fondo de Cooperación Técnica se había centrado en el financiamiento de los proyectos relativos a la implantación de los convenios existentes, y, en particular, había ayudado a los países en desarrollo de África, Asia, América Latina y Europa del Este a implantar el Convenio MARPOL y había mejorado la planificación de medidas de emergencia en las zonas portuarias.

1.10 En su discurso de apertura el Presidente dio la bienvenida a los participantes en el 42º periodo de sesiones e hizo hincapié en los objetivos del Comité, en particular, la cooperación entre los Gobiernos con respecto a cuestiones técnicas marítimas; la adopción de las normas más eficaces posibles; el fomento y armonización de resultados positivos y el examen de cualquier otra cuestión de competencia de la Organización en relación con la prevención y el control de la contaminación del mar. No obstante, admitió que todos estos objetivos no se alcanzarían y que era importante reconocer que es necesario aceptar soluciones de compromiso si se desea llevar a buen término el cometido de la Organización. A este respecto, destacó dos puntos clave, a saber, que la cooperación y la necesidad de que se registren resultados positivos deben seguir constituyendo prioridades en la labor del Comité.

1.11 Asimismo, el Presidente señaló que existen siete puntos de alta prioridad respecto de los cuales es necesario que se alcance un acuerdo y se registren progresos en el presente periodo de sesiones del Comité:

- la ampliación del Convenio de Cooperación de modo que abarque a las sustancias nocivas y potencialmente peligrosas (SNP);
- las reglas y el código para reducir al mínimo los efectos perjudiciales de los organismos acuáticos en el agua de lastre;
- las soluciones para remediar la insuficiencia de las instalaciones de recepción;
- los efectos perjudiciales del uso de pinturas antiincrustantes;
- la mejora de las directrices para las zonas marinas especialmente sensibles (ZMES);
- las cuestiones suscitadas en el Subcomité de Implantación por el Estado de Abanderamiento (FSI), particularmente aquellas relativas a los intentos de todos los Estados Miembros de la OMI para eliminar los buques deficientes; y
- la adopción de decisiones con miras a la entrada en vigor del Anexo IV.

1.12 El Comité tomó nota de que todos los poderes de las delegaciones estaban en regla.

1.13 En el anexo 1 del presente documento figura el orden del día del periodo de sesiones aprobado por el Comité, junto con una lista de los documentos examinados en relación con cada uno de sus puntos.

2 INFORMES DE LOS SUBCOMITÉS

Informe sobre el 3º periodo de sesiones del Subcomité BLG

2.1 El Comité examinó y aprobó, en general, el informe sobre el 3º periodo de sesiones del Subcomité de Transporte de Líquidos y Gases a Granel (Subcomité BLG) (BLG 3/18 y MEPC 42/2) y adoptó las medidas que se indican a continuación.

Avances en la revisión del Anexo I del Convenio MARPOL

2.2 El Comité tomó nota de los avances conseguidos respecto de la revisión del Anexo I del MARPOL 73/78.

Asientos en el Libro registro de hidrocarburos

2.3 El Comité tomó nota del problema planteado por los asientos en el Libro registro de hidrocarburos y proporcionó al Subcomité la siguiente información, con miras a su labor futura sobre la cuestión:

- .1 la tercera oración de la regla 20 4) podría cambiarse de modo que diga "Los asientos en el Libro registro de hidrocarburos, para los buques que lleven un Certificado internacional de prevención de la contaminación por hidrocarburos se anotarán, como mínimo, en inglés o francés", suprimiendo la primera parte de la oración, de manera que el asiento en el Libro registro de hidrocarburos en el idioma del Estado de abanderamiento ya no tenga carácter obligatorio. La última oración podría comenzar con la expresión "En caso de controversia o de discrepancia, si los asientos también han sido redactados en un idioma nacional oficial del Estado cuyo pabellón tenga el buque derecho a enarbolar, esa versión hará fe"; y
- .2 el Subcomité BLG debería examinar la posibilidad de prescribir un asiento en el Libro registro de hidrocarburos, en inglés o francés, sólo para los buques dedicados a viajes internacionales.

Avances en la revisión del Anexo II del Convenio MARPOL

2.4 El Comité tomó nota de los avances respecto de la revisión del Anexo II del MARPOL 73/78, al tiempo que reconoció que todavía estaban pendientes de elaboración los nuevos criterios aplicables a las categorías de contaminación y a los tipos de buques. El Comité tomó nota asimismo de que esta labor requeriría más tiempo que el previsto y que ella dependía de la preparación de los nuevos perfiles de peligrosidad del GESAMP para todos los productos indicados en el código CIQ.

2.5 El Comité tomó nota de la opinión del Subcomité sobre la necesidad de disponer lo antes posible de perfiles de peligrosidad del GESAMP completos para todos los productos que figuran en el código CIQ y pidió al Grupo de trabajo EHS del GESAMP que diera prioridad a esta cuestión.

2.6 El Comité aprobó el plan general de acción para el Subcomité BLG sobre la revisión del Anexo II del MARPOL 73/78, incluida la nueva fecha de ultimación prevista para 2002 en el entendimiento de que la tarea de elaboración de nuevos perfiles de peligrosidad del GESAMP se ultimaría en el marco de las asignaciones del presupuesto actual de la OMI.

2.7 El Comité tomó nota que la nueva fecha de ultimación prevista para 2002 dependía de que el Grupo de trabajo EHS del GESAMP pudiera realizar la nueva evaluación de los productos que figuran en el código CIQ en un plazo de tres años y que esto sólo podía llevarse a cabo si se contaba con fondos suficientes para la celebración de reuniones adicionales y se disponía del apoyo necesario. El Comité pidió al Subcomité BLG que le proporcione mayor información a fin de tomar una decisión respecto de las consecuencias presupuestarias del nuevo proceso de evaluación.

Enmiendas al código CIQ

2.8 Con respecto a los proyectos de enmienda a los capítulos 8 y 16 del código CIQ, el Comité analizó la adición de disposiciones para permitir a las Administraciones atenuar la aplicación de las enmiendas a los buques pequeños. A este respecto, el Comité tomó nota de que en el 3º periodo de sesiones del Subcomité BLG, la delegación del Japón había manifestado su objeción a la aplicación de las enmiendas a los buques de arqueo bruto inferior a 500 toneladas dedicados a viajes nacionales, tanto por razones técnicas como económicas, y la mayoría del Subcomité compartió esa opinión.

2.9 Al presentar su documento MEPC 42/2/8, la delegación del Japón expuso algunos antecedentes relacionados con su propuesta y señaló que no era necesario instalar sistemas de respiración secundarios adicionales. A la luz de esta explicación, el Comité aprobó las modificaciones propuestas por el Japón.

2.10 Tras examinar el documento del Japón antes mencionado el Comité aprobó, a reserva de que el CSM se adhiera a esa decisión, las enmiendas propuestas al código CIQ, en su forma modificada, según figuran en el anexo 2, y pidió al Secretario General que las distribuyera de conformidad con el artículo 16 2) a) del Convenio MARPOL, para que el CPMM ampliado las examine en su 43º periodo de sesiones.

2.11 Al aprobar las enmiendas propuestas al código CIQ el Comité acordó, a reserva de la decisión definitiva que adopte el CPMM ampliado, que la fecha de entrada en vigor debería ser el 1 de julio de 2002, tanto en virtud del Convenio MARPOL como del Convenio SOLAS.

2.12 El Comité estuvo de acuerdo, a reserva de una decisión del CSM en el mismo sentido, con la opinión del Subcomité de que a los petroleros/quimiqueros combinados se les deberían aplicar las disposiciones pertinentes del capítulo 8 del código CIQ en vez de la regla II-2/59 del Convenio SOLAS (véase el párrafo 2.14 *infra*).

Enmiendas al código CGrQ

2.13 El Comité aprobó los proyectos de enmiendas al código CGrQ relativos a los sistemas de respiración controlada de los tanques de carga, en su forma modificada por la propuesta del Japón, según figura en el anexo 3 y pidió al Secretario General que los distribuya de conformidad con el artículo 16 2) a) del Convenio MARPOL con miras a que el CPMM ampliado los examine en su 43º periodo de sesiones. El Comité convino en que la fecha de entrada en vigor de las enmiendas debería ser el 1 de julio de 2002.

Aplicación de las enmiendas a los códigos CIQ/CGrQ a los buques tanque mixtos quimiqueros/petroleros

2.14 Tras examinar las observaciones formuladas por el Presidente del Subcomité BLG sobre la aplicación y el programa de reformas para los buques regidos por el código CGrQ y el código CIQ (MEPC 42/2/6), el Comité pidió al Subcomité BLG que examinara las cuestiones planteadas por el Presidente y elaborara una interpretación de las enmiendas propuestas a los códigos CIQ y CGrQ que abarque los temas de la aplicación y el programa de reformas, respecto de los buques tanque mixtos quimiqueros/petroleros.

Cooperación con el Grupo sobre productos químicos de la OCDE

2.15 El Comité pidió a la Secretaría que continuara participando en las tareas pertinentes de la OCDE a fin de garantizar que se tienen en cuenta los intereses de la OMI.

Buques tanque existentes que transportan productos de hidrocarburos persistentes

2.16 El Comité tomó nota de la evaluación inicial de la propuesta del Japón para que los petroleros de arqueo bruto entre 20 000 y 30 000 toneladas que transportan productos de hidrocarburos persistentes estén sujetos a las mismas prescripciones sobre construcción que los petroleros para crudos.

2.17 A este respecto, el Comité recordó que la cuestión había sido examinada por el CPMM en su 40º periodo de sesiones y de que el mismo Comité, en su 41º periodo de sesiones, había pedido al Subcomité BLG que estudiara el tema. Este Subcomité analizó la cuestión a fondo, y los pormenores de ese examen, que se recogen en el anexo 8 del documento BLG 3/18, constituyen también el tema del documento MEPC 42/2/7, presentado por el Japón.

2.18 Si bien la mayoría del Comité apoyó, en principio, la propuesta del Japón, muchas delegaciones manifestaron su preocupación por cuanto ella podría tener consecuencias mucho más amplias respecto de la estructura del Anexo I del MARPOL 73/78 y porque el proyecto de texto de las enmiendas no aclaraba que los aceites a los que se hacía referencia constituían el cargamento y no se trataba de combustible líquido.

2.19 Habida cuenta de que la definición de aceite en las enmiendas propuestas debería considerarse más a fondo teniendo presente las últimas decisiones del Fondo internacional de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos (FIDAC) el Comité pidió a la delegación del Japón que iniciara consultas oficiosas con las delegaciones interesadas.

2.20 El Comité examinó el informe del Grupo extraoficial de consulta sobre las propuestas de enmienda a la regla 13G del Anexo I del MARPOL 73/78 (MEPC 42/WP.5) y tomó nota de los siguientes aspectos señalados por el Grupo:

- .1 la mayoría de los integrantes del Grupo había manifestado que prefería la inclusión de una definición clara de "fueloil" y "dieseloil pesado" en la enmienda al texto de la regla 13G, y no en una nota a pie de página;
- .2 como resultado de ello, el Grupo había preparado un proyecto de texto revisado de las enmiendas a la regla 13G (anexo del documento MEPC 42/WP.5), para que el Comité las apruebe en su 43º periodo de sesiones;

- .3 el Grupo había recomendado que las enmiendas entraran en vigor 16 meses después de la fecha en que las apruebe el CPMM en su 43º periodo de sesiones, que podría fijarse para el 1 de enero de 2001, como consecuencia de lo cual la fecha citada en la regla 13G 2) debería ser el 1 de enero de 2003; y
- .4 el Grupo había tomado nota de que el Subcomité BLG reconocía que la aprobación de tales enmiendas podría, a su vez, dar lugar a enmiendas al Suplemento del Certificado IOPP, que contempla dos categorías diferentes de buques para el transporte de productos (una para los que transportan hidrocarburos persistentes y otra para los que transportan hidrocarburos no persistentes). Sin embargo, el Grupo no pudo examinar esta cuestión, y pidió que lo hiciera el Subcomité BLG en su 4º periodo de sesiones, quien también debería efectuar las recomendaciones pertinentes para el CPMM en su 43º periodo de sesiones.

2.21 El Comité tomó nota de que el texto revisado incluía una referencia a la *American Society for Testing and Materials' Standard Test Method* y que esto podría causar problemas si fuera revisado. Para solucionar este problema, el Comité modificó el texto del párrafo (2bis), según figura en el documento MEPC 42/WP.5/Corr.1.

2.22 Tras examinar el texto revisado de las enmiendas, el Comité:

- .1 aprobó el proyecto de enmiendas a la Regla 13G del Anexo I del MARPOL 73/78, tal como figura en el anexo 4, y pidió al Secretario General que las distribuyera de conformidad con lo prescrito en el artículo 6 2) a) del MARPOL 73/78 con miras a su adopción en su 43º periodo de sesiones; y
- .2 pidió al Subcomité BLG que estudiara posibles enmiendas al Suplemento del Certificado IOPP y formulara recomendaciones al CPMM en su 43º periodo de sesiones.

2.23 La delegación de los Estados Unidos se reservó su posición respecto de las enmiendas a la regla I/13G del MARPOL.

Carga con balance hidrostático

2.24 El Comité aprobó el proyecto de circular MEPC sobre Interpretación de las prescripciones para la aplicación del método de carga con balance hidrostático a los tanques de carga (resolución MEPC.64(36)), que figura en el anexo 9 del documento BLG 3/18 y acordó distribuirlo mediante la circular MEPC/Circ.347.

Programa de trabajo del Subcomité BLG

2.25 El Comité aprobó, a reserva de una decisión semejante del CSM, el programa revisado de trabajo y el orden del día provisional para el 4º periodo de sesiones del Subcomité BLG, que se examinó en relación con el punto 19 del orden del día (véase el párrafo 19.3).

Reuniones interperiodos del Grupo de trabajo ESPH

2.26 El Comité aprobó, a reserva de una decisión semejante del CSM, la celebración de una reunión interperiodos del Grupo de trabajo SPH, durante el último trimestre de 1999.

Informe del 6º periodo de sesiones del Subcomité FSI

2.27 El Comité examinó y aprobó, en general, el informe sobre el 6º periodo de sesiones del Subcomité de Implantación por el Estado de Abanderamiento (Subcomité FSI) (FSI 6/12 y MEPC 42/2/1) y, al tiempo que tomó nota de que Liberia y la IACS habían presentado al CSM en su 70º periodo de sesiones un documento conjunto relativo a los aspectos de la supervisión por el Estado rector del puerto/Código IGS del documento FSI 6/12, adoptó las decisiones que se indican a continuación.

Formulario de autoevaluación de la actuación del Estado de abanderamiento

2.28 El Comité tomó nota de que, en su 6º periodo de sesiones, el Subcomité FSI había elaborado un proyecto de formulario de autoevaluación de la actuación del Estado de abanderamiento.

2.29 A este respecto, la delegación del Reino Unido presentó el documento MEPC 42/2/4, en nombre propio así como del Canadá, Australia, Nueva Zelandia y Noruega, en el cual se manifestó su preocupación por cuanto el Subcomité no podría lograr nuevos avances hacia el objetivo, previsto en su mandato, de evaluar el grado actual de implantación de los instrumentos de la OMI por los Estados de abanderamiento si no contaba con claras directrices tanto del CSM como del CPMM. Dichas delegaciones propusieron que se pidiera al Subcomité FSI que elabore un proyecto de enmiendas al Convenio SOLAS, mediante el cual:

- .1 se requiera a las Partes Contratantes que presenten a la Organización la información adicional que pueda requerírseles, dentro de los plazos prescritos y con arreglo al formato que pueda especificarse (que debería incluir el formulario para la autoevaluación, pero no limitarse al mismo) sobre las medidas adoptadas para poner en vigor de manera plena y cabal el Convenio; y
- .2 se permita a la Organización que evalúe la información y formule recomendaciones en cuanto al modo en que dicha evaluación de la información debe llevarse a cabo.

2.30 Antes de examinar el documento MEPC 42/2/4, el Presidente formuló las siguientes observaciones:

- .1 con respecto al documento MEPC 42/2/4, se pedía al CPMM y al CSM que estudiaran la posibilidad de introducir enmiendas al Convenio SOLAS;
- .2 el Formulario para la autoevaluación de la actuación del Estado de abanderamiento contempla varias prescripciones del Convenio MARPOL y, por consiguiente, no parece razonable considerar únicamente la enmienda del Convenio SOLAS;
- .3 sin embargo, no corresponde al CPMM pedir al Subcomité FSI que elabore enmiendas al Convenio SOLAS;
- .4 la cuestión de que los Estados de abanderamiento cumplan sus obligaciones en virtud de distintos convenios, así como cierta forma de verificación de las responsabilidades respecto de los criterios acordados, es una cuestión de orientación general mucho más amplia que la simple enmienda de los Convenios SOLAS y MARPOL y, quizás, de Líneas de Carga;
- .5 esta es una cuestión de principios que requiere un examen minucioso a un nivel elevado; y
- .6 si bien ella ha sido objeto de la atención del Subcomité FSI durante cierto tiempo, ésta sería la primera vez que se examine a fondo en el seno del CPMM.

2.31 Tras analizar esta cuestión, el Presidente formuló las siguientes observaciones a modo de resumen de las deliberaciones:

- .1 hubo consenso general en el Comité en el sentido de que el formulario de autoevaluación, elaborado por el Subcomité FSI, podría ser aprobado, a reserva de algunas modificaciones de forma, incluida la adición de una referencia a los sucesos de contaminación medioambiental importantes. Se solicitó una aclaración acerca del vínculo entre el formulario y la cooperación técnica;
- .2 varias delegaciones manifestaron su preocupación con respecto a cómo se utilizaría el formulario, esto es; ¿qué beneficios brindaría?;
- .3 la propuesta esbozada en el documento MEPC 42/2/4 por el Reino Unido y un grupo de países recibió el apoyo de otros, si bien éstos señalaron que era necesario que el Subcomité FSI facilitara cierta orientación con objeto de que se pudiese avanzar en el examen de la cuestión;
- .4 de los países que, en general, se mostraron favorables a las propuestas recogidas en el documento MEPC 42/2/4, algunos señalaron que no debería aceptar la falta de cumplimiento de un instrumento de la OMI y que era importante contar con algún mecanismo de supervisión, mientras que otros se manifestaron preocupados ya que consideraban prematuro considerar enmiendas al Convenio SOLAS. Otros países opinaron que limitar la enmienda al Convenio SOLAS podría no ser lo más apropiado, aunque a este respecto también se indicó que no era competencia del CPMM recomendar enmiendas al Convenio SOLAS;
- .5 varios países, si bien indicaron su conformidad respecto de poner en práctica el formulario de autoevaluación, se mostraron preocupados por lo que parecía ser un intento de que la actuación de los Estados de abanderamiento fuera evaluada por terceros, circunstancia nueva en el ámbito de la OMI, por lo que requeriría un examen cuidadoso ya que, como algunos habían señalado, ésta era una cuestión muy delicada;
- .6 algunos países manifestaron su inquietud por el hecho de que este enfoque podría resultar en la violación de los derechos soberanos de los Estados Miembros y en una ingerencia en los asuntos de las administraciones marítimas de los Estados Miembros. Señalaron que era necesario contar con más tiempo y se propuso que se esperase a tener un análisis completo de los resultados de la entrada en vigor del Código IGS;
- .7 al finalizar el debate, el Reino Unido señaló que no era objetivo del documento MEPC 42/2/4 interferir en los derechos soberanos de los Estados Miembros o en el modo en que cumplen sus funciones las administraciones marítimas. El Reino Unido manifestó que le preocupaban los resultados, esto es, la plena implantación de las prescripciones del Convenio, y no los pormenores sobre cómo se lograba ésta. El Reino Unido, en nombre de los copatrocinadores del documento, deseaba, principalmente, contar con orientación del Subcomité FSI sobre el modo de proceder en esta cuestión.

2.32 Tras examinar detenidamente el tema, el Comité:

- .1 aprobó el formulario de autoevaluación, a reserva de algunas mejoras de redacción a fin de incluir una referencia a todos los Anexos del MARPOL, de hacer que las referencias a las administraciones marítimas sean sistemáticas en todo el formulario, y de que se incluya la notificación de sucesos importantes de contaminación ambiental;
- .2 remitió al CSM, en su 70º periodo de sesiones, el resultado de los debates y sus opiniones correspondientes a su 42º periodo de sesiones, señalando que durante el examen de la cuestión prevaleció, en general, una actitud positiva respecto a la autoevaluación;
- .3 en cuanto a la cuestión de la utilidad de los resultados de la autoevaluación, el CPMM apoyó la opinión manifestada por el Secretario General en el 6º periodo de sesiones del Subcomité FSI de que, en primer lugar, servirá para ayudar a los Estados de abanderamiento a tener una idea clara de su actuación, basándose en criterios acordados; en segundo lugar, los Estados de abanderamiento podrán evaluar sus deficiencias y tomar las medidas necesarias para recibir asistencia a fin de solucionar los problemas identificados; y en tercer lugar, puesto que la actuación de los Estados de abanderamiento está, de hecho, sometida a evaluación externa, se formulan juicios al respecto y se detiene a los buques, la información que se reciba podrá utilizarse como base para discusiones bilaterales entre los Estados de abanderamiento y los Estados rectores de puerto interesados, a fin de adoptar un criterio de colaboración con miras a mejorar la seguridad y la protección del medio ambiente;
- .4 propuso que el formulario de autoevaluación sea únicamente de uso interno, para que los Gobiernos Miembros evalúen su propia actuación como Estados de abanderamiento. Un Estado Miembro puede considerar la posibilidad de presentar el formulario al Secretario General si desea pedir asistencia a través del Programa de Cooperación Técnica de la Organización, demostrando que ha cumplido sus obligaciones en tanto que Estado de abanderamiento. Todo formulario que se presente sólo se utilizará a efectos de evaluar y determinar la asistencia solicitada. Sin embargo, la presentación no se considera una condición previa para requerir asistencia;
- .5 propuso, basándose en que esta cuestión merece un examen en el contexto de los principios rectores al más alto nivel, que el CSM considere la posibilidad de pedir al Subcomité FSI en su 7º periodo de sesiones, que elabore un proyecto de resolución en el que se ponga de relieve la importancia de la evaluación de la actuación de los Estados de abanderamiento y que formule alternativas que permitan hacer avanzar esta cuestión, las cuales serán examinadas por el CSM y el CPMM antes de que se sometan a la consideración de la Asamblea en su vigésimo primer periodo de sesiones, en noviembre de 1999;
- .6 invitó a los gobiernos Miembros a que, a reserva de la decisión que adopte el CSM, presenten observaciones y propuestas a este respecto en el 7º periodo de sesiones del Subcomité FSI. A este fin, el Comité acordó postergar hasta el 29 de enero de 1999 la fecha límite para la presentación de los documentos básicos para el 7º periodo de sesiones del Subcomité FSI; y

- .7 pidió al CSM que en su 70º periodo de sesiones apruebe el Formulario para la autoevaluación, con los cambios de redacción de menor importancia indicados en el subpárrafo .1 *supra*, con miras a su distribución como circular MSC/MEPC y recomendó a los Gobiernos Miembros que lo utilicen con arreglo a lo indicado en el párrafo .4 *supra*.

2.33 Tras la recapitulación efectuada por el Presidente, Chipre manifestó que el cumplimiento de las obligaciones de los Estados, derivadas de los instrumentos en los que son partes, no se limita a las relativas a los Estados de abanderamiento, por lo que estas cuestiones merecerían examinarse oportunamente.

Enmiendas a la resolución A.746(18)

2.34 El Comité refrendó el proyecto de resolución MSC sobre enmiendas a la resolución A.746(18) en relación con la prueba y el mantenimiento de las RLS de 406 MHz y el reconocimiento de los medios de remolque de emergencia, con miras a que los apruebe el CSM en su 70º periodo de sesiones.

Notificación obligatoria en virtud del Convenio MARPOL

2.35 El Comité refrendó la petición del Subcomité para que la Secretaría elabore la nota sobre notificación obligatoria con arreglo al MARPOL 73/78 e incluya los nombres de los Estados Miembros que todavía no habían presentado los informes pertinentes.

Análisis de siniestros

2.36 El Comité refrendó la petición del Subcomité a la Secretaría para que ésta señale el contenido del anexo del informe del Grupo de trabajo por correspondencia sobre análisis de siniestros (FSI 6/6/3) a los Subcomités STW, FP y BLG, para su examen.

2.37 El Comité refrendó asimismo la petición del Subcomité a la Secretaría para que, con posterioridad al 7º periodo de sesiones del Subcomité FSI, remita proyectos con datos estadísticos sobre determinados tipos de siniestros a los subcomités pertinentes, para que éstos emitan su opinión.

2.38 El Comité también acordó incluir en los programas de trabajo de los subcomités pertinentes un punto del orden del día sobre el análisis de siniestros, respecto del cual el Subcomité FSI seguiría actuando como coordinador.

Directrices para los Estados rectores de puerto en relación con el Código IGS

2.39 El Comité aprobó, en principio, el proyecto de circular MSC/MEPC sobre Directrices provisionales para la supervisión por el Estado rector del puerto en relación con el Código IGS. Sin embargo, habida cuenta de que no se pudo llegar a una decisión sobre la inclusión de la tercera oración del párrafo 4 en las Directrices provisionales, el Comité pidió al CSM que en su 70º periodo de sesiones adopte una decisión definitiva sobre la cuestión.

2.40 El Comité refrendó la opinión del Subcomité de que se debería instar a los Estados rectores de puerto a que se aseguren de que sus funcionarios encargados de la supervisión no exigen el cumplimiento del Código IGS a los buques que no tienen obligación de hacerlo de conformidad con las disposiciones de la regla IX/2 del Convenio SOLAS.

Resultados del 41º periodo de sesiones del Subcomité DE

2.41 El Comité examinó el informe correspondiente al 41º periodo de sesiones del Subcomité DE (DE 41/17 y MEPC 42/2/2) y adoptó, respecto de aquellas cuestiones de interés para la labor del Comité, las decisiones que se indican a continuación.

Prevención de la corrosión de los tanques de lastre de los buques existentes

2.42 El Comité tomó nota de la opinión del Subcomité DE de que no es necesario elaborar directrices sobre la prevención de la contaminación de los tanques de lastre de los buques existentes puesto que el sector ya cuenta con normas adecuadas.

Código Polar

2.43 El Comité tomó nota de la información proporcionada por Noruega en sus documentos MEPC 42/21/2 y MEPC 42/INF.34, en los que se exponen las deliberaciones relativas al Código Polar llevadas a cabo por la vigésimo segunda Reunión consultiva del Tratado Antártico, que se celebró en Tromsø, Noruega, del 25 de mayo al 5 de junio de 1998.

2.44 Además, el Comité tomó nota de la petición que le había formulado el Subcomité DE en su 41º periodo de sesiones de que considerara los párrafos pertinentes del proyecto de Código, según se indica en el cuadro que figura en el anexo del documento MEPC 42/2/2 (capítulos 3, 7, 8, 14 y 17). Sin embargo, en razón del actual programa de trabajo y de la carga de trabajo del periodo de sesiones en curso, el Comité acordó examinar la cuestión más a fondo durante su 43º periodo de sesiones y pidió a los Gobiernos Miembros que presentaran sus observaciones para esa oportunidad.

Resultados del 3º periodo de sesiones del Subcomité DSC

2.45 El Comité examinó el informe correspondiente al 3º periodo de sesiones del Subcomité DSC (DSC 3/15, DSC 3/15/Add.1 y MEPC 42/2/3) y adoptó decisiones respecto de aquellas cuestiones de interés para su labor que se indican a continuación. Las cuestiones relativas a las enmiendas al Anexo III del Convenio MARPOL y al carácter obligatorio del Código IMDG en virtud del Convenio MARPOL se examinaron en relación con el punto 11 del orden del día y la cuestión de las enmiendas al Convenio SOLAS y al Código CNI, bajo el punto 14.

Enmienda 29 al Código IMDG

2.46 El Comité tomó nota de la aprobación por el CSM, en su 69º periodo de sesiones, de la Enmienda 29 al Código IMDG, que habrá de entrar en vigor el 1 de enero de 1999, con un periodo de transición de seis meses, es decir, hasta el 1 de julio de 1999.

Nuevo formato del Código IMDG

2.47 El Comité señaló que en su 3º periodo de sesiones el DSC había pedido al Grupo de supervisores técnicos y de redacción que continuara la labor a fin de hacer posible que un texto completo del Código IMDG, en su nuevo formato, pueda presentarse al Subcomité DSC en su 4º periodo de sesiones para su aprobación.

Resultados del 44º periodo de sesiones del Subcomité NAV

2.48 El Comité tomó nota del informe correspondiente al 44º periodo de sesiones del Subcomité NAV (NAV 44/14), así como de las deliberaciones llevadas a cabo durante ese periodo de sesiones sobre las dos cuestiones siguientes, de interés para la labor del Comité:

- .1 elaboración de medidas complementarias del Código CNI; y
- .2 organización del tráfico marítimo, notificación para buques y cuestiones conexas (MEPC 42/2/5).

3 LABOR DE OTROS ÓRGANOS

Resultados del 77º periodo de sesiones del Comité Jurídico

3.1 El Comité tomó nota de que el Comité Jurídico había celebrado su 77º periodo de sesiones del 20 al 24 de abril de 1998 y de que las cuestiones de interés para el Comité se resumían en el documento MEPC 42/3.

3.2 El Comité observó que el Comité Jurídico había seguido analizando cuestiones relativas a la remoción de restos de naufragio y a la indemnización por contaminación ocasionada por los combustibles líquidos de los buques, lo que podrían culminar en la elaboración de dos convenios independientes, y tomó nota asimismo de que el Comité Jurídico había examinado sus Directrices sobre organización y método de trabajo y había acordado enmendarlas a fin de incorporar el párrafo 9bis que figura en el párrafo 6 del documento MEPC 42/3.

3.3 La delegación del Reino Unido declaró que la elaboración de un convenio sobre combustibles líquidos era uno de los puntos prioritarios del orden del día del Comité Jurídico. El objetivo del Convenio es establecer reglas internacionales sobre responsabilidad por la contaminación por hidrocarburos ocasionada por los combustibles líquidos de los buques. El Comité Jurídico se ha fijado como objetivo ultimar la labor relativa a esta cuestión y a otros puntos prioritarios en su próximo periodo de sesiones, que se celebrará en abril de 1999, con miras a recomendar a la Asamblea que convoque una conferencia diplomática en el año 2000. El Reino Unido apoya firmemente la elaboración de un convenio sobre los combustibles líquidos. Asimismo, acoge con agrado los adelantos conseguidos en el seno del Comité Jurídico y confía en que las cuestiones pendientes puedan resolverse con prontitud, para que dicho Comité esté en condiciones de recomendar a la Asamblea que convoque una conferencia diplomática en su reunión de abril de 1999.

3.4 El Comité tomó nota con satisfacción de los adelantos conseguidos en el seno del Comité Jurídico a este respecto y recordó que le había señalado la necesidad de elaborar un régimen obligatorio de indemnización por la contaminación ocasionada por los combustibles líquidos de los buques.

Resultados del 69º periodo de sesiones del CSM

3.5 El Comité tomó nota de que el Comité de Seguridad Marítima había celebrado su 69º periodo de sesiones del 11 al 20 de mayo de 1998 y de que las cuestiones de interés para el Comité se resumían en el documento MEPC 42/3/1.

3.6 El Comité examinó las decisiones tomadas por el CSM en su 69º periodo de sesiones, bajo sus respectivos puntos del orden del día, acerca de las cuestiones relacionadas con el Anexo III del MARPOL, el Código CNI, el factor humano y la evaluación formal de la seguridad, y también las relacionadas con las directrices de los comités.

3.7 Por lo que respecta a la cuestión de los términos uniformes para hacer referencia a los instrumentos de la OMI, el Comité observó que el CSM había acordado posponer el examen del proyecto de Directrices hasta su 70º periodo de sesiones, tras reconocer que había que tratar más detenidamente el tema.

3.8 El Comité aprobó el proyecto de circular MSC/MEPC sobre las medidas equivalentes para el transporte del estireno monómero, y la distribuyó como circular MSC/Circ.879/MEPC/Circ.348.

Resultados del 45º periodo de sesiones del Comité de Cooperación Técnica

3.9 El Comité tomó nota de que el Comité de Cooperación Técnica había celebrado su 45º periodo de sesiones en junio de 1998 durante el 80º periodo de sesiones del Consejo y de que las cuestiones de interés para el Comité se resumían en el documento MEPC 42/3/2.

3.10 El Comité observó que el Comité de Cooperación Técnica había examinado, en su 45º periodo de sesiones, cuestiones relacionadas con la presencia regional, la política de cooperación técnica y la Asociación para el progreso.

3.11 Por lo que respecta a las prioridades temáticas de las actividades de cooperación técnica de la esfera de la protección del medio marino para el bienio 2000-2001, el Comité observó que la Secretaría había propuesto las siguientes prioridades temáticas:

- .1 el fomento de la cooperación regional para la implantación y ejecución de los instrumentos pertinentes de la OMI;
- .2 el fortalecimiento de la cooperación regional en la protección del medio marino, especialmente en relación con la cooperación, preparación y lucha contra la contaminación, incluida la implantación del Convenio de Cooperación y su ampliación para que comprenda las sustancias nocivas y potencialmente peligrosas;
- .3 el desarrollo de la capacidad en el ámbito nacional y regional para prevenir, controlar, combatir y mitigar la contaminación del mar, en especial mediante la implantación de programas de formación e intercambio de expertos y de conocimientos técnicos y la asistencia en la elaboración, revisión y actualización de la legislación nacional; y
- .4 la asistencia a los países para dar cumplimiento a las obligaciones derivadas del MARPOL 73/78 y demás reglas, normas y recomendaciones elaboradas por el CPMM, entre otras, las relacionadas con la provisión de instalaciones receptoras portuarias y la gestión de desechos, así como con la gestión y el control del agua de lastre.

3.12 Tras un breve debate al respecto, el Comité aprobó las prioridades temáticas propuestas en la esfera de la protección del medio marino, que se incorporarán al Programa Integrado de Cooperación Técnica para el bienio 2000-2002, con miras a su examen en el 46º periodo de sesiones del Comité de Cooperación Técnica, previsto para noviembre de 1998.

3.13 La delegación de Singapur, refiriéndose a las observaciones formuladas por el Secretario General en su introducción acerca del éxito del Programa de los Mares del Asia Oriental, declaró en nombre de Filipinas, Indonesia, Malasia y Tailandia que la iniciativa regional FMAM/PNUD/OMI había contribuido desde 1994 al desarrollo de modelos de trabajo y de enfoques innovadores esenciales para abordar las cuestiones ambientales de las costas y el medio marino de los mares del Asia Oriental. Todos los 11 países participantes, esto es, Brunei Darussalam, Camboya, China, Filipinas, Indonesia, la República de Corea, la República Popular Democrática de Corea, Singapur, Tailandia y Viet Nam se habían beneficiado del programa. En los lugares elegidos para las demostraciones se había constatado cómo las autoridades locales pueden contribuir a la implantación de los convenios de la OMI mediante la planificación y la gestión integradas de las zonas costeras y marinas. Asimismo, los cursos de formación organizados con arreglo al Programa se habían impartido a más de 1 120 participantes procedentes del África Oriental, Latinoamérica y el Sur de Asia, lo que permite fomentar una cooperación más estrecha entre los países del hemisferio sur.

3.14 La delegación de Singapur declaró asimismo que, mediante el Programa, además de los ocho millones de dólares de los Estados Unidos asignados por el FMAM, se había conseguido movilizar 9,28 millones de dólares procedentes de fuentes externas a lo largo de un periodo de cinco años, destinados a ampliar las actividades de dicho Programa. En vista del excelente rendimiento y de los logros obtenidos por el Programa, el FMAM había aprobado recientemente una fase de seguimiento, asignando un presupuesto total de 28,5 millones de dólares, de los cuales aportará 16,2. Está previsto que esta segunda fase del programa se inicie al ultimarse la fase piloto en junio de 1999. La delegación de Singapur, en nombre de Filipinas, Indonesia, Malasia y Tailandia, expresó su agradecimiento a la OMI y al Programa FMAM/PNUD/OMI de los Mares del Asia Sudoriental.

3.15 Las delegaciones de China, Filipinas y Tailandia apoyaron la declaración de la delegación de Singapur. Por su parte, la delegación de Tailandia declaró que su Gobierno había recibido asistencia técnica del Gobierno de Dinamarca desde 1985 en el campo de la lucha contra derrames de hidrocarburos en forma de ayudas a la elaboración de un Plan nacional para contingencias de derrames de hidrocarburos y la provisión de un buque de lucha contra la contaminación y del equipo de respuesta contra derrames de hidrocarburos y de ayuda en el desarrollo de la capacidad del personal, y manifestó su reconocimiento y gratitud al Gobierno danés por su valioso y continuo apoyo a Tailandia.

3.16 La delegación de la República de Corea hizo mención del decimotercer Simposio internacional sobre transporte de mercancías peligrosas por mar y vías de navegación interiores (ISTDG 13), que se había celebrado con éxito en octubre de 1998 en Seúl, República de Corea. Además del patrocinio de la OMI, el Simposio había contado con el apoyo de las siguientes organizaciones: la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas (NU/CEPE), la Cámara Naviera Internacional (ICS), la Asociación Internacional de Puertos (IAPH), la Asociación Internacional de Coordinación del Transporte de Carga (ICHCA) y Unión Internacional de Transportes por Carretera (IRU).

3.17 El Secretario General destacó que la cooperación técnica es y seguirá siendo una de las prioridades de la OMI. La OMI cuenta ahora con un Comité de Cooperación Técnica renovado, y ha mantenido actualizado su Programa integrado de cooperación técnica (PICT). Los países donantes que deseen apoyar las actividades de cooperación técnica de la OMI encontrarán proyectos adecuados de cooperación técnica en el marco del PICT. El Secretario General destacó asimismo que la cooperación técnica no es un fin en sí misma, sino que tiene por objeto ayudar a los países en desarrollo a mejorar la seguridad marítima y la protección del medio marino mediante la implantación de los convenios de la OMI. Instó a los Estados Miembros de la OMI a que apoyen las actividades de cooperación técnica para alcanzar el objetivo de la OMI consistente en una navegación más segura y un mar más limpio.

Cuestiones urgentes que emanan del informe del Grupo de trabajo sobre la interfaz buque-puerto reunido durante la celebración del 26º periodo de sesiones del Comité de Facilitación

3.18 El Comité observó que el Grupo de trabajo sobre la interfaz buque-puerto se había reunido durante el 26º periodo de sesiones del Comité de Facilitación (7 a 11 de septiembre de 1998) y de que las cuestiones urgentes de interés para el Comité se resumían en el documento MEPC 42/3/3.

3.19 El Comité tomó nota de la información facilitada en el documento MEPC 42/3/3 sobre la insuficiencia de las instalaciones de recepción, la gestión del agua de lastre, las comunicaciones buque-costera, la implantación de los instrumentos de la OMI y la propuesta de programa de trabajo del Grupo de trabajo sobre la interfaz buque-puerto, y acordó volver a examinar estas cuestiones en su 43º periodo de sesiones cuando se disponga del informe final del referido Grupo.

3.20 La delegación de las Bahamas manifestó su preocupación por la falta de control que había en relación con el programa de trabajo del Grupo de trabajo sobre la interfaz buque-puerto. El Comité tomó nota de la preocupación de las Bahamas y acordó examinar el programa de trabajo del Grupo en su próximo periodo de sesiones, cuando dispondrá de los informes finales del Subcomité de Facilitación sobre su 26º periodo de sesiones y del Grupo de trabajo sobre la interfaz buque-puerto.

4 ESTADO JURÍDICO DE LOS CONVENIOS

4.1 El Comité tomó nota del estado jurídico de los convenios y de otros instrumentos de la OMI relacionados con la contaminación del mar, especialmente el estado actual del MARPOL 73/78 y de sus enmiendas (MEPC 42/4).

4.2 El Comité observó que, después de que se distribuyera el documento MEPC 42/4, Nueva Zelanda había depositado su instrumento de adhesión al MARPOL 73/78 (a excepción del Anexo IV) el 25 de septiembre de 1998, constituyéndose en la 105ª Parte en el Convenio. Por su parte, Santo Tomé y Príncipe había depositado su instrumento de adhesión al MARPOL 73/78 el 29 de octubre de 1998, con lo que el número total de Partes en el MARPOL 73/78 asciende a 106.

4.3 El Comité observó asimismo que, a reserva de su ratificación, Dinamarca había firmado el 14 de octubre de 1998 el Protocolo de 1997 relativo al MARPOL y había presentado una reserva respecto a su aplicación a las Islas Faroe y a Groenlandia.

4.4 La delegación de Turquía informó al Comité de que había dado comienzo al procedimiento nacional habilitado para la adhesión a los Protocolos de 1992 relativos al Convenio de responsabilidad civil y al Convenio del Fondo, y de que prevé que dicho procedimiento podría concluirse en un futuro próximo.

4.5 La delegación de Singapur informó al Comité de que el procedimiento nacional habilitado para adherirse al Convenio de Cooperación, 1990 y al Anexo V del MARPOL se encuentra en una fase avanzada y de que está previsto constituirse en Parte del Convenio de Cooperación, 1990 y del Anexo V del MARPOL en la primera mitad de 1999.

5 EFECTOS PERJUDICIALES DE LAS PINTURAS ANTIINCRUSTANTES PARA BUQUES

5.1 El Comité recordó que, en su último periodo de sesiones, el Grupo de trabajo por correspondencia sobre los efectos perjudiciales de las pinturas antiincrustantes para buques, incluido el tributilestaño, había presentado su informe definitivo (MEPC 41/10), y que durante las deliberaciones sobre los resultados de la labor del Grupo se habían manifestado las siguientes opiniones:

- .1 debe garantizarse la disponibilidad de alternativas eficaces a la utilización de pinturas a base de organoestaño antes de implantar la prohibición del uso de tales pinturas;
- .2 la prohibición de pinturas a base de organoestaño es una de las tareas más urgentes del programa de trabajo del Comité;
- .3 antes de tomar decisiones definitivas al respecto debería realizarse una evaluación ambiental completa; y
- .4 para proceder a una revisión general de todos los antiincrustantes se requeriría debatir los aspectos técnicos, lo cual prolongaría las deliberaciones durante varios años, y muchos consideraron que tal labor es difícil de llevar a buen término.

5.2 El Comité también recordó su decisión de establecer un grupo de trabajo sobre este tema con el mandato que se indica en el anexo 5 del informe MEPC 41/20 y que se vuelve a reproducir en el documento MEPC 42/5.

Mandato del Grupo de trabajo

5.3 El Comité coincidió con la sugerencia del Presidente de que, puesto que las tareas del Grupo de trabajo estaban claramente definidas en el mandato que se había elaborado en el anterior periodo de sesiones, el Comité examinaría únicamente las cuestiones de principio en el Pleno y toda la información adicional y documentos conexos se presentarían en el Grupo de trabajo.

5.4 El Comité tomó nota de la información recogida en el documento MEPC 42/5/11 presentado por la ICS, en el que se propone incluir los criterios de rendimiento para la reglamentación de otros sistemas antiincrustantes en el instrumento jurídico pertinente.

5.5 Varias delegaciones se opusieron a la propuesta de la ICS e indicaron que:

- .1 el establecimiento de criterios de rendimiento para cubrir todas las alternativas posibles exigiría mucho tiempo y su utilidad es incierta;
- .2 los criterios de rendimiento quedan determinados por la aceptabilidad que las alternativas tienen para el sector; y
- .3 la inclusión de criterios de rendimiento ya se examinó en el 41º periodo de sesiones del Comité y se decidió no incluir este factor en el mandato del Grupo de trabajo.

5.6 No obstante, algunas delegaciones se manifestaron a favor de la propuesta de la ICS e indicaron:

- .1 la prohibición sin ninguna disposición sobre alternativas puede crear problemas en el futuro;
- .2 el planteamiento consistente en prohibir primero las pinturas antiincrustantes a base de organoestaño y examinar luego las soluciones alternativas es inaceptable.

5.7 Tras haber deliberado sobre estos puntos y haber observado que las opiniones eran divergentes, el Comité acordó incluir el punto propuesto sobre criterios de rendimiento de sistemas alternativos en el mandato del Grupo, y le pidió que examinara esta cuestión.

Propuesta de enmiendas al Convenio SOLAS

5.8 El Comité examinó el documento presentado por el Japón (MEPC 42/5/5) y tomó nota de las opiniones indicadas en dicho documento, a saber:

- .1 se debería enmendar el capítulo II-1 del Convenio SOLAS de modo que se incluya la prohibición de pinturas a base de organoestaño; y
- .2 la ventaja de incluir la prohibición en el Convenio SOLAS es que el Comité de Seguridad Marítima podría aprobar las enmiendas propuestas y éstas entrarían en vigor dentro de un par de años de acuerdo con el procedimiento de aceptación tácita.

5.9 El Comité tomó nota de las ventajas de la propuesta del Japón por lo que respecta a la pronta entrada en vigor de las enmiendas propuestas. Sin embargo, la mayoría de las delegaciones se opusieron a la propuesta del Japón de prohibir las pinturas a base de organoestaño en virtud del Convenio SOLAS, ya que se considera que se trata de un asunto de protección del medio marino que no guarda relación con la seguridad de los buques. Por consiguiente, el Comité opinó que no sería adecuado tratar de solucionar el problema mediante enmiendas al Convenio SOLAS.

5.10 El Comité reconoció que el modo de garantizar la entrada en vigor y la actual implantación de las prescripciones sobre pinturas antiincrustantes es una de las cuestiones más importantes que deben examinarse en el actual periodo de sesiones, y pidió al Grupo de trabajo que volviera a examinar la cuestión para tratar de encontrar la alternativa más adecuada en cuanto a las opciones de marco jurídico.

Resolución de la Asamblea

5.11 Por lo que respecta al mandato del Grupo de trabajo sobre la elaboración de un proyecto de resolución de la Asamblea, la delegación de Noruega propuso lo siguiente:

- .1 seguir un planteamiento en dos fases, a saber, preparar una resolución de la Asamblea y un instrumento mundial jurídicamente vinculante para prohibir los sistemas antiincrustantes a base de organoestaño, incluido un mecanismo para evaluar las alternativas; e
- .2 incluir en la resolución una referencia al artículo correspondiente de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar.

5.12 Aunque algunas delegaciones estaban en contra de la propuesta de Noruega otras se mostraron a favor, y el Comité acordó pedir al Grupo de trabajo que examinara más en detalle los puntos propuestos cuando elabore el proyecto de resolución de la Asamblea.

Instrucciones al Grupo de trabajo

5.13 Tras haber examinado los puntos indicados anteriormente, el Presidente recordó que se había pedido al Grupo de trabajo que elaborara lo siguiente:

- .1 un proyecto de instrumento jurídico;
- .2 un calendario para la eliminación de los sistemas antiincrustantes perjudiciales; y
- .3 un proyecto de resolución de la Asamblea que se aprobaría el año próximo.

5.14 El Comité pidió al Grupo de trabajo que organizara su labor de acuerdo con el mandato asignado y que diera prioridad a la preparación de lo siguiente:

- .1 el marco para el proyecto de instrumento jurídico; y
- .2 el texto preliminar de un proyecto de resolución de la Asamblea en el que se inste a los Estados Miembros a tomar las medidas necesarias, como se indica en el párrafo 2 vii) del mandato, y en el que quede reflejada la propuesta de Noruega (párrafo 5.12 anterior).

Comunicación de la OCDE

5.15 La Secretaría informó que el Presidente de la reunión conjunta del Grupo sobre productos químicos y el Comité de gestión de la OCDE había indicado, en una carta enviada al Secretario General, que la OCDE ha decidido no seguir su labor sobre el tributilestaño ni sobre ningún otro agente antiincrustante en vista de la labor que viene realizando el CPMM. En la carta se transmitía el fuerte apoyo que los delegados participantes en la reunión conjunta habían manifestado a la labor de la OMI con respecto a la reducción del riesgo que plantea el tributilestaño. La Secretaría informó al Comité de que la OCDE había hecho hincapié en la importancia de tener en cuenta los riesgos asociados con las alternativas al tributilestaño a fin de garantizar que no presentan un riesgo igual o mayor para el medio ambiente que el planteado por las pinturas antiincrustantes a base de tributilestaño. El Comité tomó nota de que la Secretaría había recibido, por conducto del Presidente del CPMM, un informe de la OCDE que incluía una sinopsis de la amenaza que suponen las pinturas antiincrustantes a base de tributilestaño así como de las actividades que se están realizando actualmente en varios países. El Comité acordó que este documento se distribuiría a los Miembros del Grupo de trabajo para su información y agradeció su comunicación a la OCDE.

Informe del Grupo de trabajo

5.16 Una vez recibido el informe del Grupo de trabajo (MEPC 42/WP.12), el Comité tomó nota de los debates que tuvieron lugar durante la reunión del Grupo sobre los asuntos siguientes:

- .1 finalidad principal y estructura del instrumento mundial jurídicamente vinculante;
- .2 metodología y proceso para el examen de otros sistemas antiincrustantes;
- .3 determinación del instrumento jurídico apropiado; y
- .4 proyecto de resolución de la Asamblea.

5.17 El Comité aprobó el proyecto de resolución de la Asamblea elaborado por el Grupo de trabajo, con las modificaciones de forma pertinentes, que figura en el anexo 5, para someterlo a la aprobación de la Asamblea en su vigésimo primer periodo de sesiones.

5.18 Al aprobar el proyecto de resolución de la Asamblea, la delegación de Panamá preguntó en qué fecha se convocaría la Conferencia para aprobar la propuesta de instrumento mundial jurídicamente vinculante. El Comité no pudo examinar esta cuestión a fondo en el actual periodo de sesiones, por lo que acordó volver a considerarla en su próximo periodo de sesiones en el que deberá elaborarse un marco de trabajo y un proyecto de texto del instrumento mencionado (véase el párrafo 19.10)

5.19 El Comité pidió a las delegaciones que, en su 43º periodo de sesiones, presentaran ponencias con sus opiniones sobre la estructura básica y el contenido del instrumento mundial jurídicamente vinculante, así como sobre la metodología que deberá aplicarse para considerar el uso de otros sistemas antiincrustantes que no tengan compuestos organoestánicos como biocidas, en virtud del referido instrumento.

6 INSUFICIENCIA DE LAS INSTALACIONES DE RECEPCIÓN

Introducción

6.1 El Comité recordará que, en su 41º periodo de sesiones, decidió constituir un grupo de trabajo sobre instalaciones receptoras portuarias para facilitar medios de mejora de la disponibilidad y utilización de las instalaciones portuarias de recepción de desechos y que había elaborado el mandato de dicho Grupo, que figura en el anexo 5 del documento MEPC 41/20. Además, para agilizar el debate, se constituyó un grupo de trabajo por correspondencia dirigido por el Reino Unido, al que se encomendó la preparación de un documento de base que se examinaría más a fondo en el actual periodo de sesiones.

Formulario de notificación de supuestas deficiencias de las instalaciones de recepción

6.2 El Comité examinó el formulario de notificación de supuestas deficiencias de las instalaciones de recepción elaborado por la Secretaría (MEPC 42/6), en el que se refunde un formulario anterior distribuido en 1998 mediante la circular MEPC/Circ.215 y un formulario presentado por BIMCO en el último periodo de sesiones del Comité (MEPC 41/11).

6.3 Tras examinar el proyecto de formulario, el Comité encomendó al Grupo de trabajo que lo perfeccionara y que elaborara un proyecto de circular MEPC para que lo aprobara el Comité.

Informe del Grupo de trabajo por correspondencia encargado de la revisión del capítulo 11 del Manual general sobre instalaciones receptoras portuarias

6.4 Se informó al Comité de los resultados de las deliberaciones sobre la revisión del capítulo 11 del Manual general sobre instalaciones receptoras portuarias llevada a cabo en la reunión celebrada por el Grupo de trabajo sobre la interfaz buque-puerto durante el 26º periodo de sesiones del Comité de Facilitación (MEPC 42/3/3). Al examinar el documento MEPC 42/6/1, el Grupo de trabajo sobre la interfaz buque-puerto recomendó que el Comité aprobara el proyecto de capítulo 11 revisado del Manual general sobre instalaciones receptoras portuarias.

6.5 La delegación de los Países Bajos presentó el documento MEPC 42/6/1, en el que se recoge el informe del Grupo de trabajo por correspondencia encargado de la revisión del capítulo 11 del Manual general sobre instalaciones receptoras portuarias.

6.6 Tras examinar el proyecto de texto del capítulo 11 revisado, el Comité lo aprobó en principio y encomendó al Grupo de trabajo que lo perfeccionara y, de ser necesario, que volviera a informar al Pleno.

Información presentada en el actual periodo de sesiones

6.7 El Comité tomó nota de la información facilitada por la Comisión de Helsinki sobre las actividades de seguimiento de la estrategia del Báltico para las instalaciones portuarias receptoras de desechos generados a bordo y cuestiones conexas (MEPC 42/INF.4).

Insuficiencia de las instalaciones de recepción

6.8 El Comité recordará que el mandato del Grupo de trabajo sobre instalaciones de recepción incluía los siete puntos siguientes:

- .1 definición de idoneidad;
- .2 parámetros de las instalaciones de recepción;
- .3 metodología y plan de acción general;
- .4 mejora de la comunicación;
- .5 criterios para determinar la insuficiencia de las instalaciones de recepción;
- .6 plan general de gestión portuaria de los desechos; y
- .7 análisis de las instalaciones receptoras de desechos que funcionan satisfactoriamente.

6.9 El Comité examinó el informe del Grupo de trabajo por correspondencia dirigido por el Reino Unido (MEPC 42/6/2), y observó que dicho Grupo había reunido las observaciones formuladas por sus Miembros sobre cada uno de estos puntos, sentando una buena base para su debate en el actual periodo de sesiones.

6.10 Tras someter a un breve debate el informe del Grupo de trabajo por correspondencia, el Comité remitió el documento MEPC 42/6/2 al Grupo de trabajo y le pidió que comenzara su labor conforme al mandato recibido.

Informe del Grupo de trabajo

6.11 Tras recibir el informe del Grupo de trabajo (MEPC 42/WP.9), el Comité adoptó las medidas que figuran en los párrafos siguientes.

Formulario de notificación de deficiencias de las instalaciones de recepción

6.12 Tras examinar el documento MEPC 42/6 (Secretaría), el Comité aprobó el formulario revisado de notificación de deficiencias de las instalaciones de recepción y la pertinente circular MEPC de envío, que figura en el anexo 1 del documento MEPC 42/WP.9, en que la palabra "fangos" se sustituye por "residuos", y pidió a la Secretaría que la distribuyera con la signatura MEPC/Circ.349 con la mayor brevedad posible.

Revisión del capítulo 11 del Manual general sobre instalaciones receptoras portuarias

6.13 El Comité revisó el documento MEPC 42/6/1 (Países Bajos) en el que se recoge el proyecto de capítulo 11 revisado del Manual general sobre instalaciones receptoras portuarias y las observaciones formuladas por el Grupo de trabajo sobre la interfaz buque-puerto (MEPC 42/3/3), y admitió las sugerencias para mejorar el texto que figuran en el documento MEPC 42/WP.9, párrafos 6 a 14. Además, acordó suprimir la frase "Se conocen ejemplos de descuentos del 6% sobre los derechos portuarios" que figura en el penúltimo párrafo de la página 28. El Comité pidió a la Secretaría que incorporara el nuevo capítulo 11 en el Manual general sobre instalaciones receptoras portuarias y que dispusiera la publicación de la nueva edición lo antes posible.

6.14 La delegación de España expresó su agradecimiento a la OMI por la labor llevada a cabo hasta la fecha para ayudar a los países en desarrollo en cuanto a las instalaciones de recepción, especialmente con respecto al proyecto "Iniciativa del Gran Caribe para los desechos generados por los buques", y alentó a la Organización a que continuara esa importante labor.

Medios para mejorar la disponibilidad y utilización de las instalaciones de recepción

6.15 El Comité acordó que con objeto de alcanzar la meta de "instalaciones de recepción adecuadas" el puerto debería tener en cuenta las necesidades operacionales de los usuarios y debería facilitar instalaciones de recepción para los tipos y cantidades de desechos de los buques que normalmente utilizan el puerto, sin causarles demoras innecesarias.

6.16 El Comité acordó que debería continuar la labor sobre el tema de las instalaciones de recepción y decidió establecer un Grupo de trabajo por correspondencia, coordinado por el Reino Unido, con objeto de elaborar un documento de base para que lo examine el Comité en su 43º periodo de sesiones. El mandato del Grupo y los puntos de contacto para el coordinador figuran en el anexo 14 del presente documento.

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

Informe del Grupo de trabajo sobre el Convenio de Cooperación para el CPMM en su 41º periodo de sesiones

7.1 El Comité examinó y aprobó en general el informe del Grupo de trabajo sobre el Convenio de Cooperación correspondiente a su reunión celebrada durante el 41º periodo de sesiones del CPMM (MEPC 42/7) y aceptó el programa y calendario de actividades del Grupo y los plazos de ultimación previstos que figuran en el anexo 2 de dicho informe (MEPC 42/7).

Centro de coordinación sobre la contaminación por hidrocarburos

7.2 En lo que respecta a la preocupación manifestada por el Grupo de trabajo sobre el Convenio de Cooperación acerca de la capacidad de la Secretaría de satisfacer las obligaciones que le impone el artículo 12 de dicho Convenio, el Comité encargó al Grupo que siguiera estudiando la manera de expresar su preocupación más claramente al Consejo.

7.3 Tras recibir el informe provisional del Grupo de trabajo sobre el Convenio de Cooperación (MEPC 42/WP.13), el Comité tomó nota de las siguientes opiniones de dicho Grupo:

- .1 el Convenio de Cooperación establecía una serie de obligaciones y compromisos que la Organización debería cumplir a fin de hacer efectivo dicho Convenio, reconociendo la importancia de la asistencia mutua y la cooperación internacional. Entre dichas obligaciones y compromisos se incluye la facilitación de servicios de información, capacitación y formación y servicios de asistencia técnicos;
- .2 la mayoría de dichas funciones y actividades no se estaban llevando a cabo aunque continúan siendo importantes y cobrarán aún mayor importancia cuando se adopte el Protocolo sobre SNPP propuesto; y
- .3 los Estados Miembros requerían claramente esas funciones y actividades, particularmente los Estados que no son partes en el Convenio que están examinando la posibilidad de ratificar el Convenio de Cooperación o se encuentran en vías de hacerlo.

7.4 El Comité se hizo partícipe de las inquietudes antedichas relativas a la implantación del Convenio de Formación y decidió tomar las medidas necesarias para poner en vigor las obligaciones y compromisos que en él se establecen (artículo 12), mediante la comunicación de tales preocupaciones al Consejo, a fin de conseguir recursos para la dotación de personal de una unidad de coordinación y apoyo para la lucha contra la contaminación, con carácter permanente.

Proyecto de Protocolo de cooperación sobre las SNPP

7.5 El Comité examinó, artículo por artículo, el proyecto de texto del Protocolo sobre cooperación, preparación y lucha contra los sucesos de contaminación por sustancias nocivas y potencialmente peligrosas (MEPC 42/7/Add.1) con objeto de preparar un texto revisado el Comité estableció un Grupo de redacción y le dio las instrucciones que figuran más adelante.

Preámbulo

7.6 La delegación de Francia, considerando que el párrafo 4 del proyecto de texto del Preámbulo hace referencia a un convenio que aún no está en vigor y reconociendo que eso crearía dificultades a algunos países para ratificar el Protocolo, propuso que el contenido de dicho párrafo se abordase mediante una resolución de la Conferencia. Se encargó al Grupo de redacción que estudiara la propuesta y que considerase la posibilidad de redactar una resolución al respecto.

Artículo 1 Disposiciones generales

Artículo 2 Definiciones

7.7 El Comité aceptó en general el proyecto de texto de los artículos 1 y 2, a reserva de que se vuelva a examinar en preparación para la Conferencia.

Artículo 3 Planes de emergencia y notificación

7.8 Como consecuencia de la observación formulada por la delegación de los Países Bajos, el Comité encargó al Grupo de redacción que incluyera en el párrafo 1 del Artículo 3 unas disposiciones relativas a la inspección de los planes de emergencia de a bordo por las autoridades portuarias, a fin de armonizarlo con las disposiciones análogas del párrafo 1 b) del Artículo 3 del Convenio de Cooperación.

7.9 La delegación de España propuso que también se notificaran a la OMI los sucesos de contaminación, relacionados con el párrafo 3 del Artículo 3.

7.10 El Comité encargó al Grupo de redacción que revisara el texto a fin de reflejar las observaciones antedichas.

Artículo 4 Sistemas nacionales y regionales de preparación y lucha contra la contaminación

7.11 La delegación de Turquía manifestó preocupación acerca de la prescripción que figura en el párrafo 2 a) del Artículo 4 relativa al establecimiento de equipo reemplazado. También se reconoció la necesidad de que los países que no fueran importadores de SNPP mantuvieran cierto grado de preparación, por lo que se encargó al Grupo de redacción que considerara este asunto y que tuviera en cuenta las cuestiones relativas a la cooperación regional.

Artículo 5 Cooperación internacional en la lucha contra la contaminación

Artículo 6 Investigación y desarrollo

Artículo 7 Cooperación técnica

7.12 El Comité aceptó en general el proyecto de texto de los Artículos 4 a 7, a reserva de que se vuelva a examinar en preparación para la Conferencia.

Artículo 8 Fomento de la cooperación bilateral y multilateral para la preparación y la lucha contra la contaminación

7.13 El Presidente propuso que la información se incluyera automáticamente en las páginas de Internet sin tener que esperar a que las Partes lo soliciten. Se ha encargado al Grupo de redacción que estudie el asunto y que considere la posibilidad de modificar el Protocolo en consecuencia.

Artículo 9 Relación con otros convenios y acuerdos

Artículo 10 Disposiciones institucionales

Artículo 11 Evaluación del Protocolo

Artículo 12 Enmiendas

7.14 El Comité aceptó en general el proyecto de texto de los Artículos 9 a 12, a reserva de que se vuelva a examinar en preparación para la Conferencia.

Artículo 13 Firma, ratificación, aceptación, aprobación y adhesión

7.15 Tras haber examinado la nota de la Secretaría (MEPC 42/WP.2), el Comité decidió que, si bien se invitaría a todos los Estados a participar en la Conferencia encargada de aprobar el Protocolo de Cooperación sobre SNPP, solamente las Partes en el Convenio de Cooperación podrían constituirse en Partes en dicho Protocolo.

7.16 El Comité encargó al Grupo de redacción que volviera a redactar la segunda frase del párrafo 1 del Artículo 13 suprimiendo la parte que hace referencia a los Estados que hayan firmado el Convenio de Cooperación.

Artículo 14 Entrada en vigor

Artículo 15 Denuncia

Artículo 16 Depositario

Artículo 17 Idiomas

7.17 El Comité aceptó en general el proyecto de texto de los Artículos 14 a 17, a reserva de que se vuelva a examinar en preparación para la Conferencia.

Anexo del Protocolo

7.18 Se encargó al Grupo de redacción que examinara el párrafo 4 del Anexo y que lo enmendara dado que en él se hace referencia a un convenio que aún no está en vigor.

Reservas

7.19 Aun apoyando en principio el proyecto de Protocolo sobre SNPP, la delegación de los Estados Unidos anunció que, debido a que las prescripciones de su país son más detalladas que las que figuran en el proyecto de Protocolo, reservaban su postura sobre el mismo.

Informe del Grupo de redacción/Grupo de trabajo sobre el Convenio de Cooperación

7.20 Una vez recibido el informe del Grupo de redacción/Grupo de trabajo sobre el Convenio de Cooperación (MEPC 42/WP.7) el Comité aprobó, en principio, el proyecto revisado de Protocolo sobre cooperación, preparación y lucha contra los sucesos de contaminación por sustancias nocivas y potencialmente peligrosas, 2000, que figura en el anexo 6. El Comité también se mostró de acuerdo con la propuesta del Grupo de redacción en lo referente a los temas que abarcarán las resoluciones que se elaborarán para que se aprueben junto con el Protocolo SNPP y pidió al Grupo de trabajo sobre el Convenio de Cooperación que ultimara su labor sobre los proyectos de resoluciones en su 43º periodo de sesiones. El Grupo de redacción ya ha preparado un anteproyecto de resoluciones que figura en el anexo 2 del documento MEPC 42/WP.7.

7.21 A propuesta del Grupo de trabajo, el Comité aprobó, a fin de que se publique, el Manual revisado sobre contaminación química - Parte 1 - Evaluación del problema y medidas de intervención, en su forma enmendada por el Grupo de redacción.

7.22 El Comité acordó pedir al Consejo que apruebe la convocatoria de una conferencia de cuatro a cinco días de duración, que se celebraría en el año 2000, en conjunción con el 44º periodo de sesiones del CPMM, para aprobar el Protocolo sobre cooperación, preparación y lucha contra los sucesos de contaminación por sustancias nocivas y potencialmente peligrosas, 2000.

Informe provisional del Grupo de trabajo encargado del Convenio de Cooperación

7.23 Tras recibir el informe provisional del Grupo de trabajo encargado del Convenio de Cooperación (MEPC 42/WP.13), el Comité:

- .1 tomó nota de la elaboración del Catálogo de programas de computador y de información en Internet sobre derrames de hidrocarburos y acordó que se presente a la Secretaría una versión refundida para su distribución en forma de circular a principios de 1999 y que en una fecha posterior se debería considerar si es oportuno insertarlos en la página de la OMI en Internet;
- .2 pidió a los Estados Miembros que presenten a la ISO observaciones sobre el documento "Proyecto de normas terminológicas para la lucha contra derrames de hidrocarburos" (MEPC 42/INF.9) con miras a la publicación de una versión revisada del mismo para que la examine el CPMM en su 43° periodo de sesiones, y al Grupo de trabajo sobre el Convenio de Formación que investigue más a fondo los procedimientos y trámites que habían de seguirse para mejorar la cooperación entre la OMI y la ISO y que aclare las cuestiones conexas;
- .3 estuvo de acuerdo con la propuesta del Grupo de trabajo de preparar un directorio de los centros de especialización pertinentes para proporcionar asesoramiento sobre los sucesos de contaminación del mar relacionados con SNPP y pidió a la Secretaría que elaborara un documento para que el CPMM lo examine en su 43° periodo de sesiones; Y
- .4 convino en que, en su 43° periodo de sesiones, el CPMM debería examinar la cuestión del apoyo para la implantación del Sistema de intervención de urgencia en casos de contaminación del mar.

7.24 El Sr. J. Angelo, Presidente del Subcomité sobre Protección del Medio Marino (SC 2) del Comité Técnico 8 de la ISO "Comité sobre tecnología naval y marítima", al referirse al Informe provisional del Grupo de trabajo encargado del Convenio de Cooperación, recordó que la ISO había presentado al CPMM, en su 41° periodo de sesiones, documentos que respondían a algunas de las cuestiones planteadas en dicho informe (MEPC 41/4/1, MEPC 41/INF.15). Confirmó que el Subcomité haría todo cuanto estuviera a su alcance a fin de elaborar un documento para que lo examine el CPMM en su 43° periodo de sesiones, pero que la ISO podría encontrar dificultades para cumplir ese plazo debido a la proximidad entre el 43° periodo de sesiones del CPMM y la próxima reunión del Subcomité ISO/TC 8/SC 2, cuya celebración en Grecia, está prevista para junio de 1999. También confirmó la buena disposición de la ISO para mejorar la cooperación entre la OMI y la ISO sobre esta cuestión.

8 ORGANISMOS ACUÁTICOS PERJUDICIALES EN EL AGUA DE LASTRE

Introducción

8.1 El Presidente presentó este punto, llamando la atención sobre los esfuerzos llevados a cabo durante muchos años para elaborar procedimientos de gestión y control del agua de lastre con objeto de reducir al mínimo el riesgo de transferir organismos acuáticos perjudiciales y patógenos junto con el agua de lastre de los buques. Señaló que se habían adoptado dos resoluciones de la Asamblea, junto con la petición de que el CPMM y el CSM elaboren disposiciones jurídicamente vinculantes sobre esta cuestión y asimismo que los Subcomités pertinentes y el Grupo de trabajo del CPMM sobre agua de lastre estaban estudiando los aspectos de seguridad y habían completado una serie de proyectos de reglas junto con el Código oportuno para que los examine el Comité. El Presidente indicó que el Comité en esta etapa debería, en la

medida de lo posible, tratar de resolver las cuestiones relacionadas con el marco jurídico de las reglas, incluida la consideración de disposiciones sobre la entrada en vigor de la serie de proyectos de reglas. A continuación el Comité examinó el informe del Grupo de trabajo sobre el agua de lastre elaborado durante el 41º periodo de sesiones (MEPC 42/8) y lo aprobó en términos generales.

Marco jurídico

8.2 El Comité tomó nota de las tres posibles opciones para el marco jurídico relativo a las disposiciones sobre gestión y control del agua de lastre (MEPC 42/8/1):

- .1 la incorporación de disposiciones sobre el agua de lastre mediante enmiendas al Convenio MARPOL 73/78;
- .2 la elaboración de un nuevo Protocolo que se añadiría al Anexo del MARPOL 73/78; y
- .3 la creación de un nuevo Convenio.

8.3 El observador de la ICS, haciendo referencia a las directrices que figuran en la resolución A.868(20), señaló que diversos Estados las utilizaban para proteger su medio ambiente de organismos acuáticos perjudiciales (MEPC 42/8/7). La ICS puso en duda que la elaboración de un nuevo Convenio contribuya a la eficacia de las directrices existentes e indicó que los esfuerzos que se realicen en el futuro deberán concentrarse en desarrollar los aspectos de seguridad relacionados con las opciones de gestión del agua de lastre y no en la creación de un nuevo Convenio.

8.4 Varias delegaciones señalaron que en su opinión la creación de normas internacionales uniformes, de aplicación mundial, sobre gestión y control del agua de lastre para reducir al mínimo el riesgo de transferir organismos acuáticos perjudiciales debería ser un asunto de alto grado de prioridad, así como que resulta fundamental establecer una estrecha colaboración entre los buques y las autoridades rectoras de puertos. La delegación de Noruega propuso que los Estados o las organizaciones regionales deberían establecer "zonas de gestión del agua de lastre" y que los buques que naveguen por dichas zonas deberían aplicar las reglas pertinentes. Varias delegaciones apoyaron la propuesta. El Reino Unido propuso que las reglas sean lo suficientemente flexibles como para incluir disposiciones sobre acuerdos regionales y se comprometió a elaborar un proyecto de texto para que lo examine el Comité en su próximo periodo de sesiones.

8.5 Varias delegaciones opinaron que el MARPOL 73/78 debería constituir el marco jurídico de las disposiciones sobre agua de lastre, mientras que otras señalaron que en vista de las medidas que se espera que adopten los Estados rectores de puertos, el MARPOL 73/78 podría no ser el instrumento más adecuado para incorporar las reglas, y que debería examinarse la posibilidad de elaborar un nuevo convenio. Algunas delegaciones, si bien apoyaron la necesidad de elaborar disposiciones jurídicamente vinculantes y de aplicación mundial, prefirieron que se estudiara el tipo de marco jurídico durante el lapso interperiodos y que se continuara el debate en el 43º periodo de sesiones del CPMM.

8.6 Tras escuchar las opiniones expresadas por varias delegaciones, el Comité tomó nota de que no existía apoyo alguno para la propuesta de la ICS (MEPC 42/8/7) de resolver los problemas relacionados con la transferencia de organismos acuáticos perjudiciales, mediante el establecimiento de cuarentenas a nivel nacional, (MEPC 42/8/7) y de que era necesario elaborar un instrumento jurídicamente vinculante.

8.7 La delegación de Vanuatu presentó una declaración del Programa regional del medio ambiente para el Pacífico Sur (SPREP) en la que se expresaba preocupación ante los riesgos a que están sometidas las islas de esa región del Pacífico en relación con las operaciones de cambio de agua de lastre de los buques en tránsito por la zona, que introducen especies marinas no autóctonas. El texto de dicha declaración figura en el anexo 15. La delegación de las Bahamas señaló que los Estados del Caribe se enfrentan a problemas similares causados por el tráfico marítimo en la zona.

8.8 La delegación de los Países Bajos planteó el problema de la terminología incorrecta o ambigua, en particular con respecto a la utilización de términos como "Estado rector del puerto", ya que los Estados ribereños pueden verse igualmente afectados por las descargas de agua de lastre de los buques que navegan frente a sus costas o incluso en sus aguas interiores, en tránsito hacia otros Estados.

8.9 Se llegó a la conclusión de que, en su 43º periodo de sesiones, el CPMM debería decidir el marco jurídico de las reglas sobre la gestión y el control del agua de lastre. Se invitó a las delegaciones a que volvieran a examinar sus posturas al respecto durante el lapso interperiodos, teniendo en cuenta las disposiciones de entrada en vigor que podrían aplicarse. El Comité recomendó que las delegaciones que asistan a su 43º periodo de sesiones, incluyan expertos jurídicos para que aborden este asunto.

8.10 Con objeto de facilitar el debate sobre las opciones relativas al marco jurídico, que tendrá lugar en el 43º periodo de sesiones, el Comité pidió a la Secretaría que elaborara anteproyectos de los instrumentos jurídicos correspondientes a las tres siguientes opciones y que los presentara al examen del Comité en el periodo de sesiones mencionado:

- .1 enmiendas a un Anexo existente del MARPOL 73/78;
- .2 un Protocolo mediante el que se añada un nuevo Anexo al MARPOL 73/78; y
- .3 un nuevo Convenio.

Revisión del proyecto de reglas

8.11 El Comité examinó los principios del proyecto de reglas elaborado por el Grupo de trabajo (MEPC 42/WP.1/Rev.1) junto con las notas explicativas presentadas por Australia (MEPC 42/8/5).

8.12 Por lo que respecta a la regla 2, "**ámbito de aplicación**" de las disposiciones, el Comité consideró si deberían "ser aplicables a todos los buques que transporten agua de lastre" en todas sus travesías. Sobre este punto se manifestaron diferentes opiniones, entre ellas:

- .1 las disposiciones solo deberán ser aplicables a los buques que naveguen en zonas de gestión del agua de lastre;
- .2 las disposiciones podrán no ser aplicables a los buques construidos para fines específicos, o que sean pequeños, o que se dediquen únicamente al comercio local;
- .3 teniendo en cuenta que el peligro que representan los organismos perjudiciales en el agua de lastre constituye un problema de ámbito mundial, las disposiciones deberían aplicarse a todos los buques que realizan viajes internacionales; y
- .4 en caso de que las disposiciones se aplicaran a todos los buques que realizan viajes internacionales, la consecuencia sería una distribución más amplia de organismos no deseados dado que la mayoría de los buques cambiaría el agua de lastre en mar abierta.

Internacional Amigos de la Tierra (FOEI) señaló que el tamaño de los buques no tenía nada que ver con el riesgo de introducir organismos acuáticos perjudiciales en el agua de lastre, puesto que incluso un buque pequeño que descargara agua de lastre con organismos perjudiciales en aguas restringidas, vulnerables desde el punto de vista ecológico, podría ocasionar enormes daños.

8.13 La delegación de Australia, con el apoyo de otras delegaciones, propuso que con objeto de que se avance en esta cuestión, se podría permitir que los Estados rectores de puertos no aplicaran las disposiciones, eximiendo de ellas a los buques que llegan a sus puertos. Otras delegaciones señalaron que cada Estado rector de puerto debería decidir la forma de aplicar dichas disposiciones. El observador de FOEI pidió al Comité que tuviera en cuenta su anterior examen de la utilización del planteamiento preventivo al decidir la aplicación de las referidas disposiciones.

8.14 Por lo que respecta a "las opciones de gestión del agua de lastre" citadas en la regla 4, la delegación de Grecia señaló que las alternativas enumeradas en el Código no constituyen opciones aplicables. Otras delegaciones hicieron referencia a nuevas técnicas de tratamiento y a medidas que se están elaborando y sometiendo a prueba. La delegación de los Estados Unidos propuso que las reglas proporcionaran medios y métodos alternativos de cumplimiento para aceptar las nuevas técnicas de gestión del agua de lastre.

8.15 Por lo que respecta a la regla 5, "**Formación y enseñanza**", la delegación de los Estados Unidos propuso que se pida al Subcomité STCW que examine las disposiciones pertinentes. El Comité mostró su conformidad con esa opinión y pidió al Subcomité STCW que formule observaciones sobre el proyecto de reglas.

8.16 Por lo que respecta a la regla 6, "**Prescripciones sobre seguridad**", varias delegaciones apoyaron la opinión de que las mismas deberían incluirse en las disposiciones y no en el "Código de gestión del agua de lastre". La delegación de Grecia, apoyada por otras delegaciones, señaló que las disposiciones referentes a los aspectos de seguridad deberían ocupar un lugar prominente en el conjunto de reglas.

8.17 El Comité admitió que esta cuestión sólo podrá resolverse cuando se adopte una decisión respecto del marco jurídico de las disposiciones. Se señaló que las cuestiones de seguridad relacionadas con la gestión del agua de lastre estaban siendo examinadas por los Subcomités SLF y DE y que podrían examinarse de nuevo una vez que finalizaran las deliberaciones de dichos Subcomités en sus próximos periodos de sesiones.

8.18 En relación con el "**Plan de gestión del agua de lastre**" al que se hace mención en la regla 7, la delegación del Japón tomó nota de que sería necesario mantener dicho plan a bordo de los buques únicamente en los casos en los que operen en zonas de gestión del agua lastre. Otras delegaciones apoyaron la opinión de que todos los buques que lleven agua de lastre y que participen en el comercio internacional deberían contar con un "Plan de gestión del agua de lastre".

8.19 El Comité acordó volver a abordar la cuestión en el próximo periodo de sesiones. Se pidió al Grupo de trabajo que elaborara propuestas alternativas. Por su parte, la delegación de Noruega propuso separar las prescripciones relativas al plan de gestión del agua de lastre de otras partes de la regla 7.

8.20 Varias delegaciones recomendaron la supresión de la regla 8 - "**Función de las autoridades nacionales**", mientras que otras subrayaron la importancia de aplicar de manera consistente tanto la regla como el concepto de la demora innecesaria de los buques. El Comité tomó nota del asunto y lo remitió de nuevo al Grupo de trabajo.

8.21 En relación con las reglas 9 y 10, varias delegaciones facilitaron una serie de referencias relativas a las disposiciones del MARPOL que podrían incorporarse. El Comité decidió que todos los Miembros

deberían examinar tales disposiciones en el transcurso del lapso interperiodos e informarlo al respecto en su 43º periodo de sesiones.

8.22 Al resumir esta sección, el Comité decidió que la Secretaría debería preparar un esquema de las disposiciones que deberían incluirse según cada una de las tres opciones que se señalan en el párrafo 8.10 anterior.

Formato normalizado de notificación y Plan de gestión del agua de lastre (MEPC 42/5/6; MEPC 42/8/8)

8.23 En cuanto a la cuestión de las prescripciones nacionales para el control del agua de lastre, los observadores de la ICS y los de INTERTANKO presentaron una propuesta de formato normalizado de notificación (MEPC 42/8/6). También presentaron un modelo de Plan de gestión del agua de lastre que cumplía lo prescrito en la resolución A.868(20) y que el Comité consideró que podría servir de base de reflexión para partes del nuevo proyecto de reglas y código. El Comité acordó remitir estas cuestiones al Grupo de trabajo sobre el agua de lastre.

8.24 El observador de INTERTANKO propuso que los Estados Miembros apliquen un enfoque de evaluación del riesgo cuando elaboren las estrategias de gestión del agua de lastre (MEPC 42/8/8). Eso daría lugar a que el cambio del agua de lastre o su tratamiento no tenga que realizarse en travesías entre puertos de condiciones medioambientales muy dispares, debido a la escasa probabilidad de que proliferen determinadas especies. El objetivo principal es equilibrar tanto cuantitativa como cualitativamente las consecuencias ecológicas y económicas de la gestión del agua de lastre. El Comité tomó nota de la necesidad de incorporar en las reglas los principios de la evaluación del riesgo y pidió al Grupo de trabajo que examinara la cuestión con mayor detenimiento.

Tratamiento del agua de lastre y método de dilución

8.25 Se informó al Comité de que recientemente, a bordo de la motonave Lavras, el Brasil había efectuado una prueba a escala natural de su método de cambio del agua de lastre para petroleros, es decir, el denominado método de dilución, recomendado por el CPMM en reuniones anteriores (MEPC 42/8/3 y MEPC 42/INF.14). A juicio del Brasil, los resultados demostraban que las pruebas habían sido muy satisfactorias: la operación se realizó en condiciones de seguridad y se cambió el 90% del agua de lastre; el análisis de las muestras confirmó que ese método era eficaz en términos de supresión de las especies acuáticas. El Brasil propuso que el método de dilución se incluya en el proyecto de código de gestión del agua de lastre. El Comité tomó nota del documento y lo remitió al Grupo de trabajo sobre el agua de lastre para que éste lo examinara más detenidamente.

Conferencia en el próximo bienio

8.26 Tras examinar las cuestiones anteriores y el proyecto de reglas para la gestión del agua de lastre, el Comité confirmó su opinión de que debería establecerse un reglamento internacional sobre la gestión del agua de lastre.

8.27 Si bien el Comité reconoció que en su 43º periodo de sesiones habría que seguir examinando varias cuestiones clave y opciones sobre el marco jurídico, manifestó que confiaba en que en dicho periodo de sesiones se preparara el proyecto de instrumento jurídico y que en un par de periodos de sesiones podrían ultimarse todas las medidas y preparativos necesarios, a reserva de que se confirmen en el 43º periodo de sesiones, en julio de 1999.

8.28 Por consiguiente, el Comité decidió que debería invitarse al Consejo a aprobar la convocatoria de una Conferencia diplomática, de cinco días de duración, sobre la gestión del agua de lastre que se celebraría en el transcurso del próximo bienio, 2000-2001.

Aspectos relacionados con la seguridad

8.29 El Comité pidió a los Subcomités DE y SLF que tuvieran a bien:

- .1 someter a revisión el apéndice 2 de las Orientaciones sobre los aspectos relacionados con la seguridad del cambio de agua de lastre (A.868(20)), habida cuenta de la experiencia adquirida desde que se redactaron;
- .2 examinar y formular observaciones acerca de las cuestiones relacionadas con la seguridad en cuanto a las disposiciones sobre el tratamiento del agua de lastre que figuran en el proyecto de reglas y en el Código de gestión del agua de lastre (MEPC 42/WP.1); y
- .3 examinar y prestar asesoramiento sobre el estudio de la IACS que figura en el documento MEPC 41/9/2, así como sobre las pruebas efectuadas por el Brasil (MEPC 42/8/3 y MEPC 42/INF.14).

9 PREVENCIÓN DE LA CONTAMINACIÓN ATMOSFÉRICA OCASIONADA POR LOS BUQUES

9.1 El Comité recordó que la Conferencia de las Partes en el MARPOL 73/78 se había celebrado en septiembre de 1997, y que en ella se aprobó el Protocolo de 1997 que enmienda el MARPOL 73/78 con la inclusión del nuevo Anexo VI sobre las Reglas relativas a la prevención de la contaminación atmosférica ocasionada por los buques. La Conferencia también aprobó ocho resoluciones, incluida la resolución 2 en que figura el Código Técnico sobre los NO_x.

9.2 En su último periodo de sesiones el Comité acordó que todos los puntos tratados en las resoluciones de la Conferencia de las Partes en el MARPOL debían incluirse en la lista de medidas de seguimiento y, además, que:

- .1 el proyecto de circular MEPC sobre las Directrices provisionales para la aplicación del Código Técnico sobre los NO_x debía examinarse de nuevo en su 42º periodo de sesiones; y
- .2 se debía pedir a los Subcomités DE, FP y FSI que abordaran los aspectos técnicos del Código Técnico sobre los NO_x, las Directrices sobre las muestras características del combustible, la cuestión relativa al uso de los perfluorocarbonos y la introducción del sistema armonizado de reconocimientos y certificación.

9.3 El Comité decidió que las cuestiones correspondientes a este punto del orden del día debían examinarse en el siguiente orden:

- .1 informe de la Secretaría sobre la marcha de las actividades;
- .2 cuestiones relativas a la reducción de las emisiones de CO₂;
- .3 proyecto de circular MEPC acerca de las Directrices provisionales para la aplicación del Código Técnico sobre los NO_x;

- .4 directrices para la vigilancia del contenido de azufre del fueloil residual; y
- .5 sistemas de recogida de vapores.

Informe de la Secretaría sobre la marcha de las actividades

9.4 El Comité examinó el informe de la Secretaría sobre los progresos realizados en las actividades de seguimiento que se indican en el documento MEPC 42/9/1.

Comunicación con la Convención marco de las Naciones Unidas sobre el cambio climático

9.5 De conformidad con las instrucciones impartidas por el Comité en su último periodo de sesiones, la Secretaría informó a la Secretaría de la Convención marco de las Naciones Unidas sobre el cambio climático acerca de las conclusiones sobre las cuestiones examinadas por el Comité en su 41º periodo de sesiones y la invitó a que facilitara información y decidiera los principios que deben regir la notificación de emisiones de CO₂. El Comité tomó nota de la siguiente información facilitada por la Secretaría de la Convención marco de las Naciones Unidas sobre el cambio climático:

- .1 que la Convención marco de las Naciones Unidas sobre el cambio climático había presentado una copia de "las Directrices sobre inventarios nacionales de gases de efecto invernadero, revisadas en 1996, del Panel intergubernamental sobre cambios climáticos, para estimar y notificar las emisiones antropógenas de fuentes de gases de efecto invernadero no reguladas por el Protocolo de Montreal", que tendrán que observar las Partes en el Protocolo de Kioto cuando efectúen las notificaciones pertinentes;
- .2 que, de acuerdo con las Directrices revisadas en 1996, las emisiones procedentes de los combustibles para buques o aeronaves que se dedican al transporte internacional no deben incluirse en los totales nacionales, sino que se deben notificar por separado;
- .3 que se alienta a las Partes en la Convención marco de las Naciones Unidas sobre el cambio climático para que presenten por separado proyecciones de las emisiones procedentes de los combustibles líquidos utilizados en un ámbito internacional y/o faciliten información que permita elaborar una proyección internacional de las emisiones procedentes de los combustibles líquidos;
- .4 que el Órgano auxiliar de asesoramiento científico y tecnológico examinó en su 4º periodo de sesiones, celebrado en Ginebra, del 16 al 18 de diciembre de 1996, la cuestión relativa a las emisiones procedentes de los combustibles líquidos utilizados en el ámbito internacional. La información facilitada se basaba en parte en las notificaciones nacionales y en parte procedía de otras fuentes. Estos datos apuntan a que en 1990 las emisiones mundiales de CO₂ de los combustibles líquidos, procedentes del sector aéreo, fueron aproximadamente de 435 megatoneladas, mientras que las emisiones procedentes del sector naviero ascendieron aproximadamente a 441 megatoneladas. Las emisiones de cada sector representaron alrededor de un 2% de las emisiones de CO₂ de todas las fuentes registradas en 1990. En 1996, basándose en los informes nacionales presentados al Órgano auxiliar de asesoramiento científico y tecnológico en su 4º periodo de sesiones, se calculó que las emisiones totales de CO₂ procedentes de los combustibles líquidos representan aproximadamente el 2,8% de las emisiones nacionales de las 22 Partes que han realizado las pertinentes notificaciones; y

- .5 que las opiniones manifestadas por el Comité en su 41º periodo de sesiones, en el sentido de que "las prescripciones para la reducción de CO₂ deberían aplicarse a todos los buques, sin diferenciación entre los países Partes en el Anexo I y los países Partes en el Anexo II, según lo aprobado por el Protocolo de Kioto" podrían ser un malentendido involuntario, ya que las Partes en el Anexo II son también Partes en el Anexo I. Las Partes en el Anexo II son, de acuerdo con los Artículos 3.4 y 3.5 de la Convención marco de las Naciones Unidas sobre el cambio climático, Partes que tienen el compromiso especial de ayudar a los países en desarrollo, Partes en el Convenio.

Conclusiones del 80º periodo de sesiones del Consejo

9.6 El Comité observó que, en su 80º periodo de sesiones, el Consejo había tomado nota de lo siguiente:

- .1 el programa de acción sobre la implantación del Anexo VI del MARPOL 73/78 y, especialmente, de las instrucciones impartidas por el Comité en su 41º periodo de sesiones a los subcomités pertinentes para que abordaran los aspectos técnicos, incluida la elaboración de las directrices pertinentes, y la invitación a los Gobiernos Miembros para que envíen propuestas acerca de las opciones técnicas y operacionales para el control de las emisiones de CO₂; y
- .2 un proyecto de circular MEPC sobre las Directrices provisionales para la aplicación del Código Técnico sobre los NO_x a partir del año 2000 se examinará a fin de aprobarlo en el presente periodo de sesiones.

Conclusiones del 6º periodo de sesiones del Subcomité de Implantación por el Estado de Abanderamiento

9.7 El Comité también tomó nota de que el Subcomité de Implantación por el Estado de Abanderamiento (FSI) había incluido en su programa de trabajo un punto sobre la introducción del Sistema armonizado de reconocimientos y certificación (SARC) en el Anexo VI del MARPOL.

Cuestiones relacionadas con la reducción de las emisiones de CO₂

9.8 El Comité examinó el documento presentado por los Estados Unidos (MEPC 42/9/2) que se presenta una estimación de las emisiones mundiales de seis contaminantes específicos, elaborada por el Departamento de ingeniería y ordenación pública, de la "Carnegie Mellon University", en Pittsburgh, (Pennsylvania), y tomó nota de que, basándose en un análisis de los datos del Lloyd's sobre transporte marítimo y de las ventas mundiales de combustible, se estimaba que las emisiones de CO₂ procedentes de los buques representan aproximadamente el 2% de las emisiones mundiales de CO₂ y una pequeña pero importante fuente del total de las emisiones mundiales. El Comité también tomó nota de las siguientes opiniones manifestadas por los Estados Unidos:

- .1 que es necesario llevar a cabo un análisis a fondo y examinar la posibilidad de reducir las emisiones de CO₂ empleando medios técnicos, operacionales y planteamientos comerciales; y
- .2 que la eficacia de los sistemas de propulsión marítima con respecto a otros medios de transporte, teniendo en cuenta el tonelaje, junto con los recientes adelantos en el diseño de motores marinos, indica que cualquier reducción de las emisiones de CO₂ deberá lograrse sin reducir el volumen de mercancías que transporta el sector marítimo.

9.9 El Comité examinó los documentos presentados por la Cámara Naviera Internacional (MEPC 42/9/4 y MEPC 42/INF.36) en los que se señalaba que:

- .1 los buques ocasionan menos del 2% de las emisiones totales de CO₂ en el mundo, pese a que transportan un 80% del volumen del comercio mundial;
- .2 el aumento del volumen del comercio marítimo, por lo general tiene como resultado un aumento correspondiente de las emisiones de CO₂, pero el análisis de la relación entre las emisiones de CO₂ y el comercio marítimo mundial indica que desde 1990 hay una marcada tendencia hacia la reducción de las emisiones de CO₂ ocasionadas por los buques por tonelada/milla del comercio marítimo mundial;
- .3 la vaporización lenta puede no lograr una reducción del volumen total de las emisiones de CO₂ para la misma cantidad de mercancías transportadas; y
- .4 las técnicas disponibles para proyectar nuevos buques y motores ya se están utilizando.

9.10 El Comité tomó nota de las opiniones de la Federación de Rusia (MEPC 42/INF.28) de que no ve ningún motivo que justifique en este momento la implantación urgente de restricciones de las emisiones de CO₂ procedentes de los buques.

9.11 El Comité también tomó nota del documento presentado por la Comisión Europea (MEPC 42/INF.22). Mediante su comunicación al Consejo Europeo y al Parlamento Europeo, la Comisión deja claro que, si se quieren lograr los objetivos de la Conferencia de Kioto, todos los medios de transporte se verán afectados. El Comité también tomó nota de que, por lo que respecta al transporte marítimo, la Comisión Europea no prevé ninguna medida concreta y que seguirá muy de cerca la labor de la OMI. La comunicación indica claramente que las medidas relativas al transporte marítimo no deben limitarse únicamente a los países industrializados.

9.12 Varias delegaciones respaldaron las opiniones de los Estados Unidos (MEPC 42/9/2) y el Comité convino en que la OMI es el órgano internacional competente para examinar las cuestiones relativas a la posible reducción de las emisiones de CO₂ procedentes de los buques. Diversas delegaciones apoyaron la opinión de la ICS (MEPC 42/9/4).

9.13 El Comité, tomando nota de que las delegaciones de los Estados Unidos, los Países Bajos, Noruega y varias más, tras consultar con sus capitales, ofrecieron apoyo financiero para el estudio propuesto por los Estados Unidos, estableció un Grupo de redacción que se reuniría fuera de las horas de reunión del pleno para determinar el ámbito de la labor del estudio de la OMI sobre las emisiones de CO₂.

9.14 Tras recibir el informe del Grupo de redacción el Comité aprobó el ámbito de la labor del estudio de la OMI sobre las emisiones de CO₂ tal como figura en el anexo 2 del documento MEPC 42/WP.11, y tomó nota de las siguientes cuestiones relacionadas con el estudio, señaladas por dicho Grupo de redacción:

- .1 la disponibilidad de fondos influirá en la calidad y el contenido del informe;
- .2 dado que previsiblemente habrá un lapso de tiempo entre la confirmación de la financiación y el momento en que la OMI disponga de los fondos, el Grupo de redacción estimó bastante improbable que el estudio esté terminado a tiempo para que el Comité pueda examinarlo, antes de su 44º periodo de sesiones;

- .3 la ejecución del estudio supondrá una carga considerable para la Secretaría de la OMI y es posible que se requiera ayuda de los Estados Miembros y de organizaciones interesadas, que podrían prestarla mediante una comisión coordinadora del proyecto; y
- .4 diversas organizaciones e instituciones de todo el mundo disponen de abundante información básica sobre las emisiones de gases de efecto de invernadero ocasionadas por los buques, que deberá tener en cuenta el consultor seleccionado.

9.15 El Comité examinó la posibilidad de gestionar el estudio y acordó establecer una Comisión coordinadora que ayude a la Secretaría a realizarlo.

9.16 El Comité agradeció el ofrecimiento de los Estados Unidos, Noruega y Panamá de participar en la Comisión coordinadora del proyecto e invitó a otros Estados Miembros a que informaran a la Secretaría de su intención de participar en la misma o en su financiación.

9.17 El Comité pidió a la Secretaría que iniciara el estudio lo antes posible, teniendo en cuenta los procedimientos empleados por la OMI para contrataciones, selección de consultores y gestión de proyectos.

9.18 Tras deliberar sobre la cuestión de las emisiones de gases de efecto invernadero, el Comité tomó nota de que, en respuesta a la Conferencia de Kioto, la OMI tiene un claro mandato para actuar con respecto a las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes de los buques, por lo que acordó elaborar un documento sobre los principios de actuación con respecto a las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes de los buques que se remitirá a la Convención marco de las Naciones Unidas sobre el cambio climático.

9.19 El Comité acordó examinar de nuevo esta cuestión en su 43º periodo de sesiones e invitó a los Gobiernos Miembros y a las organizaciones internacionales a que formulen observaciones y propuestas sobre dicho documento que tendrá también en cuenta las conclusiones del estudio de la OMI sobre las emisiones de CO₂ procedentes de los buques, que se mencionan en el párrafo 9.13 *supra*.

Circular MEPC sobre las Directrices provisionales para la aplicación del Código Técnico sobre los NO_x

9.20 El Comité recordó que, en su 41º periodo de sesiones, había convenido en que las nuevas máquinas que se instalen a bordo de los buques el 1 de enero del año 2000 o posteriormente deberían ajustarse voluntariamente, a las prescripciones de dicho Código y que elaboró un proyecto de circular MEPC sobre las Directrices provisionales para la aplicación del Código Técnico sobre los NO_x, que figura en el anexo 3 del documento MEPC 41/20 para que se examine de nuevo en el presente periodo de sesiones.

9.21 Varias delegaciones manifestaron que el proyecto de Directrices provisionales precisa alguna aclaración sobre la relación entre el Estado de abanderamiento, la Administración y otros Gobiernos, y la validez del certificado provisional.

9.22 Otras delegaciones indicaron que el proyecto de Directrices provisionales refleja el resultado del examen realizado por el Comité en su 41º periodo de sesiones.

9.23 A fin de aclarar los puntos planteados y de mejorar el texto, el Comité pidió al Grupo de redacción que elaborase una versión definitiva del proyecto de Directrices provisionales para que el Comité la examine y apruebe.

9.24 Tras recibir el informe del Grupo de redacción (MEPC 42/WP.11), el Comité aprobó las Directrices provisionales para la aplicación del Código Técnico sobre los NO_x, revisadas, que figuran en el anexo 7, y acordó distribuirlas con la signatura MEPC/Circ.344.

Directrices para la vigilancia del contenido de azufre del fueloil residual

9.25 En su último periodo de sesiones el Comité examinó el proyecto de Directrices para la vigilancia del contenido de azufre del fueloil residual y acordó examinarlas de nuevo en un futuro periodo de sesiones como parte de las actividades de seguimiento del anexo sobre contaminación atmosférica.

9.26 El Comité tomó nota de que en junio del año en curso los Países Bajos habían celebrado una reunión de los Gobiernos invitados a fin de examinar de nuevo el proyecto de Directrices.

9.27 El Comité examinó el proyecto de Directrices presentado por los Países Bajos (MEPC 42/9), acordó que las Directrices deberían publicarse como resolución del CPMM, y consideró las siguientes cuestiones:

- .1 establecimiento y puesta en práctica de la vigilancia;
- .2 la determinación de una escala temporal;
- .3 método de cálculo (ponderado en cuanto a la cantidad o no); y
- .4 disposiciones financieras.

9.28 El Comité acogió favorablemente el ofrecimiento de los Países Bajos de llevar a cabo un ensayo de vigilancia y de presentar los resultados en el 43º periodo de sesiones para que se examinen.

9.29 El Comité acordó examinar la cuestión con mayor detalle en su 43º periodo de sesiones a fin de aprobar las Directrices en ese momento y pidió al Grupo de redacción que elaborase un texto revisado de las mismas. Dichas Directrices revisadas se han recogido en el anexo 3 del documento MEPC 42/WP.11 para que las examine el Comité en su 43º periodo de sesiones.

9.30 El Comité acordó que el cálculo del contenido de azufre medio no debe ponderarse en cuanto a la cantidad y se indicará únicamente una cifra mundial.

9.31 El Comité tomó nota de que el ensayo inicial y los cinco primeros años de vigilancia se financiarán con contribuciones de Dinamarca, Noruega, los Países Bajos, el Reino Unido y Suecia. Al finalizar ese periodo, se considerará una base de financiación más permanente procedente del presupuesto ordinario de la OMI.

Sistemas de recuperación de vapores

9.32 El Comité examinó el documento presentado por INTERTANKO (MEPC 42/9/3) según el cual, dado que el Anexo VI del MARPOL aún no ha entrado en vigor, los Gobiernos Miembros no están obligados a cumplir las prescripciones de la regla 15 relativas a la notificación seis meses antes de la fecha de entrada en vigor de los sistemas de recuperación de vapores. No obstante, es esencial que se informe a los propietarios de los buques sobre las prescripciones previstas. INTERTANKO propuso que se formularan las recomendaciones pertinentes para alentar a las terminales a que garanticen la oportuna notificación a la OMI, de modo que pueda distribuirse dicha información. El Comité acordó que sean los Gobiernos Miembros y no directamente los terminales, quienes se ocupen de informar a la Organización.

9.33 El Comité decidió publicar una circular MEPC a dicho efecto y aprobó el proyecto de circular acerca de la notificación a la Organización sobre los puertos y terminales en los que se regularán las emisiones de compuestos orgánicos volátiles (COV), que figura en el anexo 4 del documento MEPC 42/WP.11, y acordó distribuirla con la signatura MEPC/Circ.345.

Otras cuestiones

9.34 El Comité tomó nota de que ya se puede obtener en la Sección de Publicaciones de la OMI una nueva publicación que comprende el texto completo del Protocolo de 1997, incluido el Anexo VI, del MARPOL 73/78, las ocho resoluciones de la Conferencia y el Código Técnico sobre los NO_x.

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

Enmienda a la resolución A.720(17)

10.1 El Comité recordó que en su 41º periodo de sesiones había decidido revisar las Directrices adoptadas mediante la resolución A.720(17), teniendo en cuenta la propuesta de los Estados Unidos (MEPC 41/6) de elaborar un apéndice a dichas Directrices, y había acordado encargar al Grupo de trabajo por correspondencia encabezado por Australia que elaborara las bases para un posterior examen de la resolución A.720(17).

10.2 El Comité examinó el informe del Grupo de trabajo por correspondencia (MEPC 42/10) y tomó nota de las opiniones de la mayoría de los integrantes del Grupo de trabajo por correspondencia que se indican a continuación:

- .1 es necesario revisar las Directrices a fin de establecer procedimientos simples y rápidos. También es preciso determinar con claridad la relación que existe entre las zonas marinas especialmente sensibles (ZMES) y otras zonas utilizadas por la OMI para proteger el medio marino (por ejemplo, las zonas especiales) y la seguridad del transporte marítimo (por ejemplo, las zonas a evitar). Se propuso que se considerara la expresión "zona marina protegida" para designar a una tercera categoría de zona para proteger el medio ambiente. Una clara mayoría de los Miembros se declaró partidaria de presentar las Directrices en dos documentos distintos o, por lo menos en dos secciones diferentes. Todos los Miembros convinieron en que en un futuro inmediato la atención debería centrarse en las ZMES;
- .2 el Comité debería servirse del documento presentado por los Estados Unidos, MEPC 41/6, como punto de partida para los debates futuros sobre la revisión de las Directrices, aunque varios Miembros manifestaron que era preciso hacer un examen detallado para asegurarse de que se consideran todas las cuestiones pertinentes y que guardan coherencia con el propósito preventivo de las Directrices sobre las zonas marinas especialmente sensibles.
- .3 se debería estudiar la posibilidad de reducir las Directrices mediante la supresión de secciones que reproducen otros instrumentos de la OMI, a condición de que las Directrices sigan siendo claras y fácilmente comprensibles;
- .4 el Comité debería estudiar la posibilidad de elaborar una guía de divulgación sobre las zonas marinas especialmente sensibles o una propuesta de modelo, una vez terminada la revisión de las Directrices;

- .5 los aspectos relacionados con el medio ambiente, la seguridad del buque y la navegación no deberían examinarse independientemente unos de otros; y
- .6 las Directrices deberían volver a evaluarse teniendo en cuenta la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar.

10.3 El Fondo Mundial para la Naturaleza, al referirse a los documentos que había presentado y que fueron distribuidos con las firmas MEPC 42/10/1, MEPC 42/10/2 y MEPC 42/10/2/Corr.1, declaró que el contenido de los mismos sería presentado al Grupo de redacción sobre enmiendas a la resolución A.720(17) para que éste lo examine.

10.4 Antes de decidir qué medidas deberían adoptarse para enmendar la resolución A.720(17), la Secretaría proporcionó información sobre las decisiones que había tomado para comunicarse con las organizaciones internacionales pertinentes. Se informó a la División de Asuntos Marítimos y de Derecho del Mar, el Departamento de Pesca y el Departamento de Desarrollo sostenible de la FAO, la UNESCO, el PNUMA y el Buró Hidrográfico Internacional acerca de las acciones emprendidas por la OMI para proteger las zonas marinas ambientalmente sensibles, con miras a obtener la coordinación necesaria entre la labor de la OMI y el de las otras organizaciones en esta esfera. La Secretaría indicó que dará a conocer al Comité en sus periodos de sesiones futuros toda información recibida de dichas organizaciones internacionales.

10.5 De conformidad con lo resuelto en su 41º periodo de sesiones, el Comité constituyó un Grupo de redacción sobre la enmienda a la resolución A.720(17) con el siguiente mandato:

- .1 examinar las directrices adoptadas mediante la resolución A.720(17), centrándose fundamentalmente en el procedimiento para la designación de zonas marinas especialmente sensibles;
- .2 preparar un proyecto de apéndice de las Directrices con los procedimientos revisados para la designación de zonas marinas especialmente sensibles, utilizando a ese efecto el documento MEPC 41/6 como documento de base;
- .3 proporcionar un informe oral sobre el avance de las tareas, para que lo examine el Pleno; y
- .4 presentar el informe final al Comité en su 43º periodo de sesiones.

10.6 Tras haber recibido el informe verbal del Presidente del Grupo de redacción, el Comité tomó nota de los progresos realizados por dicho Grupo y decidió examinar sus conclusiones en el 43º periodo de sesiones, basándose en el informe final que el Grupo presentará en ese periodo de sesiones.

10.7 Varias delegaciones expresaron sus puntos de vista acerca del procedimiento de determinación de las zonas marinas especialmente sensibles y de las medidas que se han de adoptar en relación con ellas, y el Comité, tras tomar nota de tales opiniones, decidió volver a examinar esta cuestión en su 43º periodo de sesiones.

10.8 La delegación de los Países Bajos se reservó su posición respecto de una posible prescripción relativa a que una solicitud para la designación de una ZMES debería ir acompañada de las medidas que se proponían, sobre todo teniendo en cuenta que ya se dispone de medidas para la protección del medio marino. La delegación de Alemania apoyó la opinión de los Países Bajos. La delegación de Turquía, si bien también se inclinó por el parecer de los Países Bajos, señaló que las directrices no deberían imponer una carga adicional a los solicitantes, y que ellas deberían ser simples y concisas, si pretendían servir su finalidad.

10.9 La delegación de Cuba hizo conocer su parecer, que se recoge en la declaración que figura en el anexo 15.

Medidas adicionales previstas para el Archipiélago Sabana-Camagüey

10.10 El Comité recordó que en su 40º periodo de sesiones había adoptado la resolución MEPC.74(40) relativa a la designación del Archipiélago Sabana-Camagüey como zona marina especialmente sensible y había pedido a Cuba que proporcionara al Comité más información sobre las medidas adoptadas para proteger esta zona de la contaminación ocasionada por las actividades marítimas.

10.11 Mediante el documento MEPC 42/10/3, Cuba proporcionó al Comité información sobre las medidas de protección adoptadas en virtud de la legislación nacional vigente y propuso otras que han de introducirse, como primera etapa, para la protección de zonas marítimas y costeras importantes del Archipiélago Sabana-Camagüey, según se indica en los párrafos 12 a 21 del documento MEPC 42/10/3.

10.12 La delegación de Cuba también formuló las siguientes declaraciones:

- .1 el procedimiento constitucional de Cuba para la aceptación del Anexo V del Convenio MARPOL 73/78 se encuentra en sus etapas finales. La llegada de conglomerados de alquitrán al litoral y zonas costeras del norte del país se está convirtiendo en un hecho habitual, que afecta negativamente los recursos marinos; y
- .2 la zona a evitar que se precisa en el párrafo 20 del documento MEPC 42/10/3 se encuentra dentro de sus propias aguas interiores y territoriales, y no afecta al tráfico marítimo internacional o al derecho de paso inocente de los buques.

10.13 En cuanto a las medidas propuestas, la delegación de Grecia manifestó que se informará sobre las instalaciones de recepción al Comité, y éste pidió a Cuba que en su 43º periodo de sesiones le remita información sobre las instalaciones portuarias de la zona en cuestión.

10.14 La delegación de los Estados Unidos reiteró su reserva, que figura en el párrafo 7.5 del documento MEPC 40/21, por lo que respecta a la utilización de la expresión línea de base en relación con la zona marina especialmente sensible del Archipiélago Sabana-Camagüey.

10.15 Por lo que respecta a las medidas de organización del tráfico marítimo, el Comité tomó nota que los dispositivos de separación del tráfico, a los que hace referencia el párrafo 21 del documento MEPC 42/10/3, ya habían sido adoptados por la OMI; sin embargo, la "zona a evitar" que se indica en el párrafo 20 del documento MEPC 42/10/3 no había sido examinada por la OMI, por lo que el Comité decidió que se encargara su estudio al Subcomité NAV, ya que éste se ocupa de las medidas de organización del tráfico marítimo. Habida cuenta de que la propuesta "zona a evitar" tiene por finalidad proteger el medio marino, el Comité acordó, además, que se le remitieran los resultados de las correspondientes deliberaciones del Subcomité NAV antes de que se adopte una decisión definitiva.

10.16 El Comité pidió al Subcomité NAV que examine la propuesta zona a evitar teniendo en cuenta la condición del Archipiélago Sabana-Camagüey como zona marina especialmente sensible y que le remita la información pertinente (MEPC 40/7 y Add.1).

10.17 Por lo que respecta a las prescripciones sobre prevención de la contaminación que figuran en los párrafos 12 a 19 del documento MEPC 42/10/3, Cuba informó al Comité de que, de hecho, las medidas propuestas guardan conformidad con las reglas existentes del MARPOL y, por consiguiente, el Comité convino en que no era necesario adoptar otras decisiones respecto de dichas medidas.

10.18 La delegación de las Bahamas expresó su preocupación por las prescripciones relativas a las descargas fuera del límite de las 50 millas, pues podrían afectar sus aguas adenañas, y señaló la necesidad de mantener conversaciones bilaterales con Cuba.

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

Enmiendas al Anexo III del MARPOL encaminadas a suprimir la "contaminación de los alimentos de origen marino" como criterio

11.1 El Comité tomó nota de la opinión expresada en el Subcomité DSC de que la inclusión de la palabra "contaminación" como criterio para evaluar el potencial contaminante de las mercancías peligrosas transportadas en bultos se ha venido poniendo en duda hace tiempo dado que la cantidad de productos transportados de esa manera es limitada y que la lentitud del escape de un bulto dañado no causaría una contaminación significativa de los alimentos de origen marino. Reconociendo que la OMI es el único organismo normativo que utiliza la contaminación de los alimentos de origen marino como criterio a efectos de definir el potencial de las sustancias para causar daño al medio marino y que la perpetuación de ese criterio podría contradecir los criterios armonizados que está elaborando la OCDE, el Subcomité DSC acordó que la contaminación de los alimentos de origen marino no debería utilizarse más como criterio de la OMI y pidió al Comité que aprobara las propuestas de enmiendas del Apéndice del Anexo III del MARPOL a fin de suprimir dicho criterio para definir los contaminantes del mar transportados en bultos.

11.2 Noruega, al presentar el documento MEPC 42/11/3, opinó que hay que considerar ese tipo de contaminación como contaminación marina. La delegación de Noruega agregó que debido a ella los alimentos de origen marino adquieren un sabor desagradable, por lo que no pueden comercializarse y manifestó que deberían rechazarse las enmiendas propuestas. Varias delegaciones apoyaron la opinión de Noruega.

11.3 Cierta número de delegaciones reiteraron su opinión de que, a los efectos del Anexo III del MARPOL, no debía considerarse la contaminación de los alimentos de origen marino como criterio aplicable a las sustancias perjudiciales transportadas en bultos. También recordaron que el Comité, en su último periodo de sesiones, ya había acordado en principio la supresión de ese criterio. El Comité debería aprobar, en este periodo de sesiones, las propuestas de enmiendas del apéndice del Anexo III del MARPOL que consisten en suprimir el criterio de la contaminación de los alimentos de origen marino para definir los contaminantes del mar transportados en bultos, según la recomendación del Subcomité DSC.

11.4 El Comité, tras un intercambio de opiniones, decidió que antes de tomar una decisión definitiva, se necesita el asesoramiento técnico del Subcomité DSC en lo que respecta a los argumentos a favor y en contra de la supresión de ese criterio, y encargó al Subcomité en cuestión que facilitase dicho asesoramiento para el próximo periodo de sesiones del Comité.

Aplicación obligatoria del Código IMDG en virtud del MARPOL

11.5 El Comité tomó nota de que el Subcomité DSC recibió instrucciones del CSM para que considerara la posibilidad de enmendar el Convenio SOLAS a fin de dar carácter obligatorio al Código IMDG en virtud de dicho Convenio, y que el Subcomité DSC en su 3º periodo de sesiones había preparado un anteproyecto de enmiendas al capítulo VII del SOLAS.

11.6 El Comité tomó nota también de que, en el 3º periodo de sesiones del Subcomité DSC, se había planteado si el Convenio MARPOL debería igualmente enmendarse para dar carácter obligatorio al Código IMDG. El Subcomité DSC reconoció que sería apropiado considerar la posibilidad de hacer también obligatorio dicho Código en virtud del MARPOL 73/78 e invitó al Comité a que le proporcionara instrucciones claras en consecuencia.

11.7 A este respecto, el Comité tomó nota de que en la regla 1 1) 1.1) del Anexo III del MARPOL, se hace referencia al Código IMDG de la siguiente manera:

"A los efectos del presente Anexo, "sustancias perjudiciales" son las consideradas como contaminantes del mar en el Código marítimo internacional de mercancías peligrosas (Código IMDG)".

11.8 Tras considerar las opiniones del Subcomité DSC en su 3º periodo de sesiones, el Comité acordó que la referencia que se hace al Código IMDG en el actual Anexo III del MARPOL no es suficiente para hacer obligatorio dicho Código en virtud del MARPOL. Dado que el Código IMDG contiene tanto prescripciones de seguridad como de prevención de la contaminación, y que dicho Código adquirirá carácter obligatorio en virtud del Convenio SOLAS, es necesario que también sea obligatorio en virtud del MARPOL. Por consiguiente, el Comité decidió encargar al Subcomité DSC que considerase y preparase enmiendas al Anexo III del MARPOL con miras a dar carácter obligatorio al Código IMDG en virtud de este último Convenio.

Revisión del Anexo IV del MARPOL 73/78

11.9 El Comité recordó que en su 40º periodo de sesiones había examinado la revisión del Anexo IV, basándose en un informe del Grupo de trabajo por correspondencia encabezado por Alemania (MEPC 40/8/4). El Comité, en su 40º periodo de sesiones, acordó continuar tratando el asunto y decidió distribuir un breve cuestionario por medio de una circular MEPC a fin de determinar las razones por las cuales muchos Estados Miembros no habían aceptado el Anexo IV. El cuestionario fue distribuido como circular MEPC/Circ.338 del 2 de diciembre de 1997 y las respuestas de los Estados Miembros se resumen en los documentos MEPC 42/11/1, Add.1 y Add.2.

11.10 El Comité tomó nota de que 11 Estados Miembros y un Miembro Asociado habían respondido al cuestionario y que el arqueo bruto de la flota mercante de los seis Gobiernos Miembros que han indicado su intención de aceptar el Anexo IV en el futuro cercano representa cerca del 2,2% del arqueo bruto mundial, lo cual no es suficiente para poner en vigor el Anexo IV.

11.11 El Comité tomó nota además de que un número considerable de Gobiernos Miembros no tenían intención de aceptar el Anexo IV en su forma actual, y que los motivos o los obstáculos se relacionan principalmente con las dificultades para proveer instalaciones receptoras para las aguas residuales de los buques. El Comité tomó nota además de que los Estados Unidos se refirieron a otros elementos, tales como la definición de aguas residuales, la aplicabilidad, el tratamiento a bordo y las normas relativas a los efluentes.

11.12 El Comité estuvo de acuerdo con la creación de un Grupo de trabajo por correspondencia encargado de la revisión del Anexo IV del MARPOL y aceptó con gratitud la oferta de Singapur de desempeñarse como país líder para la revisión del Anexo IV. El Grupo de trabajo por correspondencia estará encargado de examinar las respuestas de los Gobiernos Miembros a la carta que distribuirá la Secretaría pidiendo a los países que no hayan ratificado el Anexo IV y que no hayan respondido a la circular MEPC/Circ.338 que indiquen cuáles son los obstáculos para la ratificación del Anexo IV. El Grupo de trabajo por correspondencia examinará asimismo y propondrá posibles medidas que puedan ayudar a poner en vigor el Anexo IV del Convenio MARPOL.

11.13 Tras recordar que han pasado 25 años desde la adopción del Anexo IV y teniendo en cuenta que 71 Estados lo han ratificado ya, el Comité acordó que es necesario tomar medidas para poner en vigor dicho Anexo. La delegación de la República de Corea declaró que su Gobierno estaría en condiciones de aceptar el Anexo IV en un futuro próximo, antes de los tres años previamente mencionados en su respuesta al cuestionario. Cierta número de delegaciones declararon que si se resuelve el problema de las instalaciones de recepción, sus Gobiernos también estarían en condiciones de aceptar el Anexo IV.

11.14 Durante las deliberaciones, el Comité tomó nota asimismo de la opinión según la cual, en ciertas zonas marinas, no son necesarias instalaciones de recepción ya que la cantidad limitada de aguas sucias procedentes de los buques no plantea un problema ambiental, y esta opinión debería tenerse en cuenta al revisar el Anexo IV.

11.15 El Comité acordó que, con objeto de adelantar la revisión del Anexo IV, es necesario evaluar los problemas con los que se enfrentan numerosos Estados Miembros para aceptar el Anexo IV, lo cual requeriría que más Estados respondiesen al cuestionario. En consecuencia, el Comité decidió pedir a la Secretaría que enviase cartas a aquellos Estados Miembros que no hubiesen respondido al cuestionario, invitándoles a que lo hicieran antes de finales de febrero de 1999, de modo que la Secretaría pueda preparar un resumen más exhaustivo para que lo examine el CPMM en su 43º periodo de sesiones. Tal vez entonces el Comité esté en mejor situación para decidir cómo enmendar el Anexo IV.

Enmiendas al certificado IOPP

11.16 El Comité examinó las enmiendas propuestas para el Certificado IOPP que figuran en el documento MEPC 42/11/2. El Comité reconoció el hecho de que muchos buques ya han sido equipados con equipo filtrador de hidrocarburos de conformidad con lo dispuesto en la resolución MEPC.60(33) y muchos Estados rectores de puertos han pedido que tales datos se anoten en el Certificado IOPP, a pesar de que en los actuales formularios A y B de dicho certificado no se incluye una columna apropiada para tales anotaciones. El Comité considera que se debería rectificar esta anomalía y estuvo de acuerdo en que se realicen las enmiendas necesarias al Certificado IOPP.

11.17 El Comité tomó nota también que los "tanques de retención de aguas oleosas de sentina" no son obligatorios en virtud del Convenio MARPOL siempre que se haya instalado un equipo filtrador de hidrocarburos, por lo que en el Certificado IOPP actual no existe el asiento correspondiente. Sin embargo, considerando que la regla 16 del Anexo I del MARPOL permite a la Administración eximir del cumplimiento de la prescripción relativa al equipo de filtrador de hidrocarburos de 15 ppm si el buque navega exclusivamente dentro de zonas especiales siempre que el mismo esté equipado con un tanque de retención de aguas oleosas de sentina para su descarga subsiguiente en instalaciones de recepción, y reconociendo que muchas administraciones portuarias no requieren una anotación en el Certificado IOPP

para los buques equipados con tales tanques, el Comité acordó añadir este asiento al Certificado IOPP. Además, el Comité pidió a las Administraciones que informen a los funcionarios encargados de la supervisión por el Estado rector del puerto que, actualmente, el Certificado IOPP no prevé el registro de los tanques de retención de aguas oleosas de sentina. El Comité también estuvo de acuerdo con las otras propuestas de enmiendas contenidas en el anexo del documento MEPC 42/11/2.

11.18 Tras un amplio intercambio de opiniones sobre la cuestión, el Comité aprobó, en principio, el proyecto de enmiendas al Certificado IOPP que figuran en el anexo 8 del presente informe y pidió al Secretario General que distribuya las enmiendas propuestas de conformidad con el artículo 16 2) a) del MARPOL para que el Comité ampliado las examine en su 43º periodo de sesiones con vistas a su adopción. El Comité también decidió remitir el proyecto de texto de las enmiendas al 4º periodo de sesiones del Subcomité BLG para que se examinen los detalles técnicos.

11.19 Al considerar las propuestas de enmiendas del Certificado IOPP contenidas en el documento MEPC 42/11/2, el Comité tomó nota de que las propuestas de enmiendas a la regla 13G que figuran en el anexo 4, podrían conducir a posibles enmiendas al Suplemento del Certificado IOPP de modo que refleje dos categorías distintas de petroleros para el transporte de productos (los que transportan hidrocarburos persistentes y los que transportan hidrocarburos no persistentes).

11.20 Teniendo en cuenta que el Comité ya había aprobado, en principio, las propuestas de enmiendas al Certificado IOPP contenidas en el documento MEPC 42/11/2 y que las enmiendas al Certificado IOPP son generalmente consecuencia de enmiendas anteriores a las reglas y, por lo tanto, tienen carácter de procedimiento y no plantean problemas, el Comité decidió encargar al Subcomité BLG que examinase esta cuestión y formulase una recomendación al CPMM en su 43º periodo de sesiones en cuanto a la necesidad de enmendar el Suplemento del Certificado IOPP como consecuencia de las propuestas de enmiendas de la regla 13G. Con objeto de evitar otras enmiendas de menor importancia al Suplemento del Certificado IOPP, el Comité decidió que, una vez que reciba recomendación del Subcomité BLG, en su 4º periodo de sesiones, sobre esta cuestión, las enmiendas al Suplemento del Certificado IOPP que son consecuencia de la propuesta de enmiendas a la regla 13G, se podían incorporar en la propuesta de enmiendas que figura en el anexo 4.

Clasificación de desechos que figura en el Libro registro de basuras del Anexo V del MARPOL

11.21 El Comité recordó que en su 41º periodo de sesiones invitó a la República de Corea a presentar un documento relativo a la clasificación de desechos que figura en el Libro registro de basuras del Anexo V del MARPOL para su descarga o su incineración a bordo. El documento fue sometido al Comité en su 42º periodo de sesiones pero después del plazo de vencimiento para su presentación, y no pudo ser considerado en este periodo de sesiones. El Comité acordó examinar el documento de la República de Corea en su 43º periodo de sesiones.

11.22 La delegación de la República de Corea informó al Comité de que el retraso en la presentación del documento se debía a razones imprevistas y lamentó que esto hubiera causado inconvenientes al Comité. La delegación informó además de que la República de Corea presentaría un documento revisado en los plazos estipulados para su examen por el CPMM en su 43º periodo de sesiones.

Enmiendas propuestas para el Anexo II del MARPOL relativas a los planes de emergencia de a bordo en caso de contaminación

11.23 En lo que respecta a la necesidad de sancionar un Plan de emergencia de a bordo en caso de contaminación en virtud del Anexo II del MARPOL, el Comité recordó que en su 41º periodo de sesiones había decidido que el proyecto de regla 16 del Anexo II del MARPOL facilitado en el anexo del documento

MEPC 41/7 debería considerarse en beneficio de la protección del medio marino contra la contaminación química accidental.

11.24 Durante las deliberaciones la delegación de los Países Bajos, que en el pasado había ejercido la presidencia del Grupo de trabajo por correspondencia, informó al Comité de que el Grupo de trabajo por correspondencia encargado de la revisión del Anexo II, del Subcomité BLG ya había incluido el proyecto de regla 16 en el texto revisado del Anexo II, teniendo en cuenta las opiniones expresadas durante el periodo de sesiones de dicho Subcomité. La delegación de Alemania propuso sustituir el verbo inglés "shall" por "may" en el párrafo 3 del proyecto de regla 16, ya que es la Administración quien debe decidir si procede combinar el plan de emergencias SNP con el plan de emergencias para hidrocarburos. Tras un breve intercambio de opiniones, el Comité decidió sustituir la palabra inglesa "shall" por "may" en el párrafo 3 del proyecto de regla 16.

11.25 El Comité tomó nota de que el Grupo de trabajo sobre el Convenio de Cooperación había recomendado que se aprobara el proyecto de enmiendas al Anexo II del MARPOL debido a que el proyecto de Protocolo de los convenios SNP-Cooperación no incluye las prescripciones pertinentes aplicables a los buques.

11.26 Basándose en las anteriores consideraciones, el Comité aprobó las enmiendas propuestas del Anexo II del MARPOL que figuran en el anexo 9, y pidió al Secretario General que las distribuyera de conformidad con lo dispuesto en el artículo 16 2) a) del MARPOL para que el Comité ampliado las examine en su 43º periodo de sesiones con miras a su adopción.

Procedimientos para evitar discrepancias de las prescripciones de los Convenios MARPOL y SOLAS

11.27 El Comité recordó que en el curso de las deliberaciones de su 41º periodo de sesiones con respecto a las enmiendas a la resolución A.744(18), titulada "Directrices sobre el programa mejorado de inspecciones durante los reconocimientos de graneleros y petroleros", se expresó la opinión de que era necesario que el Comité y el CSM considerasen la elaboración de un procedimiento destinado a evitar discrepancias entre los distintos instrumentos normativos de la Organización al elaborar y adoptar enmiendas a los mismos. Se invitó a los Miembros a que presentaran propuestas para tal procedimiento ante el Comité en su 42º periodo de sesiones (párrafo 7.27 del documento MEPC 41/20). Sin embargo, no se presentaron documentos al respecto para el 42º periodo de sesiones del Comité.

11.28 El Comité tomó nota de que se trata de una complicada cuestión de forma más que de fondo. Debido a que no se presentó ninguna propuesta para este periodo de sesiones, el Comité encargó a la Secretaría que investigase el asunto y preparase una nota para que sea examinada en el 43º periodo de sesiones del Comité.

12 ACTIVIDADES DE SEGUIMIENTO DE LA CNUMAD

12.1 Al examinar este punto, el Comité recordó brevemente sus antecedentes; en 1992 la CNUMAD adoptó el Programa 21 y ese mismo año, la Asamblea General de las Naciones Unidas aprobó la resolución 47/191 en la que se pide a todos los organismos especializados de las Naciones Unidas, incluida la OMI, que refuercen sus actividades y las adapten al Programa mencionado. En 1995, la Asamblea de la OMI aprobó la resolución A.832(19) sobre el seguimiento a la CNUMAD y pidió al CPMM que, en su calidad de punto de convergencia, mantuviera bajo examen permanente las contribuciones de la Organización a los objetivos de la CNUMAD. La labor de la OMI a ese respecto, se relaciona principalmente con las cuestiones administrativas que tienen por objeto la prevención, reducción y control de la contaminación del mar ocasionada por el transporte marítimo y las actividades relacionadas con la producción de hidrocarburos y gas mar adentro.

Documento técnico de trabajo relativo a la Reunión de expertos sobre prácticas medioambientales en actividades petroleras y gaseras mar adentro

12.2 El Comité recordó que, en su último periodo de sesiones, había examinado un breve documento informativo presentado por el Brasil y los Países Bajos sobre el resultado de la Reunión de expertos sobre prácticas medioambientales en actividades petroleras y gaseras mar adentro, celebrada en los Países Bajos en noviembre de 1997 (MEPC 41/INF.29). En el actual periodo de sesiones, ambos países han proporcionado al Comité mayor información sobre dicha reunión (MEPC 42/12 y MEPC 42/INF.8).

12.3 El Comité dio las gracias al Brasil y a los Países Bajos por la organización de la Reunión de expertos mencionada y, en particular, por haber facilitado al Comité el documento técnico de trabajo relacionado con la reunión (MEPC 42/INF.8).

12.4 El Comité tomó nota de que los principales resultados de la Reunión de expertos fueron los siguientes:

- .1 el documento técnico de trabajo, que consiste en una actualización del documento técnico informativo y de los informes de la reunión; y
- .2 las conclusiones de la presidencia conjunta,

ambos incluidos en el documento MEPC 42/INF.8.

12.5 El Comité también tomó nota de que las conclusiones de la Presidencia conjunta incluían las siguientes observaciones:

- .1 el concepto de "desarrollo sostenible" puede hacerse operativo mediante la elaboración conjunta de directrices sobre las mejores prácticas ambientales respecto de las actividades gaseras y petroleras mar adentro, llevada a cabo en un debate abierto entre el sector, las organizaciones gubernamentales y otras partes interesadas, en el marco de las condiciones medioambientales y socioeconómicas, regionales o locales;
- .2 si bien, en primer lugar, es responsabilidad de los Gobiernos organizar y mantener abierto dicho debate, la determinación del resultado y la supervisión de la implantación constituye una responsabilidad compartida entre los Gobiernos, el sector y otras partes interesadas;
- .3 las actividades de exploración y producción mar adentro tienen repercusiones en el medio ambiente marino local, cuya amplitud y carácter dependen de las prácticas operacionales y medioambientales de cada caso;
- .4 el sector ha elaborado métodos y técnicas para la gestión de las actividades de perforación y producción, así como de los productos químicos y desechos derivados de la exploración y producción, a fin de reducir al mínimo las consecuencias para el medio ambiente;
- .5 las estrategias y criterios destinados a perfilar unas prácticas medioambientales racionales en la gestión total de las operaciones mar adentro, dependen de la implantación de sistemas de gestión medioambiental por parte de las diferentes compañías, de acuerdo con la gestión medioambiental a nivel nacional, regional y mundial; y
- .6 el intercambio de información a través de una red mundial constituye un factor clave para garantizar el desarrollo de prácticas medioambientales racionales, en el marco de enfoques

regionales, a fin de lograr un "desarrollo sostenible", y desde la perspectiva del contexto mundial de las operaciones multinacionales, de la competencia del mercado mundial y del cumplimiento de convenios mundiales.

12.6 El Comité tomó nota de que los resultados de la Reunión de expertos fueron presentados por el Brasil y los Países Bajos a la Comisión sobre Desarrollo Sostenible, en su 6º periodo de sesiones, en abril de 1998 y, de que se someterán a examen en abril de 1999, en el 7º periodo de sesiones de dicha Comisión.

12.7 La delegación de los Países Bajos informó al Comité de la puesta en práctica de varias iniciativas para implantar los resultados de la Reunión de expertos; por ejemplo, el establecimiento de un foro de debate como resultado de la colaboración entre el PNUMA (Oficina para la Industria y el Medio Ambiente), la UNCTAD, el Foro E y P, el Fondo Mundial para la Naturaleza, la Unión francesa de la industria del petróleo y los Gobiernos de Noruega y los Países Bajos.

Resultados de la 4ª Conferencia internacional sobre seguridad, higiene y medio ambiente en el contexto de las actividades de exploración y producción de petróleo y gas

12.8 El Comité tomó nota de que la 4ª Conferencia internacional sobre seguridad, higiene y medio ambiente en el contexto de las actividades de exploración y producción de petróleo y gas, se celebró en Caracas (Venezuela), del 7 al 10 de junio de 1998 y de que el resultado de dicha Conferencia en lo que se refiere a la labor del Comité se ha resumido en el documento MEPC 42/12/1.

12.9 Por lo que respecta a la prevención de la contaminación del mar ocasionada por actividades mar adentro, el Comité tomó nota de que la Conferencia había puesto de relieve las cuestiones debatidas en la Reunión de expertos sobre prácticas medioambientales en actividades petroleras y gaseras mar adentro, celebrada en los Países Bajos, en noviembre de 1997, incluida la conclusión de que el concepto de "desarrollo sostenible", por lo que se refiere a las actividades mar adentro, podría plasmarse mediante la elaboración conjunta de unas "directrices sobre prácticas racionales en cuanto a medio ambiente, para las actividades gaseras y petroleras mar adentro". A este respecto, en la Conferencia se mencionó la elaboración de una guía modelo para las plataformas mar adentro.

12.10 El Comité acogió con satisfacción la convocatoria de la Conferencia como medio para intercambiar información sobre la manera de reducir la contaminación del mar ocasionada por actividades mar adentro. Se reconoció la necesidad de establecer una colaboración más estrecha entre el sector petrolero, los grupos dedicados a cuestiones medioambientales y las organizaciones intergubernamentales.

Proyecto de informe de la OMI a la Comisión sobre Desarrollo Sostenible

12.11 El Comité recordó que, en su último periodo de sesiones, al examinar el punto "Actividades de seguimiento de la CNUMAD", se reconoció la necesidad de informar a la Comisión sobre Desarrollo Sostenible (CDS) de los logros de la OMI. Tras someter la cuestión a debate, el Comité acordó pedir a la Secretaría que preparase un proyecto de informe sobre las actividades de la OMI para que lo examine el CPMM en su 42º periodo de sesiones, a fin de presentarlo a la CDS.

12.12 A este respecto, el Comité tomó nota de que el 7º periodo de sesiones de la CDS se celebrará en abril de 1999 y de que el punto principal de su orden del día es "Océanos y mares". Habida cuenta de que los océanos y mares son, en el contexto de las actividades de seguimiento de la CNUMAD responsabilidad de la OMI, el Comité consideró oportuno presentar el informe de la OMI a la CDS en el periodo de sesiones anteriormente mencionado.

12.13 El Comité tomó nota de que el proyecto de informe para la Comisión sobre Desarrollo Sostenible (MEPC 42/12/2) proporcionaba información general sobre los logros principales de la OMI desde la celebración de la CNUMAD y sobre los temas que necesitan atención adicional. Si bien el proyecto de informe se centra principalmente en los acontecimientos que han tenido lugar en el ámbito de competencia del CPMM en años recientes, también se incorporaron en él los logros directamente relacionados con la mejora de la seguridad en el mar y la gestión de los estrechos internacionales, dado que constituyen elementos importantes de la prevención y control de la contaminación del mar, en el contexto del desarrollo sostenible.

12.14 El Comité tomó nota de que el proyecto de informe contiene:

- .1 en la sección 2, los "Principales logros desde la celebración de la CNUMAD", así como los logros en el ámbito de la prevención de la contaminación atmosférica por los buques, los organismos acuáticos perjudiciales en el agua de lastre de los buques, la protección de zonas especiales y de zonas marinas especialmente sensibles, la preparación y lucha contra la contaminación por hidrocarburos y sustancias químicas, la indemnización por daños debidos a la contaminación ocasionada por sustancias nocivas y potencialmente peligrosas, el transporte sin riesgo de combustible nuclear irradiado por mar; la prevención de la contaminación del mar mediante la supervisión por el Estado rector del puerto, el fomento de una ratificación más amplia y una implantación más eficaz de los convenios de la OMI, la seguridad de la navegación y la gestión de los estrechos internacionales; y
- .2 en la sección 3, los "Temas que requieren atención adicional", entre los que se incluyen los relacionados con la prevención de la contaminación del mar ocasionada por las actividades petroleras y gaseras mar adentro, con las instalaciones portuarias receptoras de desechos de los buques, y con los efectos perjudiciales ocasionados por el uso de pinturas antiincrustantes en los buques.

12.15 Las delegaciones que se refirieron al proyecto de informe para la CDS, encomiaron la excelente labor de la Secretaría, y propusieron algunas mejoras y la introducción de varios puntos en el texto. La Secretaría elaboró una serie de enmiendas basadas en las observaciones formuladas por las delegaciones, que figuran en el documento MEPC 42/WP.14.

12.16 Una vez examinadas las enmiendas propuestas el Comité aprobó el informe, en la forma enmendada que se recoge en el anexo 10 y pidió a la Secretaría que, oportunamente, lo presentara a la DCS en su 7º periodo de sesiones.

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

MARPOL - Cómo llevarlo a la práctica

13.1 El Comité recordará que en su 41º periodo de sesiones había acordado la elaboración de una nueva edición de la publicación titulada *MARPOL - Cómo llevarlo a la práctica* y que las partes pertinentes del proyecto de la publicación titulada *MARPOL - Cómo hacerlo cumplir*, en la forma en que figura en el documento MEPC 41/12, deberían incorporarse en la nueva edición con objeto de evitar la duplicación con la publicación existente.

13.2 El Comité tomó nota de que, tal como se había solicitado, la Secretaría había presentado en el documento MEPC 42/13:

- .1 la estructura de la nueva publicación, *MARPOL - Cómo llevarlo a la práctica*, que incorpora notas explicativas relativas al cumplimiento, propuestas en el documento MEPC 41/12; y
- .2 proyectos de textos de nuevos párrafos que tratan del cumplimiento del Convenio MARPOL.

13.3 Al examinar si las modificaciones del texto y el texto final de la publicación deberían dejarse en manos de la Secretaría, el Comité decidió que, dado que la cuestión del cumplimiento del MARPOL es de importancia capital para los Gobiernos Miembros, el proyecto de texto del *MARPOL - Cómo llevarlo a la práctica* y los nuevos párrafos de las notas explicativas relativas al cumplimiento deberían ser examinados más a fondo por el Comité en su 43º periodo de sesiones. El Comité aceptó el ofrecimiento de los Estados Unidos de dirigir un grupo por correspondencia interperiodos para elaborar el texto de estas disposiciones que luego serían presentadas ante el 43º periodo de sesiones del CPMM para que éste las examine. Los pormenores sobre los coordinadores y el mandato de los Grupos de trabajo por correspondencia figuran en el anexo 14.

Marcas para la identificación de hidrocarburos

13.4 El Comité recordó que en su 40º periodo de sesiones, el Reino Unido había propuesto la inclusión en su programa de trabajo el tema de los sistemas para marcar los hidrocarburos con un código de identificación ("marcado de hidrocarburos"). El Comité también señaló que en dicho periodo de sesiones se acordó incluir este punto en su programa futuro, aguardar los resultados de estudios ulteriores que incluirían el análisis pertinente de los beneficios en función de los costes y de las pruebas a escala real, e incluirlo en el orden del día del 42º periodo de sesiones.

13.5 Al presentar el documento MEPC 42/13/1, el Reino Unido proporcionó al Comité información sobre las pruebas a escala real y le pidió que examinara la propuesta formulada y adoptara las medidas oportunas.

13.6 El Comité tomó nota de las opiniones acerca de los resultados de las pruebas a escala real que se resumen a continuación:

- .1 se expresó inquietud acerca del posible efecto que las marcas de identificación podrían tener para el medio ambiente;
- .2 se señaló que el sistema de marcas de identificación se usaría con aguas de sentina oleosas y combustibles líquidos, si bien las pruebas se llevaron a cabo con agua de lastre, que, según se indicó, era más fácil de someter a prueba; y
- .3 debido al elevado costo del sistema de identificación, sería necesario llevar a cabo un análisis de costos/beneficios para justificar este método.

13.7 La delegación del Reino Unido se ofreció a tener en cuenta estas observaciones y presentar información adicional en el 44º periodo de sesiones del Comité.

13.8 El Comité expresó su agradecimiento por las investigaciones efectuadas al respecto y alentó al Reino Unido para que siguiera adelante con ellas.

Manual sobre evacuación de desechos de los buques

13.9 El Comité recordó que:

- .1 en su 37º periodo de sesiones había acordado que el proyecto de Manual sobre evacuación de desechos de los buques debería finalizarse en el 38º periodo de sesiones con objeto de que los propietarios y/o operadores de buques prepararan un plan de gestión de desechos con tiempo suficiente para poder cumplir con las prescripciones de la nueva regla 9 del Anexo V del Convenio MARPOL 73/78, que entró en vigor el 1 de julio de 1997;
- .2 no obstante, en el 38º periodo de sesiones del Comité se tomó nota de la inquietud de varias delegaciones en el sentido de que, debido al gran volumen de trabajo necesario para revisar el proyecto de manual (MEPC 38/11) presentado por Alemania, no habría tiempo suficiente en dicho periodo de sesiones para finalizar el Manual. Por consiguiente en su 38º periodo de sesiones, el CPMM decidió que debería centrar su atención en la elaboración de las Directrices, y aprobó la resolución MEPC.71(38);
- .3 por lo que respecta al "Manual sobre evacuación de desechos de los buques", el CPMM, en su 38º periodo de sesiones, tomó nota de que no existía en ese momento una necesidad imperiosa de continuar la elaboración del Manual, pero que la información de carácter general contenida en dicho proyecto de manual era útil y debería conservarse para un examen ulterior, a la espera de la experiencia que se obtendría tras la implantación de las "Directrices para la elaboración de planes de gestión de basuras"; y
- .4 se estableció un grupo de trabajo por correspondencia, dirigido por Alemania, y el Comité, en su 40º periodo de sesiones, acordó incluir este punto en el orden del día del actual periodo de sesiones.

13.10 La delegación de Alemania señaló que se había identificado una serie de puntos en el documento de base (MEPC 38/11) que requerían un nuevo examen, a efectos de hacerlos más breves y de fácil utilización y que se presentaría una versión enmendada ante el 43º periodo de sesiones a efectos de proceder a dicho examen.

Información sobre las actividades de la Comisión de Helsinki durante 1997

13.11 El Comité tomó nota de la información que figura en el documento MEPC 42/INF.3 y de que la Comisión de Helsinki había expresado la preocupación de los Estados del Mar Báltico ante la falta de cooperación entre los Estados rectores de puerto y los Estados de abanderamiento en las investigaciones sobre violaciones a las reglas para la prevención de la contaminación, e invitó al CPMM a que examinara posibles medidas que podrían adoptarse para mejorar dicha cooperación.

Basuras en los medios marino y costero y la Declaración de Sintra

13.12 El Comité tomó nota de la información que figura en el documento MEPC 42/INF.18 y, en particular, de que la reunión de 1996 del Grupo de trabajo IMPACT del OSPAR había llegado a la conclusión de que las medidas acordadas para reducir la presencia de basuras en los medios marinos y costeros, y su nivel actual de implantación, no parecían ser eficaces, así como de que, por consiguiente, OSPAR había invitado a la OMI/CPMM y a sus Gobiernos Miembros a adoptar las medidas pertinentes para reforzar la cooperación internacional en el ámbito del sector marítimo, con objeto de continuar reduciendo y controlando la presencia de basuras en el medio marino.

Evacuación de residuos de cargas secas a granel en aguas australianas

13.13 El Comité tomó nota de la información facilitada por Australia (MEPC 42/INF.23) y de que la Dirección de Seguridad Marítima de Australia, la Asociación de Propietarios de Buques de Australia, la Cámara Naviera Australiana, la Dirección del Parque Marino de la Gran Barrera de Coral, y el Departamento de Transporte de Queensland habían llegado a un acuerdo por lo que respecta a la evacuación de residuos de cargas secas a granel en aguas australianas. El Comité pidió a los Estados Miembros que transmitieran a los buques que visitan Australia la información contenida en ese documento.

Detección de descargas ilegales en aguas internacionales

13.14 El Comité tomó nota de la información facilitada por Australia (MEPC 42/INF.35) y de que a menudo la Real Fuerza Aérea Australiana notifica sucesos de contaminación por hidrocarburos a la Dirección de Seguridad Marítima Australiana, así como de que este país está obligado, en virtud del artículo 6 del Convenio MARPOL 73/78, a notificar dichos sucesos a los Estados de abanderamiento, independientemente del lugar en que ocurran. Australia invitó a las Administraciones de los Estados Miembros a que estudiaran seriamente estos sucesos, investigando las acusaciones y adoptando las medidas oportunas de conformidad con los artículos 6 4) y 6 5) del Convenio MARPOL 73/78.

14 CUESTIONES RELATIVAS AL CÓDIGO CNI

14.1 El Comité examinó las cuatro cuestiones siguientes al tratar este punto del orden del día:

- .1 proyecto de enmiendas al capítulo VII del Convenio SOLAS que figura en el documento MEPC 42/14, a efectos de que el Código CNI adquiriera carácter obligatorio;
- .2 planificación de la travesía en el Código CNI;
- .3 notificación previa a los Estados ribereños afectados acerca del paso de materiales a los que se aplica el Código CNI, en aguas que quedan bajo su jurisdicción; y
- .4 estudio de la bibliografía sobre riesgos específicos relacionados con el transporte de materiales a los que se aplica el Código CNI y consecuencias de los accidentes.

14.2 El Comité recordó que en su 41º periodo de sesiones se había señalado que el Subcomité DSC había elaborado los textos de las enmiendas al capítulo VII del Convenio SOLAS y al Código CNI, (modificado en virtud de la resolución A.853(20)), necesarias para que el Código CNI adquiriera carácter obligatorio, y que dichos textos serían sometidos a la aprobación del CSM en su 69º periodo de sesiones y del Comité en su 42º periodo de sesiones.

14.3 Asimismo se recordó que en su 40º periodo de sesiones, el Comité había decidido que sería prematuro debatir la prescripción relativa a la planificación de la travesía en el Código CNI hasta tanto el Subcomité NAV no hubiera ultimado las Directrices relativas a la planificación de la travesía, y que esta cuestión no se había vuelto a debatir en el 41º periodo de sesiones del Comité, celebrado en marzo-abril de 1998, dado que aquel Subcomité todavía no se había reunido nuevamente.

14.4 El Comité recordó además que, tras un amplio debate sobre la cuestión de la notificación previa, en su 41º periodo de sesiones había reconocido que existían opiniones divergentes al respecto. No obstante, se señaló que el Comité había decidido que este tema permaneciera en el orden del día de su 42º periodo de sesiones y que, mientras tanto, las delegaciones deberían trabajar en forma conjunta para tratar de resolver la cuestión, prestando especial atención a los puntos señalados en el documento presentado por Irlanda a la Asamblea (A 20/9/3).

Proyecto de enmiendas al capítulo VII del Convenio SOLAS para que el Código CNI adquiera carácter obligatorio

14.5 El Comité tomó nota de las siguientes cuestiones surgidas del 3º periodo de sesiones del Subcomité DSC que guardan relación con el Código CNI:

- .1 el Subcomité, siguiendo las instrucciones recibidas, había elaborado las enmiendas pertinentes al capítulo VII del Convenio SOLAS y al Código CNI con objeto de dar a éste carácter obligatorio;
- .2 en su 3º periodo de sesiones, el Subcomité había acordado que las actuales Directrices relativas a los planes de emergencia de a bordo deberían conservar su carácter de recomendación y, por consiguiente, había suprimido el texto alternativo que imprimía obligatoriedad a esas Directrices;
- .3 el Subcomité había reconocido que las referencias a las fichas 10, 11, 12 y 13 del Código IMDG, que figuran en la definición de carga de CNI, tal vez tendrían que modificarse como consecuencia de la numeración revisada de las fichas adoptada mediante la Enmienda 30 del Código IMDG, por lo que había recomendado que el CSM aprobara la nueva parte D del capítulo VII del Convenio SOLAS y la Enmienda 30 al Código IMDG en el curso de su 71º periodo de sesiones, en la primavera de 1999. Ello garantizaría la coherencia entre los nuevos números de las fichas del Código IMDG con la definición de carga de CNI; y
- .4 tras introducir algunas modificaciones de redacción, en su 69º periodo de sesiones el CSM había aprobado el proyecto de texto elaborado por el Subcomité con vistas a su aprobación definitiva en el 71º periodo de sesiones, una vez que el CPMM diera su conformidad al respecto.

14.6 Al examinar los aspectos relacionados con el Código CNI que figuran en el informe correspondiente al 3º periodo de sesiones del Subcomité DSC, el Comité:

- .1 tomó nota de la labor llevada a cabo en relación con la aplicación obligatoria del Código CNI; e
- .2 hizo suya la decisión adoptada por el CSM en su 69º periodo de sesiones de aprobar el proyecto de enmiendas al capítulo VII del Convenio SOLAS y el proyecto de texto revisado del Código CNI, modificado en el 69º periodo de sesiones del CSM, que figuran en los anexos 1 y 2 del documento MEPC 42/14.

Planificación de la travesía

14.7 El Comité recordó que en su 40º periodo de sesiones se había decidido postergar el debate sobre la planificación de la travesía hasta que el Subcomité NAV hubiera examinado esta cuestión.

14.8 El Comité tomó nota de que, según se informa en el párrafo 2 del documento MEPC 42/2/5, en su 44º periodo de sesiones el Subcomité NAV había elaborado un anteproyecto de resolución de la Asamblea y unas Directrices relativas a la planificación de la travesía, aplicables a todos los buques, con objeto de que la cuestión de la planificación de la travesía fuera examinada durante el 45º periodo de sesiones del Subcomité NAV, oportunidad en que se ultimaría el proyecto de resolución de la Asamblea.

14.9 El Comité decidió aplazar el examen adicional de este punto hasta tanto el Subcomité NAV ultimara el examen de las Directrices relativas a la planificación de la travesía aplicables a todos los buques.

Notificación previa

14.10 El Comité tomó nota de que, según se informa en el párrafo 6 del documento MEPC 42/3/1, en su 69º periodo de sesiones el CSM había examinado la cuestión de la notificación previa pero, reconociendo que dicha notificación podría sentar un indeseable precedente por lo que respecta al transporte de otras mercancías peligrosas y dar lugar a la posibilidad de que la información sea interceptada por terroristas, acordó no seguir tratando esta cuestión de momento.

14.11 El Comité señaló asimismo que, según se informa en el párrafo 3 del documento NAV 42/2/5, en su 44º periodo de sesiones, el Subcomité NAV, tras tomar nota de la decisión antedicha adoptada en el 69º periodo de sesiones del CSM, no había examinado la cuestión relativa a la notificación previa, a la espera de recibir nuevas instrucciones tanto del CSM como del CPMM.

14.12 El Comité hizo suya la decisión adoptada por el CSM en su 69º periodo de sesiones y decidió no seguir tratando esta cuestión de momento.

Estudio de la bibliografía sobre riesgos específicos relacionados con el transporte de materiales regidos por el Código CNI y sobre las consecuencias de los accidentes

14.13 El Comité recordó que se había constituido un grupo interorganismos con carácter oficioso integrado por la OMI, el OIEA y el PNUMA, a fin de evaluar los posibles riesgos que plantean los materiales radiactivos para el medio ambiente, con el cometido inicial de realizar un estudio de la bibliografía sobre el particular.

14.14 La Secretaria informó al Comité de que:

- .1 con objeto de llevar a cabo el examen de la bibliografía, se había acordado que sería preciso contratar a consultores con los conocimientos técnicos adecuados y la objetividad necesarios para garantizar la imparcialidad de todas las conclusiones que se alcancen;
- .2 la primera etapa del mencionado estudio de la bibliografía consistiría en la recopilación de datos y se señaló que el OIEA, actuando en nombre del Grupo interorganismos, había elaborado una breve lista de candidatos;
- .3 se prevé la selección de dos consultores para llevar a cabo la primera parte del estudio con vistas a presentar un informe sobre la marcha de la labor en el 43º periodo de sesiones del Comité.

14.15 El Comité tomó nota de estos avances y encargó a la Secretaría que lo mantuviera informado de la labor realizada en relación con el estudio de la bibliografía.

Medidas para la localización, identificación y salvamento de buques hundidos o carga perdida

14.16 El Comité tomó nota de que, si bien este punto había figurado en el anexo 7 del documento MEPC 41/20 como cuestión de fondo para su 42º periodo de sesiones, no se había presentado ningún documento sobre el particular. Por esa razón, el Comité decidió no debatir este punto de momento.

15 EQUIPO PARA LA PREVENCIÓN DE LA CONTAMINACIÓN PRESCRITO EN EL MARPOL

15.1 El Comité recordó que desde su 38º periodo de sesiones, en julio de 1996, ha venido recibiendo documentos informativos y propuestas de revisión relativas a las normas del MARPOL 73/78 sobre el equipo para la prevención de la contaminación. En su 40º periodo de sesiones el Comité acordó que la mejora de la eficacia y fiabilidad del equipo para la prevención de la contaminación prescrito en el MARPOL, como por ejemplo el equipo filtrador de hidrocarburos y los hidrocarbúrometros, era una cuestión de alta prioridad que se debería continuar abordando (MEPC 40/21, párrafo 13.11), reconociendo que las descargas operacionales de hidrocarburos procedentes de todos los tipos de buques continúan siendo una fuente importante de contaminación marina y que tales descargas frecuentemente exceden el límite de 15 ppm especificado en el Anexo I del MARPOL por diversas razones, entre ellas el mal funcionamiento del equipo para la prevención de la contaminación. En su 40º periodo de sesiones el Comité también acordó que volvería a examinar esta cuestión en su 42º periodo de sesiones y la delegación de los Países Bajos se comprometió a presentar un documento en el que tendrían en cuenta las ponencias pertinentes presentadas por otras delegaciones (MEPC 40/21, párrafo 18.8).

15.2 En su ponencia presentada para el actual periodo de sesiones (MEPC 42/15) la delegación de los Países Bajos había propuesto que se elaborara un mandato y un calendario para la revisión parcial de las resoluciones pertinentes de la OMI sobre normas relativas al equipo para la prevención de la contaminación prescrito en el MARPOL 73/78. A juicio de dicha delegación, las tres razones siguientes justifican una revisión de las normas existentes.

- .1 las normas actuales no se ajustan suficientemente a las prácticas marítimas, si se tiene en cuenta que en muchos casos el agua de sentina es una emulsión;
- .2 las normas actuales no abarcan las técnicas nuevas o innovadoras; y
- .3 una revisión de las normas actuales, que amplíe el ámbito de la resolución MEPC.69(33) para incluir otros métodos idóneos para lograr el rendimiento requerido en el Anexo I, contribuiría a la protección del medio marino.

15.3 En el documento MEPC 42/15/1, los Países Bajos propusieron enmiendas a la regla 1 del Anexo I del MARPOL o a la resolución MEPC.60(33) a fin de incorporar las definiciones de agua de sentina emulsionada y no emulsionada, así como a la resolución MEPC.60(33) con respecto a diversas cuestiones conexas. La propuesta se basa en un documento elaborado por las marinas que forman parte de la OTAN, a partir de su experiencia en la utilización de distintas técnicas para el tratamiento de las mezclas de aguas oleosas mediante equipo filtrador. Dicha experiencia se considera también pertinente para su aplicación a los buques mercantes.

15.4 A juicio de los Países Bajos estos asuntos no pueden solucionarse en uno o dos periodos de sesiones dada la cantidad y complejidad de las cuestiones que han de abordarse. Así pues, los Países Bajos invitaron al Comité a que examinara la forma apropiada de abordar la cuestión, incluida la delegación de esta tarea en un subcomité o un grupo de trabajo por correspondencia.

15.5 Mediante los documentos MEPC 42/15/2 y MEPC 42/INF.11, la delegación de la Federación de Rusia informó al Comité de que, según sus investigaciones, el método de fluorescencia podría considerarse como una alternativa al método de rayos infrarrojos - método espectrofotométrico, que figura en la resolución MEPC.60(33). En el documento MEPC 42/INF.11 se describe el procedimiento normal de funcionamiento para la medición de concentraciones de masa de hidrocarburos, grasa y total de hidrocarburos de petróleo en muestras de agua en superficie, agua potable y aguas sucias, mediante el método de fluorescencia.

15.6 En el documento MEPC 42/15/3, la delegación del Reino Unido, propuso diversas enmiendas a las especificaciones de los dispositivos de alarma de sentida y de los sistemas de control y vigilancia de las descargas de hidrocarburos, que figuran en las resoluciones MEPC.60(33) y A.586(14), basadas en los resultados de sus investigaciones y en consultas con los fabricantes. El Reino Unido, al igual que los Países Bajos, opinó que esta cuestión debería ser examinada por un grupo de especialistas.

15.7 El Comité agradeció a los Países Bajos, a la Federación de Rusia y al Reino Unido sus valiosas contribuciones y, tras un intercambio de opiniones, acordó que era necesario enmendar las actuales normas de funcionamiento del equipo de a bordo para la prevención de la contaminación, que figuran en las resoluciones MEPC.60(33) y A.586(14). Dado que el orden del día del Comité para los próximos periodos de sesiones es bastante extenso y que sería más conveniente que esta cuestión fuera examinada por un subcomité técnico, el Comité acordó remitirla al Subcomité DE para su examen y la adopción de las medidas pertinentes. Teniendo en cuenta que la revisión de los Anexos I y II del MARPOL ha de ultimarse en 2002 y que las resoluciones pertinentes sobre el equipo para la prevención de la contaminación aparecerán referenciadas en las notas a pie de página de las reglas revisadas, el Comité decidió añadir un punto prioritario al programa de trabajo del Subcomité DE y aprobó el mandato relativo a esa labor, que figura en el anexo 11 del informe. El Comité también convino en que esas tareas deberían comenzar durante el 42º periodo de sesiones del Subcomité DE. Se invitó al CSM a que refrendara esas medidas.

15.8 Si bien reconociendo la utilidad de ciertos elementos cualitativos contenidos en estas ponencias, la delegación de Grecia manifestó que la propuesta de modificar la resolución MEPC.60(33) existente y de incluir un nuevo punto del programa de trabajo de alta prioridad no contiene la información necesaria particularmente exigida en los párrafos 16, 17, 18, 19 y 24 y en el apéndice 3 de las Directrices sobre la Organización y método de trabajo del CSM y del CPMM y sus órganos auxiliares (MSC/Circ.811/MEPC/Circ.331).

16 INFLUENCIA DEL FACTOR HUMANO EN LA PREVENCIÓN DE LA CONTAMINACIÓN

16.1 El Comité recordó que los Grupos mixtos de trabajo CSM/CPMM sobre el factor humano y la evaluación de la seguridad se habían reunido por separado durante los periodos de sesiones del CSM. No obstante, y debido a lo apretado del programa de trabajo de su 69º periodo de sesiones, el CSM decidió que los dos Grupos de trabajo celebrasen una reunión conjunta durante dicho periodo de sesiones. El informe del Grupo mixto de trabajo CSM/CPMM figura en el documento MEPC 42/16 y se presentará en el 70º periodo de sesiones del CSM con la signatura MSC 70/13.

16.2 El Comité tomó nota de que en el 69º periodo de sesiones del CSM se presentó un informe provisional sobre las cuestiones ultimadas y sobre la labor, en general, de los Grupos mixtos de trabajo CSM/CPMM durante el periodo de sesiones mencionado, en que el CSM adoptó varias decisiones que figuran en el informe correspondiente (MSC 69/22, párrafos 13.19 a 13.21 y 14.12 a 14.19).

Informe del Grupo mixto de trabajo CSM/CPMM

16.3 El Comité examinó el informe del Grupo mixto de trabajo (MEPC 42/16) sobre las cuestiones relativas al factor humano y a continuación:

- .1 invitó a los Miembros a que en el 71º periodo de sesiones del CSM presentasen observaciones sobre los proyectos de enmiendas al capítulo IX del Convenio SOLAS y al Código IGS y a que examinasen la conveniencia de incluir expertos en el proceso de certificación del Código IGS en las delegaciones que asistan a dicho periodo de sesiones, (párrafo 7);
- .2 tomó nota del examen preliminar sobre la fatiga (párrafos 14 a 16 y anexo 1);
- .3 acordó constituir, a reserva de la conformidad del CSM en su 70º periodo de sesiones, un grupo de trabajo por correspondencia interperiodos, coordinado por los Estados Unidos, para tratar el tema de la fatiga al que se le asignaría un mandato previamente acordado (párrafo 17 y anexo 2);
- .4 acordó, a reserva de la conformidad del CSM en su 70º periodo de sesiones, añadir los aspectos que se señalan en el párrafo 22 al mandato del Grupo de trabajo por correspondencia interperiodos encargado de las aplicaciones de prueba de la EFS, constituido en el 69º periodo de sesiones del CSM (párrafo 23);
- .5 tomó nota de un anteproyecto de directrices para la aplicación práctica de la EFS al proceso normativo de la OMI, que se analizarán más a fondo en el seno del Grupo de trabajo por correspondencia interperiodos sobre la EFS, así como en el del Grupo de trabajo, durante el 71º periodo de sesiones del CSM (párrafo 25 y anexo 3); y
- .6 aprobó el informe en general.

Decisiones del CSM en su 69º periodo de sesiones

16.4 El Comité tomó nota de que el documento MEPC 42/16/1 recoge el resultado de las deliberaciones del CSM en su 69º periodo de sesiones, así como las decisiones adoptadas con respecto a los puntos que no abarca el informe de los Grupos mixtos de trabajo CSM/CPMM, y:

- .1 aprobó el proyecto de circular MSC/MEPC que recoge las directrices provisionales para la aplicación del proceso de análisis del factor humano en el proceso normativo de la OMI (anexo 1) y pidió a la Secretaría que distribuyese dicha circular con la signatura MSC/Circ.878/MEPC/Circ.346;
- .2 se mostró conforme con la decisión tomada por el CSM en su 69º periodo de sesiones, de fundir los dos Grupos mixtos de trabajo CSM/CPMM en un solo Grupo mixto de trabajo CSM/CPMM sobre el factor humano y la evaluación formal de la seguridad (párrafo 7); y

- .3 acordó mantener los puntos relativos a la influencia del factor humano y a la evaluación formal de la seguridad como puntos separados del orden del día y asignar prioridad a ambos (párrafo 8).

16.5 El Comité tomó nota de que en la declaración de Chipre, que contiene comentarios generales acerca del informe del Grupo mixto de trabajo CSM/CPMM sobre el factor humano y la evaluación formal de la seguridad, se señalaba que el Grupo de trabajo no había tenido debidamente en cuenta las decisiones adoptadas en el 41º periodo de sesiones del CPMM, y se pedía al Comité que tomara las medidas oportunas para garantizar que no se produzcan incidentes análogos en el futuro.

16.6 El Comité también tomó nota de que la decisión tomada por el CSM en su 69º periodo de sesiones de fundir los dos Grupos mixtos de trabajo CSM/CPMM se debía a que el CSM consideraba necesario tener suficiente capacidad para tratar de las cuestiones urgentes relacionadas con la preparación de una conferencia diplomática sobre seguridad de los graneleros.

17 EVALUACIÓN FORMAL DE LA SEGURIDAD, INCLUIDA LA INDIZACIÓN DE LOS BUQUES DESDE EL PUNTO DE VISTA MEDIOAMBIENTAL

17.1 El Comité tomó nota de que el proyecto de circular MEPC sobre "Directrices provisionales para la aplicación de la evaluación formal de la seguridad (EFS) en el proceso normativo de la OMI", había sido aprobado por el CSM en su 68º periodo de sesiones y por el CPMM en su 40º periodo de sesiones.

17.2 El Comité acordó que en esas Directrices, distribuidas con las firmas MSC/Circ.829 y MEPC/Circ.335 en noviembre de 1997, se indicara que la EFS es un sistema para evaluar los riesgos relacionados con el transporte marítimo y calcular los costos y beneficios de las opciones de la OMI para reducir dichos riesgos y que debería constituir una ayuda en el proceso de toma de decisiones de la OMI.

17.3 El Comité tomó nota de que, el domingo previo al comienzo del 42º periodo de sesiones del CPMM, se llevó a cabo una demostración especial de la EFS con el objetivo de familiarizar con el tema a las personas no especializadas en esa cuestión. La demostración, que se hizo en forma de estudio de un caso ficticio, mostró a los participantes las cinco fases del proceso de la EFS, incluida la aplicación práctica de los procedimientos que se deben emplear, junto con la formulación de recomendaciones que deberán tenerse en cuenta en el proceso de toma de decisiones.

17.4 La delegación del Reino Unido, que había organizado esta reunión especial, hizo las siguientes observaciones acerca del procedimiento:

- .1 el Grupo de trabajo mixto CSM/CPMM sobre evaluación formal de la seguridad había concebido la idea de la demostración, que fue aprobada por el CPMM en su 40º periodo de sesiones;
- .2 asistieron a la reunión más de 100 personas, incluidos los representantes de 35 países, 15 organizaciones no gubernamentales y miembros de la Secretaría de la OMI;
- .3 la demostración fue hecha por un grupo multinacional que presentó un caso ficticio de contaminación accidental por petroleros para crudos, utilizando las directrices relativas a la evaluación formal de la seguridad aprobadas por el CSM y por el CPMM; y
- .4 la reunión incluyó debates que trataron de diversos aspectos y que demostraron el considerable interés de los participantes por este nuevo instrumento del que se espera que facilite el proceso de toma de decisiones de la OMI.

17.5 El Comité expresó su agradecimiento al Reino Unido en tanto que organizador y a los presentadores de la reunión especial reconociendo la considerable contribución que se había hecho al facilitar la comprensión de la evaluación formal de la seguridad como importante instrumento de posible utilidad para el procedimiento de toma de decisiones en la OMI.

17.6 El Comité tomó nota de que la evaluación formal de la seguridad es todavía un concepto incipiente y de que es necesario entender mejor el proceso mediante la experiencia, aplicándolo en el futuro a casos específicos.

17.7 Debido a la escasez de tiempo, el Comité decidió aplazar el examen de las cuestiones pendientes del orden del día hasta el 44º periodo de sesiones del CPMM.

18 APLICACIÓN DE LAS DIRECTRICES DE LOS COMITÉS

18.1 Debido a la escasez de tiempo y al volumen de trabajo, el Comité decidió aplazar el examen de este punto del orden del día hasta su próximo periodo de sesiones en que examinaría las opiniones que se manifiesten, en el 70º periodo de sesiones del CSM, sobre la propuesta de revisión de las directrices de los Comités teniendo en cuenta las observaciones formuladas por las Bahamas que se recogen en el párrafo 19.14.

19 PROGRAMA DE TRABAJO DEL COMITÉ Y DE SUS ÓRGANOS AUXILIARES

Programas de trabajo y órdenes del día provisionales de los órganos auxiliares

19.1 Al examinar los documentos MEPC 42/19 y su adición que tratan de los programas de trabajo de los Subcomités y de los órdenes del día provisionales correspondientes a sus próximos periodos de sesiones, el Comité recordó que con anterioridad a su 41º periodo de sesiones, los Subcomités FP, SLF y DE habían celebrado sus periodos de sesiones 42º, 41º y 41º, respectivamente, y que los programas de trabajo y órdenes del día provisionales correspondientes a sus próximos periodos de sesiones habían sido revisados y aprobados por el Comité en su 41º periodo de sesiones. A este respecto, el Comité tomó nota de que posteriormente, en su 69º periodo de sesiones, el CSM había aprobado los programas de trabajo y órdenes del día provisionales de los tres Subcomités.

19.2 Asimismo, el Comité tomó nota de que los Subcomités FSI, BLG y NAV habían celebrado sus periodos de sesiones 6º, 3º y 44º, respectivamente, con posterioridad a su 41º periodo de sesiones, y que el Comité estaba examinando sus programas de trabajo revisados y órdenes del día provisionales propuestos correspondientes a sus próximos periodos de sesiones.

19.3 Teniendo en cuenta las decisiones pertinentes del Comité adoptadas al tratar otros puntos del orden del día en el presente periodo de sesiones, el Comité aprobó los programas de trabajo y órdenes del día provisionales de los Subcomités BLG y FSI, así como las enmiendas al programa de trabajo del Subcomité DE, que figuran en el anexo 11, a reserva de las decisiones que adopte al respecto el CSM.

19.4 En el anexo 12 figura un resumen de las instrucciones del Comité a los Subcomités pertinentes.

Actividades, prioridades y plan de semanas de reuniones de los Comités y de sus órganos auxiliares

19.5 El Comité recordó que en el párrafo 14 de las Directrices de los Comités (circulares MSC/Circ.816 y MEPC/Circ.331) se requiere que al término de cada periodo de dos años, los presidentes de los Comités presenten a sus Comités respectivos un plan conjunto que incluya las actividades, prioridades y reuniones de sus órganos auxiliares durante el bienio siguiente.

19.6 El Comité también tomó nota de que su plan de semanas de reuniones y el correspondiente a sus órganos auxiliares, incluidas todas las conferencias que se celebren en el bienio 2000-2001, deberán ser aprobados por el Consejo, junto con las medidas necesarias por lo que respecta al presupuesto, y, a este respecto, se invitó al Comité a que examinara la propuesta de planes de semanas de reuniones preparada por los presidentes del CSM y del Comité basándose en las recomendaciones de los presidentes de los Subcomités, y que figura en el documento MEPC 42/19/1.

19.7 Al examinar el documento mencionado (MEPC 42/19/1), el Comité tomó nota de que durante la elaboración del documento MEPC 42/1/1, los presidentes habían pedido asesoramiento a los presidentes de todos los Subcomités en relación con el número de periodos de sesiones que requerirían para el bienio 2000-2001, teniendo en cuenta los programas de trabajo actuales de los Subcomités y el principio general de insistir menos en la elaboración de nuevas normas que en la aplicación de las existentes, así como las consecuencias financieras de las propuestas en el presupuesto de la Organización.

19.8 El Comité aprobó el plan de semanas de reuniones para el bienio 2000-2001 propuesto, que figura en el cuadro del documento MEPC 42/19/1, a saber, cuatro semanas y media para el CSM, tres semanas para el Comité y dos semanas para cada Subcomité, ascendiendo a un total de 25 semanas y media.

19.9 En relación con las dos semanas de reuniones para la Conferencia sobre la gestión del agua de lastre y la Conferencia SNPP sobre preparación y lucha contra la contaminación, teniendo en cuenta las decisiones pertinentes que había tomado al tratar los puntos 7 y 8 de su orden del día, el Comité decidió solicitar la aprobación del Consejo para la celebración de las dos conferencias diplomáticas, de una semana de duración cada una, en el próximo bienio 2000/2001, y pidió al Secretario General que presentara la correspondiente propuesta presupuestaria a fin de que la apruebe el Consejo.

19.10 El Comité reconoció además que era necesario considerar posibles preparativos para otra Conferencia destinada a adoptar instrumentos jurídicos para abordar la cuestión de los sistemas antiincrustantes perjudiciales, con objeto de cumplir el acuerdo que figura en el proyecto de resolución de la Asamblea sobre sistemas antiincrustantes perjudiciales (anexo 5). Se sugirió combinar una de las dos conferencias diplomáticas antes mencionadas con una conferencia sobre sistemas antiincrustantes. El Comité acordó volver a examinar esta cuestión en su 43º periodo de sesiones y, según la decisión que tome a este respecto tal vez sea necesario pedir también al Consejo que se celebre dicha conferencia adicional en el próximo bienio (véase el párrafo 5.18).

Cuestiones de fondo que procede incluir en el orden del día del Comité para sus tres próximos periodos de sesiones

19.11 El Comité aprobó los órdenes del día correspondientes a sus tres próximos periodos de sesiones, que figuran en el anexo 13 del presente informe.

Reunión interperiodos

19.12 El Comité aprobó la propuesta de reunión interperiodos del Grupo de trabajo ESPH que se celebrará en 1999 y decidió solicitar la aprobación del Consejo al respecto.

Organización de los grupos de trabajo y de redacción

19.13 El Presidente hizo mención de las dificultades encontradas por el Comité en este periodo de sesiones debido a la cantidad de grupos de trabajo y de redacción. A la vez que manifestó su agradecimiento al Comité y a las delegaciones participantes en los diversos grupos de trabajo y de redacción, solicitó la opinión del Comité sobre la manera de resolver el problema. El Presidente, si bien deseaba que se hiciera alguna observación preliminar, señaló que, según estaba previsto, en su próximo periodo de sesiones, el Comité debatiría ampliamente la futura organización de su trabajo y propuso que en dicho periodo de sesiones se efectuara un intercambio general de opiniones sobre este tema.

19.14 La delegación de las Bahamas manifestó su grave preocupación por el actual método de trabajo de la OMI y propuso que el Comité estudiara la posibilidad de que se establecieran como máximo dos grupos de trabajo y que los grupos de redacción no se decidieran de antemano. Asimismo hizo observar los puntos siguientes:

- .1 la participación de países del Caribe, África, Latinoamérica y Asia Sudoriental en los grupos de trabajo y de redacción es muy reducida;
- .2 hay varias razones para ello. Una es la geográfica, ya que los viajes a larga distancia por avión de un gran número de personas para asistir a las numerosas reuniones que tienen lugar en Londres, resultan muy costosos. La segunda razón es que el número de expertos en determinadas materias es muy reducido en numerosos países de las zonas mencionadas. Y la tercera es que el número de dichos expertos cuyo nivel de inglés es adecuado para participar en los grupos de trabajo y de redacción es aún más reducido;
- .3 ¿por qué es necesario que haya tantos grupos? La respuesta habitual es que hay que realizar el trabajo rápidamente, pero si el Comité, a instancias del Secretario General tomaron la decisión de hacer hincapié en la implantación más que en la creación de nuevas reglas, ¿por qué hay que elaborar tantas reglas tan rápidamente?; y
- .4 es preciso volver a considerar las prioridades, reducir el número de grupos auxiliares de modo que haya una mayor participación y ajustar los calendarios a las necesidades de una mayoría en vez de a las de una minoría.

19.15 Numerosas delegaciones se mostraron de acuerdo con las opiniones expresadas por las Bahamas y estimaron que el Comité debería examinar a fondo esta cuestión en su próximo periodo de sesiones.

19.16 Sin embargo, varias delegaciones, si bien compartían la preocupación de las Bahamas, no pudieron mostrarse de acuerdo con la restricción propuesta del número de grupos de trabajo, y propusieron que se vuelva a considerar la cuestión en el próximo periodo de sesiones en relación con el punto del orden del día sobre la aplicación de las Directrices del Comité.

19.17 El Comité, tras haber considerado lo que antecede, reconoció la importancia de que se debatan los puntos planteados por las Bahamas y decidió promover una amplia deliberación sobre esta cuestión en su próximo periodo de sesiones. Se invitó a los Gobiernos Miembros a que formularan observaciones para dicha ocasión. El Comité hizo suya la opinión de que sería conveniente que el Presidente elaborase junto con la Secretaría, un documento para el próximo periodo de sesiones en que puedan basarse deliberaciones.

Grupos de trabajo y de redacción para el 43º periodo de sesiones

19.18 El Comité decidió en principio que en el próximo periodo de sesiones se establecieran los grupos de trabajo y de redacción siguientes:

- Grupos de trabajo:** Efectos perjudiciales de la utilización de pinturas antiincrustantes en los buques;
- Organismos acuáticos perjudiciales en el agua de lastre; y
- Cooperación, preparación y lucha contra la contaminación por hidrocarburos
- Grupos de redacción:** Enmiendas propuestas al MARPOL; y
- Zonas marinas especialmente sensibles

Grupos de trabajo por correspondencia

19.19 El Comité convino en establecer los tres grupos de trabajo por correspondencia sobre las cuestiones siguientes:

- .1 Instalaciones receptoras;
- .2 Revisión del Anexo IV del MARPOL; y
- .3 MARPOL - Cómo llevarlo a la práctica (cumplimiento).

19.20 En el anexo 14 figuran los pormenores de los puntos de contacto para los coordinadores de los grupos de trabajo por correspondencia anteriormente mencionados, así como sus mandatos.

Fechas del 43º y 44º periodos de sesiones del CPMM

19.21 El Comité decidió celebrar su 43º periodo de sesiones del 28 de junio al 2 de julio de 1999 y tomó nota de que la celebración de su 44º periodo de sesiones estaba prevista, en principio, para marzo de 2000, junto con los cinco días de la conferencia propuesta sobre SNPP y Cooperación, preparación y lucha contra la contaminación por hidrocarburos.

Problemas relacionados con el desguace de buques

19.22 La delegación de Noruega señaló al Comité los problemas relacionados con el desguace de buques. La delegación manifestó que dicho desguace forma parte integral del sector naviero y propuso que en el programa de trabajo del Comité se incluyera un punto sobre este tema, con alto grado de prioridad, a fin de que se elabore un método aceptable a nivel internacional, para reducir los efectos de las actividades de desguace en el medio ambiente.

19.23 El Comité estimó que esa cuestión debería debatirse más a fondo por lo que pidió a Noruega que en su 43º periodo de sesiones le presentara la propuesta de que este punto se incluya en su programa de trabajo, junto con la información necesaria para cumplir con las directrices del Comité.

20 ELECCIÓN DE PRESIDENTE Y VICEPRESIDENTE PARA 1999

20.1 De conformidad con lo dispuesto en el artículo 17 del Reglamento interior, el Comité eligió por unanimidad al Sr. Michael Julian (Australia) como Presidente y al Sr. Zafrul Alam (Singapur) como Vicepresidente para 1999.

20.2 El Comité expresó su agradecimiento al Sr. Sergio Wall, actual Vicepresidente en 1998, por su aportación a la labor del Comité y le deseó éxito en su futura carrera profesional. El Presidente dio las gracias al Sr. Wall, especialmente por su considerable apoyo y su trabajo como representante permanente de Chile en la Organización.

Manifestación de agradecimiento

20.3 El Comité dio también las gracias al Sr. Henning Menzel (Alemania) por su valiosa contribución a la labor del Comité y tomó nota de que éste sería el último periodo de sesiones que contaría con su asistencia, puesto que el Sr. Menzel se traslada a Alemania donde ocupará un puesto en el Ministerio de Transportes.

21 OTROS ASUNTOS

Solicitudes para la obtención del carácter consultivo

21.1 El Comité examinó el documento MEPC 42/21 y la información que figura en los documentos C 80/21 y C 80/21/Add.1 sobre la solicitud de obtención del carácter consultivo por parte de las siguientes organizaciones: *International Marine Contractors Association* (IMCA), Consejo Internacional sobre Derecho del Medio Ambiente (CIDMA), *Federation of European Tank Storage Association* (FETSA), Instituto Oceánico Internacional (IOI), y *World Nuclear Transport Institute* (WNTI).

21.2 Siguiendo la práctica habitual del Comité, se estableció un pequeño Grupo oficioso presidido por el Vicepresidente del Comité, Sr. S. Wall (Chile), al que encomendó que revisara la información, de conformidad con el Reglamento que rige las relaciones con las organizaciones internacionales no gubernamentales y con las Directrices para la atribución del carácter consultivo.

21.3 Tras examinar el informe del Grupo (MEPC 42/WP.8), el Comité sancionó su recomendación de que debería atribuirse el carácter consultivo a la IMCA, puesto que reúne los criterios para la atribución de dicho carácter.

21.4 En lo que se refiere a las solicitudes presentadas por la FETSA y el CIDMA el Comité sancionó las recomendaciones del Grupo de no conceder el carácter consultivo a dichas organizaciones por las razones que figuran en el documento MEPC 42/WP.8.

21.5 El Comité también se mostró de acuerdo con la recomendación del Grupo de volver a atribuir el carácter consultivo al IOI, si bien siguiendo de cerca su actuación. El Comité refrendó también la recomendación del Grupo de conceder el carácter consultivo al WNTI, aunque por tratarse de una organización nueva, sólo se le concederá provisionalmente.

Programa de formación para la gestión y el desarrollo de zonas oceánicas y costeras

21.6 El Comité tomó nota de la información presentada por el Brasil (MEPC 42/INF.29) sobre la implantación en dicho país del programa de las Naciones Unidas anteriormente mencionado, junto con observaciones sobre las posibilidades de cooperación con la OMI que presenta, principalmente en la identificación de necesidades en cuanto a capacidad y fortalecimiento institucional para la prevención y lucha contra la contaminación, incluida la formación en cuestiones relativas a la gestión de desechos en las zonas costeras.

ANEXO 1

ORDEN DEL DÍA DEL 42º PERIODO DE SESIONES Y LISTA DE DOCUMENTOS

1 Aprobación del orden del día

MEPC 42/1		Orden del día provisional
MEPC 42/1/1	Secretaría	Anotaciones y calendario provisional
MEPC 42/1/1/Add.1	Secretaría	Notas adicionales a las anotaciones

2 Informes de los subcomités

MEPC 42/2	Secretaría	Informe del 3º periodo de sesiones del Subcomité de Transporte de Líquidos y Gases a Granel
MEPC 42/2/1	Secretaría	Informe del 6º periodo de sesiones del Subcomité FSI
MEPC 42/2/2	Secretaría	Conclusiones del 41º periodo de sesiones del Subcomité DE
MEPC 42/2/3	Secretaría	Conclusiones del 3º periodo de sesiones del Subcomité DSC
MEPC 42/2/4	Reino Unido/ Canadá/Australia/ Nueva Zelanda/ Noruega	Informe correspondiente al 6º periodo de sesiones del Subcomité FSI
MEPC 42/2/5	Secretaría	Conclusiones del 44º periodo de sesiones del Subcomité NAV
MEPC 42/2/6	Presidente del Subcomité BLG	Informe del 3º periodo de sesiones del Subcomité BLG: Revisión del capítulo 8 del código CIQ teniendo en cuenta la regla revisada II-2/59 del Convenio SOLAS
MEPC 42/2/7	Japón	Informe del 3º periodo de sesiones del Subcomité BLG Propuestas de enmiendas a la regla 13G del Anexo I del MARPOL 73/78
MEPC 42/2/8	Japón	Revisión del capítulo 8 del código CIQ teniendo en cuenta la regla revisada II-2/59 del Convenio SOLAS

3 Labor de otros órganos

MEPC 42/3	Secretaría	Conclusiones del 77º periodo de sesiones del Comité Jurídico
MEPC 42/3/1	Secretaría	Conclusiones del 69º periodo de sesiones del CSM
MEPC 42/3/2	Secretaría	Conclusiones del 45º periodo de sesiones del Comité de Cooperación Técnica
MEPC 42/3/3	Secretaría	Cuestiones urgentes que emanan del informe del Grupo de trabajo sobre la interfaz buque-puerto durante la celebración del 26º periodo de sesiones del Comité de Facilitación

4 Estado jurídico de los convenios

MEPC 42/4	Secretaría	Estado jurídico de los convenios
-----------	------------	----------------------------------

5 Efectos perjudiciales de las pinturas antiincrustantes para buques

MEPC 42/5	Secretaría	Exposición general de los debates sobre pinturas antiincrustantes celebrados en el CPMM
MEPC 42/5/1	Fondo Mundial para la Naturaleza	Efectos biológicos del tributilestaño en Australia, Nueva Zelanda, el Japón, Fiji y Papua Nueva Guinea
MEPC 42/5/2	Fondo Mundial para la Naturaleza	Efectos del tributilestaño en la fauna marina: Actualización para las aguas de Southampton y el Solent, Reino Unido.
MEPC 42/5/3	CEFIC	Nuevas actualizaciones sobre la toxicidad del tributilestaño, incluidas evaluaciones de riesgos a la vida acuática, natural y humana
MEPC 42/5/4	CEFIC	Evaluación determinista de riesgos ecológicos para el medio ambiente europeo de aguas saladas por la presencia de cobre
MEPC 42/5/5	Japón	El tributilestaño en los sistemas antiincrustantes

5 Efectos perjudiciales de las pinturas antiincrustantes para buques (cont.)

MEPC 42/5/6	CEFIC	Evaluación de los riesgos para el medio ambiente del 4,5-dicloro-2-n-octilisotiazolin-3-one, biocida antiincrustante
MEPC 42/5/7	CEFIC	Determinación del riesgo ambiental del 2-metiltio-4-terc-batilamino-6-ciclopropilamino-s-triazina, biocida antiincrustante
MEPC 42/5/8	CEFIC	Postura de los fabricantes de pinturas antiincrustantes con respecto al mandato del Grupo de trabajo
MEPC 42/5/9	CEFIC	Proyecto de la Asociación Europea de Fabricantes de Pinturas/Comisión Europea: "Uso de productos antiincrustantes que no perjudiquen el medio ambiente" - informe sobre la situación
MEPC 42/5/10	CEFIC	Evaluación de los riesgos medioambientales de los biocidas antiincrustantes que contienen "zinc pyrithione"
MEPC 42/5/11	ICS	Mandato del Grupo de trabajo
MEPC 42/INF.2	FOEI	<i>Report and conclusions of the Seas At Risk/FOEI Seminar "Boats against the current - stopping the use of hazardous anti-fouling technologies"</i>
MEPC 42/INF.6	Países Bajos	<i>Summarized reports bearing relevant information</i>
MEPC 42/INF.7	Países Bajos	<i>Recent progress in non-TBT anti-fouling systems</i>
MEPC 42/INF.10	Países Bajos	<i>An issue of substance: TBT in marine anti-fouling paints</i>
MEPC 42/INF.13	CEFIC	<i>Further updates on the toxicology of tributyltin, including assessments of risks to humans, wildlife and aquatic life</i>
MEPC 42/INF.15	Fondo Mundial para la Naturaleza	<i>Biological TBT Effects in Australia, New Zealand, Japan, Fiji and Papua New Guinea</i>

5 Efectos perjudiciales de las pinturas antiincrustantes para buques (cont.)

MEPC 42/INF.17	Fondo Mundial para la Naturaleza	<i>TBT Impacts on Marine Wildlife: An Update on Southampton Water and the Solent, U.K.</i>
MEPC 42/INF.19	CEFIC	<i>A Deterministic Ecological Risk Assessment for Copper in European Saltwater Environments</i>
MEPC 42/INF.26	Francia	<i>Effets nuisibles de l'utilisation des peintures antisalissure pour navires</i>
MEPC 42/INF.31	ISO	<i>The development of an internationally agreed standard method for measuring the release rate of biocodes from antifouling paints: Progress of ISO Working Group ISO/TC35/SC9/WG27</i>

6 Insuficiencia de las instalaciones de recepción

MEPC 42/6	Secretaría	Formulario de notificación de supuestas deficiencias de las instalaciones de recepción
MEPC 42/6/1	Países Bajos	Informe del Grupo de trabajo por correspondencia encargado de la revisión del capítulo 11 del Manual general sobre instalaciones receptoras portuarias
MEPC 42/6/2	Reino Unido	Informe del Grupo de trabajo por correspondencia sobre instalaciones receptoras
MEPC 42/INF.4	Comisión de Helsinki	<i>Information on the follow-up of the Baltic Strategy for Port Reception Facilities for Ship-generated Wastes and Associated Issues</i>
MEPC 42/INF.25 [también incluido en el punto 7 del orden del día]	ROPME	<i>MEMAC's First Annual Symposium/ Workshop on Oil Spill Contingency Planning and Meeting of the Task Force Group on Reception Facilities: Sharjah, UAE, 25-30 April 1998</i>

7 **Implantación del Convenio de Cooperación y de las resoluciones de la Conferencia sobre Cooperación**

MEPC 42/7		Informe del Grupo de trabajo sobre el Convenio de Cooperación
MEPC 42/7/Add.1		Informe del Grupo de trabajo sobre el Convenio de Cooperación: Protocolo sobre cooperación, preparación y lucha contra los sucesos de contaminación por sustancias nocivas y potencialmente peligrosas, 2000
MEPC 42/7/Add.2		Informe del Grupo de trabajo sobre el Convenio de Cooperación: Manual sobre contaminación química (Parte I - Evaluación del problema y medidas de intervención)
MEPC 42/7/1		Orden del día provisional de la reunión del Grupo de trabajo sobre el Convenio de Cooperación que se celebrará durante el 42º periodo de sesiones del Comité de Protección del Medio Marino
MEPC 42/7/1/1		Anotaciones al orden del día de la reunión del Grupo de trabajo sobre el Convenio de Cooperación que se celebrará durante el 42º periodo de sesiones del CPMM
MEPC 42/7/3	ITOPF	Directrices sobre la gestión de recursos pesqueros durante derrames de hidrocarburos: Directrices sobre mejores prácticas para prevenir o reducir al mínimo los daños a alimentos de origen marino ocasionados por derrames de hidrocarburos
MEPC 42/7/3/1	Australia	Catálogo de programas informáticos e información en Internet relativa a la lucha contra los derrames de hidrocarburos
MEPC 42/7/3/2	Francia	Manuales y directrices de lucha contra la contaminación: Directrices sobre la rehabilitación biológica

7 **Implantación del Convenio de Cooperación y de las resoluciones de la Conferencia sobre Cooperación** (cont.)

MEPC 42/7/3/3	Canadá	Elaboración de Directrices para la adopción de medidas correctivas en caso de derrames de combustibles en emulsión
MEPC 42/7/3/4	OIEA	Informe del Grupo de trabajo sobre el Convenio de Cooperación
MEPC 42/7/3/5	Estados Unidos	Observaciones relativas al Catálogo de programas informáticos e información en Internet sobre la lucha contra los derrames de hidrocarburos
MEPC 42/7/4	ISO	Normas para la terminología relativa a las técnicas y el equipo para combatir la contaminación por hidrocarburos
MEPC 42/7/8	Federación de Rusia/Estados Unidos/Japón/Finlandia/Estonia	Actividades de cooperación técnica relacionadas con la preparación y las medidas de respuesta: Resultados de los ejercicios de lucha contra la contaminación realizados a nivel internacional
MEPC 42/INF.5	Comisión de Helsinki	<i>Recent activities of the Helsinki Commission in the implementation of the OPRC Convention</i>
MEPC 42/INF.9	ISO	<i>Standards for terminology relating to oil pollution combatting techniques and equipment</i>
MEPC 42/INF.16	Australia	<i>Catalogue of computer programmes and Internet information related to responding to oil spills</i>
MEPC 42/INF.20	Suecia	<i>Swedish International Training Courses on Oil Spill Response</i>
MEPC 42/INF.24	Secretaría	<i>WMO Marine Pollution Emergency Response Support System (MPERSS)</i>
MEPC 42/INF.25 [también incluido en el punto 6 del orden del día]	ROPME	<i>MEMAC's First Annual Symposium/ Workshop on Oil Spill Contingency Planning and Meeting of the Task Force Group on Reception Facilities: Sharjah, UAE, 25-30 April 1998</i>

7 **Implantación del Convenio de Cooperación y de las resoluciones de la Conferencia sobre Cooperación (cont.)**

MEPC 42/INF.30	Brasil	<i>Information on the follow-up of Brazil's ratification process of the OPRC 90 Convention</i>
MEPC 42/INF.32	Comisión Europea	<i>Pollution reference system and guide for the quantification and the evaluation of coastal pollution and clean-up operations in oil polluted areas</i>
MEPC 42/INF.37	Estados Unidos	<i>Catalogue of computer programs and Internet information relating to responding to oil spills</i>

8 **Organismos acuáticos perjudiciales en el agua de lastre**

MEPC 42/8		Informe del Grupo de trabajo sobre el agua de lastre constituido en el 41º periodo de sesiones del CPMM
MEPC 42/8/1	Secretaría	Opciones para el marco jurídico de las reglas internacionales sobre el control y la gestión del agua de lastre de los buques
MEPC 42/8/2	Grecia	Proyecto de reglas y de código conexo para la gestión del agua de lastre
MEPC 42/8/3	Brasil	Prueba de agua de lastre a escala natural a bordo de la M/N Lavras, buque brasileño para el transporte de productos, a fin de evaluar el rendimiento del método de dilución perfeccionado en el Brasil
MEPC 42/8/4	Secretaría	Observaciones sobre el proyecto de reglas para el control y la gestión del agua de lastre y los sedimentos de los buques a fin de reducir al mínimo la transferencia de organismos acuáticos perjudiciales y agentes patógenos (MEPC 42/8, anexo 1)
MEPC 42/8/5	Australia	Memorando explicativo sobre las reglas y el Código propuestos como instrumento para un anexo del MARPOL 73/78 sobre el agua de lastre

8 Organismos acuáticos perjudiciales en el agua de lastre (cont.)

MEPC 42/8/6	INTERTANKO	Formato normalizado para la notificación de las prescripciones nacionales relativas a la gestión del agua de lastre
MEPC 42/8/7	ICS	Control de una cuestión de cuarentena por medio de medidas de lucha contra la contaminación
MEPC 42/8/8	INTERTANKO	Enfoque de la evaluación de riesgos
MEPC 42/8/9	Estados Unidos	Observaciones sobre el informe del Grupo de trabajo sobre el agua de lastre constituido en el 41º periodo de sesiones del CPMM (MEPC 42/8)
MEPC 42/INF.14	Brasil	<i>Ballast water full scale trial on board M/V Lavras, a Brazilian product carrier to evaluate the performance of the "Dilution Method" developed in Brazil - Technical Report</i>
MEPC 42/INF.21	Secretaría	<i>Steering Committee Meeting on Ballast Water Management: Cape Town, South Africa, 29-30 July 1998</i>
MEPC 42/INF.27	Australia	<i>International IMO Regulatory Framework for Ballast Water Management and Progress in the Australian Ballast Water Management and Research and Development Programs</i>
MEPC 42/INF.33	ICS e INTERTANKO	<i>Model for a ship's ballast water management plan to meet the requirements of Assembly resolution A.868(20).</i>

9 Prevención de la contaminación atmosférica ocasionada por los buques

MEPC 42/9	Países Bajos	Proyecto de directrices para la vigilancia del contenido de azufre del fueloil residual
MEPC 42/9/1	Secretaría	Informe sobre los progresos realizados en las actividades de seguimiento
MEPC 42/9/2	Estados Unidos	Emisiones de gas de efecto invernadero relacionadas con la navegación internacional
MEPC 42/9/3	INTERTANKO	Sistemas de recogida de vapores

9 Prevención de la contaminación atmosférica ocasionada por los buques (cont.)

MEPC 42/9/4	ICS	Dióxido de carbono y otras emisiones atmosféricas de los buques
MEPC 42/INF.22	Comisión Europea	<i>Reduction of CO₂ in Transport</i>
MEPC 42/INF.28	Federación de Rusia	<i>Information on CO₂ emission from marine transport of the Russian Federation</i>
MEPC 42/INF.36	ICS	<i>Atmospheric CO₂ and emissions from ships</i>

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

MEPC 42/10	Australia	Informe del Grupo de trabajo por correspondencia
MEPC 42/10/1	Fondo Mundial para la Naturaleza	Determinación de zonas marinas especialmente sensibles
MEPC 42/10/2	Fondo Mundial para la Naturaleza	Anteproyecto de modelo de propuesta para la determinación de zonas marinas especialmente sensibles (ZMES)
MEPC 42/10/2/Corr.1 [en inglés solamente]	Fondo Mundial para la Naturaleza	Anteproyecto de modelo de propuesta para la determinación de zonas marinas especialmente sensibles (ZMES) Corrección
MEPC 42/10/3	Cuba	Medidas de protección previstas para el Archipiélago Sabana-Camagüey

11 Interpretación y enmiendas del MARPOL 73/78 y de los códigos conexos

MEPC 42/11	Secretaría	Cuestiones derivadas del 3º periodo de sesiones del Subcomité DSC relacionadas con el MARPOL 73/78 y el Código IMDG
MEPC 42/11/1	Secretaría	Resumen de las respuestas al cuestionario sobre el Anexo IV del MARPOL 73/78
MEPC 42/11/1/Add.1	Secretaría	Resumen de la respuesta al cuestionario del Anexo IV del MARPOL 73/78 facilitado por Vanuatu

11 Interpretación y enmiendas del MARPOL 73/78 y de los códigos conexos (cont.)

MEPC 42/11/1/Add.2	Secretaría	Resumen de la respuesta al cuestionario sobre el Anexo IV del MARPOL 73/78, facilitada por Noruega
MEPC 42/11/2	IACS	Propuestas de enmienda de los suplementos (modelos A y B) del Certificado IOPP
MEPC 42/11/3	Noruega	Contaminación marina
MEPC 41/7	Estados Unidos	Propuesta de enmiendas al Anexo II del MARPOL

12 Actividades de seguimiento de la CNUMAD

MEPC 42/12	Brasil y los Países Bajos	Documento técnico de trabajo relativo a la Reunión de expertos sobre prácticas medioambientales en actividades petroleras y gaseiras mar adentro
MEPC 42/12/1	Secretaría	Conclusiones de la cuarta Conferencia internacional sobre seguridad, higiene y medio ambiente en el contexto de las actividades de exploración y producción de petróleo y gas
MEPC 42/12/2	Secretaría	Proyecto de informe de la Organización Marítima Internacional a la Comisión sobre el Desarrollo Sostenible
MEPC 42/INF.8	Brasil y los Países Bajos	<i>Technical Meeting Document related to the Expert Meeting on Environmental Practices in Offshore Oil and Gas Activities</i>

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

MEPC 42/13	Secretaría	Adelantos en la preparación de una nueva publicación: "MARPOL - CÓMO LLEVARLO A LA PRÁCTICA", encaminados a incorporar orientaciones sobre el cumplimiento
MEPC 42/13/1	Reino Unido	Marcas para la identificación de hidrocarburos

13 Fomento de la implantación y ejecución del MARPOL 73/78 y de los códigos conexos (cont.)

MEPC 42/INF.3	Comisión de Helsinki	<i>Information on activities of the Helsinki Commission in 1997</i>
MEPC 42/INF.18	Secretaría	<i>Litter in the coastal and marine environment and the Sintra Statement</i>
MEPC 42/INF.23	Australia	<i>Disposal of dry bulk cargo residues in Australian Waters</i>
MEPC 42/INF.35	Australia	<i>Detection of illegal discharges in international waters</i>

14 Cuestiones relativas al Código CNI

MEPC 42/14	Secretaría	Conclusiones del 3º periodo de sesiones del Subcomité DSC sobre cuestiones relacionadas con el Código CNI
------------	------------	---

15 Equipo para la prevención de la contaminación prescrito en el MARPOL

MEPC 42/15	Países Bajos	Equipo para la prevención de la contaminación prescrito en el MARPOL
MEPC 42/15/1	Los Países Bajos, en nombre de las marinas de Alemania/ Bélgica/Canadá/ Dinamarca/ Estados Unidos/ España/Francia/ Italia/Noruega/ Países Bajos/ Polonia/Portugal/ Reino Unido	Regla 16 del Anexo I del MARPOL - Sistema de vigilancia y control de descargas de hidrocarburos, equipo separador de agua e hidrocarburos y equipo filtrador de hidrocarburos
MEPC 42/15/2	Federación de Rusia	<i>Determinación de la concentración de hidrocarburos de la descarga en el mar mediante el método de fluorescencia</i>
MEPC 42/15/3	Reino Unido	Sistemas de vigilancia de descargas al mar
MEPC 42/INF.11	Federación de Rusia	Determination of oil content in overboard discharge by fluorescent method

16 Influencia del factor humano en la prevención de la contaminación

MEPC 42/16		Informe del periodo de sesiones conjunto de los grupos mixtos de trabajo CSM/CPMM sobre el factor humano y la evaluación formal de la seguridad
MEPC 42/16/1	Secretaría	Decisiones adoptadas por el CSM en su 69º periodo de sesiones, relacionadas con los grupos mixtos de trabajo CSM/CPMM sobre el factor humano y sobre la evaluación formal de la seguridad

17 Evaluación formal de la seguridad incluida la indización de los buques desde el punto de vista ambiental

MEPC 42/17	Secretaría	Presentación especial sobre la Evaluación formal de la seguridad (EFS)
MEPC 42/17/1	Secretaría	Conclusiones del 69º periodo de sesiones del Comité de Seguridad Marítima
MEPC 42/17/2	Noruega	Método para determinar mediante criterios ambientales los impuestos y tarifas aplicables a los buques
MEPC 42/16		Informe del periodo de sesiones conjunto de los grupos mixtos de trabajo CSM/CPMM sobre el factor humano y la evaluación formal de la seguridad

18 Aplicación de las Directrices de los comités

MEPC 42/18	Presidente del CPMM	Propuesta de enmiendas a las Directrices sobre organización y método de trabajo del Comité de Seguridad Marítima y el Comité de Protección del Medio Marino y de sus órganos auxiliares
------------	---------------------	---

19 Programa de trabajo del Comité y de sus órganos auxiliares

MEPC 42/19	Secretaría	Programas de trabajo de los subcomités y órdenes del día provisionales de sus próximos periodos de sesiones
MEPC 42/19/Add.1	Secretaría	Programa de trabajo del Subcomité NAV y orden del día provisional de su próximo periodo de sesiones
MEPC 42/19/1	Presidentes del CPMM y del CSM	Plan de actividades, prioridades y reuniones de los comités y de sus órganos auxiliares

20 Elección de Presidente y Vicepresidente para 1999**21 Otros asuntos**

MEPC 42/21	Secretaría	Solicitudes para la obtención del carácter consultivo
MEPC 42/21/1	Secretaría	Lista de expertos para el Protocolo de Intervención
MEPC 42/21/2	Noruega	Vigésimo segunda Reunión consultiva del Tratado Antártico y el Código polar de navegación
MEPC 42/INF.12	Secretaría	<i>List of Experts for the Intervention Protocol</i>
MEPC 42/INF.29	Brasil	<i>The Train-Sea-Coast Program: Training for Ocean and Coastal Management and Development</i>
MEPC 42/INF.34	Noruega	<i>XXII Antarctic Treaty Consultative Meeting and the Polar Code of Navigation - Information on the development of a Polar Code of Navigation</i>

22 Examen del informe del Comité

ANEXO 2**ENMIENDAS PROPUESTAS A LOS CAPÍTULOS 8 Y 16 DEL CÓDIGO CIQ****Capítulo 8 - Sistemas de respiración y desgasificación de los tanques de carga**

- 1 En el párrafo 8.1.1, se añaden las siguientes palabras al principio de la oración: "Salvo disposición expresa en otro sentido,".
- 2 A continuación del actual párrafo 8.1.5, se añade el siguiente nuevo párrafo 8.1.6:

"8.1.6 Los buques construidos el 1 de julio de 1986 o posteriormente, pero antes del 1 de julio de 2002, cumplirán lo prescrito en el párrafo 8.3.3 en la fecha de la primera entrada programada en dique seco que se realice después del 1 de julio de 2002, y a más tardar el 1 de julio de 2005. No obstante, la Administración podrá aprobar excepciones a lo estipulado en el párrafo 8.3.3 para los buques pequeños de arqueo bruto inferior a 500 toneladas construidos el 1 de julio de 1986 o posteriormente, pero antes del 1 de julio de 2002."
- 3 En la última oración del actual párrafo 8.3.2, la referencia a "8.3.5" se sustituye por "8.3.6".
- 4 A continuación del actual párrafo 8.3.2, se añade el siguiente nuevo párrafo 8.3.3:

"8.3.3 En los buques construidos el 1 de julio de 2002 o posteriormente, los sistemas de respiración controlada de los tanques constarán de un medio principal y un medio secundario que permitan el alivio del caudal máximo de vapor para impedir sobrepresiones o subpresiones en caso de fallo de uno de los medios. Como alternativa, el medio secundario podrá consistir en sensores de presión instalados en cada tanque con un sistema de vigilancia en la cámara de control de la carga del buque o en el puesto desde el que normalmente se realicen las operaciones de la carga. Dicho equipo de vigilancia estará dotado además de una alarma que se active al detectar condiciones de sobrepresión o subpresión dentro de un tanque."
- 5 Los actuales párrafos 8.3.3 a 8.3.7 se vuelven a numerar de 8.3.4 a 8.3.8.
- 6 En la última oración del párrafo numerado ahora 8.3.5, la referencia a "8.3.3.1" se sustituye por "8.3.4.1".

Capítulo 16 - Prescripciones de orden operacional

- 7 En la lista de prescripciones complementarias de orden operacional (párrafo 16.7), añádase "8.3.6" después de "7.1.6.3".

ANEXO 3

ENMIENDAS PROPUESTAS AL CÓDIGO CGrQ RELATIVAS A LOS SISTEMAS DE RESPIRACIÓN CONTROLADA DE LOS TANQUES DE CARGA**Capítulo II - Contención de la carga**

- 1 A continuación del actual párrafo 2.14.2, se añade el siguiente nuevo párrafo 2.14.3:

"2.14.3 Los sistemas de respiración controlada a que se refiere el párrafo 2.14.2 *supra* constarán de un medio principal y un medio secundario que permitan el alivio del caudal máximo de vapor para impedir sobrepresiones o subpresiones en caso de fallo de uno de los medios. Como alternativa, el medio secundario podrá consistir en sensores de presión instalados en cada tanque con un sistema de vigilancia en la cámara de control de la carga del buque o en el puesto desde el que normalmente se realicen las operaciones de la carga. Dicho equipo de vigilancia estará dotado además de una alarma que se active al detectar condiciones de sobrepresión o subpresión dentro de un tanque. Los buques cumplirán las prescripciones del presente párrafo en la fecha de la primera entrada programada en dique seco que se realice después del 1 de julio de 2002 y a más tardar el 1 de julio de 2005. *No obstante, la Administración podrá aprobar excepciones a lo estipulado en el presente párrafo para los buques pequeños de arqueo bruto inferior a 500 toneladas.*"

- 2 Los actuales párrafos 2.14.3 y 2.14.4 pasan a ser los párrafos 2.14.4 y 2.14.5 respectivamente.

ANEXO 4

ENMIENDAS PROPUESTAS A LA REGLA 13G DEL ANEXO I DEL MARPOL

1 Sustitúyanse los párrafos 1) a) y 2) de la regla 13G por los siguientes:

"1) La presente regla:

a) se aplicará: o más pesados.

i) a los petroleros de peso muerto igual o superior a 20 000 toneladas que transporten crudos, fueloil, dieseloil pesado o aceite lubricante como carga; y

ii) a los petroleros de peso muerto igual o superior a 30 000 toneladas distintos de aquellos a los que se hace referencia en el inciso i),

respecto de los cuales se adjudique el oportuno contrato de construcción, cuya quilla haya sido colocada o cuya entrega se produzca antes de la fecha estipulada en la regla 13F 1) del presente anexo; y

2) Las prescripciones de la presente regla empezarán a regir a partir del 6 de julio de 1995, con la salvedad de que las prescripciones del párrafo 1 a) aplicables a los petroleros de peso muerto igual o superior a 20 000 toneladas pero inferior a 30 000 toneladas que transporten fueloil, dieseloil pesado o aceite lubricante como carga empezarán a regir a partir del 1 de enero de 2003."

2 Insértese el siguiente nuevo párrafo 2 *bis*) a continuación del párrafo 2) de la regla 13G:

"2 *bis*) A los efectos de los párrafos 1) y 2) de la presente regla:

a) Por "dieseloil pesado" se entiende el dieseloil para usos marinos cuya destilación a una temperatura que no sea superior a 340°C reduzca su volumen en un 50% como máximo al ser sometido a ensayo por el método que sea considerado aceptable por la Organización.*

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 que sea considerada aceptable por la Organización.**"

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

** Véase la especificación para el fueloil N° 4 (designación D396) o más pesados de la *American Society for Testing and Materials*.

ANEXO 5**PROYECTO DE RESOLUCIÓN DE LA ASAMBLEA SOBRE SISTEMAS ANTIINCRUSTANTES UTILIZADOS EN LOS BUQUES**

LA ASAMBLEA,

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

TOMANDO NOTA TAMBIÉN de que las investigaciones y los estudios científicos realizados por los Gobiernos Miembros y otras organizaciones internacionales competentes han demostrado que algunos sistemas antiincrustantes utilizados en los buques presentan un riesgo importante por los efectos adversos que pueden tener sobre organismos marinos que son importantes desde el punto de vista ecológico y económico,

RECONOCIENDO que, dado el carácter internacional del transporte marítimo y la necesidad de evitar distorsiones en los mercados mundiales de la construcción, y reparación de buques y del transporte marítimo, la forma más eficaz de prohibir o controlar el uso de sistemas antiincrustantes en los buques es disponer de un instrumento jurídicamente vinculante de carácter mundial,

TOMANDO NOTA EN PARTICULAR de la grave preocupación que suscitan los sistemas antiincrustantes en los que se utilizan compuestos organoestánicos como biocidas y convencida de que ha de impedirse que tales compuestos organoestánicos se introduzcan en el medio marino,

RECORDANDO que en el capítulo 17 del Programa 21 de la Declaración de Río sobre el Medio Ambiente y el Desarrollo se pide a los Estados que tomen medidas para reducir la contaminación causada por los compuestos organoestánicos utilizados en los sistemas antiincrustantes,

RECORDANDO TAMBIÉN que el Comité de Protección del Medio Marino recomendó en su resolución MEPC.46(30) que los Gobiernos, entre otras cosas, considerasen medidas apropiadas para prohibir el uso de compuestos de tributilestano en los sistemas antiincrustantes,

RECONOCIENDO la importancia de proteger el medio marino contra los efectos adversos de los sistemas antiincrustantes utilizados en los buques,

RECONOCIENDO TAMBIÉN que el uso de sistemas antiincrustantes para impedir la acumulación de organismos en la superficie de los buques tiene una importancia fundamental para la eficacia del comercio,

RECONOCIENDO ADEMÁS la necesidad de seguir desarrollando sistemas antiincrustantes que sean eficaces y no presenten riesgos para el medio ambiente,

HABIENDO EXAMINADO la recomendación hecha por el Comité de Protección del Medio Marino en su 42º periodo de sesiones,

1. INSTA al Comité de Protección del Medio Marino a que adopte las medidas necesarias para elaborar de forma rápida un instrumento jurídicamente vinculante a escala mundial con el fin de resolver la cuestión de los efectos perjudiciales de los sistemas antiincrustantes utilizados en los buques, y a que ejecute las tareas que se enumeran en el mandato del Grupo de trabajo (MEPC 42/5, anexo 5), con carácter urgente;
2. DECIDE que el instrumento de carácter mundial que elabore el Comité de Protección del Medio Marino debería garantizar la prohibición a escala mundial de la aplicación en los buques de compuestos organoestánicos utilizados como biocidas en los sistemas antiincrustantes en los buques, el 1 de enero de 2003 a más tardar, y la prohibición completa de la presencia en los buques de compuestos organoestánicos utilizados como biocidas en los sistemas antiincrustantes, el 1 de enero de 2008 a más tardar;
3. INSTA ASIMISMO a los Gobiernos Miembros a que animen a los sectores industriales a que continúen desarrollando, probando y usando, como cuestión de gran prioridad, sistemas antiincrustantes que no tengan efectos adversos sobre las especies no destinatarias y no degraden por lo demás el medio marino;
4. PIDE a los Gobiernos Miembros que elaboren procedimientos para evaluar los sistemas antiincrustantes y tengan en cuenta los efectos en el medio ambiente y en la sociedad, incluidos los intereses comerciales; y
5. PIDE ADEMÁS a los Gobiernos Miembros que sigan promoviendo las investigaciones científicas y técnicas sobre los efectos de los sistemas antiincrustantes en el medio ambiente.

ANEXO 6**PROYECTO DE TEXTO DEL PROTOCOLO SOBRE COOPERACIÓN,
PREPARACIÓN Y LUCHA CONTRA LOS SUCESOS DE
CONTAMINACIÓN POR SUSTANCIAS NOCIVAS
Y POTENCIALMENTE PELIGROSAS, 2000**

LAS PARTES EN EL PRESENTE PROTOCOLO,

SIENDO PARTES en el Convenio internacional sobre cooperación, preparación y lucha contra la contaminación por hidrocarburos, hecho en Londres el 30 de noviembre de 1990,

TENIENDO EN CUENTA la resolución 10 relativa a la ampliación del ámbito de aplicación del Convenio internacional sobre cooperación, preparación y lucha contra la contaminación por hidrocarburos, 1990, de modo que comprenda las sustancias nocivas y las sustancias potencialmente peligrosas, aprobada por la Conferencia sobre cooperación internacional para la preparación y la lucha contra la contaminación por hidrocarburos, 1990,

TENIENDO EN CUENTA ASIMISMO que, de conformidad con la resolución 10 de la Conferencia sobre cooperación internacional para la preparación y la lucha contra la contaminación por hidrocarburos, 1990, la Organización Marítima Internacional ha intensificado su labor, en colaboración con todas las organizaciones internacionales interesadas, en los diversos aspectos de la cooperación, preparación y lucha contra los sucesos de contaminación por sustancias nocivas y potencialmente peligrosas,

TENIENDO PRESENTE el principio de que "el que contamina paga" como principio de derecho ambiental internacional,

CONSCIENTES de que se está elaborando una estrategia para incorporar el planteamiento preventivo a las políticas de la Organización Marítima Internacional (OMI).

CONVIENEN:

ARTÍCULO 1*Disposiciones generales*

- 1) Las Partes se comprometen, conjunta o individualmente, a tomar todas las medidas adecuadas, de conformidad con las disposiciones del presente Protocolo y de su Anexo, para prepararse y luchar contra sucesos de contaminación por sustancias nocivas y potencialmente peligrosas.
- 2) El Anexo del presente Protocolo constituirá parte integrante de éste y toda referencia al presente Protocolo constituirá al mismo tiempo una referencia al Anexo.
- 3) El presente Protocolo no se aplicará a los buques de guerra ni a las unidades navales auxiliares, ni a los buques que, siendo propiedad de un Estado o estando a su servicio, sólo presten por el momento servicios gubernamentales de carácter no comercial. No obstante, cada Parte se cuidará de adoptar las medidas oportunas para garantizar que, dentro de lo razonable y practicable, tales buques de propiedad o

servicio estatal actúen en consonancia con el presente Protocolo, sin que ello perjudique las operaciones o la capacidad operativa de dichos buques.

ARTÍCULO 2

Definiciones

A los efectos del presente Protocolo regirán las siguientes definiciones:

- 1) Suceso de contaminación por sustancias nocivas y potencialmente peligrosas (en adelante denominado "suceso de contaminación"): todo acaecimiento o serie de acaecimientos del mismo origen, incluidos un incendio o una explosión, que dé o pueda dar lugar a una descarga, escape o emisión de sustancias nocivas y potencialmente peligrosas, y que represente o pueda representar una amenaza para el medio marino, el litoral o los intereses conexos de uno o más Estados, y que exija medidas de emergencia u otra respuesta inmediata.
- 2) Sustancias nocivas y potencialmente peligrosas (SNP): toda sustancia distinta de los hidrocarburos cuya introducción en el medio marino pueda ocasionar riesgos para la salud humana, dañar los recursos vivos y la flora y fauna marinas, menoscabar los alicientes recreativos o entorpecer otros usos legítimos del mar.
- 3) Puertos marítimos e instalaciones de manipulación de sustancias nocivas y potencialmente peligrosas: puertos o instalaciones en los que los buques cargan o descargan tales sustancias.
- 4) Organización: la Organización Marítima Internacional (OMI).
- 5) Secretario General: el Secretario General de la Organización.
- 6) Convenio de Cooperación: el Convenio Internacional sobre cooperación, preparación y lucha contra la contaminación por hidrocarburos, 1990.

ARTÍCULO 3

Planes de emergencia y notificación

- 1) Cada Parte exigirá que todos los buques que tengan derecho a enarbolar su pabellón lleven a bordo un plan de emergencia para sucesos de contaminación y que los capitanes u otras personas que estén a cargo de tales buques observen, en la medida de lo prescrito, procedimientos de notificación acordes con las disposiciones aplicables de los convenios elaborados por la Organización que hayan entrado en vigor para dicha Parte. La cuestión de los planes de emergencia de a bordo para sucesos de contaminación para unidades mar adentro, incluidas las instalaciones flotantes de producción, almacenamiento y descarga de hidrocarburos (IFPAD) y las unidades flotantes de almacenamiento (UFA), debería quedar adecuadamente definida en las disposiciones nacionales o en los sistemas de gestión ambiental de las compañías y queda excluida del ámbito de aplicación del presente artículo.
- 2) Cada Parte exigirá que las autoridades y empresas a cargo de puertos marítimos e instalaciones de manipulación de sustancias nocivas y potencialmente peligrosas sometidas a su jurisdicción, según estime apropiado, dispongan de planes de emergencia en caso de contaminación por sustancias nocivas y

potencialmente peligrosas o de medios similares para las SNP que estime apropiados, coordinados con el sistema nacional establecido conforme a lo dispuesto en el artículo 4 y aprobados con arreglo a los procedimientos que determine la autoridad nacional competente.

3) Cuando las autoridades competentes de una Parte se enteren de un suceso de contaminación, lo notificarán a las otras Partes cuyos intereses puedan ser afectados por dicho suceso.

ARTÍCULO 4

Sistemas nacionales y regionales de preparación y lucha contra la contaminación

1) Cada Parte establecerá un sistema nacional para hacer frente con prontitud y de manera eficaz a los sucesos de contaminación. Dicho sistema incluirá como mínimo:

- a) la designación de:
 - i) la autoridad o las autoridades nacionales competentes responsables de la preparación y la lucha contra sucesos de contaminación;
 - ii) el punto o los puntos nacionales de contacto; y
 - iii) una autoridad facultada por el Estado para solicitar asistencia o decidir prestarla;
- b) un plan nacional de preparación y lucha para contingencias que incluya las interrelaciones de los distintos órganos que lo integren, ya sean públicos o privados, y en el que se tengan en cuenta las directrices elaboradas por la Organización.

2) Además, cada Parte, con arreglo a sus posibilidades, individualmente o mediante la cooperación bilateral o multilateral y, si procede, en colaboración con el sector naviero y el sector de las sustancias nocivas y potencialmente peligrosas, las autoridades portuarias y otras entidades pertinentes, establecerá:

- a) equipo mínimo, previamente emplazado, para hacer frente a sucesos de contaminación en función de los riegos previstos y programas para su utilización;
- b) un programa de ejercicios y de formación del personal pertinente para las organizaciones de lucha contra sucesos de contaminación;
- c) planes pormenorizados y medios de comunicación para hacer frente a sucesos de contaminación. Tales medios estarán disponibles de forma permanente; y
- d) un mecanismo o sistema para coordinar la lucha contra sucesos de contaminación, incluidos, si procede, los medios que permitan movilizar los recursos necesarios.

- 3) Cada Parte se asegurará de que se facilita a la Organización, directamente o a través de la organización o sistema regional pertinente, información actualizada con respecto a:
- a) la dirección, los datos sobre telecomunicaciones y, si procede, las zonas de responsabilidad de las autoridades y entidades a que se hace referencia en el párrafo 1) a);
 - b) el equipo de lucha contra la contaminación y los servicios de expertos en disciplinas relacionadas con la lucha contra sucesos de contaminación y el salvamento marítimo que puedan ponerse a disposición de otros Estados cuando éstos lo soliciten; y
 - c) su plan nacional para contingencias.

ARTÍCULO 5

Cooperación internacional en la lucha contra la contaminación

- 1) Las Partes acuerdan que, en la medida de sus posibilidades y a reserva de los recursos pertinentes de que dispongan, cooperarán y facilitarán servicios de asesoramiento, apoyo técnico y equipo para hacer frente a sucesos de contaminación, cuando la gravedad de dicho suceso lo justifique, a petición de la Parte afectada o que pueda verse afectada. La financiación de los gastos derivados de tal ayuda se efectuará con arreglo a lo dispuesto en el Anexo del presente Protocolo.
- 2) Toda Parte que haya solicitado asistencia podrá pedir a la Organización que ayude a determinar fuentes de financiación provisional de los gastos a que se hace referencia en el párrafo 1).
- 3) De conformidad con los acuerdos internacionales aplicables, cada Parte adoptará las medidas de carácter jurídico o administrativo necesarias para facilitar:
- a) la llegada a su territorio, la utilización dentro de éste y la salida de su territorio de los buques, aeronaves y demás medios de transporte que participen en la lucha contra un suceso de contaminación o que transporten el personal, los cargamentos, los materiales y el equipo necesarios para hacer frente a dicho suceso; y
 - b) la entrada, salida y paso con rapidez por su territorio del personal, los cargamentos, los materiales y el equipo a que se hace referencia en el apartado a).

ARTÍCULO 6

Investigación y desarrollo

- 1) Las Partes convienen en cooperar directamente o a través de la Organización o de las organizaciones o sistemas regionales pertinentes, según proceda, con el fin de difundir e intercambiar los resultados de los programas de investigación y desarrollo destinados a perfeccionar los últimos adelantos en la esfera de la preparación y la lucha contra sucesos de contaminación, incluidas las tecnologías y técnicas de vigilancia, contención, recuperación, dispersión, limpieza, y otros medios para minimizar o mitigar los efectos de los sucesos de contaminación, así como las técnicas de restauración.

- 2) Con este fin, las Partes se comprometen a establecer directamente o a través de la Organización o de las organizaciones o sistemas regionales pertinentes, según proceda, los vínculos necesarios entre los centros e instituciones de investigación de las Partes.
- 3) Las Partes convienen en cooperar directamente o a través de la Organización o de las organizaciones o sistemas regionales pertinentes, según proceda, con el fin de fomentar la celebración periódica de simposios internacionales sobre temas pertinentes, incluidos los avances tecnológicos en técnicas y equipo para hacer frente a sucesos de contaminación.
- 4) Las Partes acuerdan impulsar a través de la Organización u otras organizaciones internacionales competentes la elaboración de normas que permitan asegurar la compatibilidad de las técnicas y el equipo de lucha contra la contaminación por sustancias nocivas y potencialmente peligrosas.

ARTÍCULO 7

Cooperación técnica

- 1) Las Partes se comprometen, directamente o a través de la Organización y otros organismos internacionales, según proceda, en lo que respecta a la preparación y la lucha contra sucesos de contaminación, a facilitar a las Partes que soliciten asistencia técnica, apoyo destinado a:
 - a) la formación de personal;
 - b) garantizar la disponibilidad de tecnologías, equipo, e instalaciones pertinentes;
 - c) facilitar la adopción de otras medidas y disposiciones para prepararse y luchar contra los sucesos de contaminación; y
 - d) iniciar programas conjuntos de investigación y desarrollo.
- 2) Las Partes se comprometen a cooperar activamente, con arreglo a sus legislaciones, reglamentos y políticas nacionales, en la transferencia de tecnología relacionada con la preparación y la lucha contra sucesos de contaminación.

ARTÍCULO 8

Fomento de la cooperación bilateral y multilateral para la preparación y la lucha contra la contaminación

Las Partes procurarán establecer acuerdos bilaterales o multilaterales para la preparación y la lucha contra sucesos de contaminación. Del texto de dichos acuerdos se enviarán copias a la Organización, quien las pondrá a disposición de todas las Partes que lo soliciten.

ARTÍCULO 9

Relación con otros convenios y acuerdos

Nada de lo dispuesto en el presente Protocolo se interpretará en detrimento de los derechos u obligaciones adquiridos por las Partes en virtud de otros convenios o acuerdos internacionales.

ARTÍCULO 10

Disposiciones institucionales

1) Las Partes designan a la Organización, a reserva de su consentimiento y de la disponibilidad de recursos suficientes que permitan mantener la actividad, para realizar las siguientes funciones y actividades:

- a) servicios de información
 - i) recibir, cotejar y distribuir, previa solicitud, la información facilitada por las Partes y la información pertinente facilitada por otras fuentes; y
 - ii) prestar asistencia para determinar fuentes de financiación provisional de los gastos;
- b) educación y formación:
 - i) fomentar la formación en el campo de la preparación y la lucha contra los sucesos de contaminación; y
 - ii) fomentar la celebración de simposios internacionales;
- c) servicios técnicos
 - i) facilitar la cooperación en las actividades de investigación y desarrollo;
 - ii) facilitar asesoramiento a los Estados que vayan a establecer medios nacionales o regionales de lucha contra la contaminación; y
 - iii) analizar la información facilitada por las Partes y la información pertinente facilitada por otras fuentes y prestar asistencia o proporcionar información a los Estados;
- d) asistencia técnica:
 - i) facilitar la prestación de asistencia técnica a los Estados que vayan a establecer medios nacionales o regionales de lucha contra la contaminación; y
 - ii) facilitar la prestación de asistencia técnica y asesoramiento a petición de los Estados que tengan que hacer frente a sucesos importantes de contaminación.

2) Al llevar a cabo las actividades que se especifican en el presente artículo, la Organización procurará reforzar la capacidad de los Estados, individualmente o a través de sistemas regionales, para la preparación

y la lucha contra sucesos de contaminación, aprovechando la experiencia de los Estados, los acuerdos regionales y las disposiciones tomadas por el sector industrial, y tendrá particularmente en cuenta las necesidades de los países en desarrollo.

3) Las disposiciones del presente artículo se implantarán de conformidad con un programa elaborado y continuamente revisado por la Organización.

ARTÍCULO 11

Evaluación del Protocolo

Las Partes evaluarán, en el marco de la Organización, la eficacia del Protocolo a la vista de sus objetivos, especialmente con respecto a los principios subyacentes de la cooperación y la asistencia.

ARTÍCULO 12

Enmiendas

- 1) El presente Protocolo podrá ser enmendado por uno de los procedimientos expuestos a continuación.
- 2) Enmienda previo examen por la Organización:
 - a) toda enmienda propuesta por una Parte en el Protocolo será remitida a la Organización y distribuida por el Secretario General a todos los Miembros de la Organización y todas las Partes por lo menos seis meses antes de su examen;
 - b) toda enmienda propuesta y distribuida como se acaba de indicar será remitida al Comité de Protección del Medio Marino de la Organización para su examen;
 - c) las Partes en el Protocolo, sean o no Miembros de la Organización, tendrán derecho a participar en las deliberaciones del Comité de Protección del Medio Marino;
 - d) las enmiendas serán aprobadas por una mayoría de dos tercios de las Partes en el Protocolo presentes y votantes;
 - e) si fueran aprobadas de conformidad con lo dispuesto en el apartado d), las enmiendas serán comunicadas por el Secretario General a todas las Partes en el Protocolo para su aceptación;
 - f)
 - i) toda enmienda a un artículo o al Anexo del Protocolo se considerará aceptada a partir de la fecha en que la hayan aceptado dos tercios de las Partes;
 - ii) toda enmienda a un apéndice se considerará aceptada al término de un plazo, no inferior a 10 meses, que determinará el Comité de Protección del Medio Marino en el momento de su aprobación, salvo que dentro de ese plazo un tercio al menos de las Partes comuniquen una objeción al Secretario General;

ARTÍCULO 13

Firma, ratificación, aceptación, aprobación y adhesión

- 1) El presente Protocolo estará abierto a la firma, en la sede de la Organización, desde el ... del año 2000 hasta el ... de 2001 y posteriormente seguirá abierto a la adhesión. Los Estados Partes en el Convenio de Cooperación podrán constituirse en Partes en el presente Protocolo mediante:
 - a) firma sin reserva en cuanto a ratificación, aceptación o aprobación; o
 - b) firma a reserva de ratificación, aceptación o aprobación, seguida de ratificación, aceptación o aprobación; o
 - c) adhesión.
- 2) La ratificación, aceptación, aprobación o adhesión se efectuarán depositando ante el Secretario General el instrumento que proceda.

ARTÍCULO 14

Entrada en vigor

- 1) El presente Protocolo entrará en vigor doce meses después de la fecha en que por lo menos quince Estados lo hayan firmado sin reserva en cuanto a ratificación, aceptación o aprobación o hayan depositado los pertinentes instrumentos de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 13.
- 2) Para los Estados que hayan depositado un instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión respecto del presente Protocolo una vez satisfechos los requisitos para la entrada en vigor de éste, pero antes de la fecha de entrada en vigor, la ratificación, aceptación, aprobación o adhesión surtirán efecto en la fecha de entrada en vigor del presente Protocolo o tres meses después de la fecha en que haya sido depositado el instrumento pertinente, si ésta es posterior.
- 3) Para los Estados que hayan depositado un instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión con posterioridad a la fecha de entrada en vigor del presente Protocolo, éste comenzará a regir tres meses después de la fecha en que fue depositado el instrumento pertinente.
- 4) Todo instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión depositado con posterioridad a la fecha en que se haya considerado aceptada una enmienda al presente Protocolo en virtud del artículo 12, se referirá al presente Protocolo enmendado.

ARTÍCULO 15

Denuncia

- 1) El presente Protocolo podrá ser denunciado por cualquier Parte en cualquier momento posterior a la expiración de un plazo de cinco años a contar de la fecha en que el presente Protocolo haya entrado en vigor para dicha Parte.

- 2) La denuncia se efectuará mediante notificación por escrito dirigida al Secretario General.
- 3) La denuncia surtirá efecto doce meses después de la recepción por el Secretario General de la notificación de denuncia, o después de la expiración de cualquier otro plazo más largo que se indique en dicha notificación.
- 4) Toda Parte que denuncie el Convenio de Cooperación denunciará también automáticamente el Protocolo.

ARTÍCULO 16

Depositario

- 1) El presente Protocolo será depositado ante el Secretario General.
- 2) El Secretario General:
 - a) notificará a todos los Estados que hayan firmado el presente Protocolo o se hayan adherido al mismo:
 - i) cada nueva firma y cada nuevo depósito de instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión y la fecha en que se produzca;
 - ii) la fecha de entrada en vigor del presente Protocolo; y
 - iii) el depósito de cualquier instrumento de denuncia del presente Protocolo y la fecha en que se recibió dicho instrumento, así como la fecha en que la denuncia surta efecto;
 - b) remitirá copias auténticas certificadas del presente Protocolo a los Gobiernos de todos los Estados que lo hayan firmado o se hayan adherido al mismo.
- 3) Tan pronto como el presente Protocolo entre en vigor, el depositario remitirá una copia auténtica certificada del mismo al Secretario General de las Naciones Unidas a efectos de registro y publicación, de conformidad con el Artículo 102 de la Carta de las Naciones Unidas.

ARTÍCULO 17

Idiomas

El presente Protocolo está redactado en un solo ejemplar en los idiomas árabe, chino, español, francés, inglés y ruso, siendo cada uno de estos textos igualmente auténtico.

EN FE DE LO CUAL los infrascritos, debidamente autorizados al efecto por sus respectivos Gobiernos, firman el presente Protocolo.

HECHO EN Londres el día ... de ... del año dos mil.

Anexo del ANEXO 6

REEMBOLSO DE LOS GASTOS DE ASISTENCIA

- 1) a) A menos que se haya establecido un acuerdo de carácter bilateral o multilateral sobre las disposiciones financieras que rigen las medidas adoptadas por las Partes para hacer frente a sucesos de contaminación antes de que se produzcan, las Partes sufragarán los gastos de sus respectivas medidas de lucha contra la contaminación de conformidad con lo dispuesto en los incisos i) o ii).
 - i) Si las medidas han sido adoptadas por una Parte a petición expresa de otra Parte, la Parte peticionaria reembolsará los gastos de las mismas a la Parte que prestó asistencia. La Parte peticionaria podrá anular su petición en cualquier momento, pero si lo hace sufragará los gastos que ya haya realizado o se haya comprometido a hacer la Parte que prestó asistencia.
 - ii) Si las medidas han sido adoptadas por iniciativa propia de una Parte, ésta sufragará los gastos de tales medidas.
- b) Los principios indicados en el apartado a) serán aplicables, a menos que las Partes interesadas acuerden otra cosa en casos concretos.
- 2) Salvo que exista otro tipo de acuerdo, los gastos de las medidas adoptadas por una Parte a petición de otra Parte se calcularán equitativamente con arreglo a la legislación y la práctica vigente de la Parte que preste asistencia en lo que se refiere al reembolso de tales gastos.
- 3) La Parte que solicitó la asistencia y la Parte que la prestó cooperarán, llegado el caso, para llevar a término cualquier acción que responda a una reclamación de indemnización. Con ese fin, tendrán debidamente en cuenta los regímenes jurídicos existentes. Cuando la acción así concluida no permita la plena indemnización de los gastos ocasionados por la operación de asistencia, la Parte que solicitó la asistencia podrá pedir a la Parte que la prestó que renuncie al cobro de los gastos que no haya cubierto la indemnización o que reduzca los gastos calculados de conformidad con el párrafo 2). También podrá pedir al aplazamiento del cobro de dichos gastos. Al considerar tales peticiones, las Partes que prestaron asistencia tendrán debidamente en cuenta las necesidades de los países en desarrollo.
- 4) Las disposiciones del presente Protocolo no se interpretarán en modo alguno en detrimento de los derechos de las Partes a reclamar a terceros los gastos ocasionados por las medidas adoptadas para hacer frente a la contaminación, o a la amenaza de contaminación, en virtud de otras disposiciones y reglas aplicables del derecho nacional o internacional.

ANEXO 7**DIRECTRICES PROVISIONALES REVISADAS PARA LA APLICACIÓN
DEL CÓDIGO TÉCNICO SOBRE LOS NO_x**

- 1 Todo motor que quede sujeto de manera retroactiva a lo dispuesto en la regla 13 del Anexo VI del MARPOL 73/78 cuando éste entre en vigor, debería ser objeto de la certificación prescrita en el Código Técnico sobre los NO_x.
- 2 Hasta la entrada en vigor el Anexo VI y una vez comprobado el cumplimiento satisfactorio de todas las prescripciones del Código, la Administración del Estado de abanderamiento, o una organización que actúe en su nombre, debería expedir una "Declaración de cumplimiento" de lo dispuesto en el Código Técnico sobre los NO_x. Dicha declaración de cumplimiento debería contener como mínimo la información exigida en el apéndice 1 del Código Técnico sobre los NO_x.
- 3 La Declaración de cumplimiento está concebida como medida de carácter provisional hasta tanto se expida el Certificado EIAPP o el Certificado IAPP al entrar en vigor el Anexo VI.
- 4 Se insta a las Administraciones a que tengan en cuenta la "Declaración de cumplimiento" cuando expidan los certificados de conformidad con lo dispuesto en el Anexo VI, independientemente de que dicha Declaración de cumplimiento haya sido expedida o no por su Administración o por la organización que actúe en su nombre, o por otro Gobierno.

ANEXO 8

ENMIENDAS PROPUESTAS AL CERTIFICADO IOPP

I ENMIENDAS DE LOS SUPLEMENTOS (MODELOS A Y B) DEL CERTIFICADO IOPP
(indicadas en cursiva)

- 2.4 Normas de aprobación*:
- 2.4.1 El equipo separador/filtrador:
- .1 a) ha sido aprobado de conformidad con la resolución A.393(X) []
- .1 b) *ha sido aprobado de conformidad con la resolución MEPC.60(33)* []
- .2 ha sido aprobado de conformidad con la resolución A.233(VII) []
- .3 ha sido aprobado de conformidad con normas nacionales no basadas en la resolución A.393(X) ni en la resolución A.233(VII) []
- .4 no ha sido aprobado. []
- 2.4.2 La unidad de tratamiento ha sido aprobada de conformidad con la resolución A.444(XI) []
- 2.4.3 el hidrocarbúrometro:
- .1 ha sido aprobado de conformidad con la resolución A.393(X) []
- .2 *ha sido aprobado de conformidad con la resolución MEPC.60(33)* []
- 2.5 El caudal máximo del sistema es de m³
- 2.6 Dispensa de lo prescrito en la regla 16:
- 2.6.1 Se dispensa al buque de lo prescrito en la regla 16 1) y 2) de conformidad con la regla 16 3) a). El buque está destinado exclusivamente a viajes dentro de la(s) zona(s) especial(es) []

* Véase la Recomendación sobre especificaciones internacionales de rendimiento y ensayo para equipos separadores de agua e hidrocarburos y para hidrocarbúrometros, aprobada por la Organización el 14 de noviembre de 1977, mediante la resolución A.393(X), que revocó la resolución A.233(VII): (publicación IMO-608E). Véanse además las Directrices y especificaciones relativas al equipo de prevención de la contaminación para las sentinas de los espacios de máquinas de los buques, aprobadas por el Comité de Protección del Medio Marino de la Organización mediante la resolución MEPC.60(33) que, con efecto desde el 6 de julio de 1993, revocaron las resoluciones A.393(X) y A.444(XI); (publicación IMO-646E).

2.6.2 El buque va equipado con *los* tanques de retención para retener a bordo la totalidad de las aguas oleosas de sentina *que se indican a continuación:*

<i>Identificación del tanque</i>	<i>Ubicación del tanque</i>		<i>Volumen (m³)</i>
	<i>de la cuaderna ... a la ...</i>	<i>Posición lateral</i>	
			<i>Volumen total ... (m³)</i>

3 Medios para la retención y eliminación de residuos de hidrocarburos (fangos)
 (regla 17) y *tanques de retención de aguas de sentina*

3.1 El buque está provisto de los tanques para residuos de hidrocarburos (fangos) que se indican a continuación:

<i>Identificación del tanque</i>	<i>Ubicación del tanque</i>		<i>Volumen (m³)</i>
	<i>de la cuaderna ... a la ...</i>	<i>Posición lateral</i>	
			<i>Volumen total ... (m³)</i>

3.2 Medios para la eliminación de residuos, además de los tanques para fangos:

- 3.2.1 Incinerador de residuos de hidrocarburos; capacidadl/h []
- 3.2.2 Caldera auxiliar con capacidad para incinerar residuos de hidrocarburos []
- 3.2.3 Tanque para mezclar residuos de hidrocarburos con fueloil; capacidad m³ []
- 3.2.4 Otros medios aceptables []

3.3 *El buque está provisto de los tanques de retención de aguas oleosas de sentina que se indican a continuación:*

<i>Identificación del tanque</i>	<i>Ubicación del tanque</i>		<i>Volumen (m³)</i>
	<i>de la cuaderna ... a la ...</i>	<i>Posición lateral</i>	
			<i>Volumen total ... (m³)</i>

II ENMIENDAS DEL SUPLEMENTO (MODELO B) DEL CERTIFICADO IOPP
(Indicadas en cursiva)

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

- .1 debe cumplir con 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 *ha sido aprobado de conformidad con la regla 13G 7) y la resolución MEPC.64(36)* []
- .4 *se le ha entregado el manual de operaciones aprobado el de conformidad con la resolución MEPC.64(36).* []

ANEXO 9

ENMIENDAS PROPUESTAS AL ANEXO II DEL MARPOL 73/78 RELATIVAS A LOS PLANES DE EMERGENCIA DE A BORDO CONTRA LA CONTAMINACIÓN**Proyecto de regla 16**

Plan de emergencia de a bordo contra la contaminación del mar por sustancias nocivas líquidas

- 1) Todo buque de arqueo bruto igual o superior a 150 toneladas certificado para transportar sustancias nocivas líquidas llevará a bordo un plan de emergencia contra la contaminación del mar por sustancias nocivas líquidas aprobado por la Administración. La presente prescripción será aplicable a todos los buques [24] meses después de la fecha de entrada en vigor.
- 2) El plan se ajustará a las Directrices* elaboradas por la Organización y estará redactado en el idioma o los idiomas de trabajo que el capitán y los oficiales comprendan. El plan incluirá por lo menos:
 - a) el procedimiento que deben seguir el capitán u otras personas al mando del buque para notificar un suceso que entrañe contaminación por sustancias nocivas líquidas, de conformidad con lo prescrito en el artículo 8 y en el Protocolo I del presente Convenio, basado en las directrices elaboradas por la Organización**;
 - b) la lista de las autoridades o las personas a quienes debe darse aviso en caso de suceso que entrañe contaminación por sustancias nocivas líquidas;
 - c) una descripción detallada de las medidas que deben adoptar inmediatamente las personas a bordo para reducir o contener la descarga de sustancias nocivas líquidas resultante del suceso; y
 - d) los procedimientos y el punto de contacto a bordo para coordinar con las autoridades nacionales y locales las medidas de lucha contra la contaminación que se tomen a bordo.
- 3) Cuando se trate de buques a los que también se aplique la regla 26 del Anexo I del Convenio, el plan se podrá combinar con el plan de emergencia de a bordo en caso de contaminación por hidrocarburos que se prescribe en la regla 26 del Anexo I del Convenio. En este caso, tal plan se llamará "Plan de emergencia de a bordo contra la contaminación del mar".

* Se hace referencia a las "Directrices para la elaboración de planes de emergencia de a bordo contra la contaminación del mar por hidrocarburos o sustancias nocivas líquidas".

** Véanse los "Principios generales a que deben ajustarse los sistemas y prescripciones de notificación para buques, incluidas las Directrices para notificar sucesos en que intervengan mercancías peligrosas, sustancias perjudiciales o contaminantes del mar", que la Organización aprobó mediante la resolución A.648(16).

ANEXO 10

**INFORME DE LA ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL
PARA LA COMISIÓN SOBRE EL DESARROLLO SOSTENIBLE**

ÍNDICE

		Párrafos	Página
1	INTRODUCCIÓN	1.1 - 1.4	2
2	PRINCIPALES LOGROS DESDE LA CNUMAD	2.1 - 2.42	2
	- Prevención de la contaminación atmosférica por los buques		2
	- Organismos acuáticos perjudiciales en el agua de lastre de los buques		3
	- Protección de zonas especiales y de zonas marinas		4
	especialmente sensibles		
	- Preparación y lucha contra la contaminación por hidrocarburos		5
	y sustancias químicas		
	- Indemnización de daños debidos a la contaminación por sustancias .		6
	nocivas y potencialmente peligrosas		
	- Transporte sin riesgo de combustible nuclear irradiado por mar		6
	- Prevención de la contaminación del mar mediante la supervisión ...		7
	por el Estado rector de puerto		
	- Promoción de una ratificación más amplia y una implantación		8
	más eficaz de los convenios de la OMI		
	- Seguridad de la navegación y gestión de los estrechos internacionales		9
3	TEMAS QUE REQUIEREN ATENCIÓN ADICIONAL	3.1 - 3.22	9
	- Prevención de la contaminación del mar ocasionada por las		9
	actividades petroleras y gaseras mar adentro		
	- Instalaciones portuarias para la recepción de desechos de los buques		11
	- Efectos perjudiciales del uso de pinturas antiincrustantes para buques		12
	- Remoción de restos de naufragios e indemnización de la		13
	contaminación ocasionada por el combustible de los buques		
4	RESUMEN	4.1 - 4.2	13

INFORME DE LA ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL PARA LA COMISIÓN SOBRE EL DESARROLLO SOSTENIBLE*

1 INTRODUCCIÓN

1.1 La Organización Marítima Internacional (OMI) es el organismo especializado de las Naciones Unidas que se ocupa de la seguridad marítima y de la prevención de la contaminación del mar.

1.2 Por lo que respecta a las actividades de seguimiento de la CNUMAD, las principales esferas de responsabilidad de la OMI figuran en el capítulo 17 del Programa 21. La labor de la OMI se refiere particularmente a aquellos puntos relativos a la gestión que tienen por objeto la prevención, la reducción y el control de la contaminación del mar causada por la navegación marítima y por las actividades petroleras y gaseras mar adentro.

1.3 Se recordará que la OMI presentó su primer informe a la Comisión sobre el Desarrollo Sostenible (CDS) en 1994. En éste se resumían fundamentalmente las principales actividades de la OMI en el sector marítimo y los planes de la Organización relativos a las actividades de seguimiento de la CNUMAD. La CDS, en su 4º periodo de sesiones (CDS 4) celebrado en 1996, tomó nota del informe, incluida la información sobre la prevención de la contaminación del mar proveniente de las actividades petroleras y gaseras mar adentro (CDS 4, decisión 4/15, párrafos 25 a 29).

1.4 Teniendo en cuenta que el 7º periodo de sesiones de la CDS se celebrará en abril de 1999 y que uno de los principales puntos de su orden del día es "Océanos y mares", la OMI ha decidido presentar su segundo informe ante dicho periodo de sesiones como seguimiento de su informe de 1994. El principal objetivo del segundo informe es esbozar los principales logros de la OMI desde la celebración de la CNUMAD, así como señalar los temas que requieren atención adicional para que la Comisión adopte las medidas que estime oportunas.

2 PRINCIPALES LOGROS DESDE LA CNUMAD

2.1 El Programa 21 aprobado por la CNUMAD en junio de 1992 impulsó las actividades de la OMI en el sector marítimo, especialmente en la esfera de la prevención y control de la contaminación del mar. Se ha progresado significativamente desde la celebración de la Conferencia en muchas esferas del mandato de la OMI. A continuación se señalan algunos de los principales logros de la Organización:

Prevención de la contaminación atmosférica por los buques

2.2 La contaminación atmosférica por los buques ya se consideró un problema diez años atrás. Con objeto de abordar este problema, el Comité de Protección del Medio Marino (CPMM) de la OMI acordó en septiembre de 1988 incluir en su programa de trabajo un punto sobre la contaminación atmosférica ocasionada por los buques. En noviembre de 1991, la decimoséptima Asamblea de la OMI aprobó la resolución A.719(17), elaborada por el CPMM, titulada "Prevención de la contaminación del aire por los buques".

* El presente informe fue aprobado por el Comité de Protección del Medio Marino de la OMI (CPMM), que es el punto de convergencia en la Organización por lo que respecta a las actividades de seguimiento de la CNUMAD, en su 42º periodo de sesiones, celebrado del 2 al 6 de noviembre de 1998.

2.3 Entretanto, el CPMM elaboró una serie de objetivos para controlar la contaminación atmosférica ocasionada por los buques. También aprobó un plan de acción destinado a elaborar un nuevo Anexo VI del Convenio internacional para la prevención de la contaminación por los buques, 1973, modificado por el Protocolo de 1978 (MARPOL 73/78), que abarcara los CFC, los halones, los SO_x y NO_x, la calidad del fueloil, los COV y la incineración de los desechos producidos en los buques.

2.4 En octubre de 1992, el CPMM, teniendo en cuenta el párrafo 17.30 a) xi) del capítulo 17 del Programa 21, que insta a los Estados a apoyar las actividades en curso dentro de la OMI, comenzó la elaboración de un nuevo Anexo VI del MARPOL 73/78. La labor de redacción de las reglas y otras actividades preparatorias se terminaron en marzo de 1997, y del 15 al 26 de septiembre de ese año se celebró una Conferencia de las Partes en el MARPOL 73/78 en la sede de la OMI. Como resultado de sus deliberaciones, la Conferencia aprobó el Protocolo de 1997 que enmienda al MARPOL 73/78 mediante la adición de un nuevo Anexo VI al Convenio, titulado "Reglas para prevenir la contaminación atmosférica ocasionada por los buques". En la elaboración de las nuevas reglas se tuvo en cuenta el "principio preventivo" señalado en el preámbulo del Protocolo.

2.5 La adopción del Protocolo de 1997 y del nuevo Anexo VI del MARPOL 73/78 no constituía un fin en sí misma. El CPMM ha seguido examinando esta cuestión y ha comenzado a adoptar medidas con objeto de facilitar la entrada en vigor del Protocolo. Con este fin, el CPMM ha establecido un programa de acción, incluida la elaboración de directrices para la implantación del Protocolo. También tiene la intención de tratar las cuestiones relativas a las emisiones de CO₂, y, por consiguiente, invitó a los Gobiernos Miembros a presentar propuestas en los futuros periodos de sesiones del CPMM sobre las opciones técnicas y operacionales para el control de las emisiones de CO₂.

Organismos acuáticos perjudiciales en el agua de lastre de los buques

2.6 El agua de lastre de los buques puede contener organismos acuáticos perjudiciales, que pueden convertirse en "especies extrañas perjudiciales" en nuevas regiones del mundo y causar grandes daños, tanto a la economía como a la biodiversidad original. Desde principios de los años 70 se ha dado a conocer un número cada vez mayor de casos de este tipo.

2.7 El párrafo 17.30 a) vi) del capítulo 17 del Programa 21 insta a la OMI a que adopte disposiciones de aplicación obligatoria relativas a la gestión del agua de lastre con el fin de impedir la introducción de organismos acuáticos perjudiciales a través del agua de lastre. Respondiendo a esa solicitud y a propuestas de sus Estados Miembros, el CPMM decidió otorgar la más alta prioridad a esta cuestión.

2.8 Desde 1994, el CPMM ha venido elaborando una serie de reglas sobre la gestión del agua de lastre con miras a incorporarlas en un instrumento jurídico de carácter obligatorio. Estas reglas serán complementadas por directrices relativas a su implantación, en las que se proporcionará asesoramiento sobre las medidas de tratamiento y control y sobre el establecimiento de mecanismos e instrumentos administrativos.

2.9 En 1997, la Asamblea de la OMI aprobó la resolución A.868(20), titulada "Directrices para el control y la gestión del agua de lastre de los buques a fin de reducir al mínimo la transferencia de organismos acuáticos perjudiciales y agentes patógenos", con miras a proporcionar directrices antes de que entre en vigor la reglamentación de carácter obligatorio. La resolución pide a los gobiernos que adopten medidas urgentes para aplicar las Directrices como base para las prescripciones y medidas de ámbito nacional.

2.10 Al mismo tiempo, la OMI, gracias a una donación del Fondo para el Medio Ambiente Mundial (FMAM), comenzó un proyecto que debería ayudar a los países menos desarrollados a ocuparse de la

evaluación de riesgos y a proporcionar asimismo los mecanismos analíticos y de control necesarios para la gestión del agua de lastre de los buques.

2.11 Actualmente, el CPMM sigue elaborando reglas de carácter obligatorio sobre la gestión del agua de lastre y las correspondientes directrices para su implantación, incluido un plan modelo de gestión del agua de lastre. El CPMM piensa finalizar la labor preparatoria en 1999, de modo que en el bienio 2000-2001 pueda convocarse una conferencia internacional para adoptar las reglas, consiguiendo así uno de los objetivos señalados en el capítulo 17 del Programa 21.

Protección de zonas especiales y de zonas marinas especialmente sensibles

2.12 El concepto de "zona especial" fue introducido por la OMI en 1973 en el ámbito de los Anexos I, II y V del Convenio MARPOL con objeto de disponer medidas especiales de carácter obligatorio para prevenir la contaminación del mar por los buques en dichas zonas. Por ejemplo, en virtud del Anexo I del MARPOL, toda descarga en el mar de mezclas oleosas desde buques estará prohibida mientras éstos se encuentren en una zona especial, a menos que se cumplan cierto número de condiciones muy estrictas.

2.13 La Conferencia internacional sobre seguridad de los buques tanque y prevención de la contaminación (Conferencia sobre Seguridad y Contaminación), convocada por la OMI en 1978, introdujo el concepto de "zonas marinas especialmente sensibles" (ZMES). La Conferencia, teniendo en cuenta que el concepto de ZMES no había sido introducido en el MARPOL, invitó a la OMI a que examinara la cuestión de las zonas que necesitaban protección especial en todo el mundo contra la contaminación del mar ocasionada por la navegación y los vertimientos, debido a la sensibilidad particular de las mismas en lo que respecta a sus recursos renovables. El concepto de ZMES también quedó reconocido en el párrafo 17.30 a) iv) del capítulo 17 del Programa 21.

2.14 En respuesta a la solicitud formulada en la Conferencia sobre Seguridad y Contaminación de 1978, el CPMM elaboró las "Directrices para la designación de zonas especiales y la determinación de zonas marinas especialmente sensibles", que fueron posteriormente aprobadas por la decimoséptima Asamblea de la OMI, en 1991, mediante la resolución A.720(17). Esta resolución de la OMI establece las medidas que podrán usarse en relación con la gestión de las zonas marinas especialmente sensibles, tales como la imposición de las disposiciones del Convenio MARPOL sobre descargas en zonas especiales, la aprobación de zonas a evitar y otras medidas de tráfico marítimo conformes con la regla V/8 del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar (Convenio SOLAS) de 1974, y el establecimiento de servicios de tráfico marítimo (STM).

2.15 La Gran Barrera del Coral de Australia quedó reconocida por el CPMM como la primera zona marina especialmente sensible del mundo, en virtud de la resolución MEPC.44(30). En 1997, el CPMM reconoció al archipiélago de Sabana-Camagüey, en Cuba, como otra ZMES mediante la resolución MEPC.74(40). Hasta la fecha, éstas son las dos ZMES establecidas por la OMI.

2.16 Las zonas especiales establecidas por la OMI en virtud del Convenio MARPOL 73/78 son las siguientes:

Las prescripciones aplicables a las zonas especiales indicadas mediante un asterisco (*) ya se han hecho efectivas. Las que son aplicables a las otras zonas todavía no se han hecho efectivas debido a la falta de instalaciones de recepción adecuadas, problema que se examina en la sección 3 del informe.

Anexo I	Anexo II	Anexo V	Anexo VI
Mar Mediterráneo*	Mar Báltico*	Mar Mediterráneo	Mar Báltico
Mar Negro*	Mar Negro	Mar Negro	
Mar Báltico*	Zona del Antártico*	Mar Báltico*	
Mar Rojo		Mar Rojo	
Zona de los Golfos		Zona de los Golfos	
Golfo de Adén		Mar del Norte*	
Zona del Antártico*		Región del Gran Caribe	
Aguas de Europa noroccidental*		Zona del Antártico*	

2.17 Cabe señalar que la zona especial del Antártico establecida en ámbito del Anexo II, la zona especial de las aguas de Europa noroccidental en el ámbito del Anexo I y la zona especial del mar Báltico en el ámbito del Anexo VI (llamada "Zona de control de las emisiones de SO_x") fueron establecidas con posterioridad a la CNUMAD. La OMI está considerando la posibilidad de establecer otras zonas especiales en el ámbito del MARPOL, tal como la zona del Ártico en el ámbito del Anexo I y el Mar del Norte en el ámbito del Anexo VI. El CPMM también está revisando las Directrices relativas a las ZMES con objeto de aclarar el procedimiento de identificación.

Preparación y lucha contra la contaminación por hidrocarburos y sustancias químicas

2.18 En el párrafo 17.33 del capítulo 17 del Programa 21, se invita a los Estados a que consideren la posibilidad de ratificar el Convenio internacional sobre cooperación, preparación y lucha contra la contaminación por hidrocarburos (Convenio de Cooperación), aprobado por la OMI en 1990 como respuesta a la necesidad de prevenir y reducir al mínimo las enormes consecuencias medioambientales de los accidentes sufridos por grandes petroleros. En el capítulo 17, también se invita a la OMI a que considere la posible ampliación del Convenio con objeto de incluir la intervención en casos de derrames de sustancias químicas.

2.19 Gracias a los constantes esfuerzos de la OMI para facilitar la entrada en vigor del Convenio de Cooperación, incluidas numerosas actividades de cooperación técnica, tales como ayuda a los países en desarrollo a elaborar planes nacionales para contingencias, preparación y ejecución de cursos modelo de formación, modernización y publicación de los manuales y directrices pertinentes, el Convenio de Cooperación entró en vigor el 13 de mayo de 1995, cumpliendo así uno de los objetivos establecidos por el capítulo 17 del Programa 21. Actualmente son 35 las Partes en el Convenio de Cooperación.

2.20 Reconociendo que los derrames de sustancias químicas podrían tener graves consecuencias medioambientales similares a los accidentes de petroleros, y respondiendo a la petición formulada por la

CNUMAD, el CPMM ha venido elaborando un instrumento jurídico con objeto de ampliar el Convenio de Cooperación de modo que incluya las sustancias nocivas y potencialmente peligrosas (SNPP). Actualmente, la elaboración del nuevo Protocolo del Convenio de Cooperación ha llegado a su fase final, y está previsto convocar una conferencia internacional en el año 2000 con miras a aprobar el Protocolo.

Indemnización de daños debidos a la contaminación por sustancias nocivas y potencialmente peligrosas (SNPP)

2.21 En el párrafo 17.30 a) xii) del capítulo 17 del Programa 21, se insta a los Estados a que apoyen las actividades en curso dentro de la OMI en relación con la elaboración de un régimen internacional que regule la indemnización de daños debidos a la contaminación por SNPP. El Comité Jurídico de la OMI respondió a esta solicitud concediendo alta prioridad a esta cuestión.

2.22 Este tema es de gran complejidad, ya que, a diferencia de los hidrocarburos, el transporte de SNPP por mar abarca gran número de sustancias con distintas propiedades, características y riesgos. Tras haber estudiado diversas opciones, la OMI decidió elaborar un proyecto de Convenio SNPP. El Convenio adoptó un sistema de dos niveles: el primer nivel reglamenta la responsabilidad del propietario del buque, mientras que el segundo canaliza las contribuciones por los intereses de la carga a un fondo que proporcionaría indemnización cuando el propietario del buque no es responsable o cuando los daños exceden el límite de la responsabilidad de éste.

2.23 La redacción del proyecto de Convenio SNPP se terminó en 1995, y se convocó una Conferencia internacional sobre sustancias nocivas y potencialmente peligrosas y limitación de la responsabilidad, en la sede de la OMI, del 15 de abril al 3 de mayo de 1996, en la que se aprobó el Convenio internacional sobre responsabilidad e indemnización de daños en relación con el transporte marítimo de sustancias nocivas y potencialmente peligrosas, 1996, llamado Convenio SNPP.

Transporte sin riesgo de combustible nuclear irradiado por mar

2.24 En el párrafo 17.30 a) ix) del capítulo 17 del Programa 21, se insta a la OMI y al OIEA a que colaboren para llevar a cabo el examen de un código sobre el transporte de combustible nuclear irradiado en cofres a bordo de los buques.

2.25 Como resultado de este examen, la Asamblea de la OMI, en su decimoctavo periodo de sesiones, en 1993, aprobó el Código para la seguridad del transporte de combustible nuclear irradiado, plutonio y desechos de alta actividad en cofres a bordo de los buques (Código CNI), mediante la resolución A.748(18). El Código CNI estipula que todos los buques que transporten materiales CNI, independientemente de su tamaño, deberán cumplir con las prescripciones pertinentes relativas a la estabilidad con avería, protección contra incendios, control de temperatura de los espacios de carga, consideraciones estructurales, medios de sujeción de la carga, suministros eléctricos, equipos y gestión para la protección radiológica, formación y planes de emergencia de a bordo. Éste es el primer código internacional que estipula dichas prescripciones.

2.26 En vista de la importancia de esta cuestión y la petición de varios Gobiernos Miembros, la Asamblea de la OMI, en su decimonoveno periodo de sesiones, en 1995, aprobó la resolución A.790(19) sobre la revisión del Código CNI con objeto de llevar a cabo un examen detallado de todos los aspectos del transporte de materiales CNI por mar.

2.27 La Asamblea de la OMI, en su vigésimo periodo de sesiones, en 1997, enmendó el Código CNI mediante la resolución A.853(20) con objeto de prescribir planes de emergencia de a bordo y la obligación de notificar los sucesos en que intervengan materiales CNI. Además, la Asamblea en ese mismo periodo de

sesiones, aprobó la resolución A.854(20) titulada "Directrices relativas a la elaboración de planes de emergencia de a bordo para los buques que transporten materiales a los que se aplique el Código CNI".

2.28 En el proceso de revisión se suscitó la cuestión de la aplicación obligatoria del Código CNI. Como resultado de un intenso examen, el Comité de Seguridad Marítima (CSM) y el CPMM decidieron que el Código CNI, junto con sus posteriores enmiendas, deberían tener carácter obligatorio. En su 69º periodo de sesiones, en mayo de 1998, el CSM aprobó las propuestas de enmiendas al capítulo VII del Convenio SOLAS con objeto de hacer obligatorio el Código CNI y el proyecto revisado de texto del Código CNI, con miras a su aprobación, tras el refrendo del CPMM, por el CSM en su 71º periodo de sesiones en 1999.

Prevención de la contaminación del mar mediante la supervisión por el Estado rector del puerto

2.29 En el párrafo 17.30 a) iii) del capítulo 17 del Programa 21, se pide a la OMI que evalúe la necesidad de adoptar medidas adicionales para prevenir la contaminación del mar ocasionada por los buques mediante un cumplimiento más riguroso de las disposiciones sobre descargas del Convenio MARPOL.

2.30 Al examinar esta petición de la CNUMAD, la OMI reconoce que la responsabilidad de implantar las reglas estipuladas en los convenios de la Organización recae en el Estado del pabellón. No obstante, también reconoce la necesidad de la supervisión por el Estado rector del puerto con miras a promover una implantación más eficaz de todas las normas aplicables a la seguridad marítima y a la prevención de la contaminación.

2.31 Teniendo presente lo antedicho, la OMI aprobó cierto número de resoluciones relativas a la supervisión por el Estado rector del puerto en los años sucesivos. En 1995, la decimonovena Asamblea de la OMI aprobó la resolución A.787(19) refundiendo así directrices que figuraban en diversas resoluciones pertinentes de la Organización con miras a facilitar una serie de directrices básicas sobre realización de las inspecciones por el Estado rector del puerto.

2.32 Los Gobiernos Miembros, mediante la experiencia de las inspecciones por el Estado rector del puerto realizadas en sus puertos y los debates en la OMI, comprendieron que podría realizarse una supervisión más eficaz si se firmaban acuerdos regionales. Con este fin, se han firmado los cinco acuerdos regionales siguientes sobre supervisión por el Estado rector del puerto actualmente en vigor:

- .1 el Memorando de entendimiento de París sobre supervisión por el Estado rector del puerto, aprobado en París el 1 de julio de 1982;
- .2 el Acuerdo de Viña del Mar (o Acuerdo latinoamericano), firmado en Viña del Mar (Chile) el 5 de noviembre de 1992;
- .3 el Memorando de entendimiento sobre supervisión por el Estado rector del puerto en la región de Asia-Pacífico (Memorando de Tokio), firmado en Tokio el 1 de diciembre de 1993;
- .4 el Memorando de entendimiento sobre supervisión por el Estado rector del puerto en la región del Caribe (Memorando del Caribe), firmado en Barbados el 9 de febrero de 1996; y
- .5 el Memorando de entendimiento sobre supervisión por el Estado rector del puerto en la región del Mediterráneo (Memorando del Mediterráneo), firmado en Malta el 11 de julio de 1997.

2.33 Con la ayuda de la OMI, están siendo elaborados memorandos de entendimiento regionales para el resto del mundo, tales como la región del océano Índico, la región de África central y occidental y la región del golfo Pérsico, para su examen y aprobación. Una vez firmados estos acuerdos regionales, existirá una red completa de memorandos de entendimiento regionales que cubrirá todas las regiones del mundo, asegurando así una aplicación más eficaz de los convenios internacionales aprobados por la OMI.

2.34 Es un hecho ampliamente reconocido que la resolución de la OMI sobre supervisión por el Estado rector de puerto y los memorandos de entendimiento regionales han contribuido significativamente al mejoramiento de la seguridad marítima y a la prevención de la contaminación del mar ocasionada por los buques. De conformidad con una base de datos establecida por la Secretaría de la OMI, al 27 de marzo de 1998 se habían recibido 5 554 notificaciones de Estados rectores del puerto sobre detenciones de buques y al 24 de abril de 1998 se habían recibido 2 880 observaciones de Estados de abanderamiento (véase el documento FSI 6/5). Este ejercicio interactivo entre los Estados rectores de puerto y los Estados de abanderamiento y el examen de dichos informes y observaciones en las reuniones de la OMI se han convertido en una herramienta eficaz para promover la implantación de los convenios de la Organización.

Promoción de una ratificación más amplia y una implantación más eficaz de los Convenios de la OMI

2.35 Una de los objetivos principales de la OMI ha sido promover la más amplia ratificación posible y la implantación más eficaz de los convenios y protocolos relativos a la seguridad marítima y la prevención de la contaminación del mar. Como resultado de los constantes esfuerzos de la OMI, se encuentran en vigor 31 de los 39 tratados de los cuales es responsable la OMI.

2.36 Debe señalarse que en muchos de los tratados más importantes relativos a la seguridad marítima y prevención de la contaminación marina, tales como los convenios SOLAS y MARPOL, han sido ratificados por más de 100 Estados, como se indica en el cuadro siguiente:

Título del instrumento (abreviado)	Número de ratificaciones
SOLAS 1974	137
Reglamento de Abordajes 1972	131
MARPOL 73/78	105
LÍNEAS DE CARGA 1966	141
ARQUEO 1969	119
FORMACIÓN 1978	130

2.37 Como respuesta al llamamiento de la CNUMAD de que la OMI debería apoyar una ratificación más amplia y una implantación más eficaz de los convenios y protocolos marítimos pertinentes (párrafo 17.30 a) del capítulo 17 del Programa 21), y consciente de que existen aún varios tratados aprobados por la OMI que no han entrado en vigor y que los que lo han hecho requieren una implantación más eficaz, la OMI está haciendo mayores esfuerzos aún al respecto y se están obteniendo resultados de manera continua.

Seguridad de la navegación y gestión de los estrechos internacionales

2.38 En el párrafo 17.30 a) vii) y en el párrafo 17.31 del capítulo 17 del Programa 21 se pide a la OMI que promueva la seguridad de la navegación mediante una cartografía adecuada de las costas y de las rutas marítimas, según corresponda, y que aborde la cuestión de los estrechos internacionales muy transitados con miras a lograr el cumplimiento de las normas internacionales generalmente aceptadas. Desde la celebración de la CNUMAD, la OMI ha avanzado en esas dos esferas.

2.39 Desde 1994, la OMI ha aprobado diversas medidas adicionales de tráfico marítimo, tales como dispositivos de separación del tráfico nuevos o modificados, zonas a evitar, enmiendas a las Reglas para los buques que navegan por los estrechos de Malaca y Singapur, y un sistema parcial de vías marítimas archipelágicas en las aguas de Indonesia.

2.40 Una nueva regla 8-1, sobre sistemas de notificación para buques, del capítulo V del Convenio SOLAS entró en vigor el 1 de enero de 1996. Desde entonces, teniendo en cuenta la densidad del tráfico, los riesgos para la navegación y el carácter vulnerable y sensible del medio ambiente de las zonas en cuestión, la OMI ha aprobado varios sistemas obligatorios de notificación para buques, incluidos "los de los Estrechos de Malaca y Singapur, el Estrecho de Torres y la ruta interior de la Gran Barrera de Coral y el Estrecho de Gibraltar".

2.41 Se espera que el 1 de julio de 1999 entre en vigor una nueva regla 8-2, sobre servicios de tráfico marítimo (STM), del capítulo V del Convenio SOLAS, aprobada en 1997. La Asamblea de la OMI, en su vigésimo periodo de sesiones, en 1997, aprobó una resolución sobre directrices relativas a los servicios de tráfico marítimo. Desde el 1 de octubre de 1990 ha estado funcionando un servicio de información voluntario sobre tráfico marítimo en el estrecho de Singapur, que formará parte de un sistema obligatorio de notificación para buques a partir del 1 de diciembre de 1998.

2.42 La Asamblea de la OMI aprobó en 1995 una resolución sobre normas de funcionamiento de los sistemas de información y visualización de cartas electrónicas (SIVCE). Las oficinas hidrográficas están elaborando cartas náuticas electrónicas (CNE) para dichos sistemas bajo la supervisión de la Organización Hidrográfica Internacional.

3 TEMAS QUE REQUIEREN ATENCIÓN ADICIONAL

3.1 Como se informó más arriba, la OMI ha realizado grandes progresos en muchas esferas, si bien se reconoce que aún es necesario proseguir los esfuerzos, tales como la elaboración de un nuevo instrumento jurídico sobre gestión del agua de lastre y un protocolo que amplíe el Convenio de Cooperación de 1990 de modo que incluya las SNPP. No obstante, existen otras esferas a las que la Comisión sobre el Desarrollo Sostenible pudiera tener que prestar una atención especial.

Prevención de la contaminación del mar ocasionada por las actividades petroleras y gaseras mar adentro

3.2 Las actividades de exploración y producción petroleras y gaseras mar adentro son una de las fuentes más importantes de contaminación del mar. Por ejemplo, en el Mar del Norte, se ha calculado que, entre 1984 y 1990, del 14 al 27% de los contaminantes oleosos fueron consecuencia de las actividades petroleras y gaseras mar adentro (Informe de Petroconsultants (U.K.) Ltd., noviembre de 1997).

3.3 En líneas generales, las descargas de las instalaciones mar adentro son de dos tipos: accidentales y operacionales. Las descargas accidentales están reglamentadas en cierta medida por el MARPOL 73/78 y el

Convenio de Cooperación de 1990 por lo que respecta a los planes de emergencia en caso de contaminación por hidrocarburos de dichas instalaciones.

3.4 Las descargas operacionales desde instalaciones mar adentro pueden dividirse asimismo en dos categorías: las descargas de los espacios de máquinas y las descargas que son consecuencia "directa" de las actividades de exploración y explotación, tales como los hidrocarburos presentes en las aguas de producción, los sedimentos contaminados de las perforaciones (lodos oleosos), y las sustancias químicas resultantes de la producción (procesos residuales, aditivos de perforación y tratamiento de pozos).

3.5 Las descargas de los espacios de máquinas de las instalaciones mar adentro están reglamentadas por la regla 21, y su interpretación unificada, del Anexo I del MARPOL (tales como el límite de descarga de 15 ppm y el mantenimiento de un registro de todas las operaciones que entrañan descargas de hidrocarburos o de mezclas oleosas). No obstante, la descarga de sustancias perjudiciales "directamente" provenientes de la exploración, explotación y tratamiento de los recursos minerales del subsuelo marino no está comprendida en el MARPOL 73/78 (MARPOL, artículo 2 3) b) ii)) ni en ningún otro instrumento internacional.

3.6 Si bien el ámbito de aplicación de las reglas del MARPOL a las instalaciones mar adentro es actualmente limitado, tal como se describe más arriba, no existen otras reglas de carácter obligatorio a escala mundial relativas a las descargas operacionales mar adentro. No obstante, existen varios acuerdos regionales que tratan esta cuestión, tales como el Convenio de Helsinki de 1974, el Convenio de Barcelona de 1976 y el Protocolo de Kuwait de 1978.

3.7 Teniendo en cuenta que en muchas regiones del mundo aún no se han elaborado los acuerdos pertinentes que controlen la contaminación del mar proveniente de instalaciones mar adentro, el párrafo 17.30 c) del capítulo 17 del Programa 21, aprobado por la CNUMAD, insta a los Estados a que, ya sea individualmente o con carácter bilateral, regional o multilateral, y en el marco de la OMI y de otras organizaciones internacionales competentes, evalúen la necesidad de adoptar medidas adicionales con objeto de hacer frente a la degradación del medio marino ocasionada por las plataformas marinas petroleras y gaseras.

3.8 Como respuesta al llamamiento de la CNUMAD, la OMI, en el marco del CPMM, examinó todos los puntos pertinentes. En su informe de 1994 para la CDS, la OMI abordó la cuestión de la contaminación marina ocasionada por las plataformas mar adentro. Tras prolongadas deliberaciones y fuertes críticas formuladas por varias delegaciones, la conclusión recogida en el informe fue que "debería alentarse el enfoque regional y la OMI no considera que haya una necesidad apremiante en este momento de elaborar más reglamentación ambiental de aplicación mundial" (página 21 del informe de 1994 de la OMI a la Comisión sobre el Desarrollo Sostenible y párrafo 8.8 del documento MEPC 36/22). El argumento contra la elaboración de nuevas reglas internacionales era que, a diferencia de los buques que se desplazan de una parte del mundo a otra y por consiguiente pueden controlarse mejor mediante reglas aplicables a escala mundial, las instalaciones mar adentro están por lo general fijas y, por consiguiente, sólo amenazan con contaminar localmente, problema que puede ser abordado por reglas de carácter nacional o por acuerdos regionales. El argumento a favor de reglas o directrices internacionales era que existen muchas regiones petrolíferas mar adentro en las que no existe la capacidad de elaborar normas de carácter regional o nacional, por lo que algún tipo de reglas o directrices de carácter internacional ayudaría a dichos países a proteger su medio marino.

3.9 La CDS, en su cuarto periodo de sesiones, en abril de 1996, tomó nota del informe de 1994 de la OMI. Por lo que respecta a la necesidad de continuar elaborando reglas ambientales aplicables a escala mundial a las actividades mar adentro, la CDS tomó nota de las conclusiones que figuran en el informe de la OMI de 1994 e instó a los Estados a que continuaran examinando en el ámbito nacional o regional pertinente

la necesidad de adoptar medidas adicionales con objeto de hacer frente al problema de la degradación del medio marino como consecuencia de las actividades mar adentro. (CSD 4, decisión 4/15, párrafos 26 a 28).

3.10 En su 38º periodo de sesiones, en julio de 1996, el CPMM examinó los resultados del 4º periodo de sesiones de la CDS al respecto. Tomó nota de que, desde 1994, fecha en que el CPMM finalizó su informe para la CDS, las actividades mar adentro se han intensificado en muchas partes del mundo. No obstante, las expectativas sobre reglas regionales y nacionales no se han cumplido. En muchas regiones del mundo no existen mecanismos de control que regulen las descargas provenientes de las actividades mar adentro. Por consiguiente, se sugirió que convendría evaluar el estado de elaboración de las reglas de ámbito nacional, regional y mundial.

3.11 En vista de lo anterior, el CPMM ha seguido examinando esta cuestión y ha invitado a los Estados Miembros y a las organizaciones pertinentes a que le presenten propuestas al respecto para examinarlas.

Instalaciones portuarias para la recepción de desechos de los buques

3.12 En el párrafo 17.30 d) del capítulo 17 del Programa 21 se invitaba a los Estados y a la OMI a que evaluaran la necesidad de hacer frente a la degradación del medio marino, mediante el establecimiento de instalaciones portuarias para la recepción de desechos químicos y oleosos y de las basuras de los buques, especialmente en las zonas especiales designadas en el Convenio MARPOL.

3.13 El Convenio MARPOL 73/78 establece las prescripciones relativas a las instalaciones portuarias de recepción y todas las Partes en el Convenio están obligadas a facilitar instalaciones receptoras para los buques que hagan escala en sus puertos. La prescripción relativa a dichas instalaciones receptoras es especialmente necesaria en las "zonas especiales" en las que, al ser éstas muy vulnerables a la contaminación, se han impuesto restricciones más rigurosas a las descargas. El MARPOL 73/78 también dispone que dichas instalaciones receptoras deberán en cada caso ser "adecuadas" para recibir las basuras de los buques sin ocasionar demoras indebidas a los buques que las utilizan.

3.14 No obstante, a diferencia de los buques que son objeto de inspecciones y certificación por la Administración del Estado del pabellón y del Estado rector del puerto, la responsabilidad de facilitar instalaciones receptoras compete a los gobiernos, y no se ha progresado al respecto de manera satisfactoria. Con objeto de tratar esta cuestión, la OMI ha elaborado varias directrices. Las últimas directrices generales han sido publicadas con el título de "Manual general sobre instalaciones receptoras portuarias". El Manual facilita orientación sobre muchas cuestiones, incluidas la estrategia de gestión de desechos, el tipo y cantidad de desechos generados a bordo de los buques, planificación, elección del lugar, recogida y tratamiento, financiación y recuperación de costos, y armonización de las prescripciones para puertos y buques. La OMI también ha facilitado asistencia técnica durante varios años a gran número de países, en forma de seminarios, simposios y talleres, en su mayoría a nivel regional. En varias partes del mundo se han hecho progresos importantes, si bien está claro que en algunas regiones productoras de hidrocarburos no ha mejorado la situación por lo que respecta a las instalaciones receptoras.

3.15 La disposición de instalaciones de recepción adecuadas en todo el mundo es una cuestión extremadamente compleja que involucra al sector naviero, los operadores portuarios, compañías de petróleo y de productos químicos y los gobiernos. Aún está por hallarse una solución satisfactoria a la escasez de instalaciones receptoras en muchas partes del mundo. En general, se reconoce que para resolver este problema satisfactoriamente será necesario abordar tanto los aspectos económicos como los técnicos.

3.16 En su 41º periodo de sesiones, en marzo de 1998, el CPMM volvió a subrayar el problema de las instalaciones receptoras y decidió establecer un grupo de trabajo dedicado a estudiar las cuestiones pertinentes con miras a determinar los problemas y proponer soluciones, incluida la elaboración de un plan general de gestión de desechos portuarios que pudiera ser utilizado por la Administración de cualquier país al establecer una estrategia nacional de instalaciones receptoras de desechos en los puertos. Este plan podría ayudar a los puertos a obtener fondos para establecer instalaciones receptoras de desechos adecuadas. Se espera que las conclusiones de este Grupo de trabajo faciliten al CPMM la búsqueda de una solución adecuada a este problema tan antiguo.

Efectos perjudiciales del uso de pinturas antiincrustantes para buques

3.17 Las pinturas antiincrustantes se usan para pintar el fondo de los buques con objeto de impedir que se adhieran al casco organismos marinos que podrían reducir la velocidad del buque. Los efectos perjudiciales de las pinturas antiincrustantes a base de tributilestaño (TBT) se señalaron a la OMI en 1988. En esa época existían ya pruebas de que los compuestos de TBT en las pinturas antiincrustantes para los buques podían entrañar un alto riesgo de toxicidad y tener otros efectos crónicos en organismos marinos importantes desde el punto de vista ecológico y económico, especialmente en las aguas costeras. Basándose en sus estudios e investigaciones científicas, varios países comenzaron a adoptar medidas a nivel regional y nacional con objeto de controlar el uso de los compuestos de TBT en las pinturas antiincrustantes. Desde ese entonces, el CPMM ha seguido examinando esta cuestión con miras a proteger el medio marino.

3.18 En los siguientes periodos de sesiones del CPMM, se acordó que era necesario reglamentar a nivel internacional el uso de las pinturas antiincrustantes a base de TBT. En noviembre de 1990 se dio un paso adelante importante en esa dirección con la aprobación del CPMM de la resolución MEPC.40(30) sobre "Medidas para contrarrestar los posibles efectos adversos del empleo de compuestos de tributilestaño en las pinturas antiincrustantes". En esta resolución se recomendaba a los Gobiernos que adoptaran y promovieran medidas eficaces, en sus respectivas jurisdicciones, para eliminar el uso de pinturas antiincrustantes que contuvieran compuestos de TBT en buques pequeños de menos de 25 m de eslora, ya que estaban causando deformaciones en ostras y cambios sexuales en los buccínidos. La resolución también estimulaba la búsqueda de alternativas a las pinturas antiincrustantes a base de TBT, de modo que pudiera llegarse a prohibir totalmente el uso de compuestos de TBT en las pinturas antiincrustantes para todos los tipos de buque.

3.19 A instancias de la OMI, los Gobiernos Miembros comenzaron a adoptar medidas para controlar los efectos perjudiciales de las pinturas antiincrustantes a base de TBT para buques. En el 41º periodo de sesiones del CPMM, en marzo de 1998, se facilitó información sobre sistemas de pinturas antiincrustantes alternativos, incluida su eficacia y los riesgos que entrañan para el medio acuático.

3.20 Con objeto de impulsar la elaboración de medidas de carácter internacional para reducir los efectos perjudiciales del uso de las pinturas antiincrustantes a base de TBT para buques, el CPMM, en su 38º periodo de sesiones, en julio de 1996, estableció un grupo de trabajo por correspondencia sobre ese tema, cuyas conclusiones finales se presentaron durante el 41º periodo de sesiones del CPMM, en marzo de 1998. Tras un amplio intercambio de opiniones, el CPMM convino en que era necesario acelerar el proceso para eliminar progresivamente el uso de pinturas antiincrustantes a base de TBT en todo el mundo, mediante la introducción de medidas destinadas a prohibir totalmente dichas pinturas en los buques. En su 42º periodo de sesiones, el CPMM decidió establecer un grupo de trabajo para que examinara esta cuestión. Se encargó al Grupo de trabajo que elaborara un informe, incluidos un proyecto de instrumento jurídico y un calendario para la eliminación progresiva de los sistemas antiincrustantes perjudiciales, para que el CPMM lo examinara.

3.21 La labor que está realizando la OMI respecto a la eliminación progresiva del uso de pinturas antiincrustantes perjudiciales en los buques está cobrando nuevo impulso. Se espera que en los próximos años se alcancen progresos significativos al respecto.

Remoción de restos de naufragios e indemnización por la contaminación ocasionada por el combustible de los buques

3.22 Cabe señalar también que el Comité Jurídico de la OMI está elaborando dos proyectos de convenios internacionales sobre remoción de restos de naufragios y sobre indemnización por la contaminación ocasionada por el combustible de los buques. Se esperan progresos notables a este respecto en un futuro próximo.

4 RESUMEN

4.1 Se invita a la Comisión sobre el Desarrollo Sostenible a que tome nota de los siguientes logros importantes alcanzados por la OMI desde la celebración de la CNUMAD:

- .1 se ha aprobado el Protocolo de 1997 que enmienda el Convenio MARPOL 73/78 mediante la adición de un nuevo Anexo VI al Convenio, titulado "Reglas para prevenir la contaminación atmosférica ocasionada por los buques";
- .2 se han adoptado medidas, tales como la aprobación de directrices y la ejecución de proyectos de cooperación técnica, con objeto de reducir al mínimo los efectos de la introducción de organismos acuáticos perjudiciales transportados en el agua de lastre de los buques, y la elaboración de reglas de carácter obligatorio a escala mundial está avanzando satisfactoriamente de modo que podrán aprobarse en un futuro cercano;
- .3 se ha establecido un cierto número de zonas especiales en virtud del MARPOL 73/78 y de zonas marinas especialmente sensibles en virtud de la resolución A.720(17) de la OMI, en las zonas que necesitaban protección especial;
- .4 el Convenio de Cooperación de 1990 entró en vigor en 1995 y la elaboración de un protocolo con objeto de ampliar el Convenio de modo que abarque las sustancias nocivas y potencialmente peligrosas (SNPP) con miras a su aprobación en el año 2000 está bastante adelantada;
- .5 en 1996 se aprobó el Convenio internacional sobre responsabilidad e indemnización de daños en relación con el transporte marítimo de sustancias nocivas y potencialmente peligrosas (Convenio SNPP);
- .6 en 1993 se aprobó el Código para la seguridad del transporte de combustible nuclear irradiado, plutonio y desechos de alta actividad en cofres a bordo de los buques (Código CNI), y se han elaborado enmiendas al capítulo VII del Convenio SOLAS con objeto de dar carácter obligatorio al Código;
- .7 se han establecido cinco memorandos de entendimiento regionales sobre supervisión por el Estado rector del puerto, que se han convertido en herramientas eficaces para promover la implantación de los instrumentos de la OMI sobre seguridad marítima y prevención de la contaminación del mar, contemplándose la posibilidad de establecer otros memorandos;

- .8 31 de los 39 instrumentos aprobados por la OMI están en vigor, y los tratados más importantes relacionados con la seguridad marítima y la prevención de la contaminación del mar, tales como el SOLAS y el MARPOL, han sido ratificados por más de 100 Estados que representan más del 90% del tonelaje de la flota mundial; y
- .9 con miras a mejorar la seguridad marítima y la prevención de la contaminación del mar, se han tomado otras medidas, tales como la aprobación de dispositivos de separación del tráfico nuevos y modificados, zonas a evitar, reglas para navegar por los estrechos de Malaca y Singapur, y un sistema parcial de vías marítimas archipelágicas en aguas de Indonesia; también se han aprobado varios sistemas de notificación obligatoria de buques, tales como "En los Estrechos de Malaca y Singapur" y "En el Estrecho de Torres y la ruta interior de la Gran Barrera de Coral".

4.2 También se invita a la Comisión sobre el Desarrollo Sostenible a que examine entre los siguientes temas cuáles son los que necesitan atención adicional, tal como lo solicitó la CNUMAD en el capítulo 17 del Programa 21:

- .1 en vista de que existen inquietudes de orden ambiental por lo que respecta a la contaminación proveniente de las actividades petroleras y gaseras mar adentro, la OMI ha seguido examinando esta cuestión, y se ha invitado a los Estados Miembros y a las organizaciones interesadas a que presenten documentos al CPMM para que éste los examine;
- .2 la provisión de instalaciones de recepción adecuadas en los puertos para los desechos de los buques es un asunto complicado que involucra al sector naviero, a los operadores portuarios, las compañías petroleras y de productos químicos y los Gobiernos, y la escasez de dichas instalaciones continúa siendo un problema. La OMI está realizando nuevos esfuerzos para hacer frente a este problema, y se pide a los gobiernos que apoyen estos esfuerzos; y
- .3 se ha reconocido la gravedad del problema de los efectos perjudiciales del uso de pinturas antiincrustantes a base de TBT para buques y se han adoptado medidas respecto a la eliminación progresiva de dichas pinturas. Se espera que en los próximos años se hagan progresos significativos al respecto.

ANEXO 11

PROGRAMAS DE TRABAJO DE LOS ÓRGANOS AUXILIARES

Subcomité de Transporte de Líquidos y Gases a Granel (Subcomité BLG)

		Plazo o periodos de sesiones previstos	Referencias
1	Evaluación de los riesgos que entrañan los productos químicos desde el punto de vista de la seguridad y la contaminación, y preparación de las consiguientes enmiendas	Indefinido	BLG 1/20, sección 3; BLG 3/18, sección 12
A.1	Medidas adicionales de seguridad para buques tanque	1998 1999	MSC 63/23, párrafo 18.4; BLG 3/18, sección 3
	.1 revisión de la circular MSC/Circ.353, enmendada mediante la circular MSC/Circ.387		
	.2 revisión de la circular MSC/Circ.677		
A.2	Seguridad de la cámara de bombas de los buques tanque	1999	BLG 1/20, párrafos 4.12 a 4.14; BLG 3/18, sección 4
A.3	Revisión de las reglas I/22 a 24 del MARPOL teniendo en cuenta Cuestiones relacionadas con el método probabilista para el análisis del escape de hidrocarburos	1999	BLG 1/20, párrafos 8.7 a 8.11; BLG 3/18, párrafo 5.10

- Nota:** 1 "A" significa "punto de alta prioridad" y "B" significa "punto de baja prioridad". No obstante, dentro de los grupos de alta y baja prioridad los distintos puntos no aparecen en un orden de prioridad específico.
- 2 Los puntos impresos en negrita se han seleccionado para los órdenes del día provisionales correspondientes a los próximos periodos de sesiones de los subcomités.

Texto sombreado : Adiciones/modificaciones propuestas.
 Texto tachado : Supresiones propuestas.

Subcomité de Transporte de Líquidos y Gases a Granel (Subcomité BLG) (cont.)

		Plazo o periodos de sesiones previstos	Referencias
A.4	Examen de los Anexos I y II del MARPOL 73/78	2000 2002	BLG 1/20, sección 9; BLG 3/18, sección 6
A.5	Aspectos relativos a la seguridad y al medio ambiente de las variantes de proyecto de buques tanque estipuladas en la regla I/13F del MARPOL 73/78		BLG 3/18, párrafo 15.7
	.1 elaboración de las directrices definitivas	dos periodos de sesiones	BLG 1/20, párrafo 8.15
	.2 evaluación de las variantes de proyecto de buques tanque	Indefinido	BLG 1/20, sección 16
A.6	Revisión de las prescripciones del código CIQ relativas al transporte de disulfuro de carbono	1998 1999	MSC 66/24, párrafo 21.29; BLG 3/18, sección 7
A.7	Prescripciones para la protección del personal dedicado al transporte en petroleros de cargas que contienen sustancias tóxicas	1998 2000	BLG 1/20, sección 12; BLG 3/18, sección 18
A.8	Armonización de las prescripciones relativas a los conductos flexibles para la carga que figuran en los códigos CGrQ, CIQ y CIG y CG	dos periodos de sesiones 2000	MSC 68/23, párrafo 20.8; BLG 3/18, párrafo 15.7
A.9	Examen de la regla I/13G del MARPOL sobre petroleros	1998	MEPC 41/20, párrafo 18.6; MSC 69/22, párrafo 20.8.2 BLG 3/18, sección 13
A.10	Carga con equilibrio hidrostático	1998	MEPC 41/20, párrafo 19.7; MSC 69/22, párrafo 20.8.3; BLG 3/18, sección 14
B.1	Examen de las normas de seguridad aplicables a los buques existentes: enmiendas a las reglas VII/9 y VII/12 del Convenio SOLAS	1998 1999*	MSC 65/25, párrafos 21.6 a 21.8; BLG 3/18, sección 9

* A reserva de lo que decida el CSM en su 70º periodo de sesiones acerca de la obligatoriedad del Código de Gaseiros.

Subcomité de Transporte de Líquidos y Gases a Granel (Subcomité BLG) (cont.)

	Plazo o periodos de sesiones previstos	Referencias
B.2 Examen de las especificaciones relativas a los sistemas de lavado con crudos	1998 1999	BLG 1/20, párrafo 9.7; BLG 3/18, sección 10
B.3 Revisión del capítulo 8 del código CIQ teniendo en cuenta la regla H-2/59 revisada del Convenio SOLAS	1998	MSC 66/24, párrafo 21.31; BLG 3/18, sección 11
B.4 Elaboración de un código de navegación polar	dos periodos de sesiones	MSC 68/23, párrafo 20.4; MSC 69/22, párrafo 20.13;
B.3 (coordinado por el Subcomité DE)	1999	BLG 3/18, párrafos 17.3 a 17.5
B.5 Aplicación de las prescripciones del MARPOL	tres periodos de sesiones	MEPC 41/20, párrafo 7.7; MSC 69/22, párrafo 20.8.1;
B.4 a las unidades FPAD y UFA	2001	BLG 3/18, párrafos 15.3 a 15.5

Propuesta de orden del día provisional del 4º periodo de sesiones del Subcomité BLG*

- Apertura del periodo de sesiones
- 1 Aprobación del orden del día
 - 2 Decisiones de otros órganos de la OMI
 - 3 Medidas adicionales de seguridad para buques tanque
 - 4 Seguridad de la cámara de bombas de los buques tanque
 - 5 Cuestiones relacionadas con el método probabilista para el análisis del escape de hidrocarburos
 - 6 Examen de los Anexos I y II del MARPOL 73/78
 - 7 Examen de las especificaciones relativas a los sistemas de lavado con crudos
 - 8 Revisión de las prescripciones del código CIQ relativas al transporte de disulfuro de carbono
 - 9 Prescripciones para la protección del personal dedicado al transporte en petroleros de cargas que contienen sustancias tóxicas
 - 10¹ Examen de las normas de seguridad aplicables a los buques existentes: enmiendas a las reglas VII/9 y VII/12 del Convenio SOLAS
 - 11^{**} Evaluación de los riesgos que entrañan los productos químicos desde el punto de vista de la seguridad y la contaminación, y preparación de las consiguientes enmiendas
 - 12 Armonización de las prescripciones relativas a los conductos flexibles para la carga que figuran en los códigos CGrQ, CIQ, CIG y CG
 - 13 Elaboración de un código de navegación polar

* Los números correspondientes a los puntos del orden del día no indican necesariamente ningún orden de prioridad.

** Punto sometido a examen continuo.

¹ A reserva de lo que decida el CSM en su 70º periodo de sesiones acerca de la obligatoriedad del Código de Gaseiros.

- 14 Aplicación de las prescripciones del MARPOL a las unidades FPAD y UFA
- 15 Programa de trabajo y orden del día del 5º periodo de sesiones del Subcomité
- 16 Elección de Presidente y Vicepresidente para el año 2000
- 17 Otros asuntos
- 18 Informe para los comités

Subcomité de Implantación por el Estado de Abanderamiento (Subcomité FSI)

		Plazo o periodos de sesiones previstos	Referencias
1	Notificación de incumplimiento de los instrumentos de la OMI	Indefinido	FSI 6/12, sección 5
.1	informes sobre deficiencias	Indefinido	MSC 67/22, párrafo 6.3; FSI 6/12, párrafos 5.1 a 5.14
.2	informes obligatorios en virtud del MARPOL 73/78	Indefinido	FSI 6/12, párrafos 5.15 a 5.17
.3	procedimiento de notificación obligatoria sobre las detenciones efectuadas en el marco de la supervisión por el Estado rector del puerto	1999	
.3	análisis y evaluación de los informes	Indefinido	FSI 6/12, párrafo 5.13
2	Estadísticas e investigaciones de siniestros	Indefinido	FSI 6/12, sección 6 MSC 68/23, párrafos 7.16 a 7.24
.1	el factor fatiga en la dotación y en la seguridad	1999	FSI 6/12, párrafos 7.23 y 7.24
.2	examen de las directrices relativas a la investigación del factor humano en los siniestros y sucesos marítimos	1999	MSC 69/22, párrafo 20.35; FSI 6/12, párrafos 6.20 y 6.21
3	Supervisión por el Estado rector del puerto	Indefinido	FSI 6/12, sección 7; MSC 68/23, párrafos 7.10 a 7.15
.1	cooperación regional	Indefinido	FSI 6/12, párrafos 7.1 a 7.5
.2	resultados de las inspecciones	Indefinido	FSI 6/12, párrafos 7.6 a 7.9

Texto sombreado: Adiciones/modificaciones propuestas.
 Texto tachado: Supresiones propuestas.

Subcomité de Implantación por el Estado de Abanderamiento (Subcomité FSI) (cont.)

		Plazo o periodos de sesiones previstos	Referencias
.3	examen de la resolución A.787(19)	1999	MSC 69/22, párrafo 20.29; FSI 6/12, párrafos 7.9 a 7.11 y 7.26 a 7.34
.1	modelos de notificación	1998	FSI 5/16, párrafo 13.5
.2	cuestiones relativas al arqueo	1998	FSI 5/16, párrafo 13.5
.3	aspectos relacionados con el Código IGS	1999	FSI 5/16, párrafo 13.5
.4	enmiendas al párrafo 2.6.7 que trata de averías a raíz de un accidente	1999	FSI 5/16, párrafo 13.5
.4	procedimientos de notificación obligatoria sobre las detenciones efectuadas en el marco de la supervisión por el Estado rector del puerto	1999	MSC 68/23, párrafo 20.31; FSI 6/12, párrafos 7.12 a 7.21
.5	supervisión por el Estado rector del puerto en relación con las horas de trabajo de la gente de mar	1999	FSI 6/12, párrafos 7.23 y 7.24
4	Asistencia técnica	Indefinido	FSI 6/12, sección 8; MSC 68/23, párrafos 12.1 a 12.7
5	Vigilancia de las medidas tomadas por el Subcomité	Indefinido	FSI 4/18, sección 12
6	Reconocimientos y certificación	Indefinido	FSI 6/12, sección 4
.1	directrices para las inspecciones no programadas de los buques de pasaje de transbordo rodado	2000	MSC 68/23, párrafos 7.26; FSI 6/12, párrafos 4.9 a 4.12 y 4.2.2 a 4.24
.2	revisión de las Directrices para efectuar reconocimientos (resolución A.746(18)) y de las Directrices para realizar reconocimientos (resolución A.560(14))	2000	MSC 69/22, párrafo 10.9; FSI 6/12, párrafos 4.4 a 4.8 y 4.18 a 4.21

Subcomité de Implantación por el Estado de Abanderamiento (Subcomité FSI) (cont.)

		Plazo o periodos de sesiones previstos	Referencias
	.3 certificados de exención	1999	MSC 67/22, párrafo 3.25; FSI 5/16, párrafo 13.7
	.4 reconocimientos de los medios de remolque para casos de emergencia *	1998	MSC 68/23, párrafos 20.25 a 20.29, MSC 69/22, párrafos 20.30 a 20.32
	.3 intervalos en los servicios de mantenimiento de los dispositivos de salvamento y del equipo de radiocomunicaciones	1999	MSC 68/23, párrafo 20.30; MSC 69/22, párrafo 3.9; FSI 6/12, párrafo 4.7
B	.4 introducción del SARC en el Anexo VI del MARPOL sobre contaminación atmosférica		MEPC 41/20, párrafo 8.22.1; MSC 69/22, párrafo 20.28
7	Implantación de los instrumentos de la OMI		FSI 6/12, sección 3
	.1 responsabilidades de los gobiernos y medidas para fomentar el cumplimiento por el Estado de abanderamiento	1999	MSC 68/23, párrafos 7.2 a 7.8; FSI 6/12, párrafos 3.11 a 3.34
A	.2 análisis detallado de las dificultades experimentadas en la implantación de los instrumentos de la OMI	2000	MSC 69/22, párrafo 20.28; FSI 6/12, párrafo 9.2.
8	Consecuencias de la pérdida por un buque del derecho a enarbolar el pabellón de un determinado Estado	1999	MSC 68/23, párrafo 7.7; FSI 6/12, párrafos 11.1 y 11.2

Propuesta de orden del día provisional del 7º periodo de sesiones del Subcomité FSI

- Apertura del periodo de sesiones
- 1 Aprobación del orden del día
- 2 Decisiones de otros órganos de la OMI
- 3 Implantación de los instrumentos de la OMI:
 - .1 responsabilidades de los gobiernos y medidas para fomentar el cumplimiento por el Estado de abanderamiento
 - .2 análisis detallado de las dificultades experimentadas en la implantación de los instrumentos de la OMI
- 4 Reconocimientos y certificación
 - .1 directrices para las inspecciones no programadas de los buques de pasaje de transbordo rodado
 - .2 revisión de las Directrices para efectuar reconocimientos (resolución A.746(18)) y de las Directrices para realizar reconocimientos (resolución A.560(14))
 - .3 intervalos en los servicios de mantenimiento de los dispositivos de salvamento y del equipo de radiocomunicaciones
 - .4 introducción del SARC en el Anexo VI del MARPOL sobre contaminación atmosférica
- 5 Notificación de incumplimiento de los instrumentos de la OMI
 - .1 informes sobre deficiencias
 - .2 informes obligatorios en virtud del MARPOL 73/78
 - .3 análisis y evaluación de los informes
- 6 Estadísticas e investigaciones de siniestros
 - .1 el factor fatiga en la dotación y en la seguridad
 - .2 examen de las directrices relativas a la investigación del factor humano en los siniestros y sucesos marítimos
- 7 Supervisión por el Estado rector del puerto
 - .1 cooperación regional
 - .2 resultados de las inspecciones

- .3 examen de la resolución A.787(19)
- .4 procedimientos de notificación obligatoria sobre las detenciones efectuadas en el marco de la supervisión por el Estado rector del puerto
- .5 horas de trabajo de la gente de mar
- 8 Vigilancia de las medidas tomadas por el Subcomité
- 9 Consecuencias de la pérdida por un buque del derecho a enarbolar el pabellón de un determinado Estado
- 10 Asistencia técnica
- 11 Programa de trabajo y orden del día del 8º periodo de sesiones del Subcomité FSI
- 12 Elección de Presidente y Vicepresidente para el año 2000
- 13 Otros asuntos
- 14 Informe para los comités

Subcomité de Proyecto y Equipo del Buque (Subcomité DE)

Se incluye el nuevo punto siguiente en el programa de trabajo del Subcomité DE

Prioridad	Punto	Plazo de ultimación previsto
A	Revisión de las resoluciones MEPC.60(33) y A.586(14) (Mandato: Teniendo en cuenta los documentos presentados al CPMM en su 42º periodo de sesiones -MEPC 42/15, MEPC 42/15/1, MEPC 42/15/2, MEPC 42/15/3 y MEPC 42/INF.11- y todos los documentos pertinentes sobre la cuestión, enumerados en el documento MEPC 42/15, examinar posibles enmiendas a las resoluciones MEPC.60(33) y A.586(14) y elaborar un texto revisado de las resoluciones, junto con las normas aplicables al equipo prescrito para prevenir la contaminación, a fin de que el Comité proceda a su examen y aprobación.)	2002

ANEXO 12**INSTRUCCIONES PARA LOS SUBCOMITÉS****1 Subcomité BLG**

1.1 Facilitar información adicional acerca de las repercusiones presupuestarias resultantes del proceso de reevaluación de los perfiles de peligrosidad del GESAMP.

1.2 Revisar el Certificado IOPP, según corresponda, teniendo en cuenta las propuestas de enmienda de la regla I/13G del MARPOL (anexo 4) y del Certificado IOPP (anexo 8) y presentar al Comité, en su 43° periodo de sesiones, un Certificado IOPP revisado, con clara indicación de todas las enmiendas.

2 Subcomité DE

2.1 Incluir un nuevo punto en el programa de trabajo sobre "Revisión de las resoluciones MEPC.60(33) y A.586(14)".

2.2 Teniendo en cuenta las deliberaciones del CPMM sobre los organismos acuáticos perjudiciales en el agua de lastre, que se reseñan en la sección 8 del informe correspondiente al 42° periodo de sesiones del CPMM, ejecutar las instrucciones que se indican en el párrafo 8.28 y presentar observaciones al Comité en su 43° periodo de sesiones en relación con los aspectos de seguridad de las alternativas para la gestión del agua de lastre y, en particular, sobre el proyecto de reglas que figura en el documento MEPC 42/WP.1/Rev.1 y sobre el Código para la gestión del agua de lastre, que figura en el documento MEPC 42/WP.1.

3 Subcomité SLF

Teniendo en cuenta las deliberaciones del CPMM sobre los organismos acuáticos perjudiciales en el agua de lastre, que se reseñan en la sección 8 del informe correspondiente al 42° periodo de sesiones del CPMM, ejecutar las instrucciones que se indican en el párrafo 8.28 y presentar observaciones al Comité en su 43° periodo de sesiones en relación con los aspectos de seguridad de las alternativas para la gestión del agua de lastre y, en particular, sobre el proyecto de reglas que figura en el documento MEPC 42/WP.1/Rev.1 y sobre el Código para la gestión del agua de lastre, que figura en el documento MEPC 42/WP.1.

4 Subcomité DSC

Teniendo en cuenta las deliberaciones del CPMM en su 42° periodo de sesiones, que se reseñan en la sección 2 del informe correspondiente a dicho periodo de sesiones, elaborar un proyecto de texto de enmiendas al Anexo III del MARPOL a efectos de asignar carácter obligatorio al Código IMDG (enmiendas resultantes de las enmiendas al capítulo VII del Convenio SOLAS).

5 Subcomité STW

Teniendo en cuenta las deliberaciones del Comité sobre los organismos acuáticos perjudiciales en el agua de lastre, que se reseñan en la sección 8 del informe correspondiente al 42° periodo de sesiones del CPMM, presentar observaciones al CPMM en su 43° periodo de sesiones sobre el proyecto de regla 5 y las reglas pertinentes que figuran en el documento MEPC 42/WP.1/Rev.1.

6 Subcomité NAV

Examinar la propuesta de zona a evitar que figura en el documento MEPC 42/10/3 y facilitar al CPMM las conclusiones de dicho examen anteriores a la decisión final (párrafo 10.14).

ANEXO 13

**CUESTIONES DE FONDO QUE PROCEDE INCLUIR EN LOS ÓRDENES DEL DÍA
DE LOS TRES PRÓXIMOS PERIODOS DE SESIONES DEL COMITÉ**

Nº	Punto	43º periodo de sesiones julio de 1999	44º periodo de sesiones marzo de 2000	45º periodo de sesiones noviembre de 2000
1	Informes de los subcomités (FSI, BLG, DSC, DE, SLF, etc.)	X	X	X
2	Labor de otros órganos (Asamblea, Consejo, CSM, FAL/SPI, Comité de Cooperación Técnica, etc.)	X	X	X
3	Estado jurídico de los Convenios		X	
4	Efectos perjudiciales de las pinturas antiincrustantes para buques	X	X	X
5	Insuficiencia de las instalaciones de recepción	X	X	X
6	Implantación del Convenio de Cooperación y de las resoluciones de la Conferencia sobre Cooperación	X	X	X
.1	Elaboración de un Protocolo para ampliar el ámbito de aplicación del Convenio de Cooperación de modo que abarque las SNPP	X	X	
7	Organismos acuáticos perjudiciales en el agua de lastre	X	X	X
8	Prevención de la contaminación atmosférica ocasionada por los buques			
.1	Actividades consecutivas a la Conferencia	X	X	X
9	Determinación y protección de zonas especiales y de zonas marinas especialmente sensibles (ZMES)			
1	Examen de la resolución A.720(17)	X	X	
10	Interpretación y enmiendas del MARPOL 73/78 y de los Códigos conexos			
.1	Revisión de los Anexos I y II	X	X	X
.2	Revisión del Anexo IV	X	X	
.3	Clasificación de basuras en virtud del Anexo V	X		
.4	Otras cuestiones	X	X	X

N°	Punto	43° periodo de sesiones julio de 1999	44° periodo de sesiones marzo de 2000	45° periodo de sesiones noviembre de 2000
11	Examen y aprobación de enmiendas a los instrumentos de obligado cumplimiento	X		
12	Actividades de seguimiento de la CNUMAD			
.1	Prevención de la contaminación ocasionada por actividades petroleras y gaseras mar adentro		X	X
.2	Cuestiones relacionadas con los capítulos 17 y 19 del Programa 21		X	X
13	Fomento de la implantación y ejecución del MARPOL 73/78 y de los códigos conexos			
.1	Determinación de las fuentes de contaminación por hidrocarburos (por ejemplo, sistema de identificadores)		X	
.2	Examen de las Directrices para la implantación del Anexo V y el Manual sobre la gestión de desechos a bordo de los buques	X	X	
.3	MARPOL - Cómo hacerlo cumplir	X		
14	Cuestiones relativas al Código CNI	X		
15	Influencia del factor humano en la prevención de la contaminación	X	X	X
16	Evaluación formal de la seguridad, incluida la indización de los buques desde el punto de vista ambiental		X	
17	Aplicación de las Directrices de los Comités	X	X	X
18	Programa de trabajo del Comité y de sus órganos auxiliares	X	X	X
.1	Programa de trabajo para el bienio 2000/2001	X		
.2	Plan de trabajo hasta 2006	X		
19	Cuestiones relacionadas con el Protocolo de Intervención 1973			
.1	Revisión de la lista de sustancias		X	
.2	Lista de expertos	X		

Nº	Punto	43º periodo de sesiones julio de 1999	44º periodo de sesiones marzo de 2000	45º periodo de sesiones noviembre de 2000
20	Programa de cooperación técnica	X		X
21	Otros asuntos	según sea necesario		
.1	Investigación de siniestros en relación con la contaminación del medio marino			
.2	Relaciones con otros organismos de las Naciones Unidas			
.3	Relaciones con otros tratados internacionales			
.4	Carácter consultivo de las ONG			

ANEXO 14

PUNTOS DE CONTACTO Y MANDATOS DE LOS GRUPOS DE TRABAJO POR CORRESPONDENCIA

Título	Coordinador	Mandato
Grupo de trabajo por correspondencia sobre instalaciones de recepción	<p>Sr. John Wren Shipping Policy Division Department of Environment, Transport and the Regions Great Minster House, Floor 4/12 76 Marsham Street Londres SW1P 4DR Reino Unido</p> <p>Teléfono: +44-171-271-3895 Facsímil: +44-171-271-3899</p>	<p>1 El cometido del Grupo es encontrar medios para mejorar la disponibilidad de instalaciones receptoras en los puertos y fomentar su utilización por los buques en todo el mundo.</p> <p>2 El Grupo deberá abordar el objetivo antedicho, llevando a cabo las siguientes tareas:</p> <p>i) elaborar un proyecto de directrices, que será examinado en el 43º periodo de sesiones del CPMM y cuya finalidad será ayudar a los países a evaluar o analizar las instalaciones portuarias de recepción de desechos, a fin de determinar:</p> <ul style="list-style-type: none"> - las necesidades de los buques que normalmente llegan a sus puertos; - los problemas prácticos para elaborar o aplicar las estrategias portuarias de gestión de desechos; y - los problemas de recogida, tratamiento, transporte y eliminación final de los desechos procedente de los buques, incluida la interfaz entre los buques y los gestores de las instalaciones de recepción de desechos;

Título	Coordinador	Mandato
		ii) formular recomendaciones para el CPMM en su 43° periodo de sesiones, acerca de la implantación de las directrices propuestas; iii) establecer otras medidas para mejorar la comunicación entre buques, puertos y gestores de las instalaciones de recepción de desechos, con miras a mejorar la calidad del servicio que se presta a los usuarios; y iv) examinar el papel de la OMI, los Estados de abanderamiento, los Estados rectores de puertos, los usuarios y las asociaciones del sector, por lo que respecta a la implantación de las directrices propuestas.
Grupo de trabajo por correspondencia sobre la revisión del Anexo IV del MARPOL	Sr. Zafrul Alam Asst. Director (Special Projects) Policy Division Maritime and Port Authority of Singapore 460 Alexandra Road 18 Storey PSA Building Singapur 119963 Teléfono: 3751623 Facsímil: 3751652 Correo electrónico: alam1@mpa.gov.sg	El Grupo de trabajo por correspondencia revisará las respuestas de los Gobiernos Miembros a la circular MEPC/Circ.338 y examinará y propondrá un plan de acción para facilitar la entrada en vigor del Anexo IV del MARPOL

Título	Coordinador	Mandato
<p>Grupo de trabajo por correspondencia sobre "MARPOL - cómo llevarlo a la práctica (cumplimiento)"</p>	<p>Commander Frederick J. Kenney Commander, United States Coast Guard Attorney/Advisor Office of Maritime & International Law Commandant (G-LMI) 2100 2nd Street, SW Washington, DC 20593</p> <p>Teléfono: (202) 267-0092 Facsímil: (202) 267-4496 Correo electrónico: fkenney@comdt.uscg.mil</p>	<p>El Grupo de trabajo por correspondencia:</p> <ol style="list-style-type: none"> .1 utilizará como documento de base el texto que figura en el anexo 1 del documento MEPC 42/13; .2 compilará todas las propuestas de enmiendas al texto; .3 señalará cuáles de ellas son de carácter editorial y cuáles requieren un examen detallado por el Comité; y .4 presentará el texto enmendado al CPMM en su 43º periodo de sesiones, para que lo examine de nuevo.

ANEXO 15**DECLARACIONES****1 DECLARACIÓN DE LA DELEGACIÓN DE VANUATU CON DESTINO A LA SECRETARÍA TÉCNICA DEL PROGRAMA REGIONAL DEL MEDIO AMBIENTE PARA EL PACÍFICO SUR (SPREP) SOBRE LA PROPUESTA DE INSTRUMENTO JURÍDICO PARA CONTROLAR LA TRANSLOCACIÓN DE ORGANISMOS EN EL AGUA DE LASTRE DE LOS BUQUES**

El Programa Regional del Medio Ambiente para el Pacífico Sur (SPREP) es una organización intergubernamental de carácter regional que incluye 26 Miembros, incluidas 14 islas del Pacífico que constituyen países independientes, ocho territorios insulares del Pacífico y cuatro metrópolis.

La secretaría técnica del SPREP desearía manifestar su preocupación ante el Comité de Protección del Medio Marino (CPMM) de la OMI en relación con la propuesta de un nuevo instrumento jurídico de ámbito internacional que se está preparando y que será el nuevo régimen reglamentario internacional para el transporte de organismos marinos no nativos en el agua de lastre de los buques.

El SPREP comparte las inquietudes de la OMI sobre la cuestión del agua de lastre, así como su interés al respecto, y acoge y apoya positivamente la elaboración de este régimen reglamentario. El SPREP comprende que la principal técnica de gestión que se aplicará en virtud de este régimen será el relastrado/intercambio de lastre en el mar cuando los buques realizan la ruta correspondiente desde el puerto de origen al puerto de destino.

El SPREP comprende que esta técnica supone una medida eficaz para reducir al mínimo los riesgos, pero que no excluye la posibilidad de que se introduzcan especies marinas no nativas en los buques.

El hecho de que muchas vías marítimas de tránsito atraviesen las islas del Pacífico es una cuestión que preocupa en la región. Numerosos buques proceden al relastrado/intercambio de lastre en el mar cuando se encuentran en la región, con objeto de reducir al mínimo el riesgo de llevar tal lastre a los países circundantes.

Por lo tanto, es posible que se estén introduciendo especies marinas de manera inadvertida en la región de las islas del Pacífico por parte de buques que, aun teniendo buenas intenciones, proceden al relastrado/intercambio de lastre al transitar por la región.

El SPREP comprende que esta situación aún no ha estado sometida a ninguna evaluación sistemática, y que el nuevo régimen reglamentario para el agua de lastre se está elaborando sin tener en cuenta la referida cuestión. Asimismo, este régimen se está elaborando sin que haya una representación efectiva de la región en el seno del CPMM, que es el órgano encargado de supervisar la elaboración de dicho instrumento jurídico.

Sería preciso garantizar que la OMI evalúa y tiene en cuenta los riesgos que representan para la región de las islas del Pacífico las operaciones de transporte marítimo que incluyen el relastrado/intercambio de lastre al transitar por la región, y que el régimen reglamentario internacional que se está elaborando en la actualidad para el agua de lastre tiene en cuenta debidamente los intereses de la región de las islas del Pacífico.

En particular, y como paso inicial, el SPREP desearía que se hiciera constar en términos cartográficos aquellas zonas del océano Pacífico donde tiene lugar el relastrado/intercambio de lastre, de manera que su proximidad a las zonas económicas exclusivas de los países insulares del Pacífico pueda determinarse, y también evaluarse el riesgo potencial de introducir especies marinas no nativas en dichos países como resultado de tales operaciones. Como muchos regímenes voluntarios de relastrado/intercambio de lastre actualmente administrados por los países que bordean el Pacífico, como Australia, Canadá, los Estados Unidos y Nueva Zelandia, requieren registrar la ubicación de las operaciones de relastrado/intercambio de lastre por parte de los capitanes de los buques correspondientes, el ejercicio cartográfico mencionado sería relativamente fácil de llevar a cabo.

2 DECLARACIONES DE LA DELEGACIÓN DE CUBA

Cuba participó con gran interés en el Grupo de redacción sobre la actualización de la resolución A.720(17), "Directrices para la designación de zonas especiales y la determinación de zonas marinas especialmente sensibles", con la intención de aportar su propia y limitada experiencia al contenido del proyecto.

Cuba desea dejar constancia de su gratitud a los países que participaron en el Grupo por haber logrado producir un documento que está debidamente equilibrado y que, además, resulta útil para el futuro, y en particular desea dar las gracias al Presidente del Grupo y a la Secretaría por sus esfuerzos que tanto han aportado a la labor realizada.

Esta cuestión tiene especial significado para nuestro país debido a la importancia que concedemos a la protección de nuestro patrimonio ecológico, nuestros sensibles ecosistemas y nuestros recursos marinos, características que están presentes en la mayoría de Estados marítimos.

Al mismo tiempo, la mayoría de las zonas marinas especialmente sensibles están situadas cerca de los litorales y de las zonas costeras de los países en desarrollo, y constituyen recursos tanto reales como potenciales para su desarrollo económico y para la subsistencia de sus habitantes.

Por lo tanto, nos preocupa que el documento que se propone como nuevo apéndice A, titulado "Procedimiento de determinación de las zonas marinas especialmente sensibles y de las medidas que se han de adoptar en relación con ellas", puede llegar a constituir un obstáculo para el logro de los objetivos a los que todos aspiramos, en lugar de facilitar la identificación de las nuevas zonas marinas especialmente sensibles.

En particular, nos preocupa que el procedimiento trate de establecer una condición entre la cuestión de identificar una zona marina especialmente sensible y la adopción de las denominadas medidas que se han de adoptar en relación con tales zonas.

Éstas, señor Presidente, son las razones de la reserva que la delegación de Cuba desea manifestar en relación con el referido procedimiento. La delegación de Cuba considera que el mencionado documento requiere un examen más exhaustivo, y pide que se haga constar su opinión en el informe final del Comité.
