



COMITÉ DE PROTECCIÓN  
DEL MEDIO MARINO  
43º periodo de sesiones  
28 junio a 2 julio 1999  
Punto 21 del orden del día

MEPC 43/21  
6 julio 1999  
Original: INGLÉS

**INFORME DEL COMITÉ DE PROTECCIÓN DEL MEDIO MARINO  
SOBRE SU 43º PERIODO DE SESIONES**

<b>Sección</b>	<b>Párrafo N°</b>	<b>Página</b>
1 INTRODUCCIÓN	1.1 - 1.8	5
2 IMPLANTACIÓN DEL CONVENIO DE COOPERACIÓN Y DE LAS RESOLUCIONES DE LA CONFERENCIA SOBRE COOPERACIÓN	2.1 - 2-12	9
3 EFECTOS PERJUDICIALES DE LAS PINTURAS ANTIINCRUSTANTES PARA BUQUES	3.1 - 3.27	11
4 ORGANISMOS ACUÁTICOS PERJUDICIALES EN EL AGUA DE LASTRE	4.1 - 4.10.6	18
5 EXAMEN Y APROBACIÓN DE ENMIENDAS DE LOS INSTRUMENTOS DE OBLIGADO CUMPLIMIENTO	5.1 - 5.23	27
6 DETERMINACIÓN Y PROTECCIÓN DE ZONAS ESPECIALES Y DE ZONAS MARINAS ESPECIALMENTE SENSIBLES	6.1 - 6.33	30
7 INSUFICIENCIA DE LAS INSTALACIONES DE RECEPCIÓN	7.1 - 7.14	35
8 INFORMES DE LOS SUBCOMITÉS	8.1 - 8.66	37
9 LABOR DE OTROS ÓRGANOS	9.1 - 9-14	48
10 PREVENCIÓN DE LA CONTAMINACIÓN ATMOSFÉRICA OCASIONADA POR LOS BUQUES	10.1 - 10.19	50

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.

<b>Sección</b>	<b>Párrafo N°</b>	<b>Página</b>
11 INTERPRETACIÓN Y ENMIENDAS DEL MARPOL 73/78 Y DE LOS CÓDIGOS CONEXOS	11.1 - 11.25	54
12 FOMENTO DE LA IMPLANTACIÓN Y EJECUCIÓN DEL MARPOL 73/78 Y DE LOS CÓDIGOS CONEXOS	12.1 - 12.23	59
13 CUESTIONES RELATIVAS AL CÓDIGO CNI	13.1 - 13.3	62
14 INFLUENCIA DEL FACTOR HUMANO EN LA PREVENCIÓN DE LA CONTAMINACIÓN	14.1 - 14.9	63
15 CUESTIONES RELACIONADAS CON EL PROTOCOLO DE INTERVENCIÓN, 1973	15.1	64
16 PROGRAMA DE COOPERACIÓN TÉCNICA	16.1 - 16.8	64
17 APLICACIÓN DE LAS DIRECTRICES DE LOS COMITÉS	17.1 - 17.7	66
18 PROGRAMA DE TRABAJO DEL COMITÉ Y DE SUS ÓRGANOS AUXILIARES	18.1 - 18.39	66
19 ELECCIÓN DE PRESIDENTE Y VICEPRESIDENTE PARA EL AÑO 2000	19.1	74
20 OTROS ASUNTOS	20.1 - 20.13	75

## **ANEXOS**

ANEXO 1	ORDEN DEL DÍA DEL 43° PERIODO DE SESIONES Y LISTA DE DOCUMENTOS
ANEXO 2	PROYECTOS DE RESOLUCIONES DE LA CONFERENCIA SOBRE COOPERACIÓN-SNPP
ANEXO 3	RESOLUCIÓN MEPC.78(43) - ENMIENDAS AL ANEXO DEL PROTOCOLO DE 1978 RELATIVO AL CONVENIO INTERNACIONAL PARA PREVENIR LA CONTAMINACIÓN POR LOS BUQUES, 1973
ANEXO 4	RESOLUCIÓN MEPC.79(43) - ENMIENDAS AL CÓDIGO INTERNACIONAL PARA LA CONSTRUCCIÓN Y EL EQUIPO DE BUQUES QUE TRANSPORTEN PRODUCTOS QUÍMICOS PELIGROSOS A GRANEL (CÓDIGO CIQ)

- ANEXO 5 RESOLUCIÓN MEPC.80(43) - ENMIENDAS AL CÓDIGO PARA LA CONSTRUCCIÓN Y EL EQUIPO DE BUQUES QUE TRANSPORTEN PRODUCTOS QUÍMICOS PELIGROSOS A GRANEL (CÓDIGO CGrQ)
- ANEXO 6 PROYECTO DE RESOLUCIÓN DE LA ASAMBLEA SOBRE PROCEDIMIENTOS PARA LA DETERMINACIÓN DE ZONAS MARINAS ESPECIALMENTE SENSIBLES Y LA ADOPCIÓN DE LAS CORRESPONDIENTES MEDIDAS DE PROTECCIÓN, Y ENMIENDAS A LAS DIRECTRICES DE LA RESOLUCIÓN A.720(17)
- ANEXO 7 PROYECTO DE RESOLUCIÓN DE LA ASAMBLEA SOBRE PROVISIÓN Y USO DE INSTALACIONES RECEPTORAS DE DESECHOS EN LOS PUERTOS
- ANEXO 8 PROYECTO DE RESOLUCIÓN DE LA ASAMBLEA SOBRE AUTOEVALUACIÓN DE LA ACTUACIÓN DE LOS ESTADOS DE ABANDERAMIENTO
- ANEXO 9 PROYECTO DE RESOLUCIÓN DE LA ASAMBLEA SOBRE ENMIENDAS AL CÓDIGO PARA LA INVESTIGACIÓN DE LOS SINIESTROS Y SUCESOS MARÍTIMOS (RESOLUCIÓN A.849(20))
- ANEXO 10 PROYECTO DE RESOLUCIÓN DE LA ASAMBLEA SOBRE ENMIENDAS DE LOS PROCEDIMIENTOS PARA LA SUPERVISIÓN POR ESTADO RECTOR DEL PUERTO (RESOLUCIÓN A.787(19))
- ANEXO 11 PROYECTO DE RESOLUCIÓN DE LA ASAMBLEA SOBRE ENMIENDAS A LAS ESPECIFICACIONES REVISADAS RELATIVAS AL PROYECTO, LA UTILIZACIÓN Y EL CONTROL DE LOS SISTEMAS DE LAVADO CON CRUDOS (RESOLUCIÓN A.446(XI) ENMENDADA POR LA RESOLUCIÓN A.497(XII))
- ANEXO 12 RESOLUCIÓN MEPC.81(43) - ENMIENDAS A LA SECCIÓN 9 DEL MODELO NORMALIZADO DEL MANUAL DE LAVADO CON CRUDOS (RESOLUCIÓN MEPC.3(XII))
- ANEXO 13 PROYECTO DE RESOLUCIÓN DE LA ASAMBLEA SOBRE IMPLANTACIÓN UNIFORME A ESCALA MUNDIAL DEL SISTEMA ARMONIZADO DE RECONOCIMIENTOS Y CERTIFICACIÓN (SARC).
- ANEXO 14 PROYECTO DE RESOLUCIÓN DE LA ASAMBLEA SOBRE PROCEDIMIENTOS PARA LA APROBACIÓN E INTRODUCCIÓN DE ENMIENDAS A LAS NORMAS DE FUNCIONAMIENTO Y LAS ESPECIFICACIONES TÉCNICAS
- ANEXO 15 RESOLUCIÓN MEPC.82(43) - DIRECTRICES PARA LA VIGILANCIA DEL CONTENIDO MEDIO DE AZUFRE A ESCALA MUNDIAL DEL FUELOIL RESIDUAL SUMINISTRADO PARA USO A BORDO DE LOS BUQUES

- ANEXO 16 DECLARACIÓN DE LA DELEGACIÓN DE ALEMANIA
- ANEXO 17 PROGRAMA DE TRABAJO DE LOS SUBCOMITÉS
- ANEXO 18 CUESTIONES DE FONDO QUE SE INCLUIRÁN EN LOS ÓRDENES DEL DÍA DE LOS TRES PRÓXIMOS PERIODOS DE SESIONES DEL COMITÉ
- ANEXO 19 PLAN DE TRABAJO A LARGO PLAZO DEL COMITÉ
- ANEXO 20 PUNTOS DE CONTACTO Y MANDATOS DE LOS GRUPOS DE TRABAJO POR CORRESPONDENCIA

## 1 INTRODUCCIÓN

1.1 El 43º periodo de sesiones del Comité de Protección del Medio Marino se celebró en la sede de la OMI del 28 de junio al 2 de julio de 1999, bajo la presidencia del Sr. Michael Julian (Australia).

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

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

representantes de los siguientes Miembros Asociados de la OMI:

HONG KONG (CHINA)  
MACAO

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

NACIONES UNIDAS  
PROGRAMA DE LAS NACIONES UNIDAS PARA EL DESARROLLO (PNUD)  
PROGRAMA DE LAS NACIONES UNIDAS PARA EL MEDIO AMBIENTE  
(PNUMA)  
ORGANIZACIÓN METEOROLÓGICA MUNDIAL (OMM)  
ORGANIZACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS PARA EL DESARROLLO  
INDUSTRIAL (ONUDI)  
COMISIÓN OCEANOGRÁFICA INTERGUBERNAMENTAL (COI)  
CENTRO DE INFORMACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS EN LONDRES

observadores de las siguientes organizaciones intergubernamentales:

COMISIÓN EUROPEA (CE)  
FEDERACIÓN NAVIERA ÁRABE (AFS)  
ORGANIZACIÓN INTERNACIONAL DE TELECOMUNICACIONES MÓVILES  
POR SATÉLITE (Inmarsat)  
COMISIÓN DE PROTECCIÓN DEL MEDIO MARINO DEL BÁLTICO  
LIGA DE LOS ESTADOS ÁRABES  
ORGANIZACIÓN REGIONAL PARA LA PROTECCIÓN DEL MEDIO MARINO  
(ROPME)  
PROGRAMA REGIONAL DEL MEDIO AMBIENTE PARA EL PACÍFICO SUR  
(SPREP)

y observadores de las siguientes organizaciones no gubernamentales:

CÁMARA NAVIERA INTERNACIONAL (ICS)  
ORGANIZACIÓN INTERNACIONAL DE NORMALIZACIÓN (ISO)  
FEDERACIÓN NAVIERA INTERNACIONAL (ISF)  
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)  
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE PRÁCTICOS (IMPA)  
INTERNACIONAL AMIGOS DE LA TIERRA (FOEI)  
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE SONDEADORES (IADC)  
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE LOS INSTITUTOS DE NAVEGACIÓN (IAIN)  
CONSEJO INTERNACIONAL DE ASOCIACIONES DE LAS INDUSTRIAS  
NAÚTICAS (ICOMIA)  
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)  
UNIÓN INTERNACIONAL PARA LA CONSERVACIÓN DE LA NATURALEZA  
Y SUS RECURSOS (UICN)  
COMITÉ ASESOR EN PROTECCIÓN DEL MAR (ACOPS)  
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE OPERADORES DE BUQUES Y TERMINALES  
GASEROS (SIGTTO)  
UNIÓN INTERNACIONAL DE TRANSPORTES POR CARRETERA (IRU)  
GREENPEACE INTERNACIONAL  
CONCILIO INTERNACIONAL DE LÍNEAS DE CRUCEROS (CILC)  
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE ARMADORES DE BUQUES DE CARGA  
SECA (INTERCARGO)  
FONDO MUNDIAL PARA LA NATURALEZA (WWF)  
ASOCIACIÓN DE FABRICANTES EUROPEOS DE MOTORES DE COMBUSTIÓN  
INTERNA (EUOMOT)  
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE LA INDUSTRIA PETROLERA PARA LA  
CONSERVACIÓN DEL MEDIO AMBIENTE (IPIECA)  
INSTITUTO DE INGENIEROS NAVALES (MÁQUINAS) (IME)  
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE GESTORES NAVALES (ISMA)  
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE BUQUES TANQUE PARA CARGA  
DIVERSIFICADA (IPTA)  
FEDERACIÓN INTERNACIONAL DE VELA (ISAF)  
INSTITUTO MUNDIAL DE TRANSPORTE NUCLEAR (WNTI)

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 (CCT), Sr. F. D'Alessio (Perú), el Presidente del Comité de Facilitación, Sr. L. Barchue (Liberia), el Presidente del Subcomité de Transporte de Líquidos y Gases a Granel (BLG), Sr. M. Böckenhauer (Alemania), la Presidenta 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 el orden del día del actual periodo de sesiones reflejaba la recomendación de la declaración de Río sobre el medio ambiente y el desarrollo, que había sido refrendada por la Asamblea General de las Naciones Unidas hacía siete años, de que el planteamiento preventivo debía aplicarse ampliamente en la esfera de la protección del medio ambiente. Reiteró que el centro de atención de la labor de la OMI debía desplazarse de la elaboración de nuevas reglas hacia la implantación de las ya establecidas, pero que la OMI debería examinar qué modificaciones reglamentarias podrían ser necesarias con miras a la protección del medio marino y a la superación de nuevos desafíos.

1.4 El Secretario General tomó nota de varios puntos importantes que figuraban en el orden del día del Comité, tales como la elaboración de proyectos de instrumentos jurídicos relativos a la gestión del agua de lastre, la aprobación de las enmiendas propuestas al Convenio MARPOL, y los efectos perjudiciales colaterales de las pinturas antiincrustantes a base de tributilestaño en el medio marino y en la cadena alimentaria del ser humano. A este respecto, el Secretario General informó al Comité sobre los resultados del 82º periodo de sesiones del Consejo, que se había celebrado una semana antes. Señaló que el Consejo de la OMI no había aceptado sus propuestas relativas al presupuesto y que le había pedido que en su 20º periodo extraordinario de sesiones le presentara un presupuesto revisado basado en un "crecimiento nominal cero". Con respecto a las propuestas de celebrar conferencias diplomáticas sobre la gestión del agua de lastre y la prohibición de la utilización de pinturas antiincrustantes a base de tributilestaño, pidió al Comité que tomara nota de la marcada preferencia del Consejo por que las conferencias sólo se celebren cuando pueda garantizarse su éxito. Sin embargo, el Consejo había aprobado la celebración de la conferencia diplomática propuesta sobre el Protocolo SNP relativo a la cooperación, preparación y lucha para hacer frente a los sucesos ocasionados por sustancias nocivas y peligrosas, que habría de celebrarse el próximo año, junto con el 44º periodo de sesiones del CPMM, y a la cual se le habían asignado tres días. Señaló que el Consejo, si bien reconocía la conveniencia de contar con una unidad de coordinación y apoyo para la lucha contra la contaminación que proporcionara asesoramiento en caso de emergencias y prestara asistencia a los países a efectos de la ratificación e implantación del Convenio de Cooperación, había decidido que, por razones presupuestarias, ella resultaba inadecuada por el momento.

1.5 Respecto de las actividades de seguimiento de la CNUMAD, el Secretario General señaló que el 7º periodo de sesiones de la Comisión sobre el Desarrollo Sostenible había apreciado el informe de la OMI sobre sus actividades en curso y había adoptado varias recomendaciones directamente relacionadas con el programa de trabajo del Comité, en especial sobre la cuestión del desguace de buques.

1.6 Entre otras cuestiones que figuran en el orden del día del Comité, el Secretario General subrayó nuevamente la importancia del papel de los puertos en la provisión de instalaciones de recepción, como vínculo esencial en la cadena de protección del medio marino, y señaló las recomendaciones del Grupo de trabajo por correspondencia sobre directrices para garantizar el establecimiento de unas instalaciones receptoras portuarias adecuadas que serían de utilidad para el Comité con miras al establecimiento de un mecanismo eficaz de cooperación entre los Gobiernos Miembros con miras a la implantación del Convenio MARPOL. También señaló que la cooperación técnica seguiría siendo una prioridad de la OMI, puesto que ella constituía un medio para facilitar la aceptación e implantación universal de las normas de la OMI, y señaló, en especial, el programa FMAM/PNUD/OMI para los mares del Asia oriental.

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

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



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

### **Informe del Grupo de trabajo sobre el Convenio de Cooperación, correspondiente al 42º periodo de sesiones del CPMM**

2.1 El Comité se mostró de acuerdo con la propuesta del Grupo de trabajo sobre el Convenio de Cooperación de que se revisara la sección IV del Manual sobre contaminación ocasionada por hidrocarburos, titulado Directrices para facilitar la lucha contra los sucesos de contaminación por hidrocarburos y de que se constituyera un Grupo de trabajo por correspondencia, bajo la dirección de Nueva Zelandia; el Comité aprobó también el mandato de dicho Grupo, que figura en el anexo 20.

2.2 La delegación de Venezuela indicó que, dado que su punto de vista sobre las directrices para combatir derrames de combustibles en emulsión no se había reflejado debidamente en el informe, en el actual periodo de sesiones se habían presentado los documentos pertinentes (MEPC 43/2/4, MEPC 43/INF.4 y MEPC 43/INF.5). El Comité se mostró conforme con que el Grupo de trabajo sobre el Convenio de Cooperación se encargase de ese asunto.

2.3 La delegación de Suecia manifestó que su preocupación se refería al método de transporte de los combustibles en emulsión, que han aumentado en años recientes. Suecia lamenta que los debates se hayan centrado únicamente en cuestiones relacionadas con los posibles derrames de esos combustibles y con su limpieza, y manifestó que se propone presentar una ponencia sobre este asunto en el 44º periodo de sesiones del CPMM.

2.4 El Comité examinó y aprobó, en términos generales, el informe del Grupo de trabajo sobre el Convenio de Cooperación correspondiente al 42º periodo de sesiones del CPMM (MEPC 43/2) y aceptó el calendario para la ultimación de las tareas que figuran en el anexo 3 de dicho informe (MEPC 43/2). El Comité acordó que decidiría las fechas previstas de ultimación cuando sometiera a debate su programa de trabajo, pero, debido a la falta de tiempo, no pudo establecerlas durante la semana de reunión.

2.5 El Comité tomó nota de que en su 82º periodo de sesiones el Consejo aprobó la celebración de una conferencia diplomática, de tres días de duración, que tendrá lugar en marzo del próximo año, a continuación del 44º periodo de sesiones del CPMM, con objeto de adoptar el protocolo propuesto sobre preparación, respuesta y cooperación en caso de sucesos de contaminación ocasionada por sustancias nocivas y potencialmente peligrosas, 2000. El Comité pidió al Grupo de trabajo sobre el Convenio de Cooperación que considerara las cuestiones relacionadas con la preparación de dicha conferencia diplomática.

2.6 Durante las deliberaciones no se formularon observaciones sobre el proyecto de texto del protocolo SNPP-Convenio de Cooperación, aprobado en principio, por el CPMM en su 42º periodo de sesiones, según figura en el anexo 6 del documento MEPC 42/22.

2.7 Con respecto al proyecto de resoluciones de la Conferencia (MEPC 43/12, anexo 2), el Comité pidió al Grupo de trabajo sobre el Convenio de Cooperación que las revisase teniendo en cuenta las observaciones formuladas por la delegación de Chipre sobre la resolución 3 - Fomento de la asistencia técnica. El Comité también pidió al Grupo que elaborase un proyecto de resolución de la Conferencia sobre la pronta implantación del artículo 10 del Protocolo SNPP - Convenio de Cooperación.

## **Manuales y Directrices sobre lucha contra la contaminación**

2.8 El Comité examinó el proyecto de catálogo de programas informáticos e información en Internet relativo a la lucha contra los derrames de hidrocarburos, presentado por Australia (MEPC 43/2/6) y el documento presentado por la Secretaría (MEPC 43/2/5) referente a los procedimientos propuestos para la inclusión del catálogo en Internet. El Comité, a sugerencia de su Presidente, pidió al Grupo de trabajo sobre el Convenio de Cooperación que efectuara los cambios necesarios en el proyecto de catálogo a fin de suprimir del mismo toda información de carácter comercial. En lo que se refiere al procedimiento propuesto para la inclusión del catálogo en Internet, el Comité estimó que debería financiarse mediante contribuciones voluntarias.

2.9 La delegación de Singapur informó al Comité de la celebración de una conferencia internacional, junto con una exposición, sobre la contaminación ocasionada por hidrocarburos, que se celebrará del 1 al 3 de septiembre de 1999, a la que invitó a los Gobiernos Miembros y a las organizaciones no gubernamentales. De acuerdo con el espíritu de colaboración del Convenio de Cooperación, 1990, Singapur y el programa regional FMAM/PNUD/OMI para la prevención y gestión de la contaminación marina en los mares del Asia Oriental patrocinarán conjuntamente la asistencia de veinte funcionarios gubernamentales de categoría superior procedentes de nueve países de la región a la conferencia y a un seminario consultivo especial de un día de duración sobre "Recuperación de los costes de la limpieza de los derrames de hidrocarburos y reclamaciones de indemnización por contaminación".

## **Informe provisional del Grupo de trabajo sobre el Convenio de Cooperación**

2.10 Tras haber recibido el informe provisional del Grupo de trabajo sobre el Convenio de Cooperación (MEPC 43/WP.7), el Comité:

- .1 decidió que el proyecto de Protocolo SNPP aprobado, en principio, en su 42º periodo de sesiones (MEPC 42/22, anexo 6) se distribuya para la Conferencia diplomática;
- .2 aprobó, en principio, los proyectos de resoluciones de la Conferencia SNPP - Convenio de Cooperación, que figuran en el anexo 2, y decidió que deben distribuirse para la Conferencia diplomática;
- .3 tomó nota de las sugerencias del Grupo de trabajo sobre el Convenio de Cooperación por lo que respecta a la preparación de una conferencia diplomática, acordó celebrar la conferencia al mismo tiempo que su 44º periodo de sesiones, en el periodo que se extiende del 9 al 15 de marzo del año 2000 e invitó a la Secretaría a que tome las medidas apropiadas;
- .4 acordó editar el catálogo de programas informáticos como documento de referencia adicional para los cursos de formación modelo del Convenio de Cooperación, que se distribuirá como circular MEPC, a condición de que se retire la información de carácter comercial y se incluya un descargo de responsabilidad;
- .5 aprobó el formulario de encuesta para la elaboración de un directorio de centros de especialización pertinentes sobre hidrocarburos y sustancias nocivas potencialmente peligrosas (MEPC 43/WP.7, anexo 2) como circular MEPC/Circ.360, con miras a

distribuirlo a los Estados Miembros de la OMI, las Partes en el Protocolo de Intervención de 1973 y los centros regionales;

- .6 pidió a la Secretaría que prepare un anteproyecto de directorio de centros de especialización pertinentes a fin de que el Comité lo examine en su 45º periodo de sesiones;
- .7 estuvo de acuerdo con que la información sobre el sistema de intervención de urgencia en casos de contaminación del mar (MPERSS) de la OMM se transmita periódicamente al Comité y que por conducto de la Secretaría las autoridades nacionales pertinentes reciban con regularidad información actualizada sobre las actividades relativas al MPERSS;
- .8 tomó nota de la creciente preocupación manifestada por el Grupo de trabajo sobre el Convenio de Cooperación en relación con las obligaciones que el Convenio de Cooperación le impone a la Organización y de la petición de que se tomen medidas a este respecto.

2.11 La delegación de Brasil destacó la singularidad del Grupo de trabajo sobre el Convenio de Cooperación y lo distinto que es de otros grupos de trabajo que se constituyen cuando es necesario. También insistió en la importancia que tiene un órgano que fomenta la cooperación técnica mediante la elaboración de manuales, de directrices y de cursos modelo que ayudarían significativamente a los países a implantar el Convenio de Cooperación. Por lo que respecta a la unidad de preparación, coordinación y apoyo en caso de contaminación, las obligaciones que le imponen a la Organización el Convenio de Cooperación y el Protocolo SNPP - Convenio de Cooperación que se adoptará hacen imprescindible que se asignen a la Secretaría el personal necesario dedicado.

2.12 La delegación de los Países Bajos respaldaron la intervención de la delegación de Brasil y, al referirse a las conclusiones del 82º periodo de sesiones del Consejo en relación con la unidad de preparación, coordinación y apoyo en caso de contaminación, manifestó que confiaba en que se encontrara pronto una solución adecuada.

### **3 EFECTOS PERJUDICIALES DE LAS PINTURAS ANTIINCRUSTANTES PARA BUQUES**

#### **Introducción**

3.1 El Comité recordó que, en su último periodo de sesiones, había aprobado el proyecto de resolución de la Asamblea sobre sistemas antiincrustantes utilizados en los buques (MEPC 42/22, anexo 5), preparado por el Grupo de trabajo sobre los sistemas antiincrustantes, con miras a su adopción por la vigésima primera Asamblea.

3.2 El Comité también recordará que en su 42º periodo de sesiones, el Grupo de trabajo, al examinar la estructura del proyecto de instrumento jurídico, convino en que el instrumento elaborado por la OMI debería tener carácter jurídicamente vinculante, ser de ámbito mundial, resultar eficaz y estar elaborado de manera que se garantice su rápida entrada en vigor, y también acordó que debería incluir un mecanismo sobre los sistemas antiincrustantes no basados en el organoestano.

3.3 El Comité también recordó que, en su 42º periodo de sesiones, había reconocido la necesidad de examinar los preparativos para la celebración de una conferencia diplomática sobre los sistemas antiincrustantes perjudiciales con objeto de cumplir el acuerdo que figura en el proyecto de resolución de la Asamblea, y acordó debatir esta cuestión más detenidamente en su 43º periodo de sesiones.

3.4 El Comité tomó nota de que el Consejo, en su 82º periodo de sesiones, había observado que el CPMM examinaría los preparativos de una conferencia adicional para la adopción de un instrumento jurídico sobre los sistemas antiincrustantes perjudiciales y le había pedido que, en su 43º periodo de sesiones, estudiase seriamente las repercusiones que pudiera tener, en términos presupuestarios, la celebración de tal conferencia adicional independiente, pidiéndole, en particular, que considerase la posibilidad de celebrar una conferencia de este tipo conjuntamente con la Conferencia sobre la gestión del agua de lastre, en el caso de que el Comité confirmase la celebración de ambas.

3.5 El Comité decidió constituir un grupo de trabajo sobre sistemas antiincrustantes perjudiciales y, con objeto de facilitarle orientaciones a dicho grupo, acordó examinar en el Pleno aquellas cuestiones de principio sobre los temas siguientes:

- .1 cuestiones relativas a la estructura y la propuesta de texto de un instrumento mundial jurídicamente vinculante sobre los sistemas antiincrustantes (MEPC 43/3, MEPC 43/3/2, MEPC 43/3/3 y MEPC 43/3/8); y
- .2 las opiniones expresadas sobre las fechas estipuladas para la prohibición (MEPC 43/3/6 y MEPC 43/3/9).

#### **Proyecto de estructura/texto del instrumento jurídico**

3.6 El Comité examinó el documento presentado por los Países Bajos (MEPC 43/3), y tomó nota de la propuesta de este país al respecto de lo siguiente:

- .1 el instrumento jurídicamente vinculante sobre los sistemas antiincrustantes deberá elaborarse como instrumento jurídico de carácter independiente y no como nuevo anexo del MARPOL 73/78. Las condiciones de entrada en vigor del nuevo instrumento podrían establecerse de modo que se pudiesen cumplir las fechas indicadas en el proyecto de resolución de la Asamblea; y
- .2 debería aplicarse el planteamiento preventivo con respecto a la aceptación de sistemas antiincrustantes alternativos. Se propone que el instrumento jurídicamente vinculante conste de dos anexos, el primero dedicado a productos/sustancias cuyo uso está prohibido en los sistemas antiincrustantes, y el segundo sobre productos/sustancias cuyo uso se permite en los sistemas antiincrustantes con carácter provisional.

3.7 El Comité examinó el documento remitido por los Estados Unidos (MEPC 43/3/2) y observó que este país había facilitado un proyecto de texto de un instrumento jurídico independiente sobre los sistemas antiincrustantes que trata de establecer una estructura jurídica racional que facilite:

- .1 la eliminación progresiva propuesta de los sistemas antiincrustantes que tengan compuestos organoestánicos como biocidas; y

- .2 el examen de las propuestas presentadas por las Partes con respecto a la adopción de medidas internacionales para prohibir o, sino, restringir el uso de otros sistemas antiincrustantes perjudiciales en el futuro.

3.8 El Comité también tomó nota del documento presentado por el Japón (MEPC 43/3/3), que consta de lo siguiente:

- .1 una propuesta del contenido de un nuevo convenio sobre los sistemas antiincrustantes que se ha preparado partiendo de la base de que se trata de un instrumento independiente; y
- .2 la estructura básica y el procedimiento para su supervisión que se han elaborado de manera que estén en consonancia con lo referido a reconocimientos, certificación y supervisión por el Estado rector del puerto en los Convenios MARPOL y SOLAS, con objeto de reducir al mínimo la carga adicional que pueda representarles a las Administraciones y a los propietarios de buques.

3.9 Asimismo, el Comité tomó nota de la opinión de Noruega que se incluye en el documento MEPC 43/3/8 en el sentido de que:

- .1 el proyecto de instrumento deberá incluir un nuevo artículo sobre la notificación de los sistemas antiincrustantes;
- .2 la notificación de todos los sistemas antiincrustantes deberá tener preferiblemente carácter obligatorio; y
- .3 en el caso de que no sea posible elaborar un sistema de notificación sobre los sistemas antiincrustantes a tiempo para el año 2003 propuesto, cuando está prevista la prohibición, la entrada en vigor del instrumento no deberá demorarse por esta razón.

3.10 Habiendo examinado la cuestión de la estructura que deberá adoptar el instrumento jurídico basándose para ello en los documentos antes mencionados, el Comité decidió que el proyecto de instrumento jurídicamente vinculante debería prepararse activamente como convenio independiente, que constituyese una base para su posterior examen, además de permitir contemplar otras opciones, y le pidió al Grupo de trabajo lo siguiente:

- .1 servirse de la estructura y del texto que figuran en el documento MEPC 43/3/2 como base para la elaboración del instrumento jurídico;
- .2 investigar la propuesta que figura en el documento MEPC 43/3/8, incluido el nuevo artículo sobre la notificación de los sistemas antiincrustantes en el proyecto de instrumento jurídico;
- .3 investigar la posibilidad de incorporar únicamente un anexo que incluya una lista de productos prohibidos (MEPC 43/3/2);
- .4 determinar si está de acuerdo con el proceso propuesto de determinar la aceptabilidad de sistemas antiincrustantes alternativos y modificar las medidas de control de los sistemas antiincrustantes, tal como se indica en el artículo 5 del

documento MEPC 43/3/2; o bien si está de acuerdo con la propuesta del documento MEPC 43/3 consistente en elaborar listas de sustancias a partir de la experiencia adquirida por varios Estados en cuya legislación nacional se permiten los sistemas antiincrustantes; y

- .5 examinar si en el instrumento jurídico debería incluirse una definición de "incrustación";
- .6 considerar si en el instrumento jurídico deberían incluirse prescripciones administrativas referentes a los buques pequeños; e
- .7 investigar la cuestión de las responsabilidades respecto de la aplicación, y si tales responsabilidades deben ser ejercidas por los Estados rectores de puerto o por los Estados de abanderamiento.

### **Observaciones sobre la fecha propuesta para la prohibición**

3.11 El Comité tomó nota de la información que figura en los documentos presentados por las Islas Marshall (MEPC 43/3/6) y en el documento presentado conjuntamente por BIMCO, INTERCARGO, ICS, INTERTANKO, OCIMF y SIGTTO (MEPC 43/3/9), que incluyen observaciones sobre las fechas propuestas para la prohibición señalada en el proyecto de resolución de la Asamblea.

3.12 Tras deliberar sobre la cuestión, el Comité decidió no modificar el proyecto de resolución de la Asamblea en vista del hecho de que:

- .1 en su último periodo de sesiones, ya había aprobado dicho proyecto de resolución de la Asamblea con objeto de remitirlo a la vigésima primera Asamblea y de cuya aprobación tomó nota el Consejo en su 82º periodo de sesiones; y
- .2 las fechas de prohibición propuestas que figuran en la resolución de la Asamblea tienen carácter de recomendación y constituyen objetivos provisionales, y se tomará una decisión definitiva al respecto una vez que el Comité prepare el instrumento jurídico.

### **Posibilidad de que se celebre una conferencia diplomática**

3.13 El Comité tomó nota de que, habida cuenta del programa de reuniones de la Organización, tiene hasta su 45º periodo de sesiones para elaborar el proyecto de instrumento jurídico sobre los sistemas antiincrustantes con miras a su adopción en una conferencia que se celebraría en el año 2001, si es que desea que la prohibición de la aplicación de sistemas antiincrustantes a base de organoestaño tenga lugar a partir del 1 de enero del año 2003.

3.14 El Comité también observó que la petición de que se celebre la conferencia diplomática debería remitirse a la Asamblea a través del 20º periodo de sesiones extraordinario del Consejo que tendrá lugar en noviembre de 1999 en caso de que se desee que dicha conferencia se celebre en el próximo bienio 2000-2001.

3.15 Tal como solicitó el Secretario General, el Comité tomó nota de que el Consejo, en su 82º periodo de sesiones, le había pedido al CPMM, en su 43º periodo de sesiones, que examinase

seriamente las repercusiones que tiene, en términos presupuestarios, la celebración de una conferencia adicional independiente, y se invitó al Comité a que tuviera en cuenta la preferencia del Consejo, manifestada encarecidamente, de celebrar conferencias únicamente cuando se haya realizado una labor preparatoria tal que se garantice su éxito.

3.16 En vista de lo antedicho, el Comité acordó pedirle al Grupo de trabajo que tuviera a bien lo siguiente:

- a) evaluar la posibilidad de finalizar un proyecto de texto de instrumento jurídico antes de la celebración de su 45º periodo de sesiones en el año 2000; y
- b) facilitar recomendaciones al Pleno, el jueves, sobre la fecha de celebración de la conferencia diplomática y sobre las medidas que se requiere tomar para preparar el proyecto de texto del instrumento jurídico, teniendo en cuenta la petición formulada por el Consejo.

### **Instrucciones para el Grupo de trabajo**

3.17 Habiendo examinado lo que antecede, el Comité pidió al Grupo de trabajo que tuviera a bien:

- .1 presentar todos los documentos que no se hubieran examinado en el Pleno;
- .2 elaborar un proyecto de instrumento independiente de carácter jurídicamente vinculante sobre los sistemas antiincrustantes para buques, que constituyese una base para su posterior examen, además de permitir contemplar otras opciones, sirviéndose de la estructura y el texto básico que figuran en el documento presentado por los Estados Unidos (MEPC 43/3/2) que incorpore las decisiones del Comité indicadas en el párrafo 3.10 anterior; y
- .3 ocuparse de las cuestiones relacionadas con la conferencia diplomática siguiendo las instrucciones del Comité según lo indicado en el párrafo 3.16 anterior.

### **Informe del Grupo de trabajo**

3.18 El presidente del Grupo de trabajo, Sr. Bryan Wood-Thomas (Estados Unidos), mediante su informe verbal sobre las deliberaciones del Grupo, informó al Comité de lo siguiente:

- .1 el Grupo consideró que el proyecto de marco de trabajo y el texto del instrumento global, jurídicamente vinculante, que figura en el documento presentado por los Estados Unidos constituían una buena base para la preparación de un instrumento;
- .2 la inmensa mayoría del Grupo se mostró a favor de limitar su trabajo a la creación de una lista restringida, puesto que la elaboración y gestión de una lista detallada resultaría improcedente;
- .3 en vista del subpárrafo 2 *supra*, el delegado de los Países Bajos decidió retirar la propuesta que figura en su documento (MEPC 43/3) relativa a la compilación de una lista de sistemas antiincrustantes permitidos, basada en las investigaciones de diversos Estados en los que el registro de sistemas antiincrustantes seleccionados se

aborda en la legislación nacional. Los Países Bajos pusieron de relieve que apoyaban la elaboración de un instrumento independiente como el que se propone en el documento MEPC 43/3;

- .4 el Grupo examinó la propuesta sobre un sistema de notificación en el instrumento (MEPC 43/3/8) y acordó que la manera más eficaz de abordar esta cuestión sería exigir una serie limitada de datos en los certificados internacionales del sistema antiincrustante. Los elementos específicos que procedería incluir son los siguientes: el nombre del fabricante de la pintura, el nombre del producto (nombre comercial) de la pintura antiincrustante, los ingredientes activos y el número CAS;
- .5 el Grupo de trabajo examinó la petición de la ISO de que el Comité proporcione asesoramiento sobre la elaboración de un método normalizado internacional para la medición del índice de lixiviación de los biocidas que contienen tributilestaño (MEPC 43/3/1). La mayoría de los participantes en el Grupo de trabajo consideró que no era necesario que la ISO continuara su labor para determinar el índice de lixiviación de los biocidas que contienen estaño; y
- .6 el Grupo de trabajo elaboró un proyecto de los artículos 1, 2, 4 y 5, así como los anexos 2 y 3, y pidió a la Secretaría que distribuyera el proyecto de instrumento jurídico en la versión modificada por el Grupo de trabajo.

### **Decisión sobre la fecha de la conferencia diplomática**

3.19 Habiendo recibido el informe oral del Presidente del Grupo de trabajo, y reconociendo que no se dispondría del correspondiente informe por escrito hasta una fecha posterior (MEPC 43/WP.13), el Comité examinó la cuestión de la fecha de la conferencia diplomática. A este respecto, el Comité observó que, aunque varias delegaciones del Grupo estaban a favor de concluir la labor en el año 2001, también se manifestó preocupación sobre la prematura fase de desarrollo, en la cual no todos los Estados Miembros habían manifestado su plena convicción con respecto a la compilación del instrumento jurídico.

3.20 El Comité recordó la recomendación del Consejo de que una conferencia diplomática sólo debería celebrarse en tanto que la pertinente labor preparatoria estuviese destinada a garantizar, en la medida de lo posible, su éxito. Asimismo, el Comité recordó que el Consejo, en su 82º periodo de sesiones, le pidió que examinase exhaustivamente las repercusiones, en términos presupuestarios, de la celebración de una conferencia adicional sobre sistemas antiincrustantes, y la posibilidad de celebrar dicha conferencia junto con la conferencia sobre gestión del agua de lastre. El Presidente manifestó que, salvo que la propuesta de celebrar la conferencia recibiese un apoyo abrumador, el Comité no podría pedir al Consejo que, en su 20º periodo de sesiones extraordinario, aprobase la celebración de una conferencia diplomática sobre sistemas antiincrustantes, de una semana de duración, en el próximo bienio 2000-2001.

3.21 Durante el debate sobre los sistemas antiincrustantes, aunque varias delegaciones apoyaron la celebración de la conferencia en el próximo bienio, otras delegaciones manifestaron prudencia al respecto. En vista de los deseos del Consejo, del modo indicado en el párrafo 3.20 *supra*, el Comité no pudo formular una recomendación definitiva, antes del cierre de la reunión de la tarde del jueves 1 de julio de 1999, que se correspondiese con la recomendación del Consejo.



3.22 Durante la reunión de la mañana del viernes 2 de julio de 1999, el Comité decidió volver a debatir el mejor modo de resolver la cuestión de la conferencia diplomática y, en vista del hecho de que ya se disponía del informe del Grupo de trabajo por escrito (MEPC 43/WP.13), el Comité consideró reabrir el debate sobre el estado actual de preparación del proyecto de instrumento jurídico y la posibilidad de celebrar la conferencia diplomática en el próximo bienio. No obstante, varias delegaciones se manifestaron renuentes a reabrir el debate en una fase tan tardía de la semana de reunión.

3.23 Después de un nuevo intercambio de opiniones sobre el mejor modo de proceder con respecto a esta cuestión, en vista de la falta de tiempo y de conformidad con el reglamento del Comité, se solicitó que se celebrase una votación nominal a fin de que el Comité pudiese facilitar al Consejo, en su 20º periodo de sesiones extraordinario, una opinión firme y clara al respecto.

3.24 Tomando nota de la opinión del Consejo sobre la celebración de conferencias diplomáticas, la moción que se presentó al Comité para que adoptase una decisión pertinente fue si podía acordar que:

- .1 la labor preparatoria de una conferencia diplomática en el próximo bienio, 2000-2001, sobre sistemas antiincrustantes había avanzado significativamente hasta garantizar, en la medida de lo posible, que la conferencia sería un éxito; y que
- .2 el Comité debería pedir al Consejo que, en su 20º periodo de sesiones extraordinario, apruebe la celebración de una conferencia diplomática, de una semana de duración, en el próximo bienio.

3.25 Con un total de 62 delegaciones presentes, el resultado de la votación nominal sobre la moción antes mencionada fue el siguiente:

- |    |   |    |
|----|---|----|
| .1 | número de delegaciones* a favor:              | 35 |
| .2 | número de delegaciones** en contra:           | 12 |
| .3 | número de delegaciones*** que se abstuvieron: | 15 |

---

\* Alemania, Argentina, Australia, Bélgica, Congo, Côte d'Ivoire, Croacia, Chipre, Dinamarca, España, Estados Unidos, Estonia, Federación de Rusia, Filipinas, Finlandia, Francia, Grecia, Irlanda, Israel, Italia, Jamaica, Japón, Letonia, Noruega, Nueva Zelandia, Países Bajos, Panamá, Perú, Reino Unido, República de Corea, San Vicente y las Granadinas, Singapur, Suecia, Tailandia y Trinidad y Tobago.

\*\* Arabia Saudita, Bahamas, Bangladesh, Barbados, Brasil, China, Egipto, India, Islas Marshall, Liberia, Malta y Vanuatu.

\*\*\* Angola, Argelia, Bulgaria, Canadá, Colombia, Cuba, Ecuador, Malasia, México, Namibia, Portugal, Sudáfrica, Ucrania, Uruguay y Venezuela.

3.26 De acuerdo con el resultado de la votación nominal, el Comité decidió que, dada la abrumadora mayoría (35 frente a 12), se debería pedir al Consejo que aprobase la celebración de una conferencia diplomática sobre sistemas antiincrustantes, de una semana de duración, en el próximo bienio 2000-2001.

3.27 El Comité observó que, en vista de su decisión adoptada con motivo de la recomendación del Grupo de trabajo sobre el agua de lastre de no celebrar una conferencia diplomática en el bienio 2000-2001, no sería posible abordar estas dos cuestiones en una conferencia diplomática, tal como se había propuesto en el 82º periodo de sesiones del Consejo. El Comité pidió que se facilitase esta información al Consejo en su 20º periodo de sesiones extraordinario.

## **4 ORGANISMOS ACUÁTICOS PERJUDICIALES EN EL AGUA DE LASTRE**

### **4.1 Introducción**

4.1.1 El Comité recordó que:

- .1 El CPMM en su 42º periodo de sesiones, al examinar las opciones sobre el marco jurídico de las reglas sobre gestión del agua de lastre, encargó a la Secretaría que elaborase un proyecto de las disposiciones que se incluirían en cada una de dichas opciones para su examen en el actual periodo de sesiones. En consecuencia, la Secretaría preparó dichas opciones (MEPC 43/4/1 y Corr.1).
- .2 El CPMM también había examinado en dicho periodo de sesiones la cuestión de la seguridad de los buques en relación con la gestión del agua de lastre y había pedido a los Subcomités DE y SLF que:
  - 2.1 revisaran las Orientaciones sobre los aspectos relacionados con la seguridad del cambio del agua de lastre en el mar que figuran en el apéndice 2 de la resolución A.868(20);
  - .2.2 revisaran y formularan observaciones sobre las cuestiones relacionadas con la seguridad que figuran en el proyecto de disposiciones y en el proyecto de Código de gestión del agua de lastre elaborados por el Grupo de trabajo sobre el agua de lastre (MEPC 43/4); y
  - .2.3 examinaran y dieran su opinión sobre el estudio realizado por la IACS (MEPC 41/9/2) y Brasil (MEPC 42/8/3 y MEPC 42/INF.14).

Como respuesta a estas instrucciones, los Subcomités SLF y DE examinaron las cuestiones relacionadas con la seguridad y facilitaron los resultados de su estudio en los documentos MEPC 43/8/1 y MEPC 43/8/2. Además, el CSM, en su 71º periodo de sesiones, examinó los resultados del 42º periodo de sesiones de ambos Subcomités y formuló observaciones sobre las cuestiones relacionadas con la seguridad, que figuran en el documento MEPC 43/9/4;

- .3 finalmente, el CPMM en su 42º periodo de sesiones expresó su confianza en que podría elaborarse un proyecto de instrumento jurídico en el actual periodo de sesiones y que todos los preparativos necesarios podrían quedar ultimados en un par de periodos de sesiones. En consecuencia, invitó al Consejo a que aprobara la

convocatoria de una conferencia diplomática sobre gestión del agua de lastre, de cinco días de duración, durante el próximo bienio 2000-2001.

4.1.2 El Comité tomó nota, además, de los resultados del 71º periodo de sesiones del CSM y del 82º periodo de sesiones del Consejo, a saber:

**71º periodo de sesiones del CSM (MEPC 43/9/4)**

- .1 el CSM, en su 71º periodo de sesiones, refrendó la labor de los Subcomités SLF y DE y remitió al CPMM la propuesta de cambios al proyecto de Código de gestión del agua de lastre, que figura en el anexo del documento MEPC 43/8/2, para que éste lo examine y adopte las medidas pertinentes en su 43º periodo de sesiones;
- .2 en el transcurso del debate mantenido durante el 71º periodo de sesiones del CSM, varias delegaciones manifestaron su inquietud sobre aspectos de seguridad relacionados con el cambio del agua de lastre en el mar y subrayaron la necesidad de elaborar unas normas ambientales así como de examinar a fondo cualquier posible alternativa, tales como las técnicas de tratamiento de agua;

**82º periodo de sesiones del Consejo (MEPC 43/9/5)**

- .3 el Consejo, en su 82º periodo de sesiones, tomó nota de la solicitud del Comité de celebrar una conferencia diplomática de cinco días de duración durante el próximo bienio, pero debido al hecho de que el Consejo decidió en primer lugar examinar, en su 20º periodo de sesiones extraordinario, en noviembre de 1999, el presupuesto para el próximo bienio a la luz del concepto de un crecimiento nominal cero, no aprobó la propuesta de conferencia diplomática por el momento. Invitó al CPMM y al Comité Jurídico, que también había solicitado la convocatoria de una conferencia diplomática, a que tuvieran en cuenta la preferencia del Consejo de celebrar conferencias sólo cuando la labor preparatoria garantizara, en la medida de lo posible, el éxito de dichas conferencias. También tomó nota de que normalmente sólo deberían celebrarse dos conferencias diplomáticas durante un bienio; y
- .4 el Consejo, en su 82º periodo de sesiones, también pidió al CPMM que en su 43º periodo de sesiones examinara seriamente las consecuencias presupuestarias derivadas de la celebración de una conferencia adicional sobre sistemas antiincrustantes. Asimismo, solicitó al CPMM que examinara la posibilidad de celebrar dicha conferencia juntamente con la que se realizaría sobre la gestión del agua de lastre, si el Comité confirmaba la celebración de estas conferencias.

4.1.3 El Comité tomó nota de que la celebración de la conferencia sobre la gestión del agua de lastre dependía de la recomendación que formulara el Consejo en su 20º periodo de sesiones extraordinario y de la decisión final que adoptaría la Asamblea en su vigésimo primer periodo de sesiones, a finales del presente año. Tras recordar que las cuestiones relativas a la gestión del agua de lastre y a las pinturas antiincrustantes habían estado en el orden del día de la Organización durante largo tiempo, y que la última Asamblea había pedido al CPMM que elaborara un instrumento jurídico sobre la gestión del agua de lastre con miras a su aprobación en el año 2000, el Comité compartió la opinión de que la Organización debería conceder la más alta prioridad a la conferencia propuesta para el próximo bienio sobre la gestión del agua de lastre.

4.1.4 Antes de debatir varias cuestiones con arreglo a este punto del orden del día, el Presidente subrayó que las dos cuestiones más urgentes eran:

- .1 abordar los asuntos relacionados con la seguridad, garantizando que se disponía de alternativas al cambio de agua de lastre en el mar para el tratamiento o la gestión del agua de lastre, y desarrollar los medios que permitieran a la Organización aprobar las alternativas; y
- .2 elaborar una metodología clara, mediante la cual el capitán de un buque pueda asegurarse de que ha cumplido con las prescripciones sobre gestión del agua de lastre de un Estado rector de puerto antes de su arribo a éste.

4.1.5 Tras tomar nota de las decisiones adoptadas por el CSM en su 71º periodo de sesiones y por el Consejo en su 82º periodo de sesiones, el Comité aprobó, en general, el informe del Grupo de trabajo que se había reunido durante su 42º periodo de sesiones (MEPC 43/4).

## **4.2 Opciones relativas al marco jurídico y textos básicos**

4.2.1 El Comité examinó el documento presentado por Grecia (MEPC 43/4/2) en el que se sugería que deberían ponerse en vigor nuevas disposiciones bajo la forma de un código antes de que se convirtieran en derecho internacional y que la labor preparatoria todavía no había alcanzado una fase en que se pudiese garantizar el éxito de una conferencia, proponiéndose la postergación de la conferencia diplomática actualmente prevista para el próximo bienio 2000-2001.

4.2.2 Si bien varias delegaciones apoyaron la opinión de Grecia, el Comité consideró que era prematuro decidir en ese momento si se debía postergar o no la conferencia diplomática, antes de examinar el proyecto de texto del instrumento jurídico y otra labor que realizaría el Grupo de trabajo respecto de la preparación de dicho proyecto. En consecuencia, el Comité acordó elaborar el proyecto de instrumento jurídico a fin de evaluar el grado de evolución durante el actual periodo de sesiones del Comité.

4.2.3 El Comité tomó nota de que, de conformidad con la petición formulada por el CPMM en su 42º periodo de sesiones, la Secretaría había preparado proyectos de texto de los instrumentos jurídicos y un esbozo de las disposiciones (MEPC 43/4/1 y MEPC 43/4/1/Corr.1), y reconoció también que el documento presentado por los Estados Unidos (MEPC 43/4/4) contenía algunas reglas revisadas. Acordó que el texto elaborado por la Secretaría debería usarse como texto básico, pero que las reglas revisadas elaboradas por los Estados Unidos también deberían examinarse atentamente durante la labor de redacción.

4.2.4 Por lo que respecta a las alternativas de los instrumentos jurídicos, el Comité examinó las dos opciones siguientes:

- .1 un nuevo convenio independiente; o
- .2 un nuevo anexo del MARPOL 73/78.

4.2.5 Varias delegaciones apoyaron la opción de un nuevo anexo del MARPOL 73/78, señalando que dicho Convenio debería abarcar todas las fuentes de contaminación del mar, como se indica en su preámbulo, y que además el MARPOL 73/78 se consideraba en muchos países como un convenio

internacional único cuya finalidad era reglamentar las cuestiones relacionadas con la prevención de la contaminación causada por la navegación marítima.

4.2.6 Otras delegaciones, no obstante, apoyaron la opción de un nuevo convenio independiente por diversas razones, incluida la de que la naturaleza de las reglas para la gestión de las aguas de lastre de los buques difería de las que figuran en los anexos existentes del MARPOL 73/78.

4.2.7 Por consiguiente, el Comité decidió votar a mano alzada y comprobó que la mayoría del Comité prefería la preparación de un nuevo convenio independiente (37 votos a favor, 23 en contra).

4.2.8 Si bien el Comité tomó nota de que la mayoría prefería elaborar un nuevo convenio independiente, varias delegaciones expresaron seria preocupación respecto de una decisión anterior relativa a las opciones del instrumento jurídico en esta etapa de las tareas preparatorias, en la que los principios y los textos de las reglas aún debían ser examinados por el Comité. El Comité no reabrió el debate sobre las opciones del instrumento jurídico, pero observó que esta cuestión podría plantearse nuevamente en una posterior etapa de preparación del instrumento reconociendo, a partir de la experiencia adquirida en la preparación de otros instrumentos de la OMI, que el texto de las reglas que deben elaborarse para un nuevo convenio independiente podría ser fácilmente convertido en un nuevo anexo del MARPOL 73/78, incluso en una etapa posterior de su preparación, si el Comité así lo decidiera.

4.2.9 El Comité tomó nota de la sugerencia formulada por la Federación de Rusia, y apoyada por varios Miembros, de que debería examinarse la posibilidad de elaborar un instrumento único que tratara tanto de la gestión del agua de lastre como de las pinturas antiincrustantes perjudiciales.

### **4.3 Aplicación de las reglas y zonas de gestión del agua de lastre**

4.3.1 El Comité examinó los aspectos relativos a la aplicación, excepciones y propuesta de establecimiento de zonas de gestión del agua de lastre, tomando como base el proyecto de artículo 3, reglas 2 y 3 del texto básico (MEPC 43/4/1 y Corr.1) y las reglas 2 y 3 del texto presentado por los Estados Unidos (MEPC 43/4/4), así como los documentos presentados por Japón (MEPC 43/4/3, sección 3), Noruega (MEPC 43/4/7) y Australia (MEPC 43/4/9).

4.3.2 Si bien el Comité mantuvo un prolongado intercambio de opiniones con respecto a estas cuestiones, el debate se centró principalmente en los siguientes aspectos:

- .1 aplicación universal o aplicación restringida, basada en el concepto de las zonas de gestión del agua de lastre;
- .2 opciones de "participación" o "no participación" con referencia a las zonas de gestión del agua de lastre; y
- .3 el criterio propuesto por Noruega, sobre flexibilidad respecto de las zonas de gestión del agua de lastre (categoría 2).

4.3.3 Varias delegaciones señalaron que, con el concepto de zonas de gestión del agua de lastre, podrían surgir problemas en las aguas de los Estados que no son parte en este instrumento. No obstante, la mayoría de delegaciones que manifestaron su opinión apoyaron el concepto de una aplicación universal, tomando en consideración que:

- .1 la OMI ha de tener como objetivo un instrumento de aplicación mundial;
- .2 los países en desarrollo pueden requerir asistencia al decidir acerca de la necesidad de las reglas; y
- .3 la opción de participación en el concepto de zonas de gestión del agua de lastre no fue apoyada desde el punto de vista del planteamiento preventivo.

4.3.4 Si bien el Comité indicó que, por el momento, prefería una aplicación universal, muchas delegaciones señalaron que estimaban que debía estudiarse más a fondo el concepto de zonas de gestión del agua de lastre. Tras haber tomado nota de la opinión de los países que apoyaban el concepto de zonas de gestión del agua de lastre, el Comité acordó encargarle al Grupo de trabajo que elaborase un proyecto de texto de reglas basado en el concepto de aplicación universal, tal como se propone en el texto de los Estados Unidos, si bien también autorizó al Grupo de trabajo a que continuase examinando las opciones con respecto a las zonas de gestión del agua de lastre.

4.3.5 En relación con el texto propuesto por los Estados Unidos, varias delegaciones apoyaron la exclusión de los buques que no navegan más allá de las aguas de una Parte y también propusieron que el Grupo de trabajo debería examinar la posible exclusión de determinados tipos de buques, por ejemplo, buques pesqueros, buques pequeños y buques que realizan travesías cortas. El Comité pidió al Grupo de trabajo que determinase qué tipos o tamaños de buques deberían excluirse y preparase una única regla que dispusiese tanto el ámbito de aplicación como las exenciones.

#### **4.4 Responsabilidades de los Estados de abanderamiento**

4.4.1 El Comité tomó nota del artículo 6 y de las reglas 4, 5, 12, 13, 14 y 15-1 del texto básico y acordó pedir al Grupo de trabajo que continuase examinando las siguientes obligaciones de los Estados de abanderamiento, con miras a incluirlas en el proyecto revisado de texto de instrumento jurídico:

- .1 implantación de las prescripciones con respecto a la estructura y el equipo y prescripciones operacionales;
- .2 reconocimientos e inspección y expedición de los certificados internacionales pertinentes;
- .3 aprobación del plan de gestión del agua de lastre; y
- .4 formación de funcionarios.

4.4.2 El Comité también le encargó al Grupo de trabajo que considerara si en el proyecto de texto revisado del instrumento jurídico debía hacerse referencia a las Directrices para la autorización de organizaciones que actúan en nombre de la Administración (resolución A.739(18)) y a las Especificaciones relativas a las funciones de reconocimiento y certificación de las organizaciones reconocidas que actúan en nombre de la Administración (resolución A.789(19)).

#### **4.5 Procedimientos y alcance de la supervisión por el Estado rector del puerto**

4.5.1 El Comité observó que los artículos 7, 8 y 10 del texto básico y las reglas 12 y 13 del texto de los Estados Unidos están en conformidad con todas las disposiciones relativas a la supervisión por el Estado rector del puerto, que figuran en el Convenio MARPOL 73/78.

#### **4.6 Cuestiones relativas a la seguridad**

4.6.1 El Comité tomó nota de que el proyecto de regla 15-1 del texto básico refleja los resultados de los debates de los Subcomités DE y SLF, refrendados por el CSM en su 71º periodo de sesiones (véase el párrafo 4.1.2), y remitidos al Grupo de trabajo para un examen más detenido.

4.6.2 Con respecto a la cuestión planteada acerca de los procedimientos y el equipo empleado para las técnicas alternativas, el Comité tomó nota de que las prescripciones sobre seguridad de los buques elaboradas por los Subcomités DE y SLF debían considerarse aplicables a todas las técnicas alternativas.

#### **4.7 Técnicas alternativas de gestión del agua de lastre**

4.7.1 El Comité tomó nota de los proyectos de reglas 12 y 15 del texto básico y del proyecto de regla 5 del texto de los Estados Unidos, y encargó al Grupo de trabajo que examinase estas reglas, a la luz de los debates celebrados en el 71º periodo de sesiones del CSM con respecto a la necesidad de normas relativas al medio ambiente.

4.7.2 El Comité tomó nota de la información facilitada por Brasil (MEPC 43/4/5) y Noruega (MEPC 43/4/8) y pidió al Grupo de trabajo que las tuviera en cuenta cuando redactase el texto revisado del instrumento jurídico.

#### **4.8 Instrucciones para el Grupo de trabajo**

4.8.1 Tras haber examinado las cuestiones antedichas de principio y la orientación necesaria para el Grupo de trabajo, el Comité le pidió que:

.1 otorgase la más alta prioridad a la elaboración de los proyectos revisados del texto de:

.1.1 el nuevo convenio; y

.1.2 las reglas;

basándose en el texto elaborado por la Secretaría (MEPC 43/4/1 y Corr.1) y teniendo en cuenta las decisiones pertinentes que con respecto a las cuestiones clave había adoptado el Comité;

.2 examinara cuál sería el mejor mecanismo para la Organización para aprobar técnicas alternativas para el tratamiento del agua de lastre y elaborara una norma con arreglo a la cual pueda calibrarse la calidad del agua de lastre a fin de asegurar su aceptación en el marco de la supervisión por el Estado rector del puerto; y

.3 presentara un informe durante la semana del actual periodo de sesiones.

## 4.9 Resultados de la labor del Grupo de trabajo

4.9.1 Al finalizar el periodo de sesiones del Comité, el Presidente del Grupo de trabajo, Sr. Denis Paterson (Australia), presentó un informe oral en el que dio cuenta del estado de la labor del Grupo de trabajo sobre el agua de lastre. Señaló que el Grupo de trabajo había examinado las siguientes cuestiones clave:

- aplicación de las reglas;
- zonas de gestión del agua de lastre;
- responsabilidades de los Estados de abanderamiento;
- procedimientos y alcance de la supervisión por el Estado rector del puerto;
- cuestiones relativas a la seguridad y resultados de los periodos de sesiones de los Subcomités DE y SLF; y
- técnicas alternativas de gestión del agua de lastre.

4.9.2 Si bien el Grupo de trabajo logró ponerse de acuerdo respecto de varias cuestiones clave, otros temas y aspectos importantes seguirán siendo objeto de examen. Entre ellos figuraban los siguientes:

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

4.9.3 El Presidente del Grupo de trabajo subrayó que aún quedaban por resolver varias cuestiones adicionales de similar importancia. Habida cuenta de ello, si bien el Grupo de trabajo había elaborado algunos proyectos de texto y un esbozo general de un proyecto de instrumento, no había podido, en la presente etapa, brindar la seguridad que deseaba el Comité de que podría resolver todas las cuestiones pendientes y elaborar, dentro del calendario establecido, una versión definitiva acordada de un Convenio sobre gestión del agua de lastre, para que lo examinara una conferencia diplomática que se celebraría durante el bienio 2000/2001.

4.9.4 A este respecto, el Grupo de trabajo manifestó su preocupación por cuanto toda demora de importancia en la aprobación, por una conferencia diplomática, de disposiciones jurídicamente vinculantes relativas a la gestión del agua de lastre podría ocasionar una nueva proliferación de medidas unilaterales adoptadas por los Gobiernos a fin de reducir en la mayor medida posible el riesgo de la introducción en sus aguas de organismos acuáticos perjudiciales y patógenos y, además, porque el medio marino seguiría sufriendo los efectos perjudiciales resultantes de la introducción de organismos acuáticos perjudiciales y patógenos presentes en el agua de lastre de los buques.

4.9.5 El Grupo de trabajo opinó además que esta posible demora también constituía motivo de preocupación para la comunidad naviera internacional, que ya estaba haciendo frente a una diversidad de prescripciones nacionales.



4.9.6 El Presidente del Grupo de trabajo señaló al Comité que, a fin de facilitar nuevos avances sobre esta cuestión, el Grupo de trabajo había comenzado a elaborar un plan de trabajo pormenorizado que cubría los numerosos componentes del conjunto que requerían una solución.

4.9.7 El Presidente del Grupo de trabajo señaló asimismo que el Grupo de trabajo sobre pinturas antiincrustantes, al elaborar un proyecto de instrumento, estaba llevando a cabo una labor que podría considerarse paralela a la del proyecto de instrumento que estaba elaborando el Grupo de trabajo sobre el agua de lastre. Existía la posibilidad de que estos dos instrumentos fueran ultimados aproximadamente al mismo tiempo e inclusive presentados para su aprobación a la misma conferencia diplomática. Por consiguiente, el Presidente opinó que puede resultar sumamente beneficioso para el Comité que estos dos proyectos de instrumento estén armonizados en su enfoque con respecto a las mismas cuestiones. Como ejemplo de tales disposiciones podrían citarse las relativas a las infracciones, el cumplimiento o las demoras innecesarias.

4.9.8 El Grupo de trabajo manifestó la opinión unánime de que la cuestión del agua de lastre tenía una importancia fundamental y que debía seguir en el orden del día del Comité y tener prioridad alta, a fin de poder ultimar las disposiciones jurídicamente vinculantes tan pronto como sea posible. En consecuencia, el Presidente del Grupo de trabajo opinó que el Grupo de trabajo debería continuar con su labor durante el 43º periodo de sesiones del Comité, para lo cual era necesario que:

- .1 ultimara un plan de trabajo pormenorizado que abarcara los distintos elementos del conjunto que requieren una solución antes de que pueda abordarse una tarea de redacción provechosa; y
- .2 perfeccionara la redacción de las disposiciones respecto de cuyo concepto el Grupo de trabajo hubiera manifestado acuerdo general.

4.9.9 El Grupo de trabajo, tras tomar nota de que era improbable que la cuestión del agua de lastre fuera resuelta satisfactoriamente en cuanto hace a un proyecto de Convenio que examinaría una conferencia diplomática en el bienio 2000-2001, recomendó que:

- .1 el Comité debería señalar la conveniencia del Convenio sobre el agua de lastre propuesto y respecto de las pinturas antiincrustantes y proceder, cuando ello sea viable, de manera paralela pero independiente entre sí. Se lograrían así disposiciones armoniosas, cuando corresponda;
- .2 el Grupo de trabajo sobre el agua de lastre debería continuar su labor teniendo en cuenta el Plan de trabajo pormenorizado que estaba elaborando el Grupo, centrado específicamente en aquellas cuestiones que requerían una solución. Este plan de trabajo se incorporaría en el informe del Grupo de trabajo que habría de distribuirse entre periodos de sesiones, permitiendo así a los Miembros del Comité aportar sus opiniones sobre cuestiones fundamentales y, como consecuencia de ello, alcanzar un mayor nivel de acuerdo respecto de un criterio, con lo cual se facilitaría la redacción de las prescripciones necesarias; y
- .3 el actual proyecto de texto de un convenio, elaborado hasta el presente por el Grupo de trabajo, debería formar parte del informe del Grupo de trabajo que se habrá de considerar como documento básico para su examen más a fondo durante el próximo periodo de sesiones. Era fundamental que se recibieran aportes constructivos sobre

las cuestiones preliminares clave, que habrían de esbozarse en el plan de trabajo, para el próximo periodo de sesiones a fin de permitir que se realizaran avances útiles sobre esta cuestión. Por otra parte, más importante aún, el Grupo de trabajo subrayó enérgicamente que era necesario seguir asignando prioridad alta a esta cuestión en el futuro del plan de trabajo del Comité.

#### **4.10 Decisión del Comité**

4.10.1 El Comité agradeció al Presidente del Grupo de trabajo sobre el agua de lastre su informe sobre la situación de la labor, y pidió a la Secretaría que publicara el informe del Grupo de trabajo tan pronto como fuera posible después del periodo de sesiones en curso.

4.10.2 Respecto de la relación entre el proyecto de instrumento sobre pinturas antiincrustantes y sobre gestión del agua de lastre, que se están elaborando actualmente, varias delegaciones opinaron que el Grupo de trabajo sobre gestión del agua de lastre y el Grupo de trabajo sobre pinturas antiincrustantes deberían proseguir sus respectivas labores independientemente y que la fecha de celebración de una conferencia o de dos conferencias para la adopción de los instrumentos debería establecerse en función del avance realizado por cada Grupo de trabajo. El Comité decidió que la cuestión de si los dos instrumentos se debían examinar en la misma conferencia o en conferencias distintas, o si debían formar parte de un único convenio o debían constituir convenios distintos, se resolvería posteriormente. Varias delegaciones subrayaron que debería evitarse toda proliferación de convenios y que deberían hacerse todos los esfuerzos necesarios para incorporarlos como anexos del MARPOL 73/78.

4.10.3 La delegación del Brasil pidió al Comité que apruebe el Método de dilución como alternativa técnica válida y segura para llevar a cabo el cambio de agua de lastre en el mar, con miras a su inclusión en el Código de gestión del agua de lastre (MEPC 43/4/5). En cuanto a los aspectos de seguridad y operacionales, tanto el Subcomité SLF como el Subcomité DE, ambos en su 42º periodo de sesiones, consideraron viable el método de dilución y por consiguiente convinieron en que fuera incorporado en el Código de gestión del agua de lastre previsto.

4.10.4 La delegación de las Bahamas subrayó la necesidad de contar con una norma de rendimiento respecto del medio ambiente para evaluar los distintos métodos e instó al Grupo de trabajo a que concediese prioridad a esta cuestión en el próximo periodo de sesiones del Comité. Varias delegaciones reconocieron que el método de dilución constituía una alternativa para el cambio de agua de lastre en la medida en que cumpliera con ciertos criterios de seguridad; propusieron que se incluyera en el Código de gestión del agua de lastre una vez que se llegara a un acuerdo sobre cómo se debería presentar el Código.

4.10.5 El Comité tomó nota de esta cuestión y la remitió al Grupo de trabajo sobre el agua de lastre para su examen más a fondo.

4.10.6 Respecto de la conferencia diplomática, el Comité tomó nota de la recomendación del Grupo de trabajo acerca de la cual se da cuenta en el párrafo 4.9.9 *supra* y acordó informar al Consejo en su 20º periodo de sesiones extraordinario de que la preparación del instrumento jurídico no había alcanzado un grado tal que garantizara la celebración con éxito de la conferencia durante el bienio 2000-2001.

## **5 EXAMEN Y APROBACIÓN DE ENMIENDAS DE LOS INSTRUMENTOS DE OBLIGADO CUMPLIMIENTO**

5.1 Bajo este punto del orden del día, el Comité examinó las enmiendas propuestas a los Anexos I y II del MARPOL 73/78 y a los códigos CIQ y CGrQ, que fueron distribuidas por el Secretario General de la Organización de conformidad con lo dispuesto en el artículo 16 2) a) del MARPOL 73/78 mediante la Circular N° 2099 de 27 de noviembre de 1998.

### **Enmiendas a los Anexos I y II del MARPOL 73/78**

5.2 El Comité examinó las enmiendas propuestas a la regla 13G del Anexo I del MARPOL 73/78 para que los petroleros existentes cuyo peso muerto esté comprendido entre 20 000 y 30 000 toneladas que transporten productos de hidrocarburos persistentes estén sujetos a las mismas prescripciones sobre construcción de doble casco que los petroleros para crudos (véase el documento MEPC 43/5). Tras examinarlas, el Comité aprobó en principio las enmiendas propuestas y las remitió al Grupo de redacción para que introdujera correcciones, si lo estimaba oportuno, antes de proceder a su adopción oficial.

5.3 Por lo que respecta a las enmiendas propuestas a los modelos A y B del suplemento del Certificado IOPP (véanse los documentos MEPC 43/5 y MEPC 43/5/Add.1), el Comité recordó que, en su 42° periodo de sesiones, había aprobado en principio el proyecto de texto de las enmiendas al suplemento del Certificado IOPP, pero había acordado asimismo remitir el proyecto de texto de las enmiendas al Subcomité BLG, en su 4° periodo de sesiones, celebrado del 12 al 16 de abril, para que examinara las especificaciones técnicas.

5.4 El Comité tomó nota de que, en su 4° periodo de sesiones, dicho Subcomité había examinado las enmiendas propuestas a los modelos A y B del suplemento del Certificado IOPP, que figuran en el documento MEPC 43/5, y había confirmado que las enmiendas propuestas estaban en regla. La conclusión alcanzada al respecto por el Subcomité BLG, en su 4° periodo de sesiones, se recoge en el párrafo 5 del documento MEPC 43/5/Add.1.

5.5 El Comité tomó nota asimismo de que, en su 4° periodo de sesiones, el Subcomité BLG había reconocido la necesidad imperiosa de intercalar los puntos resultantes de las enmiendas a la regla 13G y de la nueva regla 25A del Anexo I del MARPOL 73/78 en el Certificado IOPP para ofrecer orientación a las Administraciones, sociedades de clasificación y otras entidades que expiden Certificados IOPP, y había examinado y aprobado, con dos pequeñas adiciones, las enmiendas propuestas al modelo B del suplemento del Certificado IOPP, como se indica en el documento MEPC 43/5/Add.1, recomendando al Comité que las adoptara.

5.6 Tras un intercambio de información, el Comité aprobó en principio las enmiendas propuestas a los modelos A y B del suplemento del Certificado IOPP, incluidas las dos adiciones al modelo B recomendadas por el Subcomité BLG, en su 4° periodo de sesiones, y decidió remitirlas al Grupo de redacción para que introdujera correcciones, si lo estimaba oportuno, antes de proceder a su adopción oficial.

5.7 El Comité recordó asimismo que, en su 4° periodo de sesiones, el Subcomité BLG (párrafo 2.5 del documento MEPC 43/8/5) había invitado al Comité a decidir si son solamente los buques tanque que vayan a verse afectados por las enmiendas propuestas a la regla 13G los que necesitarán contar con un Certificado IOPP revisado.

5.8 En este sentido, el Comité observó que las enmiendas propuestas al suplemento del Certificado IOPP no se refieren únicamente a la regla 13G, sino también a la nueva regla 25A. El Comité observó asimismo que había otras enmiendas, tanto al modelo A como al modelo B, tales como las relativas al equipo separador/filtrador y a los tanques de retención de las aguas de sentina.

5.9 Tras debatir este punto, el Comité acordó en principio que todos los buques deben estar en posesión del modelo A o del modelo B, según proceda, en la fecha de entrada en vigor de las enmiendas al suplemento del Certificado IOPP, prevista para el 1 de enero del año 2001. No obstante, en vista de la validez de los Certificados IOPP existentes, el Comité acordó que no es necesario sustituir el suplemento válido existente del Certificado IOPP por el suplemento revisado hasta su fecha de vencimiento.

5.10 Para asegurarse de que esta cuestión queda clara y la implantación de las enmiendas al suplemento del Certificado IOPP es uniforme, el Comité decidió encomendar al Grupo de redacción la preparación de un proyecto de circular MEPC sobre esta cuestión, que dé cuenta de su decisión al respecto.

5.11 En relación con la propuesta de enmendar el Anexo II del MARPOL 73/78 añadiendo una nueva regla 16 sobre el "Plan de emergencia de a bordo contra la contaminación del mar por sustancias nocivas líquidas" (MEPC 43/5), el Comité aprobó en principio las propuestas de enmienda y las remitió al Grupo de redacción para que introdujera correcciones, si lo estimaba oportuno, antes de proceder a su adopción oficial.

5.12 El Comité reconoció que en el párrafo 2 de la nueva regla 16 del Anexo II se prescribe que: "El plan se ajustará a las Directrices elaboradas por la Organización." En este sentido, el Comité recordó que el Subcomité BLG había preparado un proyecto de Directrices para la elaboración de planes de emergencia de a bordo en caso de contaminación del mar por hidrocarburos o sustancias nocivas líquidas, que se recogen en el anexo 10 del documento BLG 1/20. Por consiguiente, el Comité pidió a la Secretaría que recogiera también el proyecto de Directrices con miras a su examen y aprobación en el 44º periodo de sesiones del Comité, ya que las Directrices habrán de ser aprobadas antes de la fecha de entrada en vigor de la nueva regla 16, prevista para el 1 de enero del año 2001.

5.13 En este sentido, el Comité recordó además que, en su 1º periodo de sesiones (BLG 1/20, anexo 9) el Subcomité BLG también había preparado, de conformidad con la instrucción del Comité y como consecuencia de añadir la nueva regla 16 del Anexo II proyectos de enmiendas a la regla 26 del Anexo I sobre planes de emergencia de a bordo en caso de contaminación del mar por hidrocarburos. Tras examinar esta cuestión, el Comité acordó que las enmiendas a la regla 26 del Anexo I formarían parte de las que se presentan para su aprobación en este periodo de sesiones y las remitió al Grupo de redacción para que introdujera mejoras de redacción, si lo estimaba oportuno, antes de proceder a su adopción oficial. El Comité pidió asimismo a la Secretaría que recogiera también las enmiendas a las Directrices para la elaboración de planes de emergencia de a bordo en caso de contaminación del mar por hidrocarburos preparadas por el Subcomité BLG, en su 1º periodo de sesiones, como consecuencia de las enmiendas a la regla 26 del Anexo I (BLG 1/20, anexo 11), con miras a examinarlas y aprobarlas en su 44º periodo de sesiones.

5.14 El Comité examinó el proyecto de resolución MEPC sobre la aprobación de las enmiendas propuestas a los Anexos I y II del MARPOL (MEPC 43/5) y decidió aprobar las fechas que figuran entre corchetes en los párrafos dispositivos 2 y 3 del proyecto de resolución MEPC, por lo que encomendó al Grupo de redacción que preparara el texto definitivo de dicha resolución MEPC.

### **Propuestas de enmienda al código CIQ**

5.15 Al examinar las propuestas de enmienda al código CIQ sobre "Sistemas de respiración y degasificación de los tanques de carga" y "Prescripciones de orden operacional", el Comité observó que las propuestas de enmienda se habían aprobado en el 70º periodo de sesiones del CSM. Tras examinar este punto, el Comité aprobó en principio las propuestas de enmienda y las remitió al Grupo de redacción para que introdujera correcciones, si lo estimaba oportuno, antes de proceder a su adopción oficial.

5.16 El Comité pidió también al Grupo de redacción que elaborara un texto definitivo de la resolución MEPC relativa a la adopción de las propuestas de enmienda.

### **Propuestas de enmienda al código CGrQ**

5.17 Al examinar las propuestas de enmienda al código CGrQ sobre "Contención de la carga", el Comité observó que las propuestas de enmienda habían sido aprobadas en el 70º periodo de sesiones del CSM. Tras debatir brevemente este punto, el Comité aprobó en principio las propuestas de enmienda y las remitió al Grupo de redacción para que introdujera correcciones, si lo estimaba oportuno, antes de proceder a su adopción oficial.

5.18 El Comité pidió también al Grupo de redacción que elaborara el texto definitivo de la resolución MEPC relativa a la adopción de las propuestas de enmienda al código CGrQ.

### **Adopción de las enmiendas (enmiendas de 1999)**

5.19 Habiendo recibido y examinado el informe del Grupo de redacción (MEPC 43/WP.10), el Comité aprobó las enmiendas de los Anexos I y II del MARPOL mediante la resolución MEPC.78(43), que figura en el anexo 3, las enmiendas al código CIQ mediante la resolución MEPC.79(43), que figura en el anexo 4, y las enmiendas al código CGrQ mediante la resolución MEPC.80(43), que figura en el anexo 5.

5.20 Los Estados Unidos se reservaron su opinión respecto de las enmiendas a la regla 13G del Anexo I del MARPOL 73/78.

5.21 Vanuatu se reservó su opinión respecto de las enmiendas a la regla 13G del Anexo I del MARPOL 73/78, fundamentándose en que, según estimaban, las enmiendas infringían los principios del Anexo I que tratan de la prevención de la contaminación por hidrocarburos. En la regla 1 del Anexo I se definen los hidrocarburos como el petróleo en todas sus manifestaciones. En particular, no se diferencia entre los hidrocarburos persistentes y los hidrocarburos no persistentes. Por consiguiente, si se adoptan las enmiendas, se deberían aplicar a los buques tanque que transporten todo tipo de petróleo, y no limitarse a los hidrocarburos persistentes.

5.22 El Comité refrendó la opinión del Grupo de redacción relativa a que:

- .1 en principio, los suplementos de los modelos A y B de los Certificados IOPP, según proceda, que se encuentren a bordo de los buques, cuando las enmiendas de 1999 al MARPOL 73/78 entren en vigor, seguirán siendo válidos hasta su fecha de vencimiento; y
- .2 no obstante, si se aplican al buque las disposiciones de las enmiendas de 1999 al MARPOL 73/78, con respecto a la regla 13G del Anexo I, antes de la fecha de vencimiento del Certificado IOPP, dicho buque deberá someterse a un reconocimiento y, después de realizarse satisfactoriamente dicho reconocimiento, se deberá expedir un nuevo suplemento del Certificado IOPP (modelo B) de conformidad con las enmiendas de 1999.

Por consiguiente, el Comité aprobó la circular MEPC (MEPC 43/WP.10, anexo 4) sobre la implantación uniforme de las enmiendas a los suplementos del Certificado IOPP, con la signatura MEPC/Circ.361.

5.23 El Comité acordó que se debería sustituir la primera nota a pie de página de la regla 26 del Anexo I de la edición actual del MARPOL 73/78 por la siguiente:

- "\* Véanse las "Directrices para la elaboración de planes de emergencia de a bordo en caso de contaminación por hidrocarburos" o las "Directrices para la elaboración de planes de emergencia de a bordo en caso de contaminación del mar por hidrocarburos y/o sustancias nocivas líquidas"."

El Comité pidió a la Secretaría que incluyese la nota a pie de página antedicha en las ediciones del MARPOL 73/78 en el futuro.

## **6 DETERMINACIÓN Y PROTECCIÓN DE ZONAS ESPECIALES Y DE ZONAS MARINAS ESPECIALMENTE SENSIBLES**

### **Revisión de la resolución A.720(17)**

6.1 El Comité recordó que en su 42º periodo de sesiones había tomado nota del progreso de la labor del Grupo de redacción y acordado examinar los resultados de la misma en el 43º periodo de sesiones basándose en el informe final del Grupo para dicho periodo de sesiones. El Comité también recordó que varias delegaciones habían manifestado sus opiniones respecto de los procedimientos de determinación y las medidas que han de adoptarse respecto de las zonas marinas especialmente sensibles (ZMES) y que, tras haber tomado nota de dichas opiniones, había decidido examinar la cuestión en su 43º periodo de sesiones.

6.2 Habiendo tomado nota del informe del Grupo de redacción contenido en el documento MEPC 43/6, el Comité decidió examinar las tres cuestiones siguientes:

- .1 necesidad demostrada de medidas de protección conexas;
- .2 protección provisional de la zona marina especialmente sensible propuesta; y

- .3 adición de información sobre la zona especialmente sensible del Archipiélago de Sabana-Camagüey en las Directrices revisadas.

### **Necesidad demostrada de medidas de protección conexas**

6.3 El Fondo Mundial para la Naturaleza presentó una propuesta basándose en la sección 2 de su documento MEPC 43/6/6, y opinó que el término "necesidad demostrada" es inapropiado en un instrumento de naturaleza preventiva dado que podría entenderse erróneamente como un daño debido a la navegación marina que ya ha tenido lugar.

6.4 Varias delegaciones apoyaron la opinión expresada por el Fondo Mundial para la Naturaleza señalando que la "necesidad demostrada" no es apropiada en el contexto del planteamiento preventivo pero, tras un debate, el Comité acordó que la cuestión debía examinarse nuevamente conjuntamente con el tema siguiente, ya que ambas cuestiones estaban estrechamente relacionadas entre sí.

### **Protección provisional de la ZMES propuesta - Aprobación de la ZMES antes de aprobar medidas conexas**

6.5 El Fondo Mundial para la Naturaleza presentó una propuesta basándose en la sección 3 de su documento MEPC 43/6/6, y declaró que se debería disponer la aprobación provisional de las ZMES hasta que se hayan aprobado formalmente las medidas de protección conexas, sugiriendo dos soluciones de compromiso, a saber:

- .1 la OMI podría determinar de forma preliminar que una propuesta de ZMES satisface todas las condiciones para su determinación, y por consiguiente permitir que la zona se señale en las cartas como una pre-ZMES. Los países deberían entonces notificar a los navegantes esta medida antes de que la ZMES y sus medidas de protección conexas hayan sido aprobadas formalmente; y
- .2 podría considerarse que la aprobación por parte de la OMI de señalar una zona como ZMES en las cartas náuticas es equivalente a una "Medida de protección conexa". Por consiguiente, cuando la OMI determina que una propuesta de ZMES satisface todas las condiciones para su determinación, puede aprobar la ZMES y la propuesta de señalar dicha zona en las cartas como ZMES. Si un país desea proponer otras medidas de protección, podría hacerlo debiendo notificar a los navegantes una vez que éstas hayan sido aprobadas.

6.6 Durante el debate que siguió a la propuesta precedente, varias delegaciones se opusieron al Fondo Mundial para la Naturaleza señalando que el Comité no podría adoptar una decisión final sobre la determinación de la propuesta de ZMES hasta que se aprobaran las medidas de protección conexas, ya que la determinación de una ZMES no tiene sentido si no cuenta con dichas medidas.

6.7 No obstante, algunas delegaciones apoyaron la opinión del Fondo Mundial para la Naturaleza señalando que la adopción de medidas en dos etapas, tal como se señala en el párrafo 6.5.1, es la apropiada en el contexto del planteamiento preventivo.

6.8 Como solución de compromiso, el Comité acordó en principio que:

- .1 por lo que respecta a la cuestión de la necesidad demostrada de la protección, la expresión "demostrada" debería suprimirse; y
- .2 por lo que respecta a la protección provisional de la propuesta de ZMES, debería incorporarse en las Directrices revisadas la adopción de medidas en dos etapas.

6.9 Por lo que respecta a la propuesta de señalar ZMES provisionales en las cartas náuticas, si bien varios observadores apoyaron dicha inclusión, el Comité acordó que las ZMES provisionales no deben señalarse en las cartas por ahora.

#### **Notas a pie de página, que figuran en las páginas 4 y 5 del anexo del documento MEPC 43/6**

6.10 Varias delegaciones señalaron que las notas a pie de página, que figuran en las páginas 4 y 5 del anexo del documento MEPC 43/6, deberían suprimirse o incluirse en el texto principal.

6.11 El Comité acordó, en principio, aceptar esta propuesta y remitir esta cuestión al Grupo de redacción para que éste la examinara.

#### **Propuesta de Cuba**

6.12 La delegación de Cuba presentó el documento MEPC 43/6/4 y propuso incluir información sobre la ZMES de Sabana-Camagüey en las Directrices revisadas.

6.13 El Comité invitó a Cuba a que disminuyera esta información y acordara adjuntarla a las Directrices revisadas. El Comité invitó al Grupo de redacción a que revisara las Directrices en consecuencia.

#### **Observaciones formuladas por la Oficina de Asuntos Jurídicos de las Naciones Unidas y por la UICN**

6.14 La UICN presentó el documento MEPC 43/6/3 señalando que deseaba retirar su propuesta de que dicho documento fuera remitido al Comité Jurídico y que había decidido modificar la nota introductoria del documento. Asimismo, informó al Comité que presentaría una versión revisada del documento MEPC 43/6/3 al 44º periodo de sesiones del CPMM para que éste lo examinara.

6.15 La Oficina de Asuntos Jurídicos de las Naciones Unidas presentó su documento MEPC 43/6/2 y facilitó un análisis de la relación entre la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar y la resolución A.720(17).

6.16 En relación con las observaciones formuladas por la Oficina de Asuntos Jurídicos de las Naciones Unidas, la División Jurídica expresó su opinión de que debería ser el CPMM, y no el Comité Jurídico, quien debería examinar la relación entre ambos instrumentos, en el contexto de la revisión de la resolución, y señaló que la División Jurídica estaba dispuesta a facilitar la ayuda necesaria al CPMM, de éste solicitarla.

6.17 El Comité reconoció la necesidad de establecer un Grupo de trabajo por correspondencia encargado de la revisión de la resolución A.720(17) en el contexto del nuevo estudio de los



documentos MEPC 43/6/2 y MEPC 43/6/3, pero acordó considerar esta cuestión con arreglo al punto 18 del orden del día.

### **Determinación de una ZMES dentro y fuera de las aguas territoriales**

6.18 Una delegación abordó la cuestión de si pueden determinarse ZMES tanto dentro como fuera de las aguas territoriales de un Estado. Al respecto, el Comité compartió la opinión de que las ZMES pueden determinarse tanto dentro como fuera de las aguas territoriales.

### **Mandato del Grupo de redacción**

6.19 Como resultado de las deliberaciones, el Comité estableció un Grupo de redacción sobre la revisión de la resolución A.720(17) con el mandato siguiente:

- .1 elaborar un proyecto de procedimientos para la determinación de ZMES a fin de que complementen la resolución A.720(17), basándose en las observaciones y decisiones del Pleno, con miras a su aprobación en el presente periodo de sesiones y su adopción en la vigésima primera Asamblea; y
- .2 presentar en este periodo de sesiones un informe sobre los trabajos para que sea examinado por el Pleno.

### **Informe del Grupo de redacción**

6.20 Tras recibir el informe del Grupo de redacción, el Comité acordó incluir información sobre la ZMES de Sabana-Camagüey en la resolución que figura en el anexo 2 del documento MEPC 43/WP.12, y por lo tanto acordó enmendar la resolución en consecuencia.

6.21 Tras efectuar estas enmiendas y algunas de carácter editorial, el Comité aprobó los nuevos procedimientos para la determinación de zonas marinas especialmente sensibles, que sustituirán a los que figuran en los párrafos 3.2 a 3.5 del anexo de la resolución A.720(17) y las enmiendas a las Directrices recogidas en dicha resolución, así como el proyecto de una resolución de la Asamblea sobre este tema, que figura en el anexo 6, con miras a su adopción en el vigésimo primer periodo de sesiones de la Asamblea.

6.22 El Comité acordó invitar al Subcomité NAV, en su 45º periodo de sesiones, que se celebrará en septiembre de 1999, a que examine la resolución de la Asamblea propuesta, que figura en el anexo 6, y formule sus observaciones directamente en el vigésimo primer periodo de sesiones de la Asamblea.

### **Propuestas respecto de la determinación de ZMES**

6.23 El Comité tomó nota de que en este periodo de sesiones se remitieron al examen del Comité las propuestas siguientes:

- .1 propuesta de Egipto para la determinación de zonas a evitar y la designación de zonas marinas especialmente sensibles de las aguas contiguas al Estrecho de Tirán (MEPC 43/6/1);

- .2 propuesta de la Argentina para la creación de una zona de protección especial y de una zona a evitar (MEPC 43/6/5); y
- .3 propuesta de Colombia para la designación de la Isla Malpelo como zona marina especialmente sensible (MEPC 43/6/7).

6.24 Aunque está revisando las Directrices para la determinación y protección de zonas especiales y de zonas marinas especialmente sensibles (resolución A.720(17)), el Comité tomó nota, en tanto consideraba cómo proceder respecto de las propuestas antes mencionadas, de que la finalidad principal de tal revisión es aclarar los procedimientos establecidos para determinar dichas zonas y disponer de un texto claro para las Directrices, por lo tanto, la revisión referida no debería imponer ahora modificaciones sustanciales al criterio para designar zonas especiales y ZMES.

6.25 Por esta razón, mientras se revisan las Directrices, el Comité acordó que deberá examinar las propuestas de zonas especiales y de ZMES, así como las medidas conexas de organización del tráfico, en base al criterio actual y a los procedimientos que figuran en la resolución A.720(17).

#### **Designación de ZMES de las aguas contiguas al Estrecho de Tirán y establecimiento de zonas a evitar**

6.26 Por lo que respecta al documento MEPC 43/6/1, la delegación de Egipto informó al Comité de que presentaría información adicional en su 44º periodo de sesiones, teniendo en cuenta el documento MEPC 43/WP.5.

#### **Zonas de protección especial en el litoral argentino y la zona a evitar por petroleros y quimiqueros**

6.27 Argentina presentó su documento MEPC 43/6/5 notificando acerca de dos reglas administrativas nacionales que ha introducido con objeto de designar zonas de protección especial en el litoral argentino. El objetivo de las reglas es preservar las características naturales particulares de esta parte del litoral argentino y establecer distancias mínimas a la costa que concedan tiempos razonables para la puesta en marcha de planes de emergencia en caso de que surja un problema. Las reglas incluyen sanciones para quienes las infrinjan.

6.28 El Comité pidió a Argentina que aclare si en el párrafo 9 de su documento se propone una zona a evitar por petroleros y quimiqueros.

6.29 La delegación de Argentina señaló que la zona a evitar, descrita en el párrafo 9 del documento MEPC 43/6/5, se aplica a los buques que enarbolan el pabellón de Argentina y participen en viajes internos, pero también se aplica, con carácter voluntario, a buques de pabellón extranjero que participen en el cabotaje.

6.30 El Comité tomó nota de la información facilitada por Argentina.

6.31 La delegación del Reino Unido se reservó su opinión con respecto a la declaración antedicha formulada por la delegación de Argentina.

## **Designación de la Isla Malpelo como ZMES**

6.32 Colombia presentó su documento MEPC 43/6/7, y pidió al Comité en su 43° periodo de sesiones que examinara la posibilidad de designar a la Isla Malpelo como zona marina especialmente sensible, fundamentándose en la importancia ecológica de la Isla Malpelo para la conservación de especies únicas a nivel regional e internacional. Colombia señaló que su propuesta se justificaba por la valoración de los criterios ecológicos, socioeconómicos y culturales que se recogen en su documento.

6.33 Durante el debate sobre su propuesta, Colombia facilitó información adicional en apoyo de su propuesta. El Comité acordó por consiguiente examinar nuevamente esta cuestión en su 44° periodo de sesiones, cuando contaría con toda la información necesaria para decidir al respecto.

## **7 INSUFICIENCIA DE LAS INSTALACIONES DE RECEPCIÓN**

### **Introducción**

7.1 El Comité recordó que en su 42° periodo de sesiones había concluido que con objeto de lograr "instalaciones receptoras de desechos idóneas" los puertos deberían tener en cuenta las necesidades operacionales de los usuarios y proporcionar instalaciones adecuadas para el tipo y las cantidades de desechos procedentes de los buques que normalmente utilizan el puerto, sin causarles demoras innecesarias.

7.2 El Comité también observó que en su 42° periodo de sesiones había decidido que era necesario continuar trabajando sobre esa cuestión, y había constituido un Grupo de trabajo por correspondencia, bajo la dirección del Reino Unido, para que preparase un documento de base que se examinaría durante el actual periodo de sesiones.

7.3 Asimismo, el Comité recordó que en su 42° periodo de sesiones había pedido a la Secretaría que incorporara el nuevo capítulo 11 en el Manual general sobre instalaciones receptoras portuarias y que hiciese imprimir la edición de 1999 lo antes posible. La Secretaría informó al Comité que dicho Manual se publicará a la mayor brevedad posible después de finalizado su 43° periodo de sesiones.

### **Informe del Grupo de trabajo por correspondencia sobre instalaciones receptoras de desechos**

7.4 El Comité examinó el informe del Grupo de trabajo por correspondencia sobre instalaciones receptoras de desechos que figura en el documento MEPC 43/7 (Reino Unido), y tomó nota de que consta de los siguientes elementos:

- .1 nota de introducción;
- .2 informe del Grupo de trabajo para el CPMM, en su 42° periodo de sesiones (anexo 1);
- .3 proyecto de resolución de la Asamblea (anexo 2);
- .4 directrices para garantizar la idoneidad de las instalaciones receptoras de desechos en los puertos (anexo 3); y
- .5 procedimientos de auditoría (anexo 4).

### **Informe del Grupo de trabajo para el CPMM en su 42º periodo de sesiones**

7.5 El Comité aprobó el informe del Grupo de trabajo sobre las deficiencias de las instalaciones receptoras de desechos que figura en el anexo 1 del documento MEPC 43/7.

### **Proyecto de resolución de la Asamblea**

7.6 El Comité felicitó al Grupo de trabajo por correspondencia, y a su Presidente, por la labor efectuada, no obstante reconoció que será preciso revisar de nuevo las directrices antes de publicarlas. Por otra parte, el Grupo de trabajo por correspondencia no pudo examinar la estrategia para la gestión y auditoría de las instalaciones receptoras de desechos que figura en el anexo 4 del documento MEPC 43/7. Por consiguiente, el Comité decidió que dicho Grupo de trabajo continuara su labor y presentara al examen del CPMM en su 44º periodo de sesiones un proyecto final de directrices, junto con la estrategia para la gestión y auditoría de las instalaciones receptoras.

7.7 No obstante, a fin de subrayar la importancia de esta cuestión, el Comité decidió preparar un proyecto de resolución de la Asamblea y pidió a un Grupo de redacción oficioso que redactara un proyecto de texto basado en el proyecto de resolución que figura en el documento MEPC 43/7.

7.8 El Comité, tras recibir el informe del Grupo de redacción oficioso (MEPC 43/WP.11), aprobó el proyecto de resolución de la Asamblea que figura en el anexo 7 a fin de que se adopte para presentarlo a la Asamblea en su vigésimo primer periodo de sesiones.

### **Promoción de las Directrices**

7.9 El Comité convino en que se debería determinar el mejor modo de distribuir las Directrices, a fin de garantizar la idoneidad de las instalaciones receptoras de desechos en la mayor medida posible, una vez finalizadas.

7.10 A este respecto, el observador de INTERTANKO se ofreció a sufragar los costes de impresión de las Directrices como publicación de la OMI, y el Comité agradeció a INTERTANKO su generoso ofrecimiento.

### **Instalaciones receptoras de desechos para embarcaciones de recreo**

7.11 El Comité tomó nota del folleto titulado *Port Waste Management Planning - A Guide for Marina Operators and Coastal Clubs* presentado por ISF e ICOMIA (MEPC 43/INF.3).

### **Presunta deficiencia de las instalaciones portuarias receptoras de desechos**

7.12 El Comité tomó nota de la información facilitada sobre la presunta deficiencia de las instalaciones portuarias receptoras de desechos (MEPC 43/INF.7).

## **Información presentada por la Organización Regional para la Protección del Medio Marino (ROPME)**

7.13 El observador de la ROPME informó al Comité del resultado de la 5ª reunión del Grupo de estudio sobre instalaciones receptoras de desechos que se celebró en Bahrein del 18 al 20 de abril de 1999. El Comité observó que en dicha reunión se sancionó un informe que contenía un estudio de viabilidad sobre instalaciones receptoras para desechos generados por los buques, que fue refrendado a su vez por el Comité ejecutivo ministerial de la ROPME, reunido en Kuwait el 19 de junio de 1999.

7.14 El observador de la ROPME declaró que dicha organización considera prioritario seguir las recomendaciones del estudio de viabilidad, y que realizara las siguientes actividades:

- .1 establecer una Comisión coordinadora para los miembros del Grupo de estudio y otros expertos que colaboren en la implantación del estudio de viabilidad y asignar un experto permanente encargado del seguimiento del Plan de implantación de dicho estudio;
- .2 colaborar con la OMI en la organización de un seminario regional para someter a debate los métodos y medios más factibles para la implantación del Plan, cuya celebración está prevista, en principio, para septiembre de 1999, en Bahrein; y
- .3 apoyar al resto de los Estados Miembros de la ROPME, a fin de que tomen medidas urgentes para adherirse al MARPOL 73/78, y establecer instalaciones receptoras de desechos que permitan que la clasificación de "zona especial" entre en vigor.

## **8 INFORMES DE LOS SUBCOMITÉS**

### **INFORME SOBRE EL 7º PERIODO DE SESIONES DEL SUBCOMITÉ FSI**

8.1 El Comité tomó nota de que el Subcomité de Implantación por el Estado de Abanderamiento había celebrado su 7º periodo de sesiones del 22 al 26 de marzo de 1999 y de que su informe se había distribuido con la signatura FSI 7/14.

8.2 El Comité aprobó en general el informe correspondiente al 7º periodo de sesiones del Subcomité FSI y adoptó las medidas que se indican a continuación.

#### **Autoevaluación de la actuación del Estado de abanderamiento**

8.3 El Comité, tras tomar nota de la decisión pertinente adoptada por el CSM en su 71º periodo de sesiones, aprobó el proyecto de resolución de la Asamblea sobre autoevaluación de la actuación del Estado de abanderamiento, que se presentará a la Asamblea en su vigésimo primer periodo de sesiones. El proyecto de resolución de la Asamblea, aprobado por el Comité, se recoge en el anexo 8. El Comité también tomó nota de los avances realizados durante el 7º periodo de sesiones del Subcomité FSI en la elaboración de criterios para la autoevaluación de la actuación por el Estado de abanderamiento.

### **Distribución anual de las listas de deficiencias**

8.4 El Comité refrendó la decisión adoptada por el Subcomité FSI, en su 7º periodo de sesiones, de distribuir anualmente las futuras listas de deficiencias bajo la forma de circulares FSI, a fin de abarcar todas las deficiencias notificadas durante el año civil precedente.

### **Revisión de los procedimientos armonizados de notificación**

8.5 El Comité, tras tomar nota de que en su 7º periodo de sesiones el Subcomité FSI había considerado que la información requerida en la sección 11 del anexo 2 de las circulares MSC/Circ.827 - MEPC/Circ.333, sobre los factores subyacentes, era innecesaria, aprobó, a reserva de la sanción del CSM, la publicación de una revisión de la circular conjunta MSC/MEPC sobre Procedimientos armonizados de notificación revisados.

### **Disponibilidad de los datos sobre siniestros y deficiencias en formato electrónico**

8.6 El Comité, tras tomar nota de la decisión pertinente adoptada por el MSC en su 71º periodo de sesiones, refrendó la decisión tomada por el Subcomité FSI, en su 7º periodo de sesiones, de hacer disponibles los datos sobre siniestros y deficiencias en un formato electrónico en el sitio codificado de la OMI en Internet, señalando que los Gobiernos Miembros tendrían acceso a dichos datos únicamente mediante la entrada en el sitio de Internet a través de una contraseña y que no estarían a disposición del público en general.

### **Directrices para la investigación del factor humano en los siniestros y sucesos marítimos**

8.7 El Comité, tras tomar nota de la decisión pertinente, adoptada por el CSM en su 71º periodo de sesiones, aprobó la lista de enmiendas al proyecto de Directrices para la investigación del factor humano en los siniestros y sucesos marítimos y señaló la recomendación formulada por el Subcomité FSI en su 7º periodo de sesiones, de que las Directrices se adjunten al Código para la investigación de siniestros y sucesos marítimos (resolución A.849(20)). El Comité también aprobó el proyecto de resolución de la Asamblea sobre las enmiendas al Código para la investigación de siniestros y sucesos marítimos (resolución A.849(20)), elaboradas y aprobadas por el CSM en su 71º periodo de sesiones, a fin de que se presente a la aprobación de la vigésima primera Asamblea. El proyecto de resolución de la Asamblea aprobado por el Comité, se recoge en el anexo 9 del presente informe.

### **Procedimientos para la supervisión por el Estado rector del puerto (resolución A.787(19))**

8.8 Con respecto al proyecto de resolución de la Asamblea sobre enmiendas a la resolución A.787(19) acerca de los Procedimientos para la supervisión por el Estado rector del puerto, el Comité señaló que, en su 71º periodo de sesiones, el CSM, tras prolongadas deliberaciones centradas en la necesidad de establecer la existencia de "motivos fundados" antes de llevar a cabo una inspección más a fondo, en el marco de la supervisión por el Estado rector del puerto, acordó conservar el texto original del párrafo 2.2.3 de la resolución A.787(19), según la propuesta de Chipre (MSC 71/10/3) y Vanuatu (MSC 71/10/2), insertando una segunda oración sobre el examen de los certificados de arqueo. El Comité estuvo de acuerdo con la decisión adoptada a ese respecto por el CSM en su 71º periodo de sesiones y aprobó el proyecto de resolución de la Asamblea sobre Enmiendas a los procedimientos para la supervisión por el Estado rector del puerto (resolución A.787(19)), para que se presente a la aprobación de la Asamblea en su vigésimo primer periodo de sesiones. El proyecto de resolución de la Asamblea aprobado por el Comité, se recoge en el anexo 10 del presente informe. Noruega reservó su postura con respecto al nuevo párrafo 4.7 (Procedimientos para la rectificación de

las deficiencias y el levantamiento del embargo) y en particular con respecto al subpárrafo 4.7.3 referente a la confirmación, que presenten los Estados de abanderamiento al Estado rector del puerto, de que se han tomado medidas correctoras con respecto al buque en cuestión. Noruega declaró que cumpliría sus obligaciones, a este respecto, de conformidad con los convenios internacionales. Bahamas y Vanuatu apoyaron la postura de Noruega. El Comité también tomó nota de la recomendación formulada por el Subcomité FSI en su 7º periodo de sesiones de que se elaborara e imprimiera, como nueva publicación, un texto refundido revisado de la resolución A.787(19). Además, el Comité tomó nota de que Noruega se reservaba su postura en esta cuestión, ya que no podía apoyar el proyecto de resolución de la Asamblea.

### **Consecuencias de la pérdida por un buque del derecho a enarbolar el pabellón de un Estado**

8.9 El Comité tomó nota de las conclusiones de los debates celebrados en el 7º periodo de sesiones del Subcomité FSI y observó que había decidido mantener este punto en el orden del día del 8º periodo de sesiones de dicho Subcomité, en el que invitó a los Miembros a que presentaran observaciones y propuestas con información respecto de las prácticas nacionales sobre la cuestión.

### **Programa de trabajo del Subcomité FSI**

8.10 En relación con el punto 18 del orden del día, el Comité examinó el programa de trabajo revisado del Subcomité FSI y el orden del día provisional para su 8º periodo de sesiones.

### **INFORME SOBRE EL 4º PERIODO DE SESIONES DEL SUBCOMITÉ BLG**

8.11 El Comité tomó nota de que el Subcomité de Transporte de Líquidos y Gases a Granel (Subcomité BLG) había celebrado su 4º periodo de sesiones del 12 al 16 de abril de 1999 y de que el informe correspondiente se había distribuido con la signatura BLG 4/18.

8.12 El Comité aprobó en general el informe correspondiente al 4º periodo de sesiones del Subcomité BLG y adoptó las medidas que se indican a continuación.

### **Aplicación de las prescripciones sobre respiración de los tanques de carga a los buques tanque combinados quimiqueros/petroleros**

8.13 El Comité, tras tomar nota de la decisión pertinente adoptada por el CSM en su 71º periodo de sesiones, aprobó el proyecto de circular MSC/MEPC, acerca de la Aplicación de las prescripciones sobre respiración de los tanques de carga a los buques tanque combinados quimiqueros/petroleros, suprimiendo las palabras "y 59.2" del párrafo 3 del proyecto de circular (BLG 4/18, anexo 2) que se distribuirá con la signatura MSC/Circ.929 - MEPC/Circ.362.

### **Utilización del idioma español con arreglo al MARPOL 73/78**

8.14 El Comité tomó nota de la declaración de Venezuela, formulada, en nombre de los países de habla hispana, durante el 4º periodo de sesiones del Subcomité BLG acerca del uso del español con arreglo al Convenio MARPOL 73/78.

8.15 El Comité recordó que la cuestión se había planteado mientras el Subcomité BLG consideraba los idiomas que habrían de utilizarse en el Libro registro de hidrocarburos, tema acerca

del cual había recibido las siguientes orientaciones, formuladas por el CPMM en su 42º periodo de sesiones:

- .1 la tercera frase 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, al menos, en inglés o francés", suprimiendo la primera parte de la frase, 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 frase 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 dará 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."

8.16 El Comité acordó en principio que el español debería citarse como uno de los idiomas alternativos que pueden utilizarse si es pertinente, y que la introducción de esta alternativa exigiría enmiendas al MARPOL, 73/78.

8.17 En consecuencia, el Comité pidió que los países de habla hispana, o que uno de ellos, presentara un documento al CPMM, en su 44º periodo de sesiones, con las enmiendas propuestas a las reglas pertinentes del Convenio MARPOL 73/78.

### **Repercusiones presupuestarias de la revisión de los perfiles de peligrosidad del GESAMP**

8.18 El Comité tomó nota de que el documento MEPC 43/8/6 - Repercusiones presupuestarias de la evaluación de los riesgos que entrañan los productos del código CIQ, presentaba un resumen de los costos relacionados con la elaboración de nuevos perfiles de peligrosidad del GESAMP para todos los productos incluidos en el código CIQ y daba cuenta de las deliberaciones sobre esa cuestión durante el 4º periodo de sesiones del Subcomité BLG. El Comité, tras reconocer la importancia del asunto, examinó la situación y las medidas propuestas por el Subcomité BLG en dicho periodo de sesiones, para obtener recursos presupuestarios adicionales destinados a llevar a cabo la evaluación de los riesgos.

8.19 El Comité recordó que, en su 42º periodo de sesiones, el CPMM había fijado el año 2002 como una nueva fecha para ultimar la revisión del Anexo II del Convenio MARPOL 73/78. Sin embargo, eso depende de que el Grupo de trabajo sobre la evaluación de los peligros de las sustancias perjudiciales transportadas por buques (Grupo EHS) del GESAMP, pueda volver a evaluar los productos que figuran en el código CIQ en un plazo de tres años y ello sólo sería posible si se cuenta con fondos suficientes para las reuniones adicionales y las actividades de apoyo.

8.20 El Comité señaló que, en su 4º periodo de sesiones, el Subcomité BLG, si bien reconoció que la obtención de los fondos necesarios era una cuestión cuyo examen y decisión correspondían al CPMM en su 43º periodo de sesiones y al Consejo en su 20º periodo de sesiones extraordinario, previo a la vigésima primera Asamblea, estimaba que la ultimación de los perfiles de peligrosidad del GESAMP tenía una importancia fundamental para la asignación de nuevas categorías a las sustancias químicas y la revisión del Anexo II del Convenio MARPOL y subrayó que se debía asignar prioridad



y afectar recursos a la labor del Grupo EHS, del GESAMP, de modo que pudiera ultimar los perfiles de peligrosidad lo antes posible.

8.21 El Comité reconoció la importante contribución que el Grupo de trabajo EHS del GESAMP había realizado para facilitar el cumplimiento de la fecha de ultimación fijada para el año 2002, de la revisión del Anexo II del MARPOL 73/78.

8.22 Tras someter a debate diferentes medios de obtener las 167 400 libras esterlinas adicionales necesarias para financiar el proyecto, el Comité acordó que:

- .1 dado que las propuestas presupuestarias de la OMI para el próximo bienio (2000-2001) deben reflejar un crecimiento nominal cero, no es factible solicitar al Consejo que incluya los recursos adicionales en dicho presupuesto;
- .2 puesto que la postergación del 5º periodo de sesiones del Subcomité BLG hasta el año 2001, sólo proporcionaría un ahorro de 34 000 libras, que no sólo no resolvería el problema, sino que impedirá la resolución de otras cuestiones importantes, el 5º periodo de sesiones del Comité BLG debería celebrarse en el año 2000, según lo previsto;
- .3 el coste de la revisión podría reducirse si el Grupo de trabajo EHS del GESAMP, dispusiera métodos alternativos de trabajo, tales como el uso del correo electrónico, etc.;
- .4 el GESAMP podría utilizar para el Grupo EHS los recursos (6 000 libras por año) asignadas al Grupo de trabajo sobre sustancias que perturban el sistema endocrino; y
- .5 algunos recursos podrían obtenerse mediante contribuciones financieras.

8.23 Aceptando con renuencia que la actual fecha de ultimación de las tareas relativas a la revisión del Anexo II del MARPOL 73/78 podría atrasarse, el Comité acordó pedir al GESAMP que tuviera en cuenta los puntos señalados en los párrafos 8.22.3 y 8.22.4 y que continuara su labor teniendo en cuenta las restricciones de recursos existentes.

8.24 Con referencia al párrafo 8.22.2 *supra*, el Comité tomó nota de la opinión de varias delegaciones de que el aplazamiento del 5º periodo de sesiones del Subcomité BLG hasta el año 2001, junto con las contribuciones voluntarias de partes interesadas, constituye una opción factible para resolver la financiación de la labor del Grupo EHS del GESAMP. Por consiguiente, el Comité invitó a las partes interesadas a que investigaran la posibilidad de reunir los fondos necesarios.

8.25 El Comité decidió pedir al GESAMP que dé carácter prioritario a ultimar la nueva evaluación de las sustancias transportadas en grandes cantidades y con mucha frecuencia y que examine los criterios de evaluación establecidos por el GESAMP que no se ajustan a los criterios armonizados.

## **Revisión de las especificaciones para el lavado con crudos y del Manual sobre el equipo y las operaciones del lavado con crudos**

8.26 El Comité, tras reconocer que la utilización de los sistemas de lavado con crudos sigue siendo un instrumento importante para reducir la contaminación marina ocasionada por los petroleros, y la necesidad de actualizar las prescripciones sobre el lavado con crudos, aprobó las enmiendas propuestas a las Especificaciones revisadas relativas al proyecto, la utilización y el control de los sistemas de lavado con crudos (resolución A.446(XI), modificada mediante la resolución A.497(XII)). Las enmiendas propuestas a las Especificaciones sobre el lavado con crudos, aprobadas por el Comité, se recogen en el anexo 11 del presente informe. El Comité también decidió pedir a la Secretaría que elabore un proyecto de resolución de la Asamblea relativo a la aprobación de las enmiendas propuestas a las Especificaciones sobre el lavado con crudos, y que lo presente a la Asamblea en su vigésimo primer periodo de sesiones, para su examen y aprobación.

8.27 A fin de ayudar a los destinatarios de las Especificaciones revisadas sobre el lavado con crudos, el Comité, tras reconocer que la última publicación de la OMI de las Especificaciones databa de 1983, decidió pedir a la Secretaría que elaborara una edición refundida de las Especificaciones revisadas sobre el lavado con crudos, junto con otra información, para que se publique después de que la Asamblea adopte las enmiendas propuestas.

8.28 En relación con la aprobación de las Especificaciones revisadas sobre el lavado con crudos, el Comité también aprobó las enmiendas propuestas a la sección 9 del Modelo normalizado del Manual sobre el equipo y las operaciones del lavado con crudos (resolución MEPC.3(XII)), bajo la cobertura de la resolución MEPC.81(43). Las enmiendas a la sección 9 del Modelo normalizado del Manual sobre el equipo y las operaciones de lavado con crudos y la resolución del CPMM relativa a la aprobación de las mismas se recogen en el anexo 12 del presente informe. El Comité también pidió a la Secretaría que incluyera la sección enmendada del Formulario normalizado del Manual sobre el equipo y las operaciones del lavado con crudos en la propuesta nueva publicación refundida de las Especificaciones sobre el lavado con crudos.

8.29 Al adoptar estas decisiones, el Comité tomó nota de que Noruega considera que aún queda mucho por hacer en cuanto al lavado con crudos, particularmente con los ensayos y la aceptación de las instalaciones de lavado con crudos, así como con la investigación de la posible contribución de dicho lavado a la contaminación atmosférica.

8.30 En consecuencia, el Comité invitó a Noruega a que presentara al CPMM en su 44º periodo de sesiones una propuesta oficial sobre esas cuestiones para que éste continúe estudiándolas.

### **Propuesta de enmiendas a los códigos CIQ y CGrQ**

8.31 El Comité aprobó, a reserva del refrendo del CSM, el proyecto de propuestas de enmiendas al capítulo 15 del código CIQ, relativas al transporte de disulfuro de carbono, a fin de que se aprueben como parte de las enmiendas de 2002 a dicho Código (BLG 4/18, anexo 8).

8.32 El Comité aprobó asimismo, a reserva del refrendo del CSM, el proyecto de enmiendas a los códigos CIQ y CGrQ, resultantes de la revisión de la Guía de primeros auxilios (BLG 4/18, anexo 11).

8.33 El Comité también aprobó, a reserva del refrendo del CSM, el proyecto de enmiendas a los códigos CIQ y CGrQ, relativas a las prescripciones sobre los conductos flexibles para la carga

(BLG 4/18, anexo 13), si bien tomó nota de que el Japón no apoyaba esta enmienda por considerarla injustificada.

8.34 El Comité pidió a la Secretaría que distribuyera las propuestas de enmiendas precedentes de conformidad con el artículo 16 2) a) del MARPOL 73/78, para que se aprueben en el 45º periodo de sesiones del CPMM, cuya fecha provisional de celebración es octubre del año 2000.

8.35 A este respecto, el Comité tomó nota de que se prevé que las anteriores propuestas de enmiendas a los códigos CIQ y CGrQ sean aprobadas por el CSM en su 72º periodo de sesiones, en mayo del año 2000, y adoptadas en su 73º periodo de sesiones, en noviembre del mismo año.

#### **Directrices revisadas sobre aditivos de limpieza para los tanques**

8.36 El Comité aprobó el proyecto de Directrices revisadas sobre aditivos de limpieza para los tanques, la nota de orientación, y el formulario de información sobre el producto (BLG 4/18, anexo 9), para que se distribuya mediante la circular MEPC/Circ.363.

#### **Pormenores de los acuerdos tripartitos**

8.37 El Comité instó a los Gobiernos Miembros a que respondieran a la circular MEPC/Circ.320, facilitando a la Secretaría los pormenores de los puntos de contacto en referencia con los acuerdos tripartitos.

#### **Reunión interperiodos del Grupo de trabajo ESPH en el año 2000**

8.38 El Comité, tomando nota de la decisión pertinente del CSM en su 71º periodo de sesiones, aprobó la celebración de una reunión interperiodos del Grupo de trabajo ESPH en el año 2000, a reserva de la aprobación del Consejo.

#### **Disposiciones equivalentes en lo que respecta al emplazamiento de los tanques de carga, en el marco del MARPOL 73/78 y el código CIQ**

8.39 El Comité tomó nota del examen de las disposiciones equivalentes en lo que respecta al emplazamiento de los tanques de carga, llevado a cabo en el 4º periodo de sesiones del Subcomité BLG, en el marco del MARPOL 73/78 y el código CIQ, como resultado de una notificación presentada por Malasia. El Comité tomó nota asimismo de la decisión tomada en dicho periodo de sesiones de que no era necesario adoptar nuevas medidas al respecto.

#### **Cuestiones examinadas con arreglo a otros puntos del orden del día**

8.40 Con arreglo al punto 9 del orden del día, el Comité examinó el proyecto de resolución de la Asamblea sobre Implantación mundial del sistema armonizado de reconocimientos y certificación (SARC) para presentarlo a la Asamblea, en su vigésimo primer periodo de sesiones, a fin de que ésta lo adopte. La cuestión de los procedimientos a seguir para efectuar el cambio del sistema existente al sistema armonizado, una vez que entren en vigor los protocolos de 1988 del Convenio SOLAS y del Convenio de Líneas de Carga, también se examinó bajo el punto 9 del orden del día.

8.41 Con arreglo al punto 5 del orden del día, el Comité examinó las recomendaciones adoptadas en el 4º periodo de sesiones del Subcomité BLG relativas a las enmiendas al Suplemento del

Certificado IOPP mediante las que se determinaría si sólo aquellos buques que se ven afectados por las enmiendas propuestas necesitarían el Certificado IOPP revisado.

8.42 Con arreglo al punto 18 del orden del día, el Comité examinó el programa de trabajo revisado del Subcomité BLG.

### **RESULTADOS DEL 4º PERIODO DE SESIONES DEL SUBCOMITÉ DSC**

8.43 El Comité tomó nota de que el Subcomité de Transporte de Mercancías Peligrosas, Cargas Sólidas y Contenedores (DSC) había celebrado su 4º periodo de sesiones del 22 al 26 de febrero de 1999 y de que el informe correspondiente se había distribuido con la signatura DSC 4/14.

8.44 El Comité examinó las cuestiones relacionadas con la protección del medio marino y adoptó las medidas que se indican a continuación.

8.45 El Comité tomó nota de las medidas adoptadas por el Subcomité DSC sobre el nuevo formato del Código IMDG y de que, a pesar de sus esfuerzos, el Subcomité no había podido completar la labor antes de la celebración del 71º periodo de sesiones del CSM en mayo de 1999 y refrendó la petición del Grupo de supervisores técnicos y de redacción de que se le otorgaran dos semanas adicionales de reuniones en septiembre/octubre de 1999 y una semana después del 5º periodo de sesiones del Subcomité, con objeto de completar la labor relativa al nuevo formato del Código IMDG.

8.46 Si bien sancionó la recomendación de suprimir la contaminación como uno de los criterios para los contaminantes del mar, el Comité acordó que sería prematuro introducir enmiendas adicionales en las Directrices para determinar si las sustancias que se transportan en bultos son perjudiciales (apéndice del Anexo III del MARPOL 73/78), con objeto de armonizar los criterios con la definición de la OCDE de sustancia peligrosa para el medio acuático, utilizando el procedimiento revisado de evaluación de la peligrosidad, del GESAMP. Al adoptar esta decisión, el Comité tuvo en cuenta los siguientes puntos:

- .1 no será posible que el GESAMP inicie la evaluación de los productos del Código IMDG hasta que se haya completado (en 2003) la evaluación de los productos del código CIQ, lo que indica que la tarea no se completará antes de 2010, incluso si se dispone de recursos adicionales; y
- .2 se anticipa que, como parte del Ejercicio mundial de armonización, la definición de Contaminante del mar en bultos reflejará la elaborada por el Comité de Expertos de las Naciones Unidas sobre el transporte de mercaderías peligrosas, ajustándose a los criterios definidos por la OCDE.

8.47 Como resultado, el Comité aprobó las enmiendas propuestas al apéndice del Anexo III del Convenio MARPOL relativas a la supresión de la contaminación como criterio para identificar los contaminantes del mar, de las Directrices para determinar si las sustancias que se transportan en bultos son perjudiciales (MEPC 42/11, anexo 1), y pidió al Secretario General que distribuyera la propuesta de enmiendas de conformidad con el artículo 16 2) a) del MARPOL 73/78, junto con la oportuna resolución MEPC, para que se adopte en el 44º periodo de sesiones del CPMM.

8.48 En cuanto a la recomendación del 4º periodo de sesiones del Subcomité DSC respecto del proyecto de enmiendas a los capítulos VI y VII del Convenio SOLAS y al Anexo III del MARPOL,

con objeto de hacer obligatoria la aplicación del Código IMDG, el Comité tomó nota de la opinión expresada en el 71º periodo de sesiones del CSM, de que la cuestión más importante que habrá que resolver, antes de que se aprueben dichas enmiendas, es el procedimiento de enmienda para conferir al Código IMDG carácter obligatorio tanto en virtud del SOLAS como del MARPOL. El Comité tomó nota además de que, en su 71º periodo de sesiones, el CSM, tras un extenso debate que incluyó el examen de varias opciones para el procedimiento de enmienda que podría utilizarse en el caso del Código IMDG, no pudo resolver la cuestión sobre el procedimiento de enmiendas conveniente para hacer obligatorio el Código IMDG y decidió que antes de continuar estudiando el asunto y de adoptar una decisión final sobre el carácter obligatorio de dicho Código y del procedimiento de enmienda a seguir, sería necesario ultimar el texto completo de nuevo formato del Código IMDG y contar con el asesoramiento del Subcomité DSC sobre las partes del mismo que deberían adquirir carácter obligatorio. Tras adoptar las decisiones precedentes, el CSM pidió al Subcomité DSC que continuara elaborando el nuevo formato del Código IMDG, incluida la determinación de las partes que deberán ser obligatorias y de las que deben tener carácter de recomendación, y que informara al CSM a tal respecto, en su 72º periodo de sesiones.

8.49 Tras tomar nota del debate y de las decisiones adoptadas en el 71º periodo de sesiones del CSM, el Comité acordó esperar la llegada del informe del Subcomité DSC sobre el nuevo formato del Código IMDG y los resultados del 72º periodo de sesiones del CSM sobre la posibilidad de hacer obligatorio dicho código mediante la introducción de enmiendas a los capítulos VI y VII del Convenio SOLAS, antes de continuar estudiando la cuestión, lo que no sucedería antes de la celebración del 45º periodo de sesiones del CPMM.

### **Obligatoriedad del Código CNI**

8.50 El Comité tomó nota de que, en su 71º periodo de sesiones, el CSM había examinado el informe del 4º periodo de sesiones del Subcomité DSC en lo referente al proyecto de texto revisado del Código CNI y lo adoptó con carácter obligatorio junto con las enmiendas pertinentes al capítulo VII del Convenio SOLAS, mediante la adopción unánime de la resolución MSC.88(71).

### **RESULTADOS DEL 42º PERIODO DE SESIONES DEL SUBCOMITÉ SLF**

8.51 El Comité tomó nota de que el Subcomité de Estabilidad y Líneas de Carga y de Seguridad de Pesqueros (SLF) había celebrado su 42º periodo de sesiones del 8 al 12 de febrero de 1999 y de que el informe correspondiente se había distribuido con la signatura SLF 42/18.

8.52 El Comité tomó nota además de que había dos cuestiones de interés para el Comité: la elaboración de un Código de Navegación Polar, y los aspectos de la seguridad del cambio de agua de lastre en el mar.

8.53 El Comité examinó la cuestión de la elaboración de un Código de Navegación Polar con arreglo a los resultados del Subcomité DE, que coordina la labor sobre este asunto.

8.54 Bajo el punto 4 del orden del día el Comité examinó los resultados del 42º periodo de sesiones del Subcomité SLF sobre los aspectos de la seguridad del cambio de agua de lastre en el mar.

## **RESULTADOS DEL 42º PERIODO DE SESIONES DEL SUBCOMITÉ DE**

8.55 El Comité tomó nota de que el Subcomité de Proyecto y Equipo del Buque (Subcomité DE) había celebrado su 42º periodo de sesiones del 8 al 12 de marzo de 1999 y de que su informe se había distribuido con la signatura DE 42/15.

8.56 El Comité examinó las cuestiones relacionadas con la protección del medio marino y adoptó las medidas que se indican a continuación.

### **Aspectos de seguridad de la gestión del agua de lastre**

8.57 El Comité tomó nota de la labor realizada por el Subcomité DE sobre los aspectos de seguridad de la gestión del agua de lastre y examinó dicha cuestión en relación con el punto 4 del orden del día.

### **Revisión de las resoluciones MEPC sobre equipo de prevención de la contaminación**

8.58 El Comité tomó nota del progreso alcanzado por el Subcomité DE con respecto a la revisión de las resoluciones MEPC.60(33) y A.586(14), relativas al equipo de prevención de la contaminación exigido con arreglo al MARPOL 73/78, y teniendo en cuenta que el Subcomité DE había señalado que esta tarea era compleja y necesitaba conocimientos especializados, invitó a los Miembros a que enviarán a sus expertos en la materia al 43º periodo de sesiones, en que la cuestión se debatirá con más detalle.

### **Proyecto de Código de Navegación Polar**

8.59 El Comité tomó nota de la petición formulada en el 41º periodo de sesiones del Subcomité DE de solicitar las observaciones del CPMM sobre los párrafos pertinentes del proyecto de Código de Navegación Polar (MEPC 42/2/2 y DE 41/17, anexo 3). Sin embargo, debido al intenso programa de trabajo del CPMM en su 42º periodo de sesiones, el Comité decidió examinar esa cuestión en su 43º periodo de sesiones (MEPC 42/22, párrafo 2.44).

8.60 El Comité tomó nota del resultado de la vigésima segunda reunión del Tratado Antártico celebrada en Tromsø del 25 de mayo al 5 de junio de 1998, en que se trató el proyecto de Código de Navegación Polar (MEPC 42/21/2 y MEPC 42/INF.34). En dicha reunión, las Partes del Tratado Antártico recordaron que la cuestión de la seguridad marítima en la zona del Antártico había sido abordada mediante el Protocolo ambiental y que las Partes eran las principales responsables de la implantación del Protocolo, incluida la protección del medio marino. Las prescripciones del artículo 10 del Anexo IV relativas al proyecto, construcción y operación de los buques fueron objeto de particular atención. El Comité tomó nota además de que la reunión había convenido en que un proyecto de Código de Navegación Polar, tanto si la OMI lo adoptaba como documento de carácter obligatorio o no obligatorio, tendría una importante influencia en las futuras actividades marítimas en la Antártida. En consecuencia se invitó a las Partes del Tratado Antártico a que participaran en la elaboración del Código Polar con objeto de garantizar la justa representación de todas las cuestiones relativas a esa zona.

8.61 El Comité también tomó nota de los resultados del 71º periodo de sesiones del CSM sobre el Código de Navegación Polar (MEPC 43/9/4, párrafos 9 a 11) y reconoció que tras un extenso intercambio de opiniones, se había convenido en que:

- .1 en lugar de un Código, se deberían elaborar directrices con carácter de recomendación únicamente para los buques regidos por el Convenio SOLAS 1974 que naveguen por aguas cubiertas de hielo; y
- .2 las aguas antárticas deberán quedar excluidas de la aplicación de dichas directrices, a menos que los Miembros del Tratado Antártico decidan lo contrario.

8.62 También se informó al Comité de los resultados del 23º periodo de sesiones de la Reunión Consultiva del Tratado Antártico celebrado en Lima del 24 de mayo al 4 de junio de 1999 y se tomó nota de que:

- .1 La Secretaría de la OMI, que había asistido a la reunión, manifestó que el CSM había confirmado su intención de elaborar el Código de Navegación Polar bajo la forma de Directrices no obligatorias y que había decidido excluir las aguas antárticas de las Directrices para la navegación polar a menos que las Partes del Tratado antártico decidieran lo contrario.
- .2 La reunión identificó las siguientes opciones para que las Partes consultivas del Tratado antártico las examinaran:
  - .2.1 convenir en que la OMI debería continuar elaborando las Directrices de manera que comprendan las aguas antárticas;
  - .2.2 alentar a la OMI a que elabore las Directrices, si bien, con dos secciones que traten por separado el Ártico y el Antártico;
  - .2.3 sugerir que la OMI elabore dos Directrices separadas; una para el Ártico y otra para el Antártico; y
  - .2.4 excluir las aguas antárticas de las Directrices para la navegación polar, que elaborará la OMI.
- .3 En conclusión, la Reunión consultiva acordó:
  - .3.1 dar prioridad a la elaboración de sus propias Directrices para la navegación antártica y actividades conexas, con arreglo al artículo 10 del Anexo IV del Protocolo;
  - .3.2 una vez elaboradas las Directrices, presentarlas a la aprobación de la OMI como medio de extender su aplicación a todos los Miembros de la Organización; y
  - .3.3 pedir a Perú, que en su calidad de Gobierno anfitrión de la vigésima tercera Reunión antártica, transmita dichas decisiones a la OMI.

8.63 La delegación de Perú dio las gracias por su presencia a los países participantes y al representante de la OMI que asistió a la Reunión consultiva.

8.64 Tras tomar nota de la información precedente el Comité se mostró de acuerdo con la decisión sobre el Código de Navegación Polar tomada por el CSM en su 71º periodo de sesiones.

## **RESULTADOS DEL 30º PERIODO DE SESIONES DEL SUBCOMITÉ STW**

8.65 El Comité tomó nota de que el 30º periodo de sesiones del Subcomité de Normas de Formación y Guardia (Subcomité STW) se había celebrado del 25 al 29 de enero de 1999 y de que el informe correspondiente se había distribuido con la signatura STW 30/13.

8.66 El Comité sancionó el parecer manifestado por el Subcomité STW en su 30º periodo de sesiones de que la formación de la gente de mar en gestión del agua de lastre pertenecía al ámbito de competencia del Convenio de Formación y no debería figurar en el instrumento relativo a la gestión sobre el agua de lastre, de lo que consecuentemente informó al Grupo de trabajo correspondiente.

## **9 LABOR DE OTROS ÓRGANOS**

### **RESULTADOS DE LOS PERIODOS DE SESIONES 70º Y 71º DEL CSM**

9.1 El Comité tomó nota de las decisiones adoptadas en los periodos de sesiones 70º y 71º del CSM, que figuran resumidas en los documentos MEPC 43/9 y MEPC 43/9/4, respectivamente.

9.2 Las decisiones adoptadas en dichos periodos de sesiones sobre la seguridad y el medio ambiente se consideraron en relación con los puntos pertinentes del orden del día, salvo las dos cuestiones que se indican a continuación.

#### **Sistema armonizado de reconocimientos y certificación**

9.3 El Comité tomó nota de que en su 71º periodo de sesiones el CSM había dado su acuerdo a la propuesta formulada por el Subcomité BLG en su 4º periodo de sesiones, con respecto a la aprobación de una resolución de la Asamblea en la que se recomienda a los Estados que no son Partes en los Protocolos de 1988 relativos al Convenio SOLAS y al Convenio de Líneas de Carga, que implanten el SARC como sistema equivalente al de reconocimientos y certificación en vigor en esos Estados.

9.4 El Comité, tras tomar nota de la decisión pertinente adoptada por el CSM en su 71º periodo de sesiones, aprobó el proyecto de resolución de la Asamblea sobre la implantación universal y uniforme del sistema armonizado de reconocimientos y certificación, que se recoge en el anexo 13 del presente informe, para que se presente a la aprobación definitiva de la Asamblea en su vigésimo primer periodo de sesiones.

#### **Normas de funcionamiento y especificaciones técnicas**

9.5 El Comité, teniendo en cuenta las decisiones pertinentes adoptadas por el CSM en su 71º periodo de sesiones aprobó, suprimiendo los corchetes, el proyecto de resolución de la Asamblea sobre Procedimientos para la aprobación e introducción de enmiendas a las normas de funcionamiento y especificaciones técnicas, cuyo texto figura en el anexo 14 del presente informe, a fin de que se remita a la Asamblea en su 21º periodo de sesiones para su aprobación definitiva.



### **Directrices sobre las referencias en los instrumentos de la OMI**

9.6 El Comité, teniendo en cuenta las decisiones pertinentes adoptadas por el CSM en su 71º periodo de sesiones aprobó, suprimiendo los corchetes, el proyecto de Directrices sobre métodos para hacer referencia a los instrumentos de la OMI y de otras entidades en los convenios y otros instrumentos de carácter obligatorio de la Organización (MEPC 43/9/4, anexo 3) y decidió publicarlo mediante la circular MSC/Circ.930 - MEPC/Circ.364.

### **RESULTADOS DE LA LABOR DEL GRUPO DE TRABAJO SOBRE LA INTERFAZ BUQUE-PUERTO LLEVADA A CABO DURANTE EL 26º PERIODO DE SESIONES DEL COMITÉ FAL**

9.7 El Comité tomó nota de las conclusiones del Grupo de trabajo sobre la interfaz buque - puerto, que se reunió del 7 al 11 de septiembre de 1998, durante el 26º periodo de sesiones del Comité FAL (MEPC 43/9/1).

9.8 El Comité recordó que en su 42º periodo de sesiones había decidido abordar el problema que preocupa a algunas delegaciones, a saber, el escaso control ejercido sobre el programa de trabajo del Grupo de trabajo sobre la interfaz buque - puerto, por lo que acordó examinar dicho programa de trabajo en su 43º periodo de sesiones.

9.9 Tras tomar nota de los resultados de la labor del Grupo de trabajo sobre la interfaz buque-puerto, el Comité confirmó su opinión previa de que era preciso ejercer un mayor control sobre dicho Grupo y de que se le debían recordar las directrices de la Organización sobre métodos de trabajo. En particular, se acordó que no eran necesarios ni el punto de su orden del día sobre las instalaciones de recepción, con carácter permanente, ni los cursos modelo que proponía.

### **RESULTADOS DEL 46º PERIODO DE SESIONES DEL COMITÉ DE COOPERACIÓN TÉCNICA**

9.10 El Comité examinó los resultados del 46º periodo de sesiones del Comité de Cooperación Técnica (MEPC 43/9/2) en relación con el punto 16 del orden del día.

### **RESULTADOS DEL 7º PERIODO DE SESIONES DE LA COMISIÓN SOBRE EL DESARROLLO SOSTENIBLE**

9.11 El Comité recordó que en su 42º periodo de sesiones había aprobado el informe de la OMI para el 7º periodo de sesiones de la Comisión sobre el Desarrollo Sostenible (CDS) y que había pedido a la Secretaría que lo presentara en el momento oportuno. El informe de la OMI, junto con otros documentos, se examinó durante el 7º periodo de sesiones de la CDS. El informe sobre las conclusiones y las recomendaciones que se aprobaron en el periodo de sesiones mencionado, se presentarán en el próximo periodo de sesiones del Consejo Económico y Social de las Naciones Unidas (ECOSOC)

9.12 El Comité tomó nota de los resultados del 7º periodo de sesiones de la CDS (MEPC 43/9/3).

9.13 Tras algunas deliberaciones preliminares sobre las recomendaciones de la Comisión de Desarrollo Sostenible, el Comité acordó aplazar hasta su 44º periodo de sesiones el examen pormenorizado de los resultados del 7º periodo de sesiones de la Comisión, y pidió a la Secretaría que informara al resto de los comités de la OMI acerca de las recomendaciones de la Comisión.

## **CUESTIONES URGENTES DERIVADAS DEL 82º PERIODO DE SESIONES DEL CONSEJO**

9.14 El Comité tomó nota de la información que figura en el documento MEPC 43/9/5 acerca de las cuestiones urgentes derivadas del 82º periodo de sesiones del Consejo, que se celebró del 14 al 18 de junio de 1999. Los casos que exigían medidas particulares se abordaron en relación con los puntos pertinentes del orden del día.

## **10 PREVENCIÓN DE LA CONTAMINACIÓN ATMOSFÉRICA OCASIONADA POR LOS BUQUES**

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

- .1 informe sobre la marcha de las actividades presentado por la Secretaría (MEPC 43/10/2);
- .2 cuestiones relativas al ensayo de vigilancia del azufre (MEPC 43/10);
- .3 proyecto de resolución sobre la vigilancia del contenido de azufre a escala mundial (MEPC 43/10/1); y
- .4 rectificación e interpretación de algunos errores de redacción en el Código técnico sobre los NO<sub>x</sub> (MEPC 43/10/3 y MEPC 43/10/4).

### **Informe sobre la marcha de las actividades presentado por la Secretaría**

10.2 El Comité examinó el informe elaborado por la Secretaría sobre la marcha de las actividades que se indican a continuación, y que figura en el documento MEPC 43/10/2, y tomó nota del resultado de los debates pertinentes que tuvieron lugar durante el 43º periodo de sesiones del Subcomité FP, el 42º periodo de sesiones del Subcomité DE y el 7º periodo de sesiones del Subcomité FSI.

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

10.3 El Comité recordó que, en su último periodo de sesiones, había dado instrucciones a la Secretaría para que iniciara un estudio sobre las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes de los buques, y aprobó el marco de esa labor presentado por el Grupo de redacción. El Comité también acordó establecer una comisión coordinadora encargada de dicho estudio.

10.4 Se informó al Comité de que los siguientes Estados Miembros habían comunicado a la Secretaría que estaban interesados en participar en la comisión coordinadora: Dinamarca, Alemania, Japón, Países Bajos, Noruega, Estados Unidos, Panamá y Suecia.

10.5 También se informó al Comité de que los Gobiernos de Dinamarca, Países Bajos, Noruega, Suecia y Estados Unidos y la Comisión Europea habían proporcionado una contribución financiera para el estudio.

10.6 Asimismo se informó al Comité de que el 23 de marzo de 1999 se habían cursado invitaciones a siete posibles contratistas, identificados por Gobiernos Miembros, para que presentaran un extracto del contenido del estudio. Tras consultar con los miembros de la Comisión Coordinadora, se espera que la firma del contrato para realizar el estudio se efectúe en breve.

### **Comunicación con la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático**

10.7 Siguiendo las instrucciones dadas por el Comité en su 41º periodo de sesiones, el resultado de las deliberaciones del Comité sobre las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes de los buques se comunicó a la secretaría de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático, para su información.

10.8 El 10º periodo de sesiones del Órgano auxiliar de asesoramiento científico y técnico (SBSTA 10) de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático se celebró del 31 de mayo al 11 de junio de 1999 en Bonn (Alemania). El Comité tomó nota de que se había informado a la Secretaría de los resultados de dicho periodo de sesiones y de que:

- .1 el SBSTA hizo observar que los datos sobre emisiones de combustibles líquidos utilizados en el transporte internacional facilitados por las Partes en el Anexo I son a menudo incompletos y contradictorios, como se indica en el documento FCCC/SBSTA/1999/INF.4. Observó asimismo que es necesario llevar a cabo un trabajo metodológico para elaborar inventarios sistemáticos y transparentes, incluida la elaboración y utilización de definiciones sistemáticas, teniendo en cuenta la orientación del IPCC sobre este tema. El SBSTA pidió a la OACI y a la OMI que le proporcionaran sus datos y pericia sobre el tema, e invitó a las Partes en el Anexo I a que facilitaran datos sobre las emisiones e información sobre los métodos utilizados para calcularlas de manera fiable, junto con las definiciones utilizadas, como parte de su inventario anual sobre los gases de efecto invernadero;
- .2 el SBSTA tomó nota de que, durante el periodo de sesiones, la Secretaría había proporcionado a las Partes un documento oficioso titulado "Métodos utilizados para recopilar datos y estimar y notificar las emisiones procedentes de combustibles líquidos utilizados en el transporte internacional". El SBSTA pidió a las Partes que formularan observaciones sobre dicho documento para presentarlas a la Secretaría antes del 16 de agosto de 1999. También pidió a la Secretaría que revisara el documento, partiendo de las observaciones efectuadas por las Partes, y que presentara la versión revisada lo antes posible;
- .3 el SBSTA citó artículos pertinentes del Convenio, decisiones de la Conferencia de las Partes, incluida la decisión 2/CP.3, así como sus propias conclusiones, e invitó a la OMI y a la OACI a que le comunicaran sus planes de trabajo en cuanto a las emisiones basándose en los combustibles entregados a los buques y aeronaves dedicados al transporte internacional, y a que presentaran informes periódicos sobre la marcha de las actividades en futuros periodos de sesiones del SBSTA; y

- .4 el SBSTA invitó a la Secretaría a buscar medios para consolidar el intercambio de información entre la OACI, la OMI y el SBSTA, y asimismo le pidió que presentara información sobre estas cuestiones en su 11º periodo de sesiones.

10.9 Tras recibir el informe de la Secretaría, el Comité:

- .1 pidió al Subcomité de Protección contra Incendios que, en su próximo periodo de sesiones, si se llega a un acuerdo sobre el uso esencial de los perfluorocarbonos en los sistemas de extinción de incendios a bordo de los buques, elabore las enmiendas consiguientes al capítulo II del Convenio SOLAS;
- .2 observó, en cuanto al estudio de la OMI sobre las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes de buques, que, dependiendo del resultado de las negociaciones entre la Secretaría y el contratista encargado de elaborar el estudio, es posible que el informe final del mismo no pueda presentarse al Comité antes de su 45º periodo de sesiones;
- .3 tomó nota del resultado del 10º periodo de sesiones del Órgano auxiliar de asesoramiento científico y técnico (SBSTA 10) de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático;
- .4 pidió a la Secretaría que continuara colaborando con la secretaria de la Convención Marco mencionada;
- .5 pidió a la Secretaría que le presentara en su 44º periodo de sesiones un informe sobre la marcha de las actividades relacionadas con la contaminación atmosférica ocasionada por los buques; y
- .6 tomó nota de que el contratista encargado de efectuar el estudio de la OMI sobre las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes de los buques presentará una ponencia sobre el resultado de dicho estudio, en su 44º periodo de sesiones, fuera del horario normal de trabajo.

### **Cuestiones relativas al ensayo de vigilancia del azufre**

10.10 El Comité recordó que en su 42º periodo de sesiones había acogido favorablemente el ofrecimiento de los Países Bajos de llevar a cabo un ensayo de vigilancia y de presentar los resultados en el presente periodo de sesiones para que se examinen, y acordó que el cálculo del contenido de azufre medio no debía ponderarse en cuanto a la cantidad y debía darse únicamente una cifra mundial. El Comité tomó nota de que el ensayo inicial y los cinco primeros años de vigilancia se financiarían con contribuciones de los Gobiernos de Dinamarca, Finlandia, Países Bajos, Noruega, Suecia y Reino Unido.

10.11 El Comité tomó nota del documento de los Países Bajos (MEPC 43/10) en el que se presentaba un ensayo de cálculo del promedio del contenido de azufre del fueloil en 1998. El ensayo indica el tipo de información que debe proporcionarse de acuerdo con las directrices del Comité. Las directrices prevén el cálculo de un promedio del contenido de azufre para un periodo de tres años. Por consiguiente, sólo después del tercer año (siendo 1999 el primer año), es decir durante 2002, será posible establecer un valor de referencia. La comparación entre el promedio y el valor de referencia

se podrá realizar durante el año 2003. Los datos se comunicarán en la primera reunión del Comité para la cual se pueda respetar el plazo de presentación de documentos, una vez procesados los datos del año anterior.

### **Proyecto de resolución sobre la vigilancia del contenido de azufre a escala mundial**

10.12 El Comité recordó que en su último periodo de sesiones había examinado el proyecto de directrices presentado por los Países Bajos, y acordó que éstas deberían aprobarse como resolución MEPC, por lo que pidió al Grupo de redacción que elaborara un texto revisado de dichas Directrices para que se volvieran a examinar en el presente periodo de sesiones con miras a su aprobación. El proyecto de resolución, junto con las Directrices revisadas, elaboradas por la Secretaría, figuran en el documento MEPC 43/10/1.

10.13 El Comité tomó nota de la opinión de que no es conveniente incluir los nombres de compañías particulares como proveedores de servicios de muestreo y análisis. El Comité estuvo de acuerdo con esta opinión y modificó el texto del proyecto de directrices en consecuencia.

10.14 El Comité aprobó, mediante la resolución MEPC.82(43), las Directrices para la vigilancia del contenido medio de azufre a escala mundial del fueloil residual suministrado para uso a bordo de los buques, en su forma enmendada por el Comité, que figura en el anexo 15.

### **Rectificación e interpretación de algunos errores de redacción en el Código técnico sobre los NO<sub>x</sub>**

10.15 El Comité recordó que el Código técnico sobre los NO<sub>x</sub> se aprobó mediante la resolución 2 de la Conferencia de septiembre de 1997 sobre el Convenio MARPOL, y que un Grupo de redacción había elaborado el Código técnico sobre los NO<sub>x</sub> antes de la celebración de dicha Conferencia. El Código se basa en el proyecto de normas internacionales que la Organización Internacional de Normalización (ISO) estaba elaborando en ese momento y el texto definitivo de la norma ISO 8178 está actualmente disponible. Por consiguiente, es necesario comparar el Código técnico sobre los NO<sub>x</sub> con la versión final de la norma ISO 8178 para asegurarse de que los cálculos y ecuaciones pertinentes son idénticos.

10.16 El Comité observó que la Secretaría ya había recibido información sobre varios errores de redacción que deben rectificarse antes de que el Anexo VI entre en vigor.

10.17 El Comité tomó nota de la información facilitada por el Japón sobre las correcciones de redacción del Código técnico sobre los NO<sub>x</sub> (MEPC 43/10/3) y decidió remitir la cuestión a un grupo de expertos para que comprobara si las correcciones podían distribuirse de acuerdo con el procedimiento de rectificación. No obstante, el Comité consideró que las modificaciones propuestas en el documento MEPC 43/10/4 entrañan enmiendas importantes, incluida la modificación del factor "f<sub>a</sub>" por lo que decidió que volvería a examinar dichas modificaciones en su 44º periodo de sesiones.

### **Informe del Grupo de expertos**

10.18 Tras haber recibido el informe verbal del Grupo de expertos sobre el Código técnico sobre los NO<sub>x</sub>, el Comité observó que era necesario examinar dicho Código urgentemente con miras a introducir las correcciones pertinentes sobre prescripciones técnicas a la luz de lo ocurrido en la reunión ISO/TC 70/SC 8, y acordó constituir un Grupo de redacción sobre el examen del Código

técnico sobre los NO<sub>x</sub> en su 44º periodo de sesiones. Se invitó a los Gobiernos Miembros a que incluyeran a expertos sobre cuestiones relativas al Código técnico sobre los NO<sub>x</sub> en las delegaciones que envíen al 44º periodo de sesiones.

### **El Mar del Norte como zona de control de emisiones de SO<sub>x</sub>**

10.19 El Comité tomó nota de la declaración de Alemania en nombre de los países de la CE y de los países ribereños del Mar del Norte en lo que se refiere a la zona de control de emisiones de SO<sub>x</sub> que se propone establecer en el Mar del Norte. La declaración figura en el anexo 16.

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

### **Sistema armonizado de reconocimientos y certificación (SARC)**

11.1 El Comité tomó nota de que los temas tratados en el documento MEPC 43/11 ya se habían examinado en relación con el punto 9 del orden del día.

### **El SARC y su aplicación a las plataformas flotantes**

11.2 Al presentar el documento MEPC 43/11/6, Panamá hizo referencia a las siguientes cuestiones:

- .1 el artículo 2 5), junto con los Anexos I y II del MARPOL 73/78, establece que la Administración responsable de expedir los certificados es el Estado que tiene jurisdicción sobre la plataforma continental en la que opera la unidad;
- .2 no obstante, parece ser práctica común en la mayoría de estos Estados esperar que, mientras la unidad opere en su plataforma continental, sea el Estado de abanderamiento el que continúe dando validez a los Certificados IOPP; y
- .3 se propone, sin que esto perjudique los derechos del Estado con jurisdicción sobre la plataforma continental, que esta práctica se reconozca como una interpretación válida de las disposiciones de los Anexos I, II y VI del MARPOL 73/78.

11.3 El Comité se mostró conforme con las cuestiones expuestas por Panamá y acordó que la forma más apropiada de abordar esta cuestión era dejar que el Estado de abanderamiento y el Estado con jurisdicción sobre la plataforma continental llegasen a un acuerdo por el cual el Estado de abanderamiento podría actuar en nombre del Estado con jurisdicción sobre la plataforma continental a los fines de expedir los Certificados IOPP.

### **Cuestiones relacionadas con el Anexo IV del MARPOL 73/78**

11.4 El Comité recordó que, si bien en 1973 adoptó el Anexo IV del MARPOL 73/78, éste todavía no había entrado en vigor, y que en su 40º periodo de sesiones había decidido distribuir un cuestionario con el objetivo de determinar las razones por las que muchos Estados Miembros todavía no se habían adherido al Anexo IV.

11.5 El Comité también recordó que este cuestionario se distribuyó como circular MEPC/Circ.338, del 2 de diciembre de 1997 y que al mismo habían respondido 11 Estados

Miembros y un Miembro asociado. Las respuestas se examinaron durante el 42º periodo de sesiones del Comité, ocasión en la que se tomó nota de que una de las razones más importantes aducidas con respecto a la no aceptación del Anexo IV eran las dificultades encontradas para dotarse de instalaciones receptoras de las aguas sucias de los buques. Asimismo, también se citaron otras razones tales como la definición de aguas sucias y su tratamiento a bordo de conformidad con las normas pertinentes relativas a los efluentes.

11.6 El Comité también recordó que había acordado que, a fin de poder comprender mejor los problemas de aceptación del Anexo IV, era necesario analizar más respuestas y se pidió a la Secretaría dirigiese por escrito a aquellos Estados Miembros que no habían respondido, invitándolos a que lo hiciesen.

11.7 El Comité tomó nota del resumen de las respuestas facilitadas por otros 10 Estados Miembros (MEPC 43/11/1, MEPC 43/11/1/Add.1 y MEPC 43/11/Add.2).

11.8 El Comité tomó nota de las conclusiones del Grupo de trabajo por correspondencia encargado de la revisión del Anexo IV del MARPOL (MEPC 43/11/2), el cual presentó las siguientes observaciones:

- .1 se había encargado al Grupo examinar las respuestas de los Gobiernos Miembros al cuestionario que figura en la circular MEPC/Circ.338 y examinar qué medidas debían adoptarse para facilitar la entrada en vigor del Anexo IV del MARPOL;
- .2 el Grupo utilizó como documento de base la versión modificada del Anexo IV que figura en el anexo del documento MEPC 37/12/10, en la cual se han atenuado acertadamente algunas de las disposiciones recogidas en el texto original;
- .3 teniendo en cuenta las respuestas recibidas, el Grupo modificó nuevamente las reglas 9, 11 y 12, a fin de facilitar la entrada en vigor del Anexo.

11.9 Tras tener en cuenta las respuestas al cuestionario y el informe del Grupo de trabajo por correspondencia, el Comité pidió a la Secretaría que preparara un proyecto de revisión del Anexo IV para su examen por el Comité en su próximo periodo de sesiones.

#### **Aclaración del Anexo V del MARPOL 73/78**

11.10 El Comité recordó que, en su 40º periodo de sesiones, la República de Corea había señalado que el Libro registro de basuras, tal como figura en el Apéndice del Anexo V del MARPOL 73/78, no abarca todos los desechos resultantes de las operaciones a bordo, de conformidad con la definición del párrafo 1.7.10 de las *Directrices para la implantación del Anexo V del MARPOL 73/78*. Consecuentemente, la República de Corea, con el apoyo de varias delegaciones, propuso asignar una categoría a este tipo de desechos.

11.11 El Comité también recordó que había manifestado que prefería resolver esta cuestión mediante una interpretación de las reglas en vez de mediante una enmienda formal al Libro registro de basuras y que había remitido la cuestión al Grupo de redacción sobre interpretaciones y enmiendas.

11.12 Asimismo, y basándose en el informe del Grupo de redacción, el Comité señaló que la aclaración de la República de Corea, según la cual todos los desechos resultantes de las operaciones podrían incluirse en la expresión "etc." del párrafo 3.4 del apéndice del Anexo V, podría tener como resultado que los desechos resultantes de las operaciones se mezclasen con otros desechos, lo que a su vez podía resultar en que a algunos desechos resultantes de las operaciones les fueran aplicables las disposiciones del Anexo V cuando en circunstancias normales estarían exentos. La República de Corea se comprometió a presentar un nuevo documento al respecto en el que se tomase en cuenta este problema.

11.13 Al presentar el documento MEPC 43/11/4 la República de Corea hizo hincapié en los siguientes puntos:

- .1 no obstante haber tomado nota de las observaciones presentadas por el Grupo de redacción durante el 40º periodo de sesiones del Comité, todavía hay algunas dificultades con respecto a la clasificación de los desechos resultantes de las operaciones a bordo; y
- .2 con miras a superar estas dificultades, las categorías de desechos resultantes de las operaciones, tal como se definen en el párrafo 1.7.7 de las *Directrices para la implantación del Anexo V del MARPOL 73/78* han de aclararse y a estos fines sería oportuno distribuir una circular MEPC (tal como se propone en el anexo del documento MEPC 43/11/4), la cual podría adjuntarse al Libro registro de basuras.

11.14 Al presentar el documento MEPC 43/11/5 (Australia y Hong Kong (China)), relativo a una cuestión conexas, Hong Kong (China) hizo las siguientes observaciones:

- .1 los residuos de la carga están correctamente clasificados como desechos resultantes de las operaciones en las Directrices para la implantación del Anexo V del MARPOL 73/78. No obstante, el agua de sentina que pueda haber en las bodegas de carga también puede contener algunas partículas de la carga y no está claro si ésta ha de considerarse como basura y, por tanto, estar sujeta a supervisión de conformidad con lo dispuesto en el Anexo V. Dado que está prohibida la descarga de basuras en las zonas especiales, de conformidad con lo dispuesto en el Anexo V, esto también se aplicaría a las aguas de sentina; y
- .2 tras observar que la descarga de agua de sentina de la cámara de máquinas y de determinadas sustancias nocivas líquidas está permitida en zonas especiales en virtud del Convenio MARPOL, y que el agua de sentina procedente de las bodegas de carga sólo contiene pequeñas cantidades de partículas de la carga de reducido tamaño, se propuso que el agua de sentina de las bodegas de carga no esté sujeta a las disposiciones del Anexo V del MARPOL 73/78, incluso si la misma contiene algunas partículas de la carga.

11.15 Tras haber tenido en cuenta estas cuestiones, el Comité acordó que, si bien apoyaba la propuesta de la República de Corea en principio, era prematuro publicar la aclaración como una circular MEPC, ya que el Libro registro de basuras sólo se había estado utilizando durante un año y aún no se había adquirido la experiencia suficiente.

11.16 No obstante, el Comité acordó que los siguientes desechos resultantes de las operaciones se incluirían en las seis categorías de basuras que figuran en el *Registro de Descargas de Basuras* y que



se citan en el párrafo 1.7.7 de las Directrices para la implantación del Anexo V del MARPOL 73/78 de la manera siguiente:

- .1 **Trapos empapados de hidrocarburos o trapos contaminados.** Estos han de guardarse a bordo y ser transferidos a una instalación portuaria de recepción o ser incinerados. Por tanto estos pueden incluirse en el apartado "Otros".
- .2 **Hollín.** Muy similar a las cenizas del incinerador por lo que se refiere a su naturaleza dado que ambos son restos de combustión. Por tanto deberían marcarse en la "Categoría 6".
- .3 Dado que la basura se clasifica de conformidad con su naturaleza, los **residuos de la carga** pueden clasificarse en cualquiera de las categorías, de acuerdo con la carga que transporte el buque.
- .4 Los **depósitos de máquinas** pueden dividirse entre oleosos y no oleosos. Si contienen sustancias oleosas no pueden eliminarse en el mar por lo que han de clasificarse en la categoría de "Otros". Si éste no es el caso, pueden clasificarse de conformidad con su naturaleza.
- .5 **Las raspaduras de pinturas, estructuras laminadas y de fibra de vidrio y los adhesivos aislantes,** se mencionan en el apéndice I del apartado 1.7.3 y están incluidos en la definición de plástico. Por lo tanto deben ser clasificados en la "Categoría 1".
- .6 Las **cenizas resultantes de la combustión de productos plásticos,** que pueden contener metales pesados, u otros residuos que pueden ser tóxicos, no han de descargarse en el mar. Por tanto, este tipo de cenizas deben incluirse en el apartado "Otros" del Libro registro de basuras.

11.17 Si bien algunas delegaciones apoyaron la propuesta de Australia/Hong Kong (China), un número equivalente la consideró inapropiada ya que era probable que diera la oportunidad a los buques de descargar ilegalmente residuos mediante el lavado de las bodegas de carga. Una vez que Australia propuso facilitar información adicional, el Comité acordó debatir esta cuestión en su próximo periodo de sesiones.

#### **Discrepancias entre el Convenio SOLAS y el Convenio MARPOL**

11.18 El Comité recordó que la regla 13G del Anexo I del MARPOL 73/78 dispone que los petroleros han de ser objeto de un programa mejorado de inspecciones de conformidad con lo dispuesto en las directrices que figuran en la resolución de la Asamblea A.744(18).

11.19 El Comité también recordó que en 1994 se adoptó el capítulo XI del Convenio SOLAS, con lo cual se otorgó carácter obligatorio a la resolución A.744(18) y que las enmiendas a las Directrices recogidas en esta resolución fueron adoptadas mediante la resolución MSC.49(66) y la resolución 2 de la Conferencia de 1997 sobre el Convenio SOLAS.

11.20 Asimismo, el Comité recordó que, en su 41º periodo de sesiones, había acordado examinar medios para asegurarse que cualquier enmienda introducida por el CSM o el CPMM en tales instrumentos de la OMI no generaba ninguna discrepancia.

11.21 Al examinar el documento MEPC 43/11/3, el Comité tomó nota de los siguientes puntos:

- .1 el Código internacional para la construcción y el equipo de buques que transporten productos químicos peligrosos a granel (código CIQ) y las Directrices sobre el programa mejorado de inspecciones durante los reconocimientos de graneleros y petroleros (resolución A.744(18)) son instrumentos de obligado cumplimiento tanto en virtud de las disposiciones del Convenio SOLAS como del Convenio MARPOL;
- .2 si bien tanto el Convenio SOLAS como el Convenio MARPOL contemplan procedimientos para enmendar el código CIQ (regla VII/8.1 del Convenio SOLAS y regla II/1 10) del Convenio MARPOL), solamente en el SOLAS se contempla un procedimiento para enmendar las Directrices sobre el programa mejorado de inspecciones (regla XI/2);
- .3 la experiencia en la enmienda del código CIQ muestra que se han de seguir los siguientes principios:
  - .1 el CSM se encargará de la seguridad marítima mientras que el CPMM de la protección del medio ambiente;
  - .2 toda enmienda ha de ser aprobada tanto por el CPMM como por el CSM a fin de asegurar que los textos son idénticos; y
  - .3 la fecha de entrada en vigor de estas enmiendas deberá coincidir siempre que sea posible, tanto con arreglo al SOLAS como al MARPOL;
- .4 tras reconocer que las enmiendas a las Directrices sobre el programa mejorado de inspecciones tratan fundamentalmente cuestiones relativas a la seguridad y que a este respecto en el Convenio MARPOL no se contempla un procedimiento formal de enmienda, el mero reconocimiento formal por el CPMM de las enmiendas aprobadas en el contexto del Convenio SOLAS ha de ser suficiente;
- .5 en el caso de que se acepte este enfoque, no es necesaria la adopción formal de ninguna otra medida.

11.22 Tras haber tomado en consideración estos puntos, el Comité acordó mantener el *status quo* pero pidió a la Secretaría que le comunicara cualquier problema que surgiera.

### **Carga con equilibrio hidrostático**

11.23 El Comité recordó que en su 42º periodo de sesiones aprobó el proyecto de circular MEPC sobre "Interpretación de las prescripciones sobre la aplicación del método de carga con equilibrio hidrostático en los tanques de carga", el cual se distribuyó como circular MEPC/Circ.347. En esta circular se incluyó la interpretación unificada MPC 7 de la IACS "Carga con equilibrio hidrostático", con respecto a la cual debían de hacerse algunas aclaraciones.

11.24 Al presentar el documento MEPC 43/11/7 la IACS señaló algunas correcciones de menor importancia con respecto a la interpretación original que, en su opinión, debían incorporarse en la misma.

11.25 El Comité se mostró conforme con las propuestas de la IACS y le pidió a la Secretaría que elaborase una interpretación revisada, como circular MEPC/Circ.365, para sustituir a la circular MEPC/Circ.347.

## **12 FOMENTO DE LA IMPLANTACIÓN Y EJECUCIÓN DEL MARPOL 73/78 Y DE LOS CÓDIGOS CONEXOS**

### **Identificación de las fuentes de contaminación por hidrocarburos (por ejemplo, sistema de marcado)**

12.1 El Comité recordó que en su 40º periodo de sesiones, el Reino Unido propuso que en el programa de trabajo del Comité se incluyera el tema de los sistemas para marcar los hidrocarburos con un código de identificación ("marcado de hidrocarburos"). El Comité decidió incluir esta cuestión en su futuro programa de trabajo, esperar a conocer los resultados de estudios posteriores que incluyeran un análisis de costos/beneficios y pruebas a escala real e introducir este punto en el orden del día de su 42º periodo de sesiones.

12.2 El Comité recordó asimismo que en su 42º periodo de sesiones, el Reino Unido, al presentar el documento MEPC 42/13/1, facilitó información al Comité sobre los informes de las pruebas a escala real, solicitándole que examinara la propuesta y tomara las medidas oportunas. Durante el examen de dicho documento se manifestó preocupación acerca de los posibles efectos que podrían tener las marcas sobre el medio ambiente y se expresaron dudas respecto a la validez de las pruebas realizadas utilizando agua de lastre, que, según se indicó, es mucho más fácil de analizar. También se propuso que se efectuara un análisis de costos/beneficios que justificara la adopción de tal enfoque.

12.3 La delegación del Reino Unido acordó tener en cuenta estas observaciones y presentar información adicional en el 45º periodo de sesiones del Comité, por lo que éste decidió aplazar el estudio de esta cuestión hasta dicho periodo de sesiones.

### **Examen de las Directrices para implantar el Anexo V y del Manual sobre gestión de desechos a bordo de los buques**

12.4 El Comité recordó que en su 37º periodo de sesiones había decidido ultimar el proyecto de Manual sobre gestión de desechos a bordo de los buques en el 38º periodo de sesiones, a fin de que los propietarios y/o las empresas explotadoras de los buques dispusieran de tiempo suficiente para cumplir lo prescrito en la nueva regla 9 del Anexo V del MARPOL 73/78, la cual entró en vigor el 1 de julio de 1997.

12.5 Sin embargo, el Comité también recordó que en su 38º periodo de sesiones varias delegaciones manifestaron preocupación en el sentido de que, debido a la gran cantidad de trabajo necesario para revisar el proyecto de Manual (MEPC 38/11) presentado por Alemania, no se dispondría de tiempo suficiente durante dicho periodo de sesiones para ultimar en su totalidad tal proyecto. Por consiguiente, el Comité decidió en ese periodo de sesiones que su labor se debería centrar en la elaboración de las Directrices y aprobó la resolución MEPC.71(38).

12.6 Además, el Comité recordó que en el 38º periodo de sesiones decidió que no existía una necesidad apremiante de continuar elaborando el Manual, si bien la información contenida en el mismo era útil y se debería conservar para ser examinada posteriormente, mientras se adquiría experiencia en la implantación de las "Directrices para la elaboración de planes de gestión de basuras".

12.7 El Comité recordó que, en consecuencia, se había constituido un grupo por correspondencia dirigido por Alemania y que en el 40º periodo de sesiones decidió incluir este punto del orden del día de su próximo periodo de sesiones. En el 42º periodo de sesiones, la delegación de Alemania señaló que se había identificado en el documento de base (MEPC 38/11) una serie de puntos que requerían ser revisados a fin de simplificar el Manual y facilitar su utilización, y que en el 43º periodo de sesiones se presentaría una versión modificada para que se volviera a examinar (párrafo 13.10 del documento MEPC 42/22).

12.8 Alemania hizo observar que en el 40º periodo de sesiones había indicado que la elaboración del Manual había progresado de manera satisfactoria y que toda labor adicional sobre el mismo resultaría contraproducente y retrasaría su disponibilidad. Asimismo, expuso la opinión de que, como se había manifestado escaso interés en seguir revisando el Manual, había llegado el momento de tomar una decisión sobre su futuro.

12.9 El Comité quiso examinar esta cuestión en relación con el punto 18 del orden del día, pero por falta de tiempo no pudo llegar a una solución definitiva y decidió incluir este punto en el orden del día de su 45º periodo de sesiones.

### **MARPOL - Cómo llevarlo a la práctica**

12.10 El Comité recordó que en su 41º periodo de sesiones había decidido que se debería preparar una nueva edición de la publicación *MARPOL - Cómo llevarlo a la práctica* y que las partes pertinentes del proyecto de la publicación *MARPOL - Cómo hacerlo cumplir*, que figura en el documento MEPC 41/12, se deberían incorporar en la nueva edición de *MARPOL - Cómo llevarlo a la práctica*, a fin de evitar una duplicación de la publicación actual.

12.11 El Comité recordó que la Secretaría había presentado el documento MEPC 42/13 en su 42º periodo de sesiones, en el que figuran:

- .1 una estructura de la nueva publicación *MARPOL - Cómo llevarlo a la práctica*, que incorpora las notas explicativas relativas al cumplimiento propuestas en el documento MEPC 41/12; y
- .2 el proyecto de texto de los nuevos párrafos relativos al cumplimiento del MARPOL.

12.12 El Comité recordó además que, como el tema del cumplimiento es de gran importancia para los Gobiernos Miembros, había decidido que se volviera a examinar en el 43º periodo de sesiones el proyecto de texto de la publicación *MARPOL - Cómo llevarlo a la práctica* y los nuevos párrafos con las notas explicativas acerca de su cumplimiento. El Comité aceptó la propuesta de los Estados Unidos de dirigir un grupo interperiodos por correspondencia encargado de elaborar el texto de dichas disposiciones, el cual se presentaría al 43º periodo de sesiones para ser sometido nuevamente a examen.

12.13 Al presentar el documento MEPC 43/12, los Estados Unidos, en su función de coordinador del grupo por correspondencia, indicaron que el proyecto de texto se había mejorado considerablemente, si bien se había mantenido la estructura utilizada en el documento MEPC 42/13.

12.14 También señalaron que se habían determinado doce áreas en las que el grupo no había podido llegar a un consenso, y que en el párrafo 5 del documento MEPC 43/12 figuran tres puntos que requieren un examen detallado por parte del Comité.

12.15 Al presentar el documento MEPC 43/12/1, Alemania hizo mención de los párrafos 20.1.2 y 20.3 del texto revisado que figura en el documento MEPC 43/12 y opinó que, con objeto de evitar la realización de trabajos adicionales, las interpretaciones erróneas y las posibles ambigüedades, estos párrafos deberían refundirse en uno solo e incluir principalmente referencias a las Directrices existentes.

12.16 Al presentar el documento MEPC 43/12/2, la República de Liberia se refirió a la cuestión de que en dicho documento se hacía referencia repetidamente a la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, que era una de las tres cuestiones indicadas en el párrafo 5 del documento MEPC 43/12. Liberia puso en duda la necesidad de estas referencias y opinó que se había incorporado demasiado texto de la Convención, lo que resulta en la imposición de la Convención a Estados que son Partes en el MARPOL pero no en la Convención. Liberia señaló que parte del texto en cuestión son extractos de un grupo de disposiciones de la Convención que no son mutuamente excluyentes por lo que respecta a la protección de los derechos de los Estados de abanderamiento y del cumplimiento. Varias delegaciones respaldaron la opinión de Liberia.

12.17 La División Jurídica señaló que la preocupación manifestada por Liberia acerca de las repetidas referencias en el texto a la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar se podría subsanar teniendo en cuenta el detallado documento publicado por la Secretaría de la OMI acerca de las "Consecuencias para la Organización Marítima Internacional de la entrada en vigor de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar" (documento LEG/MISC/2). Asimismo, hizo observar que 83 Partes en el Convenio MARPOL eran también Partes en dicha Convención y que otras Partes en el MARPOL habían firmado la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar o manifestado formalmente que reconocía que esta Convención constituía un instrumento del derecho internacional. En su opinión, estos factores justifican la inclusión de referencias a la Convención como marco jurídico para su aplicación. Propuso que la preocupación relativa a su aplicación se podría resolver utilizando en las Directrices unas notas explicativas y un texto apropiados.

12.18 Esta opinión fue apoyada por la Secretaría de la Oficina Jurídica de las Naciones Unidas, que también manifestó la opinión de que los Estados que son Partes en la Convención pero no en el MARPOL están no obstante obligados a cumplir las reglas del MARPOL.

12.19 Tras estas deliberaciones preliminares, el Comité abordó las tres cuestiones específicas planteadas en el párrafo 5 del informe del grupo por correspondencia (MEPC 43/12).

**¿Se deben incluir referencias a la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar en la publicación "MARPOL - Cómo llevarlo a la práctica"?**

12.20 Algunas delegaciones consideraron que una descripción de la relación entre el MARPOL y la Convención serviría para ilustrar cómo hacer cumplir el MARPOL. Sin embargo, otras delegaciones

estimaron que el propósito de las Directrices es prestar una ayuda práctica, y que este objetivo se vería perjudicado por referencias innecesarias a diversas reglas.

**¿Se deben incluir en la publicación "MARPOL - Cómo llevarlo a la práctica" secciones de anexos que todavía no están en vigor?**

12.21 Si bien una delegación estimó que se deberían excluir de las Directrices todos los anexos del MARPOL que todavía no estén en vigor, se convino en general en que deberían quedar excluidas por el momento las referencias al Anexo VI, pero que las referencias al Anexo IV resultarían útiles, aunque éstas deberían figurar en notas a pie de página apropiadas.

**¿Se deben incluir referencias a zonas equivalentes y a zonas económicas exclusivas (ZEE) en la publicación "MARPOL - Cómo llevarlo a la práctica"?**

12.22 Algunas delegaciones se mostraron a favor de incluir referencias a *zonas equivalentes*, reconociendo que ciertos países disponen de zonas pesqueras pero no de ZEE, mientras que otras delegaciones consideraron que esto no era apropiado. La Secretaría de la Oficina Jurídica de las Naciones Unidas, tras haber facilitado información sobre la práctica de los Estados, señaló que no existía ningún precedente de la inclusión en un instrumento mundial, desde que se aprobó la Convención, de una referencia a una zona con relación a una ZEE además de la referencia a la propia ZEE, y que si esto se llevara a la práctica, sería la primera vez que se efectúa en relación con las reglas marítimas internacionales.

12.23 Consciente de la importancia de esta cuestión, el Comité decidió seguir examinando este tema, entre otros, en su próximo periodo de sesiones.

## **13 CUESTIONES RELATIVAS AL CÓDIGO CNI**

### **Antecedentes**

13.1 El Comité recordó que, durante su 38º periodo de sesiones, se propuso el establecimiento de un grupo interorganismos con carácter oficioso integrado por la OMI, el OIEA y el PNUMA, a fin de evaluar los posibles riesgos que entrañan los materiales radiactivos para el medio ambiente. Se acordó que el cometido inicial de dicho grupo sería llevar a cabo un estudio de la bibliografía sobre el particular.

### **Informe sobre la marcha de las actividades**

13.2 Al presentar el documento MEPC 43/13, la Secretaría subrayó las siguientes cuestiones:

- .1 se han seleccionado dos consultores para llevar a cabo el estudio inicial de la bibliografía basado en el mandato que figura en el documento MEPC 40/WP.4;
- .2 los días 3 y 4 de junio de 1999 se celebró en la sede del OIEA, en Viena, una reunión para determinar el enfoque que se adoptará en dicha parte del estudio de la bibliografía. En el documento MEPC 43/WP.4 figuran los resultados de la reunión, entre los que cabe destacar los siguientes elementos importantes:
  - .1 la fuente principal de información será la base de datos INIS;

- .2 se elaboró una estrategia general de búsqueda utilizando dicha base de datos junto con fuentes complementarias de información;
- .3 el informe final constará de secciones distintas de acuerdo con cada tema del mandato e incluirá una lista de títulos de referencia a partir de la cual se facilitarán resúmenes de los títulos más importantes;
- .4 el informe estará disponible para el 44º periodo de sesiones del Comité.

13.3 El Comité tomó nota del informe y pidió a la Secretaría que distribuyera el informe sobre el estudio de la bibliografía tan pronto como esté disponible.

## **14 INFLUENCIA DEL FACTOR HUMANO EN LA PREVENCIÓN DE LA CONTAMINACIÓN**

14.1 El Comité recordó que en su 69º periodo de sesiones el CSM combinó los Grupos mixtos de trabajo CSM/CPMM sobre el factor humano y la evaluación formal de la seguridad en un solo Grupo mixto de trabajo CSM/CPMM. En su 42º periodo de sesiones el CPMM aprobó esta decisión. El CSM y el CPMM, en su 69º y 42º periodos de sesiones respectivamente, asimismo acordaron mantener separados en sus órdenes del día los puntos actuales relativos a la influencia del factor humano y a la evaluación formal de la seguridad y establecer prioridades para ambos.

14.2 El Comité recordó también que en su 70º periodo de sesiones el CSM examinó, desde el punto de vista del factor humano, el informe correspondiente a la reunión conjunta de los Grupos de trabajo sobre el factor humano y la evaluación formal de la seguridad que tuvo lugar durante su 69º periodo de sesiones (MSC 70/23, párrafos 13.1 a 13.10) y aprobó en general el informe de los Grupos mixtos con respecto a las cuestiones relacionadas con el factor humano, y observó que el Comité, en su último periodo de sesiones, había refrendado las medidas propuestas por los grupos y que el Grupo mixto de trabajo CSM/CPMM no examinó ninguna cuestión relacionada con el factor humano durante el 70º periodo de sesiones del CSM, dado que se dedicó al examen de las cuestiones relacionadas con la evaluación formal de la seguridad.

14.3 El Comité recordó que en su último periodo de sesiones examinó el informe del Grupo mixto de trabajo CSM/CPMM sobre el factor humano y la evaluación formal de la seguridad (MEPC 42/22, párrafos 16.1 a 16.6) 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 (MEPC 42/16/1, anexo) y pidió a la Secretaría que distribuyese dicha circular con la signatura MSC/Circ.878/MEPC/Circ.346;
- .2 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;
- .3 tomó nota del examen preliminar sobre la fatiga;

- .4 acordó constituir, a reserva de la conformidad del CSM en su 70º periodo de sesiones, un Grupo de trabajo por correspondencia interperiodos sobre la fatiga, coordinado por los Estados Unidos, de conformidad con el mandato acordado; y
- .5 aprobó en general el informe del Grupo mixto de trabajo CSM/CPMM.

14.4 El Comité tomó nota de que en su 70º periodo de sesiones el CSM:

- .1 tomó nota del examen preliminar sobre la fatiga realizado por los Grupos mixtos de trabajo CSM/CPMM; y
- .2 acordó constituir un Grupo de trabajo por correspondencia interperiodos sobre la fatiga, coordinado por los Estados Unidos, y le asignó un mandato (MSC 70/23, párrafo 13.4).

14.5 El Comité tomó nota de la breve presentación oral de la Secretaría sobre los resultados del examen de los Grupos mixtos de trabajo CSM/CPMM durante el 71º periodo de sesiones del CSM relativo a las cuestiones relacionadas con el factor humano, y que estas cuestiones se presentarán en su 44º periodo de sesiones a fin de examinarlas y adoptar las medidas que se estimen necesarias.

14.6 Con carácter de urgencia, el CSM examinó en su 71º periodo de sesiones el documento presentado por BIMCO (MSC 70/6/4) relativo a las interpretaciones del Código IGS y, habiendo recibido el informe del Grupo mixto de trabajo CSM/CPMM, aprobó, a reserva de la conformidad del CPMM, el proyecto de circular MSC/MEPC sobre la aclaración relativa a la implantación del Código IGS, que figura en el documento de trabajo MSC 71/WP.17.

14.7 El Comité aprobó la decisión adoptada por el CSM en su 71º periodo de sesiones y pidió a la Secretaría que la distribuyese con la signatura MSC/Circ.927/MEPC/Circ.359.

14.8 El Comité acordó instar a los Estados Miembros y organizaciones observadoras a que presenten en su próximo periodo de sesiones las observaciones que estimen oportunas sobre las cuestiones relacionadas con el factor humano y la protección del medio marino.

14.9 El Comité también acordó instar a los Gobiernos Miembros a que remitieran información sobre sucesos para que el Grupo mixto CSM/CPMM la examinara, en aquellos casos en que el factor humano desempeñó un papel influyente en el suceso en vista de la protección del medio marino.

## **15 CUESTIONES RELACIONADAS CON EL PROTOCOLO DE INTERVENCIÓN, 1973**

15.1 Este punto se examinó en relación con el punto 2 del orden del día.

## **16 PROGRAMA DE COOPERACIÓN TÉCNICA**

16.1 El Comité tomó nota de la información proporcionada en el documento MEPC 43/16, en el cual se recoge un informe sobre el estado del programa de actividades con arreglo al Subprograma en la esfera del medio marino, del Programa integrado de cooperación técnica (PICT), y en el documento MEPC 43/16/2, en el que se presenta información sobre el componente relativo al medio marino, del PICT para 2000-2001. El Comité tomó nota de que la OMI, en aplicación de su enfoque regional para la cooperación técnica, había firmado varios memorandos de entendimiento, a saber con el Programa



Regional del Medio Ambiente para el Pacífico Sur (SPREP), para la región del Pacífico, el Gobierno de Singapur, para Asia, y la Red Operativa de Cooperación Regional de Autoridades Marítimas de Sudamérica, México y Panamá, ROCRAM, para América Latina, México, Panamá y Cuba.

16.2 El Comité tomó nota de que ya se habían abierto en Nairobi (Kenya) y Accra (Ghana) dos oficinas regionales de representación de la OMI para las subregiones del África Oriental y Meridional y del África Occidental y Central, respectivamente. El Comité también tomó nota de que el Gobierno de Côte d'Ivoire se había ofrecido a acoger la representación regional de la OMI para la subregión del África Occidental y Central.

16.3 Se informó al Comité acerca del Programa regional FMAM/PNUD/OMI para la prevención y gestión de la contaminación del mar en los mares del Asia Oriental, que estaba llegando a su término, y del proyecto complementario, de cinco años de duración, con un presupuesto de 16 millones de dólares. Asimismo, se proporcionó información sobre el proyecto FMAM/PNUD sobre el agua de lastre, cuya ejecución habría de correr por cuenta de la OMI. Este proyecto, con un presupuesto de 7 500 000 dólares, habrá de ejecutarse durante un periodo de tres años.

16.4 También se informó al Comité del proyecto para los Estrechos de Malaca sobre la "Autopista electrónica del mar", que tratará cuestiones relacionadas con la seguridad marítima y el medio marino.

16.5 Al referirse a los documentos MEPC 43/16 y MEPC 43/16/2, la delegación de Australia señaló que toda referencia a la "región del Pacífico Sur" en el nuevo proyecto RAS/98/317 del PICT, "Mejora de la gestión de desechos de los buques", y en los futuros documentos de la OMI debía sustituirse por la de "región de las Islas del Pacífico", según la petición formulada por los miembros del SPREP situados al norte del ecuador. Del mismo modo, la referencia a "Comisión del Pacífico Sur" (SPC) debería sustituirse por la de "Secretaría de la Comunidad del Pacífico" (también con las siglas SPC). En relación con el párrafo 19, página 7 del Anexo del documento MEPC 43/16/2, Subprograma para la protección del medio marino del PICT para 2000-2001, la delegación de Australia recordó las dificultades relativas a la obtención de los fondos necesarios para las actividades que deben llevarse a cabo con arreglo al PICT. Al mismo tiempo, insistió en la necesidad de racionalizar determinados sectores entre los proyectos propuestos del PICT (2000-2001), los proyectos de la región y del SPREP con arreglo al Programa para prevenir la contaminación del Océano Pacífico (PACPOL).

16.6 El representante del SPREP manifestó su agradecimiento a Australia por la asistencia que estaba prestando a su organización. También manifestó su acuerdo con la opinión de Australia acerca de la necesidad de racionalización entre el nuevo PICT y los proyectos del SPREP con arreglo al PACPOL; este objetivo era fácilmente alcanzable debido a la existencia de un Memorando de Entendimiento mediante el cual se confiaba al SPREP la ejecución de varios proyectos de la OMI para la región.

16.7 La delegación de Barbados hizo referencia al documento MEPC 43/16 e hizo hincapié en que la OMI ha desarrollado una significativa relación de trabajo con el Asesor marítimo regional de CARICOM. Esta delegación también indicó que en la región del Caribe se preveía que la presencia de la OMI en dicha región quizá se viese reforzada mediante el establecimiento de una oficina regional.

16.8 Como colofón, el Presidente instó a todos los interesados en el desarrollo, tanto en el sector público como privado, a que contribuyan generosamente a la financiación del PICT.

## **17 APLICACIÓN DE LAS DIRECTRICES DE LOS COMITÉS**

17.1 El Comité recordó que en su 39º periodo de sesiones había aprobado las actuales Directrices sobre organización y método de trabajo del CSM y el CPMM y de sus órganos auxiliares y que el CSM las había ultimado en su 68º periodo de sesiones. Dichas Directrices se publicaron a continuación con la firmas MSC/Circ.816 y MEPC/Circ.331, con fecha de 25 de junio de 1997.

17.2 El Comité observó que, como resultado de varias propuestas de enmienda de las Directrices, los Presidentes del CSM y el CPMM, con la asistencia de la Secretaría, se comprometieron a realizar una revisión de las mismas y prepararon una nota conjunta sobre las propuestas de enmienda a dichas Directrices. Dicha nota se presentó al CSM en su 70º periodo de sesiones (MSC 70/19) y al CPMM en su 42º periodo de sesiones (MEPC 42/18); no obstante, ninguno de esos Comités pudo tratar esta cuestión en los periodos de sesiones indicados debido al significativo volumen de trabajo.

17.3 En su 71º periodo de sesiones el Comité de Seguridad Marítima, después de examinar las propuestas de Chipre (MSC 71/19/1) y Noruega (MSC 71/19) y varias propuestas más formuladas durante el debate aprobó, a reserva de la conformidad del CPMM, el proyecto de Directrices revisadas.

17.4 El Comité examinó el proyecto de Directrices revisadas, modificadas y aprobadas por el CSM en su 71º periodo de sesiones, que figura en el anexo del documento MEPC 43/WP.2.

17.5 Después de un breve debate, el Comité acordó introducir pequeñas modificaciones de redacción (MEPC 43/WP.6) y aprobó las Directrices revisadas, y pidió a la Secretaría que las distribuyese con la firma MSC/Circ.931-MEPC/Circ.366.

17.6 El Comité también aprobó la autorización concedida por el CSM en su 71º periodo de sesiones a la Secretaría de que las Directrices fueran revisadas, en caso de ser necesario, de un modo más lógico y secuencial, antes de distribuirlas como una circular conjunta MSC/MEPC, y pidió a la Secretaría que adoptara las medidas pertinentes.

17.7 Respecto de la aprobación de las Directrices revisadas, el Comité examinó la cuestión del número de grupos de trabajo/de redacción (MEPC 43/18/3), observaciones de la ROPME (MEPC 43/18/4), y la función y constitución del Grupo de trabajo sobre el Convenio de Cooperación (MEPC 43/18/5); las deliberaciones del Comité sobre estas cuestiones se recogen en la sección 18 (véanse los párrafos 18.16 a 18.28).

## **18 PROGRAMA DE TRABAJO DEL COMITÉ Y DE SUS ÓRGANOS AUXILIARES**

### **NUEVOS PUNTOS QUE HAY QUE INCLUIR EN EL PROGRAMA DE TRABAJO**

18.1 El Comité examinó el documento MEPC 43/WP.1, que había sido elaborado por el Presidente con la ayuda de la Secretaría, sobre una evaluación preliminar de las propuestas relativas a los nuevos puntos del programa de trabajo de conformidad con las disposiciones del párrafo 20 de las Directrices sobre organización y método de trabajo de los comités (MSC/Circ.816 - MEPC/Circ.331) a fin de facilitar el examen de las propuestas.

## **Combustible líquido en las medidas de organización del tráfico marítimo**

18.2 El Comité tomó nota de que la propuesta, que también había sido remitida al 71º periodo de sesiones del CSM por el Reino Unido, estaba destinada a incluir en el programa de trabajo del Subcomité de Seguridad de la Navegación un nuevo punto sobre la posible ampliación de los criterios que regulan las medidas existentes y nuevas de organización del tráfico marítimo y de notificación para buques que pueden presentar una amenaza de contaminación debido a su combustible líquido.

18.3 En su propuesta (MEPC 43/18), el Reino Unido demostró la necesidad de dicha medida dado que, en la actualidad, las medidas recomendatorias y obligatorias de organización del tráfico marítimo (incluidas las prescripciones de notificación) se aplican en función del arqueo bruto, sin realizar ninguna evaluación del tamaño de la carga del buque o del peligro potencial que ésta presenta. En particular, las medidas suelen centrarse en la aplicación a los buques tanque cargados, si bien no se hace distinción entre las cargas de hidrocarburos y de los productos químicos. La mayoría de las medidas de organización del tráfico se aplican a los buques de arqueo bruto de 5 000 ó 10 000. Estas medidas existentes son sencillas y por tanto ofrecen la ventaja de que se pueden hacer cumplir fácilmente. No obstante, no tienen en cuenta la amenaza de contaminación que presenta el combustible de los buques. El combustible líquido derramado es muy persistente en el medio marino y generalmente requiere un mayor esfuerzo de limpieza (por unidad de peso) que el que requieren todos los crudos y productos refinados, excepto los más pesados. Su alta viscosidad hace que el combustible líquido cause graves problemas de asfixia, y que los dispersantes sean menos eficaces. También, por su contenido especialmente elevado en asfalto, forman rápidamente emulsiones de agua en aceite estables (o espumas) que causan a su vez otros problemas. A juicio del Reino Unido, las medidas de organización del tráfico marítimo existentes pierden credibilidad si no tienen en cuenta el riesgo de contaminación que presenta el combustible de los buques. El Comité Jurídico de la Organización reconoce los daños ambientales que pueden producirse y ya está estudiando la cuestión de la indemnización por la contaminación debida al combustible de los buques.

18.4 El Comité observó que el CSM en su 71º periodo de sesiones acordó remitir el documento al 45º periodo de sesiones del Subcomité NAV para su examen preliminar en relación con el punto del orden del día titulado "Organización del tráfico marítimo, notificación para buques y cuestiones conexas" (MSC 71/23, párrafo 20.27) y aprobó la decisión adoptada por el CSM en su 71º periodo de sesiones.

### **Desguace de buques**

18.5 El Comité recordó que la delegación de Noruega había señalado en el 42º periodo de sesiones del Comité que el desguace de buques forma parte integrante del sector del transporte marítimo, por lo que propuso que este punto debería incluirse en el programa de trabajo del Comité como punto de alta prioridad con el propósito de elaborar medidas de seguridad y de protección del medio ambiente aplicables a las operaciones de desguace de buques. En su 42º periodo de sesiones, el Comité decidió que debería volver a examinarse esta cuestión, y pidió a Noruega que presentara una propuesta al respecto en su 43º periodo de sesiones de conformidad con las Directrices de los comités.

18.6 El Comité tomó nota de que en el documento MEPC 43/18, que fue presentado por Noruega en respuesta a la mencionada solicitud formulada en su 42º periodo de sesiones, Noruega manifestó su grave preocupación por la repercusión ambiental de las actividades de desguace de buques, dado que los buques que se venden para fines de desguace pueden contener varias sustancias

potencialmente peligrosas para el medio ambiente tales como asbesto, difenilo policlorado, metales pesados, hidrocarburos, sustancias que agotan la capa de ozono y otras. La presencia de estas sustancias en buques viejos, aun cuando hayan sido sometidos a trabajos importantes de modernización y modificación, es en buena medida consecuencia de las normas en vigor en la época en que se construyeron. Las sustancias potencialmente peligrosas para el medio ambiente forman parte de los sistemas operativos del buque y se encuentran además en forma de desechos y residuos. La cantidad de las sustancias varía según las dimensiones y el tipo de los buques, aunque por regla general un buque que se vende para el desguace contiene sustancias potencialmente peligrosas para el medio ambiente en cantidades considerables. Los informes sobre las condiciones que reinan en la mayoría de los astilleros de desguace del mundo indican claramente que tanto el medio de trabajo como las condiciones ambientales suscitan preocupaciones graves. No hay documentos en que consten procedimientos adecuados que se deban seguir para la manipulación de sustancias potencialmente peligrosas, raramente o quizás nunca se dispone de instalaciones de recepción de desechos potencialmente peligrosos para el medio ambiente y en la localidad en que se efectúa el desguace se observa la contaminación del agua, del suelo y atmosférica. Además, las condiciones de trabajo y la falta de protección del personal dan como resultado un gran número de heridos y muertos entre los trabajadores.

18.7 A juicio de Noruega, hay una necesidad imperiosa de poner en práctica medidas destinadas a lograr que la retirada del servicio de los buques se realice de una manera segura y sin peligro para el medio ambiente. Las medidas deben concebirse de manera que se elimine la posibilidad de su incumplimiento. Se considera que un instrumento de la OMI sería un medio adecuado y necesario para resolver los problemas que se han determinado en relación con las actividades de desguace. Noruega asimismo observó que es necesario examinar la coordinación con otros instrumentos internacionales pertinentes, en particular con el Convenio de Basilea y el Convenio de Londres.

18.8 Las opiniones anteriormente mencionadas de Noruega fueron apoyadas por Dinamarca, Greenpeace Internacional y la CIOSL en sus ponencias respectivas (MEPC 43/18/6, MEPC 43/18/9 y MEPC 43/INF.8). Greenpeace Internacional, haciendo referencia al documento que presentó conjuntamente con la CIOSL (MEPC 43/18/6), manifestó que está tratando de garantizar la protección del medio ambiente y también de los trabajadores en el sector del desguace de buques. Además, no quiere comprometer la seguridad de la vida humana en el mar ni la protección del medio marino ofreciendo incentivos ni pretextos para prolongar la vida útil de los buques deficientes. En opinión de Greenpeace Internacional, los numerosos problemas y obstáculos que representan el "desguace" o "reciclaje" de buques y la necesidad de disponer de buques "más limpios" requieren la adopción de un enfoque permanente que incorpore los distintos aspectos de la cuestión.

18.9 La ICS, en su documento MEPC 43/18/10, aunque respalda plenamente la propuesta de Noruega, señaló que este problema no es sencillo. Es de vital importancia, en el contexto de la campaña mundial para evitar el incumplimiento de la normativa en el transporte marítimo, que no se reduzca la retirada de buques que hayan llegado al final de su vida económica. La concentración de astilleros de desguace en países donde los costes laborales son inferiores y se aprovechan al máximo los materiales reciclados es una situación que no es probable que cambie. No obstante, cualquier aproximación al problema ha de tener en cuenta la necesidad de acordarlo en un contexto mundial y no simplemente regional, así como la necesidad de reconocer las realidades de la vida comercial.

18.10 Un representante del PNUMA informó al Comité que el Comité especial de composición abierta para la aplicación del Convenio de Basilea, en su cuarta reunión celebrada en junio de 1999, preparó un proyecto de decisión sobre el desguace de buques, a fin de que la Conferencia de Partes en el Convenio de Basilea lo examine en su quinta reunión, que se celebrará en diciembre de 1999. En

el proyecto de decisión se pidió a la Conferencia de Partes que asigne un mandato al Grupo de trabajo (aspectos técnicos) de acuerdo con el Convenio de Basilea a fin de que colabore con el organismo pertinente de la OMI respecto del tema, prepare directrices relativas a una gestión ambientalmente adecuada de las operaciones de desguace de los buques y examine los aspectos jurídicos conexos con el subgrupo consultivo de expertos jurídicos y técnicos del Convenio de Basilea. En el proyecto de decisión también se pidió a estos dos grupos que informen a la Conferencia de Partes, en su sexta reunión, sobre el modo en que esta cuestión se deberá resolver finalmente.

18.11 Los Países Bajos informaron al Comité de la celebración de la Cumbre sobre desguace de buques (posteriormente renombrada como la Cumbre sobre reciclaje de buques) que tuvo lugar una semana antes de celebrarse el 43º periodo de sesiones del Comité, y cuyo objetivo fue el aumento de la concienciación y la consideración de la adopción de medidas. La Conferencia respondió a dicho objetivo en la medida en que se produjo un amplio intercambio de opiniones sobre este problema, generalmente reconocido, y se formularon propuestas para su resolución. En la Cumbre se observó que el sector marítimo está preparado para adoptar medidas y que, de hecho, ya ha adoptado varias iniciativas. La delegación de los Países Bajos anunció que presentaría un documento informativo sobre los resultados de la Cumbre en el próximo periodo de sesiones del Comité.

18.12 Durante el debate sobre esta cuestión, muchas delegaciones apoyaron la propuesta de Noruega de incluir esta cuestión en el programa de trabajo del Comité. En su opinión, dicha cuestión entra en el ámbito de competencia de la OMI, dado que está relacionada con los buques, y el desguace de buques constituye un tema de interés con respecto a la contaminación ocasionada por los buques en el medio ambiente, y, por consiguiente, la OMI deberá estudiar la posibilidad de adoptar las medidas que se estimen oportunas. Asimismo, se remitieron a los resultados de la séptima reunión de la Comisión sobre el Desarrollo Sostenible, en la cual se pidió a la OMI que analizase esta cuestión y se instó a los Estados a que garanticen que se actúa de un modo responsable con respecto al desguace de los buques retirados del servicio. Además de reconocer la necesidad de cooperar con otros regímenes internacionales pertinentes, incluido el Convenio de Basilea y el Convenio de Londres, se estimó que la OMI constituye el organismo apropiado para tratar el problema.

18.13 Otras delegaciones se mostraron en contra de incluir esta cuestión en el programa de trabajo del Comité. En su opinión, cuando se retira un buque del servicio y se anula su inscripción en el registro, deja de ser un "buque". Además, el desguace de buques es básicamente una actividad terrestre en la que la seguridad y la salud de los trabajadores de los astilleros de desguace constituyen la preocupación principal, la cual, en su opinión, no entra en el ámbito de competencia de la OMI. Se observó que sería preferible tratar esta cuestión mediante la promulgación de normativas por el sector y a nivel nacional. Asimismo, se estimó que el Comité ya tiene demasiados puntos prioritarios y que la inclusión de la cuestión sobre el desguace de buques en su orden del día no facilitaría el tratamiento de dichos puntos.

18.14 En el transcurso del debate, se señaló al Comité la existencia de la resolución MEPC.53(32) sobre la Ampliación de la capacidad de desguace de buques para facilitar la implantación de las enmiendas al Anexo I del MARPOL 73/78, aprobada por el Comité el 6 de marzo de 1992. En esta resolución MEPC se recomienda que los Gobiernos Miembros, en especial los Gobiernos de Estados con intereses en los sectores de la construcción naval y el transporte marítimo, adopten iniciativas para habilitar instalaciones de desguace de buques y faciliten asistencia técnica en la transferencia de tecnología a los países en desarrollo en sus esfuerzos por fomentar las instalaciones de desguace de buques. Varias delegaciones opinaron que el desguace de buques es una cuestión que reviste un interés claro para la OMI.

18.15 Tras un extenso intercambio de opiniones, la mayoría de las delegaciones que intervinieron se mostraron a favor de incluir el desguace de buques en el programa de trabajo del Comité. Tras reconocer la divergencia de opiniones y que necesitaba más información sobre cómo ocuparse de esta cuestión compleja para ayudarle a tomar una decisión, el Comité decidió incluir el punto sobre el reciclaje de buques en el orden del día correspondiente a su 44º periodo de sesiones e invitó a Noruega y a otros Miembros interesados a que facilitaran más información en el próximo periodo de sesiones del Comité sobre cómo la OMI debería ocuparse en concreto de esta cuestión.

## **ASUNTOS RELATIVOS A LOS GRUPOS DE TRABAJO Y A LOS GRUPOS DE REDACCIÓN**

### **Número de grupos de trabajo y de grupos de redacción**

18.16 El Comité tomó nota de que el documento presentado por el presidente (MEPC 43/18/3) destaca los siguientes puntos:

- .1 El pleno del CPMM es un órgano de la OMI para la toma de decisiones que se integra generalmente por varios cientos de delegados y observadores. Debido a sus responsabilidades y al alcance de sus reuniones, los debates de las sesiones plenarias son de índole formal y no se prestan para preparar ni elaborar documentos, incluidos los textos de reglas, normas, códigos, directrices, resoluciones, etc. Es evidente que este tipo de trabajo sólo pueden realizarlo grupos pequeños.
- .2 A fin de realizar las labores del Comité de un modo más efectivo, es necesario constituir grupos pequeños de delegaciones, ya sean grupos de trabajo o de redacción, y encomendarles la elaboración de documentos con objeto de que el pleno los examine con miras a su aprobación. El Comité tiene y seguirá teniendo un gran volumen de trabajo cuya finalidad es mejorar la protección del medio marino. El Comité sólo se reúne tres veces cada dos años, y por ende, a fin de lograr los objetivos que persiguen sus Miembros, le es necesario emprender las labores iniciales o preparatorias por medio de grupos pequeños, en cuyo ámbito pueden tener lugar los debates y los trabajos de redacción pertinentes de manera más informal.
- .3 Las actuales Directrices de los Comités se aplican a los grupos de trabajo o a los grupos de redacción, y existen varios principios aceptados:
  - .1 un grupo de trabajo no es un órgano auxiliar establecido permanentemente por el Comité y se disolverá cuando sus tareas se hayan ultimado;
  - .2 se cumplirán los párrafos 31, 32, 33, 35 y 36 de las Directrices del Comité. En virtud de las actuales Directrices, se permite un máximo de tres grupos de trabajo y, a pesar de su índole especial, los grupos de trabajo pueden reunirse durante la semana del Comité, presentándole su informe en el periodo de sesiones siguiente;
  - .3 se prevé que las delegaciones puedan proporcionar expertos a los grupos de trabajo con el fin de garantizar que las cuestiones pertinentes puedan examinarse exhaustivamente.

18.17 El Comité expresó su agradecimiento por haber servido este documento como base de debate, pero varias delegaciones manifestaron preocupación porque había abarcado más de lo que se contemplaba originalmente y no se había tenido en cuenta por completo las necesidades de los países más pequeños, los que, aunque les afecta las decisiones adoptadas para proteger el medio ambiente, no están en condiciones de enviar el número requerido de representantes para asistir a todas las reuniones de los grupos de trabajo, de los grupos de redacción y a las sesiones plenarias.

18.18 En particular, se expresó inquietud por varios puntos que figuran en el documento MEPC 43/18/3, que podrían interpretarse como una ampliación del número de grupos de trabajo a más de los tres máximos por periodo de sesiones, por medio de:

- .1 permitir que se constituya un nuevo grupo de trabajo si uno de los tres ultimara su labor antes del término del periodo de sesiones; y
- .2 establecer grupos de trabajo interperiodos (específicamente sobre la gestión del agua de lastre y las pinturas antiincrustantes).

18.19 Algunas delegaciones consideran que el número de tres grupos de trabajo es excesivo y que debería limitarse a dos, en tanto que otras delegaciones acordaron que, habida cuenta de la expansión del ámbito del CPMM, particularmente desde la CNUMAD de 1992, se requieren más recursos para hacer frente al volumen de trabajo adicional.

18.20 Pese a ello, el Comité acordó que se deberán cumplir las Directrices sobre organización y método de trabajo, que no deberá constituirse más de tres grupos de trabajo en el curso de un periodo de sesiones y que sería conveniente reducir este número siempre que fuese posible. En este marco, el Comité tomó nota de que será necesario asignar prioridades a las reuniones de los grupos de trabajo, de modo que algunos de ellos no se reúnan en cada uno de los periodos de sesiones. Se mencionó al Grupo de trabajo sobre cooperación como posibilidad y, en tal sentido, se propuso considerar trasladarlo a uno de los subcomités.

18.21 Al examinar esta cuestión, el Comité tomó nota de varias sugerencias refrendadas por varias delegaciones a fin de examinar la estructura y la labor de los subcomités como medio de ultimar los trabajos necesarios sin apartarse de las Directrices sobre organización y método de trabajo de los Comités.

18.22 Tras haber considerado debidamente el documento (MEPC 43/18/3), el Comité acordó que:

- .1 el número de grupos de trabajo se mantendrá a un mínimo, pero debería permitirse un número máximo de tres, en caso de ser necesario, salvo que se enmendasen las Directrices,
- .2 se establecerá un orden de prioridad respecto de los posibles puntos del orden del día de los grupos de trabajo que requieran un examen exhaustivo en el contexto de grupos más pequeños;
- .3 incluso cuando un grupo de trabajo, una vez ultimada su labor, se haya disuelto, no debería permitirse la creación, en su lugar, de otro grupo de trabajo durante el mismo periodo de sesiones;

- .4 cuando más de tres temas no relacionados entre sí requieran ser abordados por grupos de trabajo distintos, algunos grupos se reunirán durante periodos de sesiones alternos del Comité sin que se exceda el número de tres grupos por periodo de sesiones;
- .5 se evitará la creación de grupos de trabajo interperiodos, a menos que se los considerara esenciales, lo cual se evaluará en mérito al caso; y
- .6 el Presidente examinará el método de trabajo del Comité para determinar si otros recursos, tales como los subcomités y otras organizaciones internacionales, podrían aprovecharse de manera más efectiva y presentar propuestas sobre esta cuestión en el periodo de sesiones próximo.

18.23 El Comité tomó nota del ofrecimiento de Chipre de presentar un documento en el periodo de sesiones venidero en el que figurasen sus opiniones respecto del método de trabajo del Comité.

18.24 El Comité tomó nota de que la ROPME, tal como señala en el documento MEPC 43/18/4, comparte la opinión de las Bahamas con respecto al número de grupos de trabajo y de redacción. La ROPME también hizo alusión a las repercusiones de la práctica, largo tiempo establecida, de celebrar todas las reuniones de la OMI en la sede de Londres, lo cual tiene implicaciones graves para los Miembros que no son europeos por lo que respecta a los desembolsos por viajes. Las restricciones presupuestarias en el apartado de viajes hace que se continúe reduciendo el número de integrantes de las delegaciones, por lo que sus opiniones no pueden ser oídas durante las reuniones de los grupos. El resultado inevitable de esto es una demora importante en la implantación de diversas iniciativas de la OMI ya acordadas, con el consiguiente detrimento para sus Estados Miembros, con respecto a estos importantes temas.

18.25 La ROPME expresó su satisfacción por el hecho de, que tan pronto como sea posible, se procederá a establecer la presencia regional de la OMI en la zona marítima de su incumbencia. A este respecto, el Comité tomó nota de que en el 78º periodo de sesiones del Consejo de la OMI, en 1997, se aprobó la propuesta de nombrar coordinadores regionales en determinadas zonas, labor de la que se está encargando la División de Cooperación Técnica.

### **Grupo de trabajo sobre el Convenio de Cooperación**

18.26 El Comité tomó nota del documento MEPC 43/18/5, presentado por el Canadá, en el que se señala que, cuando, en 1990, se adoptó el Convenio de Cooperación, ya se tuvo presente que debía constituirse un grupo de trabajo de carácter permanente que supervisara y promoviera la implantación del Convenio, en general, y en particular que prestara ayuda a los países en desarrollo. En este documento también se enumeran los logros alcanzados por este Grupo de trabajo desde que fue creado, incluida la elaboración y revisión de una amplia gama de manuales y documentos de orientación en los que se abordan todos los aspectos relativos a la preparación y la lucha contra la contaminación por hidrocarburos, así como la elaboración del Protocolo SNPP - Convenio de Cooperación.

18.27 Canadá estima que el Grupo de trabajo sobre el Convenio de Cooperación es diferente de otros grupos de trabajo dado que no se constituyó para llevar a cabo una tarea técnica concreta y después disolverse. Una vez que se adopte el Protocolo SNPP - Convenio de Cooperación, los conocimientos técnicos de los integrantes del Grupo de trabajo sobre el Convenio de Cooperación serán de gran importancia para la OMI a fin de poder abordar esta nueva situación. Por tanto, el



Grupo de trabajo sobre el Convenio de Cooperación debería poder continuar prestando sus funciones y realizando las actividades que le son propias.

18.28 El Comité tomó nota de la opinión manifestada por el Canadá de que sería poco acertado dar por terminada la labor del Grupo de trabajo sobre el Convenio de Cooperación en estos momentos, dado que su labor es de gran importancia para los países en desarrollo.

## **PROGRAMA DE TRABAJO**

### **Programas de trabajo de los Subcomités BLG, DE, DSC, FP, FSI y SLF**

18.29 El Comité examinó los programas de trabajo de los Subcomités BLG, DE, DSC, FP, FSI y SLF (MEPC 43/18/7 y MEPC 43/18/8), tomando para ello en consideración los resultados del 71º periodo de sesiones del CSM, y aprobó los programas de trabajo relacionados con el CPMM, tal como figuran en el anexo 17.

### **Cuestiones de fondo que procede incluir en los órdenes del día de los tres próximos periodos de sesiones del comité**

18.30 El Comité examinó y aprobó las cuestiones de fondo que procede incluir en los órdenes del día de sus tres próximos periodos de sesiones, las cuales figuran en el anexo 18 del presente informe.

### **Plan de trabajo a largo plazo del Comité (hasta el año 2006)**

18.31 El Comité tomó nota de que en el documento MEPC 43/18/2, que se había preparado atendiendo a lo dispuesto en la resolución A.846(20), figuraba el proyecto de plan de trabajo a largo plazo del Comité (hasta el año 2006), con el orden de prioridades propuesto, para someterlo a la aprobación de la Asamblea en su vigésimo primer periodo de sesiones, previa presentación al 20º periodo de sesiones extraordinario del Consejo.

18.32 El Comité tomó nota de que, al preparar el proyecto de plan de trabajo a largo plazo, se tuvieron en cuenta las directivas contenidas en las resoluciones A.500(XII) (Objetivos de la Organización) y A.777(18) (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), así como el principio general de prestar más atención en adelante a la implantación de las normas existentes que a la elaboración de nuevas normas y las repercusiones financieras de las propuestas para el presupuesto de la Organización. El Comité también observó que, aunque todos los puntos incluidos en el plan propuesto son necesarios para mejorar la prevención y contención de la contaminación, debe darse prioridad a los que permitirán conseguir una implantación más eficaz de las normas existentes y, también, el establecimiento de una cultura de la seguridad y de una conciencia ambiental en todas las actividades marítimas.

18.33 Tras un intercambio de opiniones, el Comité aprobó su plan de trabajo a largo plazo (hasta el año 2006), con los puntos prioritarios, el cual figura en el anexo 19, para someterlo a la aprobación de la Asamblea en su vigésimo primer periodo de sesiones por conducto del Consejo.

18.34 Las Bahamas, apoyadas por Chipre, manifestaron su preocupación sobre la escasa viabilidad del programa de trabajo a largo plazo, y solicitaron que dicho programa se centrara en los puntos que realísticamente pudiesen ultimarse en el periodo de tiempo hasta el año 2000.

### **Grupos de trabajo y de redacción en el 44º periodo de sesiones del Comité**

18.35 El Comité acordó, en principio, la constitución de los siguientes grupos de trabajo y de redacción en su 44º periodo de sesiones:

- Grupos de trabajo:
- Gestión del agua de lastre;
  - Pinturas antiincrustantes; e
  - Instalaciones receptoras.
- Grupos de redacción:
- Revisión del Anexo IV del Convenio MARPOL; y
  - Código Técnico sobre los NO<sub>x</sub>.

18.36 La delegación de Nueva Zelandia manifestó su decepción debida a que el Grupo de trabajo sobre el Convenio de Cooperación no se reuniría en el 44º periodo de sesiones del Comité.

### **Grupos de trabajo por correspondencia**

18.37 El Comité acordó constituir tres grupos de trabajo por correspondencia sobre los siguientes puntos:

- .1 Examen del Manual sobre la contaminación ocasionada por hidrocarburos;
- .2 Instalaciones receptoras; y
- .3 Revisión de la resolución A.720(17).

18.38 Los datos de las personas responsables de los Grupos de trabajo por correspondencia antedichos y sus mandatos figuran en el anexo 20.

### **Fechas del 44º y el 45º periodo de sesiones del Comité**

18.39 El Comité acordó celebrar su 44º periodo de sesiones del 6 al 8, 10 y 13 de marzo del año 2000, junto con la conferencia de tres días de duración prevista sobre el Protocolo SNPP - Convenio de Cooperación, que se celebrará los días 9, 14 y 15 de marzo del año 2000 y tomó nota de que su 45º periodo de sesiones está provisionalmente programado para que se celebre en octubre del año 2000.

## **19 ELECCIÓN DE PRESIDENTE Y VICEPRESIDENTE PARA EL AÑO 2000**

19.1 De conformidad con lo dispuesto en el artículo 17 del Reglamento interior, el Comité reeligió Presidente por unanimidad al Sr. Michael Julian (Australia) y Vicepresidente al Sr. Zafrul Alam (Singapur), ambos para el año 2000.

## 20 OTROS ASUNTOS

### **Concienciación de la juventud sobre la importancia del medio ambiente**

20.1 El Comité felicitó a la "Hellenic Marine Environment Protection Association (HELMEPA)" (Asociación Helénica para la protección del medio marino) por la excelente iniciativa que se expone en el documento MEPC 43/20 (Secretaría), en el que se describe el plan de acción de HELMEPA para aumentar la sensibilización de la juventud respecto de los temas ambientales. El Comité convino en que es de la mayor importancia que la juventud se sensibilice respecto de los océanos y de las cuestiones que los afectan. Con objeto de garantizar que las generaciones futuras continúen con éxito las actividades de la OMI, es esencial sensibilizar a la juventud respecto de los temas ambientales en general y, en particular, de las actividades de la OMI en cuanto a la protección del medio marino, de modo que se aliente a los jóvenes a tomar parte en la conducción de las diversas actividades relacionadas con la labor de la OMI.

20.2 El Comité estuvo de acuerdo en que la sensibilización de la juventud mediante la educación y la información respecto del estado de los océanos y de las formas de mejorar el medio marino es una cuestión importante, que debe abordarse sin demora. Por consiguiente, la OMI deberá considerar la posibilidad de incorporar este tema en el Programa de Cooperación Técnica. Además, con objeto de aumentar la sensibilización a nivel mundial, también debería considerarse la conveniencia de adoptar esta cuestión como tema para un futuro Día Marítimo Mundial. Australia, así como varias delegaciones, informaron al Comité sobre actividades similares que tienen lugar en sus respectivos países y se les invitó a que presentaran información sobre las mismas al Comité, para que éste las examine. El delegado de Australia pidió al Comité que visitara el sitio de la *Australian Maritime Safety Authority* en Internet (<http://www.amsa.gov.au>) que contiene dos proyectos educativos. El Comité pidió a la Secretaría que coordinara con la UNESCO las actividades en esta esfera, según corresponda.

20.3 El Comité también tomó nota de que varias delegaciones, tras agradecer a HELMEPA por la labor realizada, habían manifestado el propósito de incorporar actividades semejantes a las del Plan de acción para escolares de la HELMEPA en sus programas educativos ambientales para los jóvenes.

### **Cooperación regional entre los Gobiernos y el sector en la esfera de la prevención y lucha contra la contaminación del mar en la zona marítima de la ROPME**

20.4 El Comité tomó nota de la información facilitada por la ROPME (MEPC 43/INF.6) sobre las actividades actuales de sus ocho Estados Miembros, a saber, Bahrein, Irán, Iraq, Kuwait, Omán, Qatar, Arabia Saudita y Emiratos Árabes Unidos,. En particular, el documento informativo describe su amplio programa de iniciativas destinadas a mejorar la protección del medio marino en toda la región, incluido el estado de las actividades relacionadas con los siguientes temas:

- .1 ratificación del MARPOL 73/78;
- .2 constitución de un fondo para emergencias;
- .3 elaboración de procedimientos para facilitar el movimiento transfronterizo de equipo, materiales y personal entre los Estados Miembros de la ROPME;
- .4 supervisión regional por el Estado rector del puerto;

- .5 medidas de respuesta para casos de emergencia del Centro de ayuda mutua para emergencias en el mar;
- .6 ratificación del Convenio de Cooperación;
- .7 elaboración de modelos de trayectorias de los derrames de hidrocarburos y cartografía de las zonas sensibles; y
- .8 centro regional de formación.

### **Instalaciones portuarias para los desechos generados por los buques**

20.5 El Comité tomó nota de la información facilitada por Cuba (MEPC 43/INF.10) sobre las instalaciones receptoras en los puertos de Cuba para los desechos generados por los buques.

### **Siniestro de la M/N BAHAMAS en Río Grande - 30 de agosto de 1998**

20.6 El Comité tomó nota de la información facilitada por Brasil (MEPC 43/INF.11) y de su documento adjunto, donde figura el informe sobre el siniestro de la M/N **Bahamas**, que tuvo lugar en el puerto de Río Grande en agosto de 1998.

### **Informe sobre la nueva Secretaría de la CT8 de la ISO**

20.7 El Comité tomó nota de la información facilitada por la ISO (MEPC 43/INF.15) sobre el cambio de la Secretaría a ISO/TC8.

### **Orden del día de contenido ambiental para el sector portuario de Brasil y programa relativo al control y la reducción al mínimo de la degradación y contaminación debidas a los sucesos acaecidos durante el transporte y el almacenamiento de hidrocarburos y de sus subproductos**

20.8 El Comité tomó nota de la información facilitada por Brasil (MEPC 43/INF.16) sobre los de ese país para elaborar un orden del día de contenido ambiental para su sector portuario, que comprende los cinco programas siguientes:

- .1 expansión de las actividades portuarias;
- .2 control ambiental de las actividades portuarias;
- .3 supervisión ambiental de las actividades portuarias;
- .4 elaboración de planes para contingencias; y
- .5 formación y divulgación de cuestiones relativas al medio ambiente.

20.9 Asimismo, el Comité tomó nota de la información facilitada por Brasil (MEPC 43/INF.24) sobre una descripción breve del Programa de acción regional para la protección del medio marino, costero y de agua dulce conexas respecto de las actividades terrestres en la parte norte del Atlántico Sudoccidental (PASO), que tiene como objetivo, entre otros, el control y la reducción al mínimo de la

degradación y la contaminación debidas a los sucesos producidos durante el transporte y el almacenamiento de hidrocarburos y de sus subproductos.

### **Informe sobre las operaciones de remoción de hidrocarburos de los petroleros hundidos frente a la costa meridional de Corea**

20.10 El Comité tomó nota de la información facilitada por la República de Corea (MEPC 43/INF.17) y de sus documentos adjuntos, que comprenden un informe sobre las operaciones de remoción de hidrocarburos realizadas satisfactoriamente por la *Korea Marine Pollution Response Corp.* (KMPRC) (Sociedad de lucha contra la contaminación del mar de Corea) en 1998, en relación con los naufragios de dos buques hundidos frente a la costa meridional de la República de Corea. Varias delegaciones agradecieron dicho informe.

### **Cambios informáticos en la Secretaría**

20.11 La Secretaría informó verbalmente al Comité de que, como parte de los continuos esfuerzos por dotar a la Secretaría de herramientas eficaces para cumplir con sus obligaciones y así como de comunicación más idóneos con los Gobiernos Miembros y las organizaciones internacionales, además de garantizar el ajuste al año 2000, actualmente se están realizando varios cambios significativos en el sistema informático de la Organización.

20.12 Como resultado de ello, el programa actual de tratamiento de textos (Word Perfect para Windows 6.0a) se sustituirá por Microsoft Word 97, utilizado por las Administraciones y organizaciones de todo el mundo. Este cambio facilitará y aumentará la eficacia del intercambio de documentos entre la Secretaría y los Gobiernos Miembros y organizaciones internacionales.

### **Ejecución de un proyecto en la red Internet**

20.13 El Presidente informó al Comité acerca de un proyecto relativo a la red Internet, cuyo objetivo es facilitar la disponibilidad de los documentos de la OMI en Internet, y que ha sido llevado a cabo por Australia, junto con Canadá, los Estados Unidos, el Reino Unido y Suecia en calidad de países donantes, y la Secretaría. Una vez superados algunos problemas iniciales en noviembre de 1998, el sistema funciona ahora con normalidad.

\*\*\*



## ANEXO 1

## ORDEN DEL DÍA DEL 43° PERIODO DE SESIONES Y LISTA DE DOCUMENTOS

**1 Aprobación del orden del día**

MEPC 43/1		Orden del día provisional
MEPC 43/1/1	Secretaría	Anotaciones y calendario provisional
MEPC 43/1/1/Add.1	Secretaría	Calendario provisional y anotaciones: Ponencias sobre la gestión del agua de lastre

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

MEPC 43/2		Informe del Grupo de trabajo sobre el Convenio de Cooperación, correspondiente al 42° periodo de sesiones del Comité
MEPC 43/2/1	Secretaría	Orden del día provisional de la reunión del Grupo de trabajo sobre el Convenio de Cooperación que se celebrará durante el 43° periodo de sesiones del Comité de Protección del Medio Marino
MEPC 43/2/2	Secretaría	Proyecto de texto del Protocolo sobre cooperación, preparación y lucha contra los sucesos de contaminación por sustancias nocivas y potencialmente peligrosas, 2000
MEPC 43/2/3	ITOPF	Directrices para la gestión de recursos pesqueros durante un suceso de contaminación causada por hidrocarburos y con posterioridad al mismo
MEPC 43/2/4	Venezuela	Manuales/Directrices para combatir derrames: Directrices para combatir derrames de combustibles en emulsión
MEPC 43/2/5	Secretaría	Manuales y Directrices de lucha contra la contaminación: Catálogo de programas informáticos y de información disponible en Internet sobre lucha contra los derrames de hidrocarburos: proyecto de procedimiento para la inclusión del catálogo en Internet

MEPC 43/2/6	Australia	Manuales/Directrices de lucha contra la contaminación: Catálogo de programas informáticos e información en Internet relativa a la lucha contra los derrames de hidrocarburos
MEPC 43/2/7	Canadá	Manuales/Directrices para combatir derrames: elaboración de directrices para la adopción de medidas correctivas en caso de derrames de combustibles en emulsión
MEPC 43/2/8	Francia	Manuales y directrices de lucha contra la contaminación: Directrices sobre la rehabilitación biológica
MEPC 43/2/9	OMM	Sistema de intervención de urgencia en casos de contaminación del mar (MPERSS) de la OMM
MEPC 43/INF.4	Venezuela	<i>Combating Manuals/Guidelines: Guidelines for Response to Spills of Emulsified Fuels: Draft Orimulsion Spill Response Manual</i>
MEPC 43/INF.5	Venezuela	<i>Combating Manuals/Guidelines: Guidelines for Response to Spills of Emulsified Fuels: Orimulsion Spill Field Guide for the Protection and Cleanup of Marine Shorelines</i>

### **3 Efectos perjudiciales de las pinturas antiincrustantes para buques**

MEPC 43/3	Países Bajos	Elección de instrumento y examen de la aceptabilidad de alternativas
MEPC 43/3/1	ISO	ISO 15181-3 Pinturas y barnices - Parte 3: Determinación de biocidas a base de estaño en el extracto y cálculo de régimen de desprendimiento
MEPC 43/3/2	Estados Unidos	Documento de estudio sobre el texto del Convenio propuesto
MEPC 43/3/3	Japón	Nuevo Convenio sobre los sistemas antiincrustantes en los buques
MEPC 43/3/4	Fondo Mundial para la Naturaleza	Acumulación e impacto del organoestaño en la biota marina en la región del Mediterráneo: Informe



MEPC 43/3/5	CEFIC	Evaluación del riesgo ambiental - una herramienta para determinar el impacto en el medio ambiente de las pinturas antiincrustantes que contienen biocidas
MEPC 43/3/6	Islas Marshall	Ajuste del plazo de implantación de la prohibición de las pinturas antincrustantes a base de tributilestaño teniendo presente la necesidad de confirmar que las pinturas alternativas responden a los intereses relacionados con el medio ambiente y el factor humano
MEPC 43/3/7	Internacional Amigos de la Tierra	Esbozo del planteamiento para abordar la reglamentación de alternativas a los antiincrustantes a base de organoestaño
MEPC 43/3/8	Noruega	Observaciones sobre el documento MEPC 43/3/2 "Documento de estudio sobre el texto del convenio propuesto", presentado por los Estados Unidos
MEPC 43/3/9	BIMCO, INTERCARGO, INTERTANKO, OCIMF Y SIGTTO	Propuestas relativas a un proyecto de resolución y un instrumento de carácter universal sobre la utilización de pinturas antiincrustantes para buques
MEPC 43/INF.14	Fondo Mundial para la Naturaleza	<i>The accumulation and impact of organotins on the marine biota within the Mediterranean region</i>
MEPC 43/INF.19	Alemania	<i>Comparative assessment of TBT-free anti-fouling paints based on copper-acrylate systems and ion-exchange copolymer systems versus anti-fouling paints containing TBT</i>

#### **4 Organismos acuáticos perjudiciales en el agua de lastre**

MEPC 43/4		Informe del Grupo de trabajo sobre el agua de lastre constituido en el 42º periodo de sesiones del CPMM
MEPC 43/4/1	Secretaría	Proyectos de texto de los instrumentos jurídicos y líneas generales de las disposiciones en las reglas

MEPC 43/4/1/Corr.1	Secretaría	Corrección
MEPC 43/4/2	Grecia	Organismos acuáticos perjudiciales en el agua de lastre
MEPC 43/4/3	Japón	Procedimientos de gestión y control del agua de lastre
MEPC 43/4/4	Estados Unidos	Observaciones sobre el informe del Grupo de trabajo sobre el agua de lastre constituido en el 42º periodo de sesiones del CPMM (MEPC 43/4)
MEPC 43/4/5	Brasil	Propuesta para que se incluya el método de dilución como un método alternativo para el cambio de agua de lastre en el Código de gestión del agua de lastre
MEPC 43/4/6	Secretaría	Recopilación de respuestas al Cuestionario sobre la gestión del agua de lastre (MEPC/Circ.342)
MEPC 43/4/7	Noruega	Observaciones y propuestas relativas al concepto de "Zonas internacionales de gestión del agua de lastre"
MEPC 43/4/8	Noruega	Observaciones y propuestas sobre las "Técnicas de gestión del agua de lastre" para su inclusión en el proyecto de nuevas disposiciones sobre la manipulación del agua de lastre
MEPC 43/4/9	Australia	Propuestas de enmienda a los proyectos de artículos y reglas
MEPC 43/INF.12	Australia	<i>Australia's Ballast Water Maritime Awareness Campaign</i>
MEPC 43/INF.13	Australia	<i>Development of Australia's ballast water decision support system</i>
MEPC 43/INF.23	Noruega	<i>Ballast Water Transfer Atlas, Hazard Assessment and Decision Support</i>

**5 Examen y aprobación de enmiendas de los instrumentos de obligado cumplimiento**

MEPC 43/5	Secretaría	Enmiendas a los Anexos I y II del MARPOL 73/78
MEPC 43/3/1/Add.1	Secretaría	Texto revisado de las enmiendas del suplemento (modelo B) del Certificado IOPP
MEPC 43/5/1	Secretaría	Enmiendas al código CIQ
MEPC 43/5/2	Secretaría	Enmiendas al código CGrQ

**6 Determinación y protección de zonas especiales y de zonas marinas especialmente sensibles**

MEPC 43/6	Informe del Grupo de redacción	Revisión de la resolución A.720(17)
MEPC 43/6/1	Gobierno de la República Árabe de Egipto	Zonas a evitar y medidas preventivas en zonas marinas especialmente sensibles en la región de las zonas naturales protegidas de Taba a Puerto Nuweiba, y de Puerto Nuweiba a los límites septentrionales de Abou Galum y Jazirat Tiran
MEPC 43/6/2	División de Asuntos Oceánicos y del Derecho del Mar, Oficina de Asuntos Jurídicos, Naciones Unidas	Relación entre la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, 1982, y las Directrices de la OMI para la designación de zonas especiales y la determinación de zonas marinas especialmente sensibles
MEPC 43/6/3	UICN	Determinación y protección de zonas especiales y de zonas marinas especialmente sensibles
MEPC 43/6/4	Cuba	Revisión de la resolución A.720(17)
MEPC 43/6/5	Argentina	Zonas de protección especial en el litoral argentino, rutas de los buques que transportan hidrocarburos y S.N.L.
MEPC 43/6/6	Fondo Mundial para la Naturaleza	Procedimientos para la determinación de zonas marinas especialmente sensibles
MEPC 43/6/7	Colombia	Designación de la Isla Malpelo como "zona marina especialmente sensible"

**7 Deficiencia de las instalaciones portuarias receptoras de desechos**

MEPC 43/7	Reino Unido	Informe del Grupo de trabajo por correspondencia sobre las instalaciones receptoras portuarias
MEPC 43/INF.3	ISF e ICMIA	<i>Reception facilities for recreational craft</i>
MEPC 43/INF.7	Secretaría	<i>Alleged inadequacy of port reception facilities</i>

**8 Informes de los Subcomités**

MEPC 43/8	Secretaría	Informe del 7º periodo de sesiones del Subcomité FSI
MEPC 43/8/1	Secretaría	Resultados del 42º periodo de sesiones del Subcomité SLF
MEPC 43/8/2	Secretaría	Resultados del 42º periodo de sesiones del Subcomité de Proyecto y Equipo del Buque
MEPC 43/8/3	Secretaría	Resultados del 30º periodo de sesiones del Subcomité STW
MEPC 43/8/4	Secretaría	Resultados del 4º periodo de sesiones del Subcomité DSC
MEPC 43/8/4/Corr.1	Secretaría	Resultados del 4º periodo de sesiones del Subcomité DSC-Corrección
MEPC 43/8/5	Secretaría	Informe correspondiente al 4º periodo de sesiones del Subcomité BLG
MEPC 43/8/6	Secretaría	Repercusiones presupuestarias de la evaluación de los riesgos que entrañan los productos del código CIQ

**9 Labor de otros órganos**

MEPC 43/9	Secretaría	Resultados del 70º periodo de sesiones del CSM
MEPC 43/9/1	Secretaría	Resultados del informe del Grupo de trabajo sobre la interfaz buque-puerto durante la celebración del 26º periodo de sesiones del Comité de Facilitación

MEPC 43/9/2	Secretaría	Resultados del 46° periodo de sesiones del Comité de Cooperación Técnica
MEPC 43/9/3	Secretaría	Resultados del 7° periodo de sesiones de la Comisión sobre el Derecho Sostenible
MEPC 43/9/4	Secretaría	Cuestiones urgentes resultantes del 71° periodo de sesiones del CSM
MEPC 43/9/5	Secretaría	Cuestiones urgentes derivadas del 82° periodo de sesiones del Consejo

## **10 Prevención de la contaminación atmosférica ocasionada por los buques**

MEPC 43/10	Países Bajos	Ensayo de vigilancia del azufre
MEPC 43/10/1	Secretaría	Proyecto de resolución sobre la vigilancia del contenido medio de azufre a escala mundial
MEPC 43/10/2	Secretaría	Informe sobre la marcha de las actividades de seguimiento
MEPC 43/10/3	Japón	Rectificación de errores simples de redacción del Código Técnico sobre los NOx
MEPC 43/10/4	Japón	Interpretación de varios puntos que deben rectificarse en el Código Técnico sobre los NOx

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

MEPC 43/11	Secretaría	Proyecto de resolución de la Asamblea sobre la Implantación a escala mundial del sistema armonizado de reconocimientos y certificación (SARC)
MEPC 43/11/1	Secretaría	Resumen de las respuestas al cuestionario sobre el Anexo IV del MARPOL 73/78
MEPC 43/11/1/Add.1	Secretaría	Resumen de las respuestas de Ghana al cuestionario sobre el Anexo IV del MARPOL 73/78
MEPC 43/11/1/Add.2	Secretaría	Resumen de las respuestas de Barbados al cuestionario sobre el Anexo IV del MARPOL 73/78

MEPC 43/11/2	Singapur	Informe del Grupo de trabajo por correspondencia encargado de la revisión del Anexo IV del MARPOL 73/78
MEPC 43/11/3	Secretaría	Procedimiento para evitar discrepancias entre prescripciones con arreglo a los Convenios SOLAS y MARPOL
MEPC 43/11/4	República de Corea	Aclaración del Anexo V del MARPOL
MEPC 43/11/5	Australia y Hong Kong (China)	Descarga del agua de sentina de las bodegas de carga
MEPC 43/11/6	Panamá y Asociación Internacional de Sondeadores	Reconocimientos de las plataformas flotantes dedicadas a la exploración y explotación de los fondos marinos
MEPC 43/11/7	IACS	Carga con equilibrio hidrostático

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

MEPC 43/12	Estados Unidos	Progreso realizado en la elaboración de la nueva publicación "MARPOL - Cómo llevarlo a la práctica": Informe del Grupo de trabajo por correspondencia
MEPC 43/12/1	Alemania	Progreso realizado en la elaboración de la nueva publicación "MARPOL - Cómo llevarlo a la práctica" a fin de incorporar orientación para hacerlo cumplir: revisión de los párrafos 20.1.2 "Obtención de pruebas: toma de muestras" y 20.3 "Análisis químicos"
MEPC 43/12/2	Liberia	"MARPOL - Cómo llevarlo a la práctica"; incorporación de orientaciones sobre el cumplimiento
MEPC 43/INF.2	Australia	<i>National Oil on the Sea Identification Database Project</i>
MEPC 43/INF.18	Canadá	<i>Oiled seabirds on the Continental Shelf off Eastern Canada</i>

**13 Cuestiones relativas al Código CNI**

MEPC 43/13	Secretaría	Informe sobre la marcha de las actividades relativas al 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 Influencia del factor humano en la prevención de la contaminación**

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

**15 Cuestiones relacionadas con el Protocolo de Intervención de 1973**

MEPC 43/15	Secretaría	Lista de expertos para el Protocolo de Intervención
------------	------------	---

**16 Programa de Cooperación Técnica**

MEPC 43/16	Secretaría	Subprograma de Cooperación Técnica para la protección del medio marino: informe sobre la situación de las actividades del programa
------------	------------	--

MEPC 43/16/1	Secretaría	Subprograma de Cooperación para la protección del medio marino: informe del estado de las actuales actividades auspiciadas por la iniciativa mundial de la OMI y del sector
--------------	------------	---

MEPC 43/16/2	Secretaría	Subprograma de Cooperación Técnica para la protección del medio marino: Programa integrado de cooperación técnica para el bienio 2000-2001
--------------	------------	--

MEPC 43/INF.9	Comisión OSPAR	Relevant Activities within the Framework of the Bonn Agreement and the OSPAR Commission
---------------	----------------	---

MEPC 43/INF.20	Secretaría	<i>Progress Report 1997-1998: Implementation of the Protocol to the Barcelona Convention concerning cooperation in combating pollution in the Mediterranean Sea by oil and other harmful substances in cases of emergency</i>
----------------	------------	---

MEPC 43/INF.21	Secretaría	<i>Status Report on the Programme of Activities June 1998-May 1999 for the Regional Marine Pollution</i>
----------------	------------	--

*Emergency Information and Training  
Centre Caribbean (REMPEITC-  
Carib)*

MEPC 43/INF.22

Secretaría

*GEF/UNDP/IMO Regional  
Programme for the Prevention and  
Management of Marine Pollution in  
the East Asian Seas*

## 17 Aplicación de las Directrices de los Comités

MEPC 43/17

Presidentes del CSM y  
del CPMM

Propuestas de enmienda a las  
Directrices sobre organización y  
método de trabajo del CSM y el  
CPMM y de sus órganos auxiliares

## 18 Programa de trabajo del Comité y de sus órganos auxiliares

MEPC 43/18

Reino Unido

Consideración del combustible  
en las medidas de organización  
del tráfico marítimo

MEPC 43/18/1

Noruega

Desguace de buques

MEPC 43/18/1/Corr.1

Secretaría

Desguace de buques

MEPC 43/18/2

Secretaría

Programa de trabajo a largo  
plazo del Comité (hasta el  
año 2006)

MEPC 43/18/3

Presidente

Número de Grupos de  
trabajo/de redacción

MEPC 43/18/4

ROPME

Grupos de trabajo y de  
redacción del CPMM

MEPC 43/18/5

Canadá

El Grupo de trabajo sobre el  
Convenio de Cooperación

MEPC 43/18/6

Greenpeace Internacional y  
CIOSL

Desguace de buques

MEPC 43/18/7

Secretaría

Programas de trabajo de los  
Subcomités BLG y FSI y  
órdenes del día provisionales de  
sus próximos periodos de  
sesiones

MEPC 43/18/8

Secretaría

Programas de trabajo de los  
Subcomités DE, DSC, FP y  
SLF que guardan relación con  
cuestiones ambientales

MEPC 43/18/9

Dinamarca

Desguace de buques



MEPC 43/18/10	ICS	Desguace de buques
---------------	-----	--------------------

MEPC 43/INF.8	Greenpeace International	<i>Scrapping of ships</i>
---------------	--------------------------	---------------------------

**19 Elección de Presidente y Vicepresidente para el año 2000**

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

**20 Otros asuntos**

MEPC 43/20	Secretaría	Concienciación de la juventud sobre la importancia del medio ambiente
------------	------------	---

MEPC 43/INF.6	ROPME	<i>Regional co-operation between Governments and industry in the field of marine pollution prevention and response in the ROPME sea area</i>
---------------	-------	--

MEPC 43/INF.10	Cuba	Facilidades portuarias para los desechos generados por los buques
----------------	------	---

MEPC 43/INF.11	Brasil	<i>Casualty of M/V "Bahamas" at Rio Grande 30 August 1998</i>
----------------	--------	---

MEPC 43/INF.15	ISO	<i>Report on ISO/TC8 New Secretariat</i>
----------------	-----	--

MEPC 43/INF.16	Brasil	<i>An Environmental Agenda for the Port Sector of Brazil</i>
----------------	--------	--

MEPC 43/INF.17	República de Corea	<i>Report of the oil removal operations from the oil tankers sunk off the south coast of Korea</i>
----------------	--------------------	--

MEPC 43/INF.24	Brasil	<i>Description of the programme and its potential co-operation to IMO, concerning the control and minimization of degradation and contamination due to incidents during transportation and storage of oil and its by-products</i>
----------------	--------	---

**21 Examen del informe del Comité**

\*\*\*



**ANEXO 2****PROYECTOS DE RESOLUCIONES DE LA CONFERENCIA  
SOBRE COOPERACIÓN - SNPP****Resolución 1**

*Adhesión al Convenio internacional sobre cooperación, preparación y lucha contra la contaminación por hidrocarburos, 1990 (Convenio de Cooperación), y ratificación e implantación temprana del Protocolo sobre cooperación, preparación y lucha contra los sucesos de contaminación por sustancias nocivas y potencialmente peligrosas, 2000 (Protocolo SNPP)*

LA CONFERENCIA,

HABIENDO ADOPTADO el Protocolo sobre cooperación, preparación y lucha contra los sucesos de contaminación por sustancias nocivas y potencialmente peligrosas, 2000 (Protocolo SNPP),

CONSCIENTE de que en el momento de adoptarse el Protocolo SNPP sólo [45] Estados son Partes en el Convenio de Cooperación,

CONSCIENTE ASIMISMO de que la adhesión al Convenio de Cooperación es requisito previo para constituirse en Parte en el Protocolo SNPP,

DESEOSA de que las disposiciones del Protocolo SNPP se hagan efectivas cuanto antes a fin de facilitar así la cooperación internacional para la preparación y la lucha contra los sucesos de contaminación relacionados con sustancias nocivas y potencialmente peligrosas,

1. INSTA a todos los Estados que no son aún partes en el Convenio de Cooperación, incluidos aquellos que no han participado en esta Conferencia, a que se adhieran cuanto antes al Convenio;
2. EXHORTA a todos los Estados que son Partes en el Convenio de Cooperación a que se constituyan en Partes en el Protocolo SNPP e implanten sus disposiciones cuanto antes;
3. INSTA ADEMÁS a todos los Estados a que establezcan cuanto antes, y en la mayor medida posible, sistemas nacionales para la lucha contra los sucesos de contaminación relacionados con sustancias nocivas y potencialmente peligrosas;
4. INSTA ASIMISMO a todos los Estados a que, hasta tanto se produzca la entrada en vigor del Protocolo SNPP, cooperen entre sí y con la Organización Marítima Internacional, según proceda, intercambiando información sobre los sucesos de contaminación relacionados con sustancias nocivas y potencialmente peligrosas y prestando asistencia inmediata en el caso de producirse un suceso de contaminación grave.

## **Resolución 2**

*Pronta entrada en vigor del Convenio internacional sobre responsabilidad e indemnización de daños en relación con el transporte marítimo de sustancias nocivas y potencialmente peligrosas, 1996 (Convenio SNPP 1996)*

LA CONFERENCIA,

HABIENDO ADOPTADO el Protocolo sobre cooperación, preparación y lucha contra los sucesos de contaminación por sustancias nocivas y potencialmente peligrosas, 2000 (Protocolo SNPP),

RECONOCIENDO que el Convenio internacional sobre cooperación, preparación y lucha contra la contaminación por hidrocarburos, 1990 (Convenio de Cooperación), hace especialmente hincapié en el Convenio internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, 1969 (Convenio de Responsabilidad Civil 1969), y en el Convenio internacional sobre la constitución de un fondo internacional de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, 1971 (Convenio del Fondo 1971), y consciente del Protocolo de 1992 relativo al Convenio de Responsabilidad Civil y del Protocolo de 1992 relativo al Convenio del Fondo,

RECONOCIENDO TAMBIÉN que en las medidas introducidas por el Protocolo SNPP se tienen en cuenta las disposiciones de otros importantes convenios elaborados por la Organización Marítima Internacional, en particular el Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, modificado por el Protocolo de 1978, enmendado (MARPOL 73/78),

TENIENDO PRESENTE el régimen de responsabilidad e indemnización establecido por el Convenio internacional sobre responsabilidad e indemnización de daños en relación con el transporte marítimo de sustancias nocivas y potencialmente peligrosas, 1996,

DESEOSA de que las disposiciones del Convenio internacional sobre responsabilidad e indemnización de daños en relación con el transporte marítimo de sustancias nocivas y potencialmente peligrosas, 1996 (Convenio SNPP 1996), se hagan efectivas cuanto antes,

EXHORTA a todos los Estados, incluidos aquellos que no han participado en esta Conferencia, a constituirse en Partes en el Convenio SNPP 1996, con miras a su pronta entrada en vigor.

### **Resolución 3**

#### *Fomento de la asistencia técnica*

LA CONFERENCIA,

HABIENDO ADOPTADO el Protocolo sobre cooperación, preparación y lucha contra los sucesos de contaminación por sustancias nocivas y potencialmente peligrosas, 2000 (Protocolo SNPP),

TOMANDO NOTA de que una buena organización administrativa en los países interesados en esta esfera y un mínimo de preparación técnica constituyen elementos fundamentales del éxito de toda medida destinada a luchar contra los sucesos relacionados con sustancias nocivas y potencialmente peligrosas,

CONSCIENTE de las dificultades que ciertos Estados pueden tener para establecer dicha organización y preparación mediante sus propios recursos,

RECONOCIENDO la función que desempeñan en este sentido la Organización Marítima Internacional, los acuerdos regionales, la cooperación bilateral y los programas gubernamentales y del sector,

RECONOCIENDO ASIMISMO la aportación que a este efecto realizan el Programa de cooperación técnica de la Organización, el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo, el Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente y los organismos nacionales de ayuda,

TOMANDO NOTA ASIMISMO de la resolución A.677(16), por la que se invita al Secretario General de la Organización a que lleve a cabo con carácter prioritario una evaluación de las necesidades de asistencia técnica de ciertos países con miras a formular los objetivos a largo plazo del programa de asistencia técnica de la Organización en la esfera del medio ambiente, e informe de los resultados a la Asamblea de la Organización,

1. PIDE a los Estados Miembros de la Organización que, en cooperación con la Organización según proceda, con otros Estados interesados, organizaciones competentes tanto internacionales como regionales y programas del sector, consoliden las medidas de asistencia a los países que la necesiten, particularmente en lo que se refiere a:

- a) la formación de personal;
- b) garantizar la disponibilidad de las tecnologías, el equipo y los servicios pertinentes, necesarios para la preparación y lucha contra los sucesos relacionados con sustancias nocivas y potencialmente peligrosas, de modo que por lo menos puedan crear estructuras y disponer de recursos mínimos para luchar contra tales sucesos, en consonancia con los riesgos previstos de contaminación;

2. PIDE TAMBIÉN a los Estados Miembros que, en cooperación con la Organización según proceda, con otros Estados interesados, organizaciones competentes tanto internacionales como regionales y programas del sector, consoliden las medidas de asistencia a los países que la necesiten, de modo que se inicien programas conjuntos de investigación y desarrollo;

3. INSTA a los Estados Miembros a que presten dicha asistencia sin demora mediante, entre otras cosas, la cooperación bilateral o multilateral;

4. PIDE ADEMÁS a la Organización que vuelva a evaluar los principios de cooperación y asistencia recogidos en los artículos 5, 6 y 7 del Protocolo SNPP.

#### **Resolución 4**

##### *Elaboración e implantación de un programa de formación sobre preparación y lucha contra los sucesos de contaminación por sustancias nocivas y potencialmente peligrosas*

LA CONFERENCIA,

HABIENDO ADOPTADO el Protocolo sobre cooperación, preparación y lucha contra los sucesos de contaminación por sustancias nocivas y potencialmente peligrosas, 2000 (Protocolo SNPP),

TOMANDO NOTA de que un elemento clave de la estrategia de la Organización Marítima Internacional para proteger el medio marino es la mejora de la capacidad nacional y regional para prevenir y mitigar la contaminación del medio marino y prepararse y luchar contra ella, así como para promover la cooperación técnica encaminada a este fin,

CONSCIENTE ASIMISMO de que la capacidad de un Estado para hacer frente a un suceso de contaminación por sustancias nocivas y potencialmente peligrosas depende de la evaluación inicial, la disponibilidad de equipo adecuado para combatir las sustancias nocivas y potencialmente peligrosas, siempre que sea factible, así como de personal con formación en la lucha contra dichas sustancias,

RECONOCIENDO el papel que desempeña la Organización en la facilitación y preparación de cursos de formación a nivel nacional, regional y mundial y en la elaboración de material didáctico destinado a proporcionar la experiencia técnica necesaria, especialmente para los países que requieren asistencia en la esfera de la lucha contra los sucesos de contaminación del medio marino,

RECONOCIENDO TAMBIÉN el papel que, debido a las peculiares características de las sustancias nocivas y potencialmente peligrosas, desempeña el sector, en particular el sector químico, para que se imparta formación especializada,

RECONOCIENDO ASIMISMO el apoyo que el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo, el Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente y varios Estados Miembros de la Organización prestan al componente de formación del programa de cooperación técnica de la Organización,

CONSIDERANDO que es necesario incrementar el esfuerzo a escala mundial de todas las partes interesadas en el transporte marítimo de sustancias nocivas y potencialmente peligrosas y en su impacto ambiental para elaborar un programa mundial de formación en la esfera de la preparación y la lucha contra los sucesos de contaminación por sustancias nocivas y potencialmente peligrosas,

1. INVITA al Secretario General de la Organización a que, en colaboración con los Gobiernos interesados, las organizaciones internacionales y regionales pertinentes y, en particular, los sectores químico y del Transporte marítimo, trate de elaborar un programa completo de formación en la esfera de la preparación y la lucha contra los sucesos de contaminación por sustancias nocivas y potencialmente peligrosas;

2. INVITA TAMBIÉN al Comité de Protección del Medio Marino de la Organización a que, basándose en las propuestas formuladas por el Secretario General, examine y sancione, según proceda, dicho programa de formación sobre preparación y lucha contra los sucesos de contaminación por sustancias nocivas y potencialmente peligrosas;
3. INVITA ASIMISMO a los Estados Miembros de la Organización a que traten de facilitar los expertos necesarios para la elaboración e implantación de dichos programas de formación.



## **Resolución 5**

### *Cooperación Técnica*

LA CONFERENCIA,

HABIENDO ADOPTADO el Protocolo sobre cooperación, preparación y lucha contra los sucesos de contaminación por sustancias nocivas y potencialmente peligrosas, 2000 (Protocolo SNPP),

TOMANDO NOTA de que un elemento clave de la estrategia de la Organización Marítima Internacional para proteger el medio marino es la mejora de la capacidad nacional y regional para prevenir y mitigar la contaminación del medio marino y prepararse y luchar contra ella, así como para promover la cooperación técnica encaminada a este fin,

RECONOCIENDO la gran diversidad de sustancias nocivas y potencialmente peligrosas, cada una de las cuales exige atribuciones especiales para la intervención y expertos técnicos especializados,

RECONOCIENDO TAMBIÉN los peligros que entrañan tales sustancias,

CONVENCIDA de que es deseable establecer una estrecha colaboración entre los Estados que hayan sufrido las consecuencias de la contaminación por sustancias nocivas y potencialmente peligrosas y las entidades dedicadas a la manipulación de tales sustancias en el ámbito del transporte marítimo,

SOLICITA que los Estados Miembros y las entidades dedicadas a la manipulación de sustancias nocivas y potencialmente peligrosas colaboren para prestar asistencia al personal encargado de luchar contra los sucesos relacionados con sustancias nocivas y potencialmente peligrosas.

## Resolución 6

*Implantación en fecha temprana de las disposiciones del artículo 10 del Protocolo sobre cooperación, preparación y lucha contra los sucesos de contaminación por sustancias nocivas y potencialmente peligrosas, 2000*

### LA CONFERENCIA

HABIENDO ADOPTADO el Protocolo sobre cooperación, preparación y lucha contra los sucesos de contaminación por sustancias nocivas y potencialmente peligrosas, 2000 (Protocolo SNPP),

TOMANDO NOTA de las disposiciones de la resolución A.448(XI) de la Asamblea de la Organización Marítima Internacional sobre medidas regionales para combatir la contaminación o la amenaza de contaminación del mar ocasionada por sucesos importantes, y de otras resoluciones de la Asamblea sobre asistencia técnica en la esfera de la protección del medio marino (A.349(IX) y A.677(16)),

TOMANDO NOTA ASIMISMO y en particular del artículo 10 del Protocolo SNPP, por el que las Partes designan a la Organización Marítima Internacional, a reserva de su consentimiento y de la disponibilidad de recursos suficientes que permitan mantener la actividad, para realizar determinadas funciones y actividades y alcanzar ciertos objetivos del Protocolo,

TOMANDO NOTA ADEMÁS de la importancia de tener en cuenta la experiencia adquirida en el ámbito del Convenio de Cooperación y de los acuerdos regionales de lucha contra la contaminación del mar,

RECONOCIENDO la importancia de alcanzar pronto los objetivos del artículo 10 del Protocolo SNPP,

1. INVITA al Secretario General de la Organización a que, en espera de que el Protocolo SNPP entre en vigor, comience pronto a ejecutar dichas funciones y actividades con el fin de alcanzar los objetivos descritos en el artículo 10 del Protocolo SNPP;
2. INVITA a la Organización a que provea un foro para examinar la experiencia adquirida en el marco de convenios y acuerdos regionales relativos a la lucha contra los sucesos de contaminación relacionados con sustancias nocivas y potencialmente peligrosas;
3. PIDE al Secretario General que presente a la Organización, en el plazo de un año desde la celebración de esta Conferencia, un plan en el que se indique la forma en que la Organización piensa llevar a cabo las funciones mencionadas en el Protocolo SNPP;
4. INVITA ADEMÁS a la Organización a que examine periódicamente los progresos realizados en la implantación del artículo 10 del Protocolo SNPP.

\*\*\*

**ANEXO 3****RESOLUCIÓN MEPC.78(43)  
aprobada el 1 de julio de 1999****ENMIENDAS AL ANEXO DEL PROTOCOLO DE 1978 RELATIVO AL CONVENIO  
INTERNACIONAL PARA PREVENIR LA CONTAMINACIÓN  
POR LOS BUQUES, 1973****(Enmiendas a las reglas 13G y 26 y al Certificado IOPP del Anexo I  
e inclusión de la nueva regla 16 en el Anexo II del MARPOL 73/78)**

EL COMITÉ DE PROTECCIÓN DEL MEDIO MARINO,

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

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

HABIENDO EXAMINADO las propuestas de enmiendas destinadas a que los petroleros de peso muerto comprendido entre 20 000 y 30 000 toneladas que transportan productos petrolíferos persistentes estén sujetos a las mismas prescripciones sobre construcción que los petroleros para crudos, y las propuestas de enmiendas del suplemento del Certificado internacional de prevención de la contaminación por hidrocarburos (Certificado IOPP),

HABIENDO EXAMINADO TAMBIÉN las propuestas de enmiendas a la regla 26 del Anexo I y la propuesta de nueva regla 16 del Anexo II del MARPOL 73/78,

1. APRUEBA, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 16 2) d) del Convenio de 1973, las enmiendas a los Anexos I y II del MARPOL 73/78, cuyo texto figura en el anexo de la presente resolución;
2. DECIDE, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 16 2) f) iii) del Convenio de 1973, que las enmiendas se considerarán aceptadas el 1 de julio del año 2000, salvo que, con anterioridad a esa fecha, un tercio cuando menos de las Partes, o las Partes cuyas flotas mercantes combinadas representen como mínimo el 50% del tonelaje bruto de la flota mercante mundial, notifiquen a la Organización que rechazan las enmiendas;
3. INVITA a las Partes a que tomen nota de que, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 16 2) g) ii) del Convenio de 1973, las enmiendas entrarán en vigor el 1 de enero de 2001 si se acepta con arreglo a lo dispuesto en el párrafo 2 *supra*;

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

ANEXO

**ENMIENDAS A LOS ANEXOS I Y II DEL MARPOL 73/78**

**I ENMIENDAS AL ANEXO I DEL MARPOL 73/78**

**Enmiendas a la regla 13G**

1 El texto existente del párrafo 1) a) se sustituye por el siguiente:

"1) La presente regla:

a) se aplicará

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 las fechas estipuladas en la regla 13F 1) del presente anexo; y"

2 El texto existente del párrafo 2) se sustituye por el siguiente:

"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."

3 Se inserta el nuevo párrafo 2 *bis*) siguiente a continuación del párrafo 2):

"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 distinto de aquellos destilados de los cuales más del 50% en volumen se destilan a una temperatura no superior a 340°C al someterlo a ensayo por el método que sea considerado aceptable por la Organización.\*

---

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

- 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.\*"

#### Enmiendas a la regla 26

- 4 Se añade el nuevo párrafo 3) siguiente a continuación del párrafo 2) existente:

"Cuando se trate de buques a los que también se aplique la regla 16 del Anexo II del Convenio, el plan se podrá combinar con el plan de emergencia de a bordo contra la contaminación del mar por sustancias nocivas líquidas prescrito en la regla 16 del Anexo II del Convenio. En tal caso, el plan se llamará "Plan de emergencia de a bordo contra la contaminación del mar".

## II ENMIENDAS AL CERTIFICADO IOPP CON ARREGLO AL ANEXO I DEL MARPOL 73/78

### 1 Enmiendas al suplemento del Certificado IOPP (modelo A)

Los párrafos existentes 2.4 a 3.2 se sustituyen por los siguientes:

"2.4 Normas de aprobación\*\*:

2.4.1 El equipo separador/filtrador:

- |    |   |                          |
|----|---|--------------------------|
| .1 | ha sido aprobado de conformidad con la resolución A.393(X)  | <input type="checkbox"/> |
| .2 | ha sido aprobado de conformidad con la resolución MEPC.60(33)   | <input type="checkbox"/> |
| .3 | ha sido aprobado de conformidad con la resolución A.233(VII)  | <input type="checkbox"/> |
| .4 | ha sido aprobado de conformidad con normas nacionales no basadas en la resolución A.393(X) ni en la resolución A.233(VII) | <input type="checkbox"/> |
| .5 | no ha sido aprobado   | <input type="checkbox"/> |

2.4.2 La unidad de tratamiento ha sido aprobada de conformidad con la resolución A.444(XI)

---

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

\*\* 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, revocó las resoluciones A.393(X) y A.444(XI); (publicación IMO-646E).

2.4.3 El hidrocarburoómetro:

.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 ..... m<sup>3</sup>/h

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): .....

2.6.2 El buque está equipado con tanques de retención para retener a bordo la totalidad de las aguas oleosas de sentina, según se indica a continuación:

Identificación del tanque	Ubicación del tanque		Volumen (m <sup>3</sup> )
	De la cuaderna .... a la ....	Posición lateral	
			Volumen total ..... (m <sup>3</sup> )

**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:

Identificación del tanque	Ubicación del tanque		Volumen (m <sup>3</sup> )
	De la cuaderna .... a la ....	Posición lateral	
			Volumen total ..... (m <sup>3</sup> )

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

3.2.1 Incinerador de residuos de hidrocarburos; capacidad ..... l/h

\* En el Convenio no se exige que haya tanque(s) de retención de aguas de sentina, por lo que la información que se incluya en el cuadro del párrafo 3.3 es voluntaria.

- 3.2.2 Caldera auxiliar con capacidad para incinerar residuos de hidrocarburos
- 3.2.3 Tanque para mezclar residuos de hidrocarburos con fueloil; capacidad ..... m<sup>3</sup>
- 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:

Identificación del tanque	Ubicación del tanque		Volumen (m <sup>3</sup> )
	De la cuaderna .... a la ....	Posición lateral	
			Volumen total ..... (m <sup>3</sup> ) "

## 2 Enmiendas al suplemento del Certificado IOPP (modelo B)

2.1 Se añade lo siguiente a continuación del párrafo 1.11.2 existente:

"1.11.2 *bis* Petrolero para productos petrolíferos que no transporta fueloil o dieseloil pesado como se indica en la regla 13G 2 *bis*), o aceite lubricante

2.2 Los párrafos existentes 2.4 a 3.2 se sustituyen por los siguientes:

"2.4 Normas de aprobación\* :

2.4.1 El equipo separador/filtrador:

- .1 ha sido aprobado de conformidad con la resolución A.393(X)
- .2 ha sido aprobado de conformidad con la resolución MEPC.60(33)
- .3 ha sido aprobado de conformidad con la resolución A.233(VII)
- .4 ha sido aprobado de conformidad con normas nacionales no basadas en la resolución A.393(X) ni en la resolución A.233(VII)
- .5 no ha sido aprobado

\* 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, revocó las resoluciones A.393(X) y A.444(XI); (publicación IMO-646E).



2.4.2 La unidad de tratamiento ha sido aprobada de conformidad con la resolución A.444(XI)

2.4.3 El hidrocarburoómetro:

.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 ..... m<sup>3</sup>/h

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): .....

2.6.2 El buque está equipado con tanques de retención para retener a bordo la totalidad de las aguas oleosas de sentina, según se indica a continuación:

Identificación del tanque	Ubicación del tanque		Volumen (m <sup>3</sup> )
	De la cuaderna .... a la ....	Posición lateral	
			Volumen total ..... (m <sup>3</sup> )

2.6.3 En lugar de tanques de retención, el buque está provisto de dispositivos para trasvasar las aguas de sentina a los tanques de decantación.

**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:

Identificación del tanque	Ubicación del tanque		Volumen (m <sup>3</sup> )
	De la cuaderna .... a la ....	Posición lateral	
			Volumen total ..... (m <sup>3</sup> )

\* En el Convenio no se exige que haya tanque(s) de retención de aguas de sentina, por lo que la información que se incluya en el cuadro del párrafo 3.3 es voluntaria.

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

- 3.2.1 Incinerador de residuos de hidrocarburos; capacidad .....l/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 ..... m<sup>3</sup>
- 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:

Identificación del tanque	Ubicación del tanque		Volumen (m <sup>3</sup> )
	De la cuaderna .... a la ....	Posición lateral	
			Volumen total ..... (m <sup>3</sup> ) "

2.3 A continuación del párrafo existente 5.7.2 se añade lo siguiente:

- "5.7.3 El buque tiene que estar construido de conformidad con las prescripciones de la regla 25A y las cumple.
- 5.7.4 La información y los datos prescritos en la regla 25A para los buques de carga combinados han sido entregados al buque por escrito de un modo aprobado por la Administración.

2.4 El párrafo existente 5.8.4 se sustituye por el siguiente:

- "5.8.4 El buque está sujeto a la regla 13G y:
  - .1 debe cumplir lo prescrito en 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)

### III ENMIENDAS AL ANEXO II DEL MARPOL 73/78

Se añade la nueva regla 16 siguiente a continuación de la regla 15 existente:

#### "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 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, a más tardar, el 1 de enero de 2003.
- 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 prescrito en la regla 26 del Anexo I del Convenio. En tal caso, el plan se llamará "Plan de emergencia de a bordo contra la contaminación del mar".

\*\*\*

---

\* Véanse 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.851(20).



## ANEXO 4

**RESOLUCIÓN MEPC.79(43)  
aprobada el 1 de julio de 1999****ENMIENDAS AL CÓDIGO INTERNACIONAL PARA LA CONSTRUCCIÓN  
Y EL EQUIPO DE BUQUES QUE TRANSPORTEN PRODUCTOS  
QUÍMICOS PELIGROSOS A GRANEL (CÓDIGO CIQ)**

EL COMITÉ DE PROTECCIÓN DEL MEDIO MARINO,

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

RECORDANDO TAMBIÉN la resolución MEPC.19(22), mediante la que adoptó el Código internacional para la construcción y el equipo de buques que transporten productos químicos peligrosos a granel (código CIQ),

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

TOMANDO NOTA TAMBIÉN de que el Comité de Seguridad Marítima, en su 70º periodo de sesiones, examinó y aprobó las propuestas de enmiendas al código CIQ con miras a su adopción en virtud de lo dispuesto en el Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974 (Convenio SOLAS 1974),

CONSIDERANDO que es muy conveniente que las disposiciones del código CIQ que son obligatorias tanto en virtud del MARPOL 73/78 como del Convenio SOLAS 1974 sigan siendo idénticas a los efectos de ambos convenios,

HABIENDO EXAMINADO las propuestas de enmiendas al código CIQ distribuidas de conformidad con lo dispuesto en el artículo 16 2) a) del Convenio de 1973,

1. APRUEBA, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 16 2) d) del Convenio de 1973, las enmiendas al código CIQ cuyo texto figura en el anexo de la presente resolución;
2. DECIDE, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 16 2) f) iii) del Convenio de 1973, que las enmiendas se considerarán aceptadas el 1 de enero de 2002, salvo que, con anterioridad a esa fecha, un tercio cuando menos de las Partes, o las Partes cuyas flotas mercantes combinadas representen como mínimo el 50% del tonelaje bruto de la flota mercante mundial, notifiquen a la Organización que rechazan las enmiendas;
3. INVITA a las Partes a que tomen nota de que, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 16 2) g) ii) del Convenio de 1973, las enmiendas entrarán en vigor el 1 de julio de 2002 si se aceptan con arreglo a lo dispuesto en el párrafo 2 *supra*;

4. PIDE al Secretario General que, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 16 2) e) del Convenio de 1973, remita copias certificadas de la presente resolución y del texto de las enmiendas que figura en el anexo a todas las Partes en el Protocolo de 1978; y
5. PIDE ADEMÁS al Secretario General que remita copias de la presente resolución y de su anexo a los Miembros de la Organización que no sean Partes en el Protocolo de 1978.

ANEXO

**ENMIENDAS AL CÓDIGO CIQ**

**Capítulo 8 - Medios 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 nuevo párrafo 8.1.6 siguiente:  
  
"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 de arqueo bruto inferior a 500 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 nuevo párrafo 8.3.3 siguiente:  
  
"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), se añade "8.3.6" después de "7.1.6.3".

\*\*\*





**ANEXO 5****RESOLUCIÓN MEPC.80(43)  
aprobada el 1 de julio de 1999****ENMIENDAS AL CÓDIGO PARA LA CONSTRUCCIÓN Y EL EQUIPO DE  
BUQUES QUE TRANSPORTEN PRODUCTOS QUÍMICOS  
PELIGROSOS A GRANEL (CÓDIGO CGrQ)**

EL COMITÉ DE PROTECCIÓN DEL MEDIO MARINO,

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

RECORDANDO TAMBIÉN la resolución MEPC.20(22), mediante la que adoptó el Código para la construcción y el equipo de buques que transporten productos químicos peligrosos a granel (código CGrQ),

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

TOMANDO NOTA TAMBIÉN de que el Comité de Seguridad Marítima, en su 70º periodo de sesiones, examinó y aprobó las propuestas de enmiendas al código CGrQ,

TOMANDO NOTA ADEMÁS de la resolución MEPC.79(43), mediante la cual el Comité aprobó las correspondientes enmiendas al Código internacional para la construcción y el equipo de buques que transporten productos químicos peligrosos a granel (código CIQ),

RECONOCIENDO la necesidad de que las enmiendas al código CGrQ entren en vigor en la misma fecha que las correspondientes enmiendas al código CIQ,

HABIENDO EXAMINADO las propuestas de enmiendas al código CGrQ distribuidas de conformidad con lo dispuesto en el artículo 16 2) a) del Convenio de 1973,

1. APRUEBA, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 16 2) d) del Convenio de 1973, las enmiendas al código CGrQ cuyo texto figura en el anexo de la presente resolución;

2. DECIDE, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 16 2) f) iii) del Convenio de 1973, que las enmiendas se considerarán aceptadas el 1 de enero de 2002, salvo que, con anterioridad a esa fecha, un tercio cuando menos de las Partes, o las Partes cuyas flotas mercantes combinadas representen como mínimo el 50% del tonelaje bruto de la flota mercante mundial, notifiquen a la Organización que rechazan las enmiendas;

3. INVITA a las Partes a que tomen nota de que, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 16 2) g) ii) del Convenio de 1973, las enmiendas entrarán en vigor el 1 de julio de 2002 si se aceptan con arreglo a lo dispuesto en el párrafo 2 *supra*;
4. PIDE al Secretario General que, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 16 2) e) del Convenio de 1973, remita copias certificadas de la presente resolución y del texto de las enmiendas que figura en el anexo a todas las Partes en el Protocolo de 1978; y
5. PIDE ADEMÁS al Secretario General que remita copias de la presente resolución y de su anexo a los Miembros de la Organización que no sean Partes en el Protocolo de 1978.

ANEXO

**ENMIENDAS AL CÓDIGO CGrQ**

**Capítulo II - Contención de la carga**

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

"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 de arqueo bruto inferior a 500."

- 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 6****PROYECTO DE RESOLUCIÓN DE LA ASAMBLEA****PROCEDIMIENTOS PARA LA DETERMINACIÓN DE ZONAS MARINAS  
ESPECIALMENTE SENSIBLES Y LA ADOPCIÓN DE LAS  
CORRESPONDIENTES MEDIDAS DE PROTECCIÓN,  
Y ENMIENDAS A LAS DIRECTRICES  
DE LA RESOLUCIÓN A.720(17)**

LA ASAMBLEA,

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

RECORDANDO TAMBIÉN la resolución A.720(17) mediante la cual la Asamblea aprobó las Directrices para la designación de zonas especiales y la determinación de zonas marinas especialmente sensibles,

RECORDANDO ADEMÁS que, al aprobar la resolución A.720(17) en su decimoséptimo periodo de sesiones, la Asamblea pidió al Comité de Protección del Medio Marino y al Comité de Seguridad Marítima que mantuvieran las Directrices sometidas a examen,

RECONOCIENDO la necesidad de complementar las Directrices con objeto de aclarar los procedimientos para la determinación de zonas marinas especialmente sensibles y la adopción de las correspondientes medidas de protección,

HABIENDO EXAMINADO las recomendaciones formuladas por el Comité de Protección del Medio Marino en su 43º periodo de sesiones [y por el Subcomité de Seguridad de la Navegación en su 45º periodo de sesiones],

1. APRUEBA:

- .1 los nuevos Procedimientos para la determinación de zonas marinas especialmente sensibles y la adopción de las correspondientes medidas de protección, cuyo texto figura en el anexo de la presente resolución, que sustituyen los procedimientos que figuran en los párrafos 3.2 y 3.5 del anexo 1 de la resolución A.720(17); y
- .2 las enmiendas a las Directrices de la resolución A.720(17) que figuran en el anexo 2 de la presente resolución;

2. INVITA a los Gobiernos a que apliquen los nuevos procedimientos cuando propongan una zona marina especialmente sensible;

3. PIDE al Comité de Protección del Medio Marino y al Comité de Seguridad Marítima que mantengan las Directrices y los procedimientos adjuntos sometidos a examen.

## ANEXO 1

### **PROCEDIMIENTOS PARA LA DETERMINACIÓN DE ZONAS MARINAS ESPECIALMENTE SENSIBLES Y LA ADOPCIÓN DE LAS CORRESPONDIENTES MEDIDAS DE PROTECCIÓN**

#### **1 OBJETIVOS**

1.1 Los objetivos de los presentes procedimientos para la determinación de zonas marinas particularmente sensibles (ZMES) y la adopción de las correspondientes medidas de protección son los siguientes: presentar las etapas prácticas necesarias para aplicar el capítulo 3 de las Directrices; facilitar orientación a los Gobiernos Miembros en cuanto a la formulación y presentación de solicitudes de determinación de ZMES y la adopción de las correspondientes medidas de protección que sean necesarias; garantizar que en ese proceso se consideren escrupulosamente todos los intereses (los del Estado ribereño, el Estado de abanderamiento y las comunidades ambiental y del transporte marítimo) teniendo en cuenta la pertinente información científica, técnica, económica y ambiental relativa a la zona expuesta a riesgos debidos a las actividades marítimas internacionales y las medidas de protección para reducir al mínimo ese riesgo; y prever lo necesario para la evaluación de tales solicitudes por la Organización.

1.2 La determinación de toda ZMES y la adopción de las correspondientes medidas de protección exige examinar tres elementos: las condiciones ambientales concretas de la zona a determinar, la vulnerabilidad de tal zona a los daños causados por determinadas actividades marítimas internacionales, y la competencia de la OMI para disponer las correspondientes medidas de protección de la zona contra los riesgos debidos a dichas actividades marítimas.

#### **2 DEFINICIONES**

2.1 Medida de protección correspondiente: Regla o norma internacional que compete a la Organización y regula las actividades marítimas internacionales para proteger la zona expuesta.

2.2 Directrices para la designación de zonas especiales y la determinación de zonas marinas especialmente sensibles (Directrices): Las Directrices fueron aprobadas mediante la resolución A.720(17) de la Asamblea en 1991, y enmendadas, y su objetivo primordial es prestar asistencia a la OMI y a los Gobiernos Miembros para la determinación, gestión y protección de zonas marinas sensibles.

2.3 Determinación de una zona marina especialmente sensible: Determinación por la OMI de que un Gobierno Miembro que presente una propuesta de conformidad con las Directrices ha demostrado la necesidad de medidas de protección correspondientes para una zona marina concreta debido a las características ecológicas, socioeconómicas o científicas reconocidas de dicha zona y su vulnerabilidad a los daños (esto es, lesiones o perjuicio ambiental) debidos a determinadas actividades marítimas internacionales.

2.4 Actividades marítimas internacionales: Tráfico marítimo y otras operaciones de los buques reglamentadas por reglas y normas internacionales que competen a la OMI.

2.5 Gobiernos Miembros: Aquellos gobiernos que son Partes Contratantes del Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional.

2.6 OMI: la Organización Marítima Internacional (OMI), órgano internacional responsable de determinar las zonas marinas especialmente sensibles y de adoptar las medidas de protección correspondientes.

2.7 Zona marina especialmente sensible: Zona que necesita especial protección mediante medidas de la OMI debido a su importancia por razones ecológicas, socioeconómicas o científicas reconocidas y que puede ser vulnerable a los daños debidos a actividades marítimas internacionales.

2.8 Gobierno Miembro proponente: Gobierno(s) Miembro(s) que presenta(n) a la OMI una solicitud con miras a la determinación de una ZMES y sus correspondientes medidas de protección.

### **3 SOLICITUD PRESENTADA POR UN GOBIERNO MIEMBRO PROPONENTE CON MIRAS A LA DETERMINACIÓN DE UNA ZMES Y LA ADOPCIÓN DE LAS MEDIDAS DE PROTECCIÓN CORRESPONDIENTES**

3.1 Solamente un Gobierno Miembro proponente podrá presentar a la OMI una solicitud con miras a la determinación de una ZMES y la adopción de las medidas de protección correspondientes, o una enmienda a las mismas. Cuando dos o más Gobiernos tengan un común interés por una zona concreta, deberán formular una propuesta coordinada. En la propuesta deberán constar medidas y procedimientos integrados de cooperación entre las jurisdicciones de los Gobiernos Miembros proponentes.

3.2 En la solicitud se presentará primero claramente un resumen de los objetivos de la determinación propuesta de la ZMES, la situación de la zona, la necesidad de protegerla y un anteproyecto de las medidas de protección correspondientes. El resumen incluirá las razones de que las correspondientes medidas de protección propuestas sean el método preferido de proteger la zona que se ha de declarar ZMES.

3.2.1 Cada solicitud constará luego de dos partes. En la primera parte de la solicitud se hará una descripción de la zona, la importancia de las características ambientales de la zona expuesta a daños debidos a determinadas actividades marítimas internacionales, y una evaluación de su vulnerabilidad a tales daños. En la segunda parte de la solicitud se mostrará que las medidas de protección correspondientes protegerán la zona contra los riesgos existentes y que las medidas competen a la OMI.

3.2.2 Parte I. Descripción, importancia de la zona y vulnerabilidad:

- .1 Descripción. Se presentará con la solicitud una descripción detallada de la situación de la zona propuesta, además de una carta en la que se señale claramente la situación de la zona.
- .2 Importancia de la zona. En la solicitud se establecerá la importancia de la zona fundándose en razones ecológicas, socioeconómicas o científicas reconocidas y se hará referencia explícita a los criterios enumerados en el párrafo 3.3.5 de las Directrices.

- .3 Vulnerabilidad de la zona a los daños debidos a actividades marítimas internacionales:  
En la solicitud se facilitará una explicación de la índole y el grado del riesgo que las actividades marítimas internacionales signifiquen para el medio ambiente de la zona propuesta. En la solicitud se describirán las actividades marítimas internacionales en curso o futuras que estén causando o puedan causar daños al medio marino de la zona propuesta y el daño o perjuicio que pueda resultar de dichas actividades, ya sea debido a ellas exclusivamente o en combinación con otras posibles amenazas.
- a) Actividades marítimas: La solicitud contendrá información acerca de:
- los tipos de actividades marítimas en la zona propuesta;
  - la naturaleza y el volumen del tráfico internacional de buques;
  - tipos de carga que transportan esos buques;
  - las condiciones meteorológicas y oceanográficas predominantes;
  - toda prueba de que esas actividades causan daños e indicación de la naturaleza periódica o acumulativa de los daños;
  - el historial de varadas, abordajes o derrames en la zona y las consecuencias de dichos sucesos; y
  - las circunstancias o hipótesis previsibles que pudieran causar daños importantes.
- b) Perjuicio potencial: Después de determinar las actividades y posibles daños, en la solicitud se declarará el perjuicio que cabe esperar de tales actividades. En la solicitud se explicarán las consecuencias de los daños en las características ambientales de la zona propuesta y se indicarán los posibles perjuicios económicos que puedan resultar de esos daños.

### 3.2.3 Parte II. Medidas de protección correspondientes que sean pertinentes y competencia de la OMI para adoptar tales medidas:

- .1 En la solicitud se propondrán las correspondientes medidas de protección que puede adoptar la OMI y se demostrará que ofrecen la protección necesaria contra los posibles daños resultantes de las actividades marítimas internacionales en la zona y a proximidad de la misma.
- a) En la solicitud se indicarán las medidas propuestas, que podrán incluir i) cualquier medida prevista en un instrumento existente; o ii) cualquier medida que aún no exista pero que debería estar prevista como medida de aplicación general y que sea competencia de la Organización; o iii) cualquier medida propuesta para su adopción en el mar territorial o con arreglo a lo dispuesto en el artículo 211 6) de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, que se adapte específicamente a las circunstancias concretas locales de la zona propuesta cuando las medidas existentes o una medida de aplicación general (como la indicada en el apartado ii) *supra*) no respondan adecuadamente a la necesidad particular de la zona expuesta. Los Estados que no sean Partes Contratantes de



la Convención sobre el Derecho del Mar siempre podrán adoptar tales medidas de conformidad con el derecho consuetudinario internacional.

- b) Estas medidas podrán incluir medidas de organización del tráfico marítimo, limitaciones de las descargas, criterios operativos y actividades prohibidas, y se adoptarán estrictamente para responder a la necesidad de la zona expuesta.
- .2 En la solicitud se especificarán claramente las categorías de buques a las que se aplicarán las correspondientes medidas de protección propuestas, de conformidad con las disposiciones de la Convención sobre el Derecho del Mar (incluidas las que se refieran a los buques que tengan derecho a inmunidad soberana) y otros instrumentos pertinentes.
- .3 En la solicitud se indicarán las disposiciones que haya tomado o vaya a tomar el Gobierno Miembro proponente para obtener la adopción de una medida de aplicación general o el reconocimiento por la OMI de la medida propuesta.
4. En la solicitud se indicarán las posibles consecuencias de las medidas propuestas sobre la seguridad y la eficacia de la navegación, teniendo presente la zona oceánica en las que se han de implantar las medidas propuestas. La solicitud contendrá, por ejemplo, información acerca de:
- su conformidad con las disposiciones generales sobre organización del tráfico marítimo;
  - las repercusiones sobre la seguridad de los buques;
  - los efectos sobre las operaciones de los buques; y
  - las consecuencias financieras para los propietarios de buques.

3.3 En una solicitud de determinación de una ZMES se deberían tener en cuenta todas las consideraciones y criterios pertinentes que figuran en las Directrices y en los presentes procedimientos e incluir la correspondiente información que apoye cada uno de esos puntos.

3.4 En la solicitud se hará constar un resumen de las medidas adoptadas, en su caso, hasta la fecha por el Gobierno Miembro proponente para proteger la zona propuesta.

3.5 El Gobierno Miembro proponente incluirá asimismo en la solicitud los pormenores de las medidas que se hayan de adoptar en virtud de la legislación nacional con respecto al incumplimiento por un buque de las prescripciones estipuladas en las medidas de protección correspondientes. Toda medida adoptada será congruente con el derecho internacional recogido en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar.

#### **4 CRITERIOS PARA LA EVALUACIÓN DE LAS SOLICITUDES DE DETERMINACIÓN DE ZMES Y LA ADOPCIÓN POR LA OMI DE LAS CORRESPONDIENTES MEDIDAS DE PROTECCIÓN**

4.1 La OMI estudiará cada caso de solicitud, o enmienda de la misma, que le haya presentado un Gobierno Miembro proponente a fin de resolver si está justificada la determinación de una zona como ZMES y la adopción de las correspondientes medidas de protección.

4.2 Al evaluar cada propuesta, la OMI deberá tener presentes los criterios que se han de incluir en cada solicitud, como se expone más arriba en la sección 3.3. En especial, la OMI considerará:

- .1 el conjunto de medidas de protección disponibles, y resolverá si las correspondientes medidas de protección determinadas por el Gobierno Miembro proponente son las apropiadas para hacer frente eficazmente al riesgo evaluado de daños al que está expuesta la zona propuesta debido a determinadas actividades marítimas internacionales y para facilitar la protección necesaria;
- .2 si a causa de tales medidas las actividades marítimas internacionales pudieran tener efectos desfavorables notables en el medio ambiente fuera de ZMES propuesta; y
- .3 si la extensión de la zona se limita a la necesaria para hacer frente a las necesidades determinadas.

4.3 El procedimiento para el examen de una solicitud de determinación de una ZMES por la OMI es el siguiente:

- .1 el Comité de Protección del Medio Marino (CPMM) tendrá la responsabilidad primordial en la OMI de estudiar las solicitudes de determinación de ZMES, y todas las solicitudes serán presentadas primero al CPMM;
- .2 el CPMM examinará en un principio la solicitud para resolver si responde a las disposiciones de las Directrices. Si es así, el CPMM podrá aprobar en principio la determinación de una zona como ZMES y deberá remitir la solicitud, con sus correspondientes medidas de protección, al Subcomité o Comité pertinente (que podría ser el propio CPMM) encargado de ocuparse de las correspondientes medidas de protección concretas que se proponen para la zona. El Subcomité podrá recabar la asesoría del CPMM acerca de cuestiones pertinentes a la solicitud. El CPMM no tomará una decisión definitiva en cuanto a la aprobación de la determinación hasta después de que el pertinente Subcomité o Comité haya estudiado y aprobado las medidas especiales de protección correspondientes;
- .3 por lo que respecta a las medidas que exigen la aprobación del Comité de Seguridad Marítima (CSM), el Subcomité enviará al CSM su recomendación de aprobación de las medidas de protección correspondientes o, si el Subcomité rechazase las medidas, informará al CPMM y facilitará a los Gobiernos Miembros proponentes una declaración de las razones de su decisión. El CSM estudiará tales recomendaciones y, si han de adoptarse las medidas, notificará su decisión al CPMM;
- .4 si una solicitud se presenta sin haberse determinado plenamente las medidas de protección correspondientes, el CPMM podrá aprobar en principio la determinación de la zona como ZMES, a reserva de que en un plazo máximo de dos años a partir de la aprobación se

presente al menos una propuesta de medida de protección correspondiente y se apruebe posteriormente al menos una medida de protección correspondiente; y

- .5 tras la aprobación de las correspondientes medidas de protección por el Comité o Subcomité pertinente, el CPMM podrá dar su aprobación definitiva a la solicitud de determinación de la ZMES. Si se rechazase la solicitud, el CPMM lo notificará al Gobierno Miembro proponente y presentará una exposición de los motivos de su decisión.

4.4 La Organización deberá ser un foro para la revisión y nueva evaluación de toda medida de protección adoptada, según proceda, teniendo en cuenta los comentarios, informes y observaciones pertinentes sobre las medidas. Se insta a los Gobiernos Miembros cuyos buques efectúan operaciones en la ZMES a que pongan en conocimiento de la Organización sus preocupaciones respecto a las correspondientes medidas de protección, de modo que se puedan efectuar los ajustes que sean necesarios. Los Gobiernos Miembros que presentaron en un principio la solicitud de determinación con las correspondientes medidas de protección, deben también poner en conocimiento de la OMI cualesquiera preocupaciones y dirigir a ésta las propuestas de medidas suplementarias o de modificaciones de toda medida de protección correspondiente.

4.5 Tras la adopción de la solicitud de determinación de una ZMES y sus correspondientes medidas de protección, la OMI se cerciorará de que la fecha de implantación efectiva sea lo más temprana posible, habida cuenta de sus propias reglas y de conformidad con el derecho internacional.

4.6 Al evaluar las solicitudes de determinación de una ZMES y sus correspondientes medidas de protección, la OMI deberá tener en cuenta los recursos técnicos y financieros de que dispongan los Gobiernos Miembros en desarrollo y aquéllos con economías en transición.

## **5 IMPLANTACIÓN DE LAS ZMES DETERMINADAS Y DE SUS CORRESPONDIENTES MEDIDAS DE PROTECCIÓN**

5.1 Cuando finalmente se apruebe una ZMES, se determinarán en las cartas todas las medidas de protección correspondientes de conformidad con los símbolos y métodos de la Organización Hidrográfica Internacional (OHI). Los Gobiernos Miembros proponentes podrán asimismo consignar en las cartas las ZMES determinadas con los símbolos nacionales pertinentes; no obstante, si la OHI adopta un símbolo internacional, los Gobiernos Miembros proponentes señalarán las ZMES utilizando con dicho símbolo y otros métodos recomendados por la OHI.

5.2 Los Gobiernos Miembros proponentes garantizarán que se aplique toda medida de protección correspondiente de conformidad con el derecho internacional recogido en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar y cualquier otro instrumento que sea de aplicación.

5.3 Los Gobiernos Miembros adoptarán todas las medidas que sean pertinentes para garantizar que los buques que enarbolan su pabellón cumplen las medidas de protección correspondientes adoptadas para proteger la zona determinada como ZMES. Aquellos Gobiernos Miembros que reciban información de la presunta infracción de una medida de protección correspondiente por un buque que enarbole su pabellón deberán facilitar al Gobierno que ha notificado la infracción los pormenores de toda medida pertinente que se haya adoptado.

## ANEXO 2

### ENMIENDAS A LAS DIRECTRICES DE LA RESOLUCIÓN A.720(17)

**Se añade el siguiente texto al final del texto existente del apéndice C:**

#### **"Archipiélago de Sabana-Camagüey (Cuba)**

El Archipiélago de Sabana-Camagüey fue designado zona marina especialmente sensible en septiembre 1997 (MEPC.74(40)). Está localizado en la porción norcentral de la República de Cuba y se extiende entre la península de Hicacos y la bahía de Nuevitás a lo largo de 465 kilómetros, siendo el subgrupo insular más extenso del archipiélago cubano con más de 2 515 islas y pequeños cayos.

Dentro de esta zona deben considerarse los arrecifes coralinos que bordean septentrionalmente este archipiélago y que le confieren una adecuada protección y un alto valor para la conservación, especialmente por su buen estado de preservación y sus funciones ecológicas.

A lo largo de su borde exterior aparece una barrera coralina de 400 kilómetros de longitud, considerada entre las más notables de la Región del Gran Caribe por su extensión y por la diversidad de sus especies.

**Características que contribuyen a hacer de esta zona una zona de especial importancia:**

#### **Criterios ecológicos**

Es un territorio de alta singularidad y unicidad, especialmente por sus paisajes naturales y la biodiversidad asociada. Su singularidad está dada por el predominio de complejos acumulativos de islas carbonatadas, cuyas características no se observan en el resto de los subarchipiélagos cubanos.

Este grupo insular tiene una alta representatividad, especialmente desde el punto de vista de sus recursos y valores bióticos, por lo que ha sido categorizada como una unidad biogeográfica y ecologopaisajística independiente y bien definida.

La importancia en este sentido no es sólo a nivel nacional sino también regional, puesto que aquí están representados casi todos los hábitat, ecosistemas y biocenosis que aparecen en diferentes islas del Caribe Insular. La particular sensibilidad ecológica de este territorio está dada básicamente por su alta interdependencia, tanto interna como externa.

Internamente existe una elevada interacción e interdependencia entre los ecosistemas costeros y marinos, especialmente en la sucesión lagunas litorales-sistemas de dunas-playas-seibadales-arrecifes coralinos; así como en la combinación manglares-lagunas litorales-seibales-arrecifes coralinos, que resulta la más frecuente y de mayor extensión en este grupo insular.

### **Criterios socioeconómicos y culturales**

El archipiélago se ubica, por su productividad, dentro de las tres primeras zonas pesqueras del país. Un requisito prioritario para el mantenimiento de esta productividad es la conservación de sus hábitat y ecosistemas. La zona también resulta de significativa importancia debido a que está catalogada como una zona de cría de máxima prioridad, donde se obtienen otras importantes producciones de peces y moluscos que se destinan a la economía nacional e internacional y también tienen una amplia demanda por el turismo.

Asimismo, el potencial turístico de cientos de kilómetros de playas de alta calidad estética y ambiental constituye una característica de gran importancia. En esta zona se está desarrollando un amplio programa de desarrollo turístico a corto, mediano y largo plazo, no sólo vinculado al turismo de "playa, sol y arena" sino también al turismo ecológico basado en la amplia gama de recursos naturales existentes.

### **Criterios científicopedagógicos**

En el Centro de Investigación de los Ecosistemas Costeros (CIEC), radicado en Cayo Coco, se recopila y procesa información de la zona, y asimismo se desarrollan nuevas líneas de investigación y vigilancia, lo que permite disponer de la información básica para la realización de un amplio espectro de investigaciones ambientales que apoyen el desarrollo sostenido del territorio.

Dicho centro se vincula al desarrollo de estudios relacionados con la vigilancia de los efectos de los cambios climáticos globales, enfermedades epidémicas y mortalidad de organismos marinos; migración de aves y tortugas; intercambio genético entre organismos marinos; y la vigilancia ambiental del territorio, especialmente la vinculada a los efectos acumulativos de los impactos asociados al turismo.

La acción del Centro de Investigaciones de Ecosistemas Costeros tiene un fuerte componente de educación e interpretación ambiental, por cuanto aquí existen ecosistemas, comunidades bióticas y procesos naturales de alta representatividad, lo que brinda la oportunidad de promover su estudio y valoración tanto para expertos y especialistas como para los pobladores locales y los visitantes, nacionales y extranjeros, que hacen uso del potencial turístico-recreativo del territorio.

### **Medidas de protección**

En el 48º periodo de sesiones del CSM se aprobaron los dispositivos de separación del tráfico marítimo en las aguas territoriales de la costa septentrional, incluidos los situados en la latitud de la Costa de Matanzas y en el canal Viejo de Bahamas, dentro de las aguas territoriales del Archipiélago de Sabana-Camagüey.

Normativa sobre las descargas en las aguas interiores y territoriales bajo la jurisdicción del Archipiélago de Sabana-Camagüey.

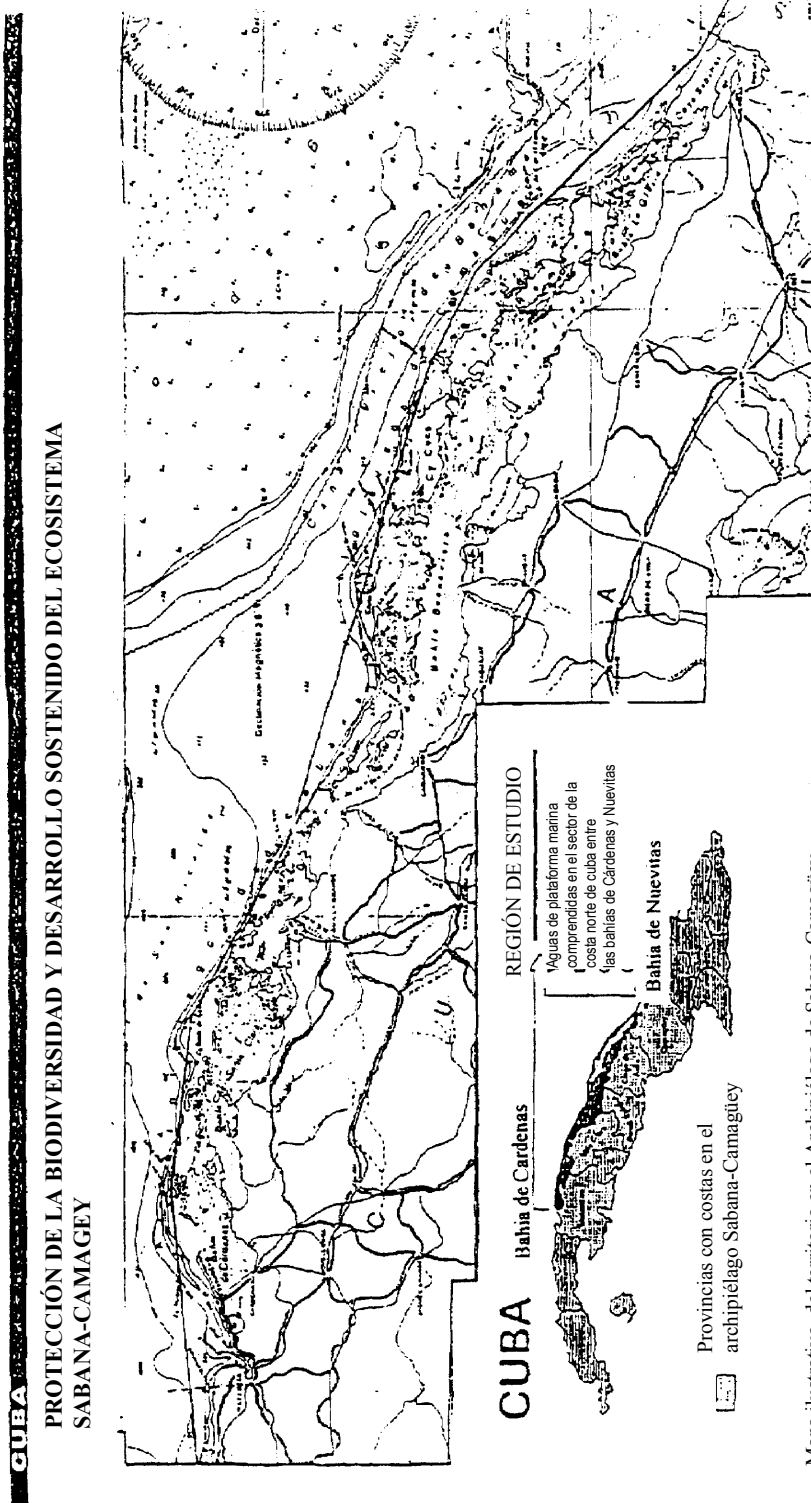
### **Prohibiciones:**

Toda descarga en el mar de hidrocarburos, mezclas oleosas, sustancias nocivas líquidas, basuras o sustancias perjudiciales procedentes de los buques de cualquier tipo o tamaño.

Toda descarga de hidrocarburos o mezclas oleosas de los tanques de carga, incluidas las bombas de carga, de los petroleros y de las zonas de sentinas de las cámaras de máquinas, mezcladas con desechos de la carga.

El vertimiento en el mar de los siguientes tipos de basuras procedentes de los buques de cualquier tipo o tamaño: 1) Plásticos, sedales y redes de pesca de material sintético, bolsas de plástico para basura; 2) materiales sueltos de estiba, materiales y envueltas de embalaje; 3) papel, trapos, vidrio, metal, botellas, cerámica o materiales similares.

Se evitará descargar el agua de lastre de los buques, o descargar y cargar de nuevo, al transitar por las aguas bajo la jurisdicción del Archipiélago de Sabana-Camagüey (Resolución A.774(18): Directrices para impedir la introducción de organismos acuáticos y agentes patógenos indeseados que pueda haber en el agua de lastre y en los sedimentos descargados por los buques).



Mapa ilustrativo del territorio en el Archipiélago de Sabana-Camagüey  
Centro de Datos Marinos del Instituto Cubano de Hidrografía

\*\*\*





**ANEXO 7****PROYECTO DE RESOLUCIÓN DE LA ASAMBLEA  
PROVISIÓN Y USO DE INSTALACIONES RECEPTORAS  
DE DESECHOS EN LOS PUERTOS**

LA ASAMBLEA,

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

TOMANDO NOTA de la preocupación que sigue causando la falta de uniformidad en la provisión y uso de las instalaciones receptoras de desechos en los puertos,

TOMANDO NOTA TAMBIÉN de que los Estados Partes en el Convenio MARPOL 73/78 se han comprometido a garantizar la provisión en sus puertos de instalaciones receptoras de desechos adecuadas y de que, para ello, deberían adoptar las medidas pertinentes con el fin de cumplir efectivamente sus obligaciones,

TOMANDO NOTA ADEMÁS de que los Gobiernos pueden delegar esa obligación en su sector portuario o en otros organismos públicos o privados, pero también de que los Estados Partes tienen la responsabilidad última de que se cumpla el compromiso que han adquirido y pueden revisar cómo cumplen sus obligaciones,

RECONOCIENDO que para que las instalaciones sean adecuadas es necesario tener en cuenta las necesidades operativas de los usuarios y proveer instalaciones receptoras para los distintos tipos y cantidades de desechos procedentes de los buques que utilizan normalmente el puerto,

RECONOCIENDO ADEMÁS que, aunque el Manual general sobre instalaciones receptoras portuarias proporciona orientaciones y asesoramiento técnico, es necesario disponer de directrices sobre la mejor forma de planificar la provisión y utilización de instalaciones receptoras de desechos en los puertos que satisfagan las necesidades de los usuarios,

1. PIDE al Comité de Protección del Medio Marino que elabore directrices sobre la provisión y el uso de instalaciones receptoras de desechos en los puertos;
2. PIDE ADEMÁS al Comité de Protección del Medio Marino que considere cuál sería el medio más adecuado para promover las directrices y pida después al Secretario General que promueva las directrices; y
3. INVITA al Comité de Protección del Medio Marino a que mantenga las directrices sometidas a examen y, si es necesario, las modifique según dicte la experiencia.

\*\*\*



**ANEXO 8****PROYECTO DE RESOLUCIÓN DE LA ASAMBLEA****AUTOEVALUACIÓN DE LA ACTUACIÓN DE LOS ESTADOS DE ABANDERAMIENTO**

LA ASAMBLEA,

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

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

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

RECORDANDO ADEMÁS que en su 18º periodo de sesiones reiteró el contenido de la resolución A.500(XII) mediante la aprobación de la resolución A.777(18), asignando así el máximo grado de prioridad al fomento de la implantación de los instrumentos internacionales pertinentes, a fin de mejorar la seguridad marítima y la prevención de la contaminación,

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

RECONOCIENDO TAMBIÉN que las Partes en convenios internacionales, tales como la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, 1982, el Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974, enmendado (SOLAS 1974), el Protocolo de 1978 relativo al Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, enmendado (MARPOL 73/78), el Convenio sobre el Reglamento internacional para prevenir los abordajes, 1972, enmendado, el Convenio internacional sobre líneas de carga, 1966, y el Convenio internacional sobre arqueo de buques, 1969, se han comprometido, como parte del proceso de ratificación, a asumir totalmente las responsabilidades y cumplir las obligaciones que les impone el derecho internacional aplicable, tal como se estipula en los convenios e instrumentos en que son Partes,

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

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

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

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

TOMANDO NOTA ADEMÁS de que la eficacia de todo instrumento depende, entre otras cosas, de que todos los Estados:

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

CONSCIENTE de las dificultades que tienen que afrontar algunos Estados Miembros para llevar a efecto total y plenamente todas las disposiciones de los distintos instrumentos de la OMI en que sean Partes,

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

ACOGIENDO CON AGRADO la decisión adoptada por el Comité de Seguridad Marítima en su 70º periodo de sesiones de elaborar criterios claros que permitan evaluar la eficacia de la actuación de los Estados de abanderamiento,

ENTENDIENDO que todavía está en curso la elaboración, aceptación y adopción de los criterios internos y externos utilizados para evaluar la aptitud, capacidad y eficacia con que los Estados cumplen las obligaciones y responsabilidades que asumen al constituirse en Partes en los diversos instrumentos de la OMI,

DESEOSA de seguir ayudando a los Estados Miembros a mejorar su capacidad y eficacia, en tanto que Estados de abanderamiento, y a llevar a efecto total y plenamente los instrumentos de la OMI en que sean Partes,

HABIENDO EXAMINADO la recomendación hecha por el Comité de Seguridad Marítima en su 71º periodo de sesiones y por el Comité de Protección del Medio Marino en su 43º periodo de sesiones,

1. APRUEBA la Orientación para ayudar a los Estados de abanderamiento a autoevaluar su actuación, que figura en el anexo de la presente resolución;

2. INSTA a los Gobiernos Miembros a que, como parte de sus esfuerzos para mejorar la seguridad de la vida humana en el mar y proteger el medio marino, realicen, con la periodicidad que estimen oportuna, una autoevaluación de su capacidad y actuación para dar efecto total y plenamente a los diversos instrumentos de la OMI en que sean Partes;
3. INSTA TAMBIÉN a los Gobiernos Miembros a que utilicen la presente Orientación, junto con la resolución A.847(20), y a que tengan presentes las disposiciones pertinentes de los diversos instrumentos de la OMI en que sean Partes al evaluar su actuación en calidad de Estados de abanderamiento en el ámbito de esos instrumentos;
4. ALIENTA a los Gobiernos Miembros a que, al solicitar asistencia técnica de la Organización o a través de la misma, faciliten al Secretario General los resultados de su informe de autoevaluación más reciente, de modo que permitan y ayuden al Secretario General a determinar, calificar y cuantificar, tras las oportunas consultas con el Estado interesado, las necesidades y prioridades del Estado en cuestión. A tal efecto, la presentación de los resultados no deberá considerarse como un requisito para solicitar u obtener dicha asistencia técnica. A este respecto, dicho informe se tratará con la más absoluta y estricta confidencialidad;
5. INVITA a los Gobiernos Miembros a que faciliten voluntariamente a la Organización una copia de su informe de autoevaluación, a fin de poder establecer una base de datos que ayude a la Organización en sus esfuerzos por conseguir una implantación uniforme y eficaz de los instrumentos de la OMI;
6. PIDE al Comité de Seguridad Marítima y al Comité de Protección del Medio Marino que exploren otras medidas que pudiera ser necesario adoptar para garantizar la implantación uniforme y eficaz de los instrumentos de la OMI a escala mundial, prestando especial atención a las dificultades con que se enfrentan algunos Estados Miembros; y
7. PIDE TAMBIÉN al Comité de Seguridad Marítima y al Comité de Protección del Medio Marino que examinen y actualicen continuamente dicha Orientación, teniendo en cuenta la labor que realicen al respecto.

#### ANEXO

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

[MSC 71/23/Add.1, anexo 11]

\*\*\*



**ANEXO 9****PROYECTO DE RESOLUCIÓN DE LA ASAMBLEA  
ENMIENDAS AL CÓDIGO PARA LA INVESTIGACIÓN DE LOS SINIESTROS  
Y SUCESOS MARÍTIMOS (RESOLUCIÓN A.849(20))**

LA ASAMBLEA,

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

RECORDANDO ADEMÁS la resolución A.849(20) mediante la cual la Asamblea aprobó el Código para la investigación de siniestros y sucesos marítimos,

CONSIDERANDO que las orientaciones prácticas destinadas a la investigación sistemática del factor humano en los siniestros y sucesos marítimos habrán de fomentar un análisis eficaz y la identificación e implantación de medidas preventivas,

RECONOCIENDO la necesidad de elaborar y aplicar, según corresponda, directrices prácticas para la investigación del factor humano en los siniestros y sucesos marítimos,

HABIENDO EXAMINADO las recomendaciones formuladas por el Comité de Seguridad Marítima en su 71º periodo de sesiones y por el Comité de Protección del Medio Marino en su 43º periodo de sesiones,

1. APRUEBA enmiendas al Código para la investigación de los siniestros y sucesos marítimos que incorporan a éste las Directrices para la investigación del factor humano en los siniestros y sucesos marítimos, cuyo texto constituye el anexo de la presente resolución;
2. INVITA a los Gobiernos a implantar las Directrices a la mayor brevedad posible, en la medida que lo permita la legislación nacional, con miras a mejorar la calidad y el carácter exhaustivo de las investigaciones e informes sobre siniestros; y
3. AUTORIZA al Comité de Seguridad Marítima y al Comité de Protección del Medio Marino a que mantengan las Directrices sometidas a examen, enmendándolas cuando sea necesario.

**ANEXO****ENMIENDAS AL CÓDIGO PARA LA INVESTIGACIÓN DE LOS SINIESTROS  
Y SUCESOS MARÍTIMOS (RESOLUCIÓN A.849(20))**

[MSC 71/23/Add.1, anexo 12, anexo]

\*\*\*





**ANEXO 10****PROYECTO DE RESOLUCIÓN DE LA ASAMBLEA****ENMIENDAS DE LOS PROCEDIMIENTOS PARA LA SUPERVISIÓN POR  
EL ESTADO RECTOR DEL PUERTO (RESOLUCIÓN A.787(19))**

LA ASAMBLEA,

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

RECORDANDO TAMBIÉN la resolución A.787(19), mediante la cual aprobó los procedimientos para la supervisión por el Estado rector del puerto,

RECORDANDO ASIMISMO que, en su decimonoveno periodo de sesiones, al aprobar la resolución A.787(19), pidió al Comité de Seguridad Marítima y al Comité de Protección del Medio Marino que continuaran su labor sobre esta cuestión con miras a seguir mejorando dichos procedimientos, según sea necesario,

TOMANDO NOTA de la resolución A.741(18), mediante la cual aprobó el Código internacional de gestión de la seguridad operacional del buque y la prevención de la contaminación (Código Internacional de Gestión de la Seguridad) (Código IGS),

TOMANDO NOTA TAMBIÉN de que a partir del 1 de julio de 1998 el Código IGS tiene carácter obligatorio para determinados buques, con arreglo al capítulo IX del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974,

RECONOCIENDO la necesidad de elaborar directrices relativas a la supervisión por el Estado rector del puerto en relación con el Código IGS y de incorporar las mismas en los procedimientos,

RECONOCIENDO TAMBIÉN la necesidad de enmendar los modelos de notificación que figuran en los procedimientos, teniendo en cuenta la experiencia adquirida,

RECONOCIENDO ASIMISMO la necesidad de mantener actualizados los procedimientos teniendo en cuenta la experiencia adquirida con su implantación,

HABIENDO EXAMINADO la recomendación formulada por el Comité de Seguridad Marítima en su 71º periodo de sesiones y por el Comité de Protección del Medio Marino en su 43º periodo de sesiones,

1. APRUEBA las enmiendas de los Procedimientos para la supervisión por el Estado rector de puerto (resolución A.787(19)), cuyo texto figura en el anexo de la presente resolución;
2. INVITA a los Gobiernos a que, cuando ejerzan las funciones de supervisión por el Estado rector del puerto, apliquen la resolución A.787(19) y las enmiendas adjuntas a la presente resolución;

3. INVITA TAMBIÉN a los Gobiernos a que, cuando ejerzan las funciones de supervisión por el Estado rector del puerto en relación con el Código IGS, tomen nota de que dicha supervisión no debería ser una auditoría sino una inspección y de que los funcionarios encargados de la supervisión por el Estado rector del puerto deben contar con la necesaria formación y conocer adecuadamente las disposiciones del Código IGS;
4. PIDE al Comité de Seguridad Marítima y al Comité de Protección del Medio Marino que continúen examinando los procedimientos revisados, teniendo en cuenta la experiencia adquirida con su implantación; y
5. AUTORIZA al Comité de Seguridad Marítima y al Comité de Protección del Medio Marino a que enmienden los modelos de notificación que figuran en los apéndices 5, 6 y 7 de los Procedimientos, teniendo en cuenta la experiencia adquirida.

#### ANEXO

#### ENMIENDAS DE LOS PROCEDIMIENTOS PARA LA SUPERVISIÓN POR EL ESTADO RECTOR DEL PUERTO (RESOLUCIÓN A.787(19))

[MSC 71/23/Add.1, anexo 13, anexo]

\*\*\*

**ANEXO 11****PROYECTO DE RESOLUCIÓN DE LA ASAMBLEA****ENMIENDAS A LAS ESPECIFICACIONES REVISADAS RELATIVAS AL PROYECTO,  
LA UTILIZACIÓN Y EL CONTROL DE LOS SISTEMAS DE LAVADO CON CRUDOS  
(RESOLUCIÓN A.446(XI)) ENMENDADA POR LA RESOLUCIÓN A.497(XII)**

LA ASAMBLEA,

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

TOMANDO NOTA de la regla 13B 2) del Anexo I del Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, modificado por el Protocolo de 1978 (MARPOL 73/78), relativa a las prescripciones para el lavado con crudos, y de la resolución 15 de la Conferencia internacional sobre seguridad de los buques tanque y prevención de la contaminación, 1978, en la que figuran las Especificaciones relativas al proyecto, la utilización y el control de los sistemas de lavado con crudos,

RECORDANDO ASIMISMO la resolución A.446(XI), mediante la cual aprobó las Especificaciones revisadas que sustituyen las que figuran en la resolución 15 de la Conferencia antes mencionada, y la resolución A.497(XII), mediante la cual aprobó enmiendas a las Especificaciones revisadas antes mencionadas,

HABIENDO EXAMINADO la recomendación formulada por el Comité de Protección del Medio Marino en su 43º periodo de sesiones,

1. APRUEBA las enmiendas a las especificaciones revisadas relativas al proyecto, la utilización y el control de los sistemas de lavado con crudos (resolución A.446(XI)) enmendada por la resolución A.497(XII), cuyo texto figura en el anexo de la presente resolución;
2. INVITA a los Gobiernos a que apliquen las Especificaciones enmendadas mediante la presente resolución.

ANEXO

**ENMIENDAS A LAS ESPECIFICACIONES REVISADAS RELATIVAS AL PROYECTO,  
LA UTILIZACIÓN Y EL CONTROL DE LOS SISTEMAS DE LAVADO CON CRUDOS  
RESOLUCIÓN A.446(XI), ENMENDADA  
POR LA RESOLUCIÓN A.497(XII);**

El párrafo 4.2.10 del anexo de la resolución A.446(XI), enmendada por la resolución A.497(XII), se sustituye por el siguiente texto:

"4.2.10 Para confirmar la eficacia del sistema de lavado con crudos y del sistema de agotamiento, la operación del lavado con crudos se hará en presencia de un observador y habrá de ser considerada satisfactoria por la Administración.

- a) En el caso de los buques que cumplen las disposiciones de la regla 13F 3), las operaciones de lavado con crudos se llevarán a cabo usando el equipo de lavado especificado en el Manual sobre el equipo y las operaciones. Por lo que respecta a un tanque por lo menos de grupo de tanques de configuración similar, la Administración:
  - i) confirmará el funcionamiento del sistema de agotamiento observando los dispositivos de vigilancia y comprobando el nivel de hidrocarburos (mediante sondeo u otros medios) durante el lavado del fondo;
  - ii) vigilará el funcionamiento adecuado de las máquinas de lavado y especialmente la presión de suministro, la duración de los ciclos y el funcionamiento de las máquinas.

Una vez terminados el lavado y el drenaje final, los tanques se sondearán manualmente lo más cerca posible del extremo proel, del centro y del extremo popel, y se anotarán las sondas en el Manual de lavado con crudos. La Administración podrá exigir, si lo considera necesario, un examen interno realizado por el método descrito en el inciso b) i) de la presente sección o mediante otro método que considere aceptable.

- b) En el caso de los buques distintos de los que cumplen las disposiciones de la regla 13F 3), que cuenten con tanques de carga que puedan usarse en ciertas circunstancias como tanques de lastre, se aplicarán las siguientes prescripciones además de las que figuran en el párrafo a) de la presente sección:
  - i) Con objeto de cerciorarse de que el tanque carece de adherencias y depósitos, la Administración podrá exigir que se confirme la limpieza del tanque mediante una inspección ocular que consistirá en entrar en los tanques después del lavado con crudos, pero antes de cualquier enjuague con agua que pueda especificarse en el

Manual sobre el equipo y las operaciones. Si los tanques no pueden desgasificarse para que el inspector entre en ellos en condiciones de seguridad, no se efectuará la inspección interna y se podrá aceptar la prueba de agotamiento especificada en 4.2.10 b) ii).

En este caso, el fondo del tanque que haya que inspeccionar se podrá lavar con agua y agotar, con el fin de extraer cualquier residuo de crudos antes de desgasificarlo para que pueda entrarse en él. Si se adopta el procedimiento de lavado por flujo rápido de agua, se deberá utilizar un tanque semejante, pero que no haya sido lavado de ese modo, para la prueba indicada en ii) *infra*.

- ii) Con objeto de verificar la eficacia de las instalaciones de agotamiento y drenaje, se medirá la cantidad de hidrocarburos que flota sobre el lastre de salida. La relación entre el volumen de hidrocarburos que flota sobre la totalidad del agua de lastre de salida y el volumen de los tanques que contengan ese agua no excederá de 0,00085. Esta prueba se efectuará, después del lavado con crudos y el agotamiento, en un tanque semejante en todos los aspectos pertinentes al tanque examinado de conformidad con a) *supra* que no haya sido objeto de un enjuague con agua ni del lavado intermedio por flujo rápido de agua que se permite en a) *supra*.
- iii) Con objeto de verificar el proyecto, la instalación y el funcionamiento del sistema después de un viaje normal en lastre, antes del cual los tanques del lastre de llegada se habrán lavado con crudos y durante el cual los tanques se habrán enjuagado con agua siguiendo el programa fijado en el Manual sobre el equipo y las operaciones, se evacuará totalmente el lastre de llegada en el puerto de carga mediante un sistema de vigilancia y control de las descargas de hidrocarburos aprobado por la Administración. El contenido de hidrocarburos del efluente producido en esta prueba no excederá de 15 ppm. También será aceptable hacer analizar muestras del agua de lastre en un laboratorio en tierra.
- c) Durante los reconocimientos del sistema de lavado con crudos, no se considerará prescripción obligatoria la realización de inspecciones oculares internas por los inspectores. Cuando, a juicio de la Administración, otras prescripciones aplicables indiquen la posibilidad de un fallo en dicho sistema, ésta podrá exigir una inspección interna de los tanques de que se trate. Las inspecciones internas podrán llevarse a cabo por otros métodos, por ejemplo mediante vídeo u otra tecnología nueva aceptada por la Administración."

\*\*\*



**ANEXO 12****RESOLUCIÓN MEPC.81(43)  
aprobada el 1 de julio de 1999****ENMIENDAS A LA SECCIÓN 9 DEL MODELO NORMALIZADO  
DEL MANUAL DE LAVADO CON CRUDOS (RESOLUCIÓN MEPC.3(XII))**

EL COMITÉ DE PROTECCIÓN DEL MEDIO MARINO,

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

TOMANDO NOTA de la regla 13B del Anexo I del Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, modificado por el Protocolo de 1978 (MARPOL 73/78), que estipula que a todo petrolero que opere con sistemas de lavado con crudos se le proveerá de un Manual sobre el equipo y las operaciones de lavado (Manual de lavado con crudos) en el que se detallen el sistema y el equipo y se especifiquen los procedimientos operacionales,

TOMANDO NOTA TAMBIÉN de que el Manual de lavado con crudos no sólo está destinado a proporcionar orientación a la tripulación del buque respecto del funcionamiento correcto del sistema, sino a facilitar también información sobre el sistema y sus procedimientos operacionales a los funcionarios encargados de la supervisión por el Estado rector del puerto que suban a bordo en los puertos con fines de inspección,

TOMANDO NOTA ADEMÁS de que el Comité aprobó la recomendación relativa al Modelo normalizado del Manual de lavado con crudos mediante la resolución MEPC.3(XII), de 30 de noviembre de 1979,

HABIENDO EXAMINADO las propuestas formuladas por los Gobiernos Miembros para modificar el Modelo normalizado del Manual de lavado con crudos a la luz de la experiencia adquirida,

1. APRUEBA las enmiendas a la sección 9 del Modelo normalizado del Manual de lavado con crudos cuyo texto figura en el anexo de la presente resolución;
2. INVITA a los Gobiernos Miembros a que tengan en cuenta las enmiendas a la sección 9 del Modelo normalizado del Manual de lavado con crudos al aprobar el Manual prescrito en la regla 13B del MARPOL 73/78.

ANEXO

**ENMIENDAS A LA SECCIÓN 9 DEL MODELO NORMALIZADO  
DEL MANUAL DE LAVADO CON CRUDOS  
(RESOLUCIÓN MEPC.3(XII))**

La sección 9 del Modelo normalizado del Manual de lavado con crudos se sustituye por la siguiente:

**"SECCIÓN 9: DETERMINACIÓN DE LA IDONEIDAD DE UN CRUDO PARA EL LAVADO CON CRUDOS"**

Esta sección contiene orientaciones para determinar si un crudo es idóneo para el lavado con crudos.

En lugar de la lista de crudos inadecuados para el transporte y para el lavado con crudos que ha de figurar en el Manual sobre el equipo y las operaciones de lavado con crudos, se podrá utilizar el siguiente texto normalizado:

**1) Buque tanque no equipado con serpentines de calefacción**

Este buque tanque no está equipado con serpentines de calefacción en los tanques de carga y no debe transportar cargas que necesiten ser calentadas para satisfacer los criterios de bombeabilidad o para evitar la formación excesiva de fangos tanto en los tanques de lastre limpio designados como en los tanques del buque que vayan a lavarse para evitar la acumulación de fangos.

Notas y definiciones

- *El criterio de bombeabilidad está determinado por la viscosidad cinemática de los hidrocarburos a la temperatura observada de la carga antes de su desembarque. Para que la eficacia de la operación de descarga sea óptima, esta viscosidad no excederá de 250 centistokes y **en ningún caso** sobrepasará 600 centistokes.*
- *El criterio de formación excesiva de fangos está determinado fundamentalmente por la temperatura del crudo durante su transporte y almacenamiento. Si es probable que la temperatura de la carga disminuya por debajo de la temperatura de enturbiamiento de la carga de crudo, es de esperar que se formen fangos en los tanques de carga. La temperatura del punto de enturbiamiento es la temperatura a la cual la parafina del crudo y la correspondiente fase de los hidrocarburos se separan de la fase líquida a granel de la carga.*



2) **Buque tanque equipado con serpentines de calefacción en los tanques de decantación**

Este buque tanque está equipado con serpentines de calefacción únicamente en sus tanques de decantación y no debe transportar cargas que necesiten ser calentadas para que puedan bombearse.

Notas:

*Cuando se sospeche o se establezca que en los tanques de carga principales se han depositado fangos, deberá utilizarse un programa alternativo de lavado con crudos. En la sección 11 del presente Manual figuran recomendaciones relativas a dicho programa y procedimientos.*

3) **Buque tanque equipado con serpentines de calefacción**

Este buque tanque está equipado con serpentines de calefacción en todos los tanques de carga y, a reserva de los límites impuestos por el sistema de calentamiento de la carga, puede transportar cargas que necesiten ser calentadas, bien para que puedan bombearse, o bien para evitar el depósito o la acumulación de fangos.

### **Orientaciones generales**

Conviene tener presentes las dificultades que pueden surgir tratándose de ciertos crudos. Cuando se proceda al desembarque de crudos que presentan características susceptibles de crear problemas de bombeo o de depósito de fangos, habrá que lavar con crudos cada tanque para el que esté prevista esa operación al mismo tiempo que se descarga el tanque, de manera que se reduzca al mínimo el efecto de enfriamiento sobre los residuos de crudo. El enfriamiento incrementa tanto la viscosidad cinemática como la viscosidad dinámica<sup>1</sup> de los residuos del tanque y, por consiguiente, repercute en la eficacia del programa de lavado con crudos.

Como orientación general en cuanto a las clases de hidrocarburos adecuados para el lavado con crudos a bordo del buque tanque, se recomienda seguir los siguientes criterios:

Para los crudos aromáticos cuya viscosidad cinemática es la característica de regulación de la temperatura, la viscosidad cinemática de los hidrocarburos utilizados para el lavado con crudos no deberá sobrepasar 60 centistokes a la temperatura del agente de lavado con crudos;

---

<sup>1</sup> Definiciones: **La viscosidad cinemática** es la medida de la resistencia al flujo, con gravitación bajo la fuerza ejercida por su propia masa. Por regla general, la unidad de medida es el centistoke (cs) o el mm<sup>2</sup>/sec.

**La viscosidad dinámica** es la medida de la resistencia al flujo para un esfuerzo cortante inducido o para una velocidad de cizalladura conocida. Se calcula mediante la ecuación esfuerzo cortante (en Pascales) dividido por velocidad de cizalladura (en segundos inversos - s<sup>-1</sup>). La unidad de viscosidad dinámica es el centipoise (cp) o el mPa.s.

## Q

Para los crudos parafínicos cuyo punto de fluidez es la característica de regulación de la temperatura, la temperatura de la carga que se utilice para el lavado con crudos será como mínimo 10°C superior a la temperatura de enturbiamiento, y en caso de formación excesiva de fangos sólo se utilizará una vez en un programa de lavado "en ciclo cerrado".

La temperatura aproximada de enturbiamiento del crudo puede calcularse, si se conoce la temperatura de fluidez (x) del crudo, utilizando la siguiente fórmula:

$$\text{Temperatura de enturbiamiento (en grados C)} = 20,2 (10^{0,00708x - 0,1157714}) + 8$$

Ejemplo práctico:

Suponiendo que la temperatura de fluidez sea igual a + 1°C

la temperatura de enturbiamiento será:

$$\begin{aligned} &= 20,2 (10^{(0,00708 \times 1) - 0,1157714}) + 8 \\ &= 20,2 (10^{0,00708 - 0,1157714}) + 8 \\ &= 20,2 (10^{-0,1086914}) + 8 \\ &= (20,2 \times 0,7785896) + 8 \\ &= 15,72 + 8 \end{aligned}$$

es decir: aprox. 24°C

## Q

En caso de conocer el punto de fluidez, consúltese el gráfico adjunto (figura 1) a fin de obtener la temperatura de enturbiamiento.

## Q

Si la temperatura de fluidez sobrepasa aproximadamente 25°C, se puede utilizar el método de prueba de Bondi para determinar dicha temperatura.

### **Procedimiento de prueba de Bondi (Véase la figura 2)**

Mediante este método se obtendrá la temperatura de enturbiamiento de los crudos del tipo de alto punto de fluidez.

#### *Equipo y procedimiento*

- 1) Obtener una muestra representativa de la carga. No dejar que la muestra de la carga se enfríe antes de que comience el procedimiento de prueba.
- 2) Usar un recipiente de vidrio (preferiblemente casi esférico), resistente al calor y a los cambios de temperatura, y llenar el recipiente con el crudo de muestra.

- 3) Insertar un termómetro en el centro de la muestra y calentar la muestra hasta que alcance una temperatura de como mínimo 30°C por encima de la temperatura del punto de fluidez del crudo en un baño de agua caliente. ***Durante este proceso, no cerrar herméticamente el recipiente.***
- 4) Preparar otro baño con agua a una temperatura que sea como mínimo 15°C inferior a la temperatura del punto de fluidez de la muestra. Utilizar un reloj o un cronómetro.
- 5) Sumergir en el baño frío el recipiente que contiene la muestra calentada y medir a intervalos muy regulares (al menos cada 30 segundos) la temperatura de la muestra.
- 6) Trazar un gráfico de la temperatura de la muestra en función del tiempo transcurrido desde el inicio de la prueba. Determinar las temperaturas a las cuales no se produjo pérdida de temperatura con el transcurso del tiempo. La primera temperatura observada de este tipo será la temperatura aproximada de enturbiamiento y la segunda, si la prueba se prolonga durante el tiempo necesario, será aproximadamente la temperatura del punto de fluidez del crudo.

Gráfico para determinar la temperatura de enturbiamiento

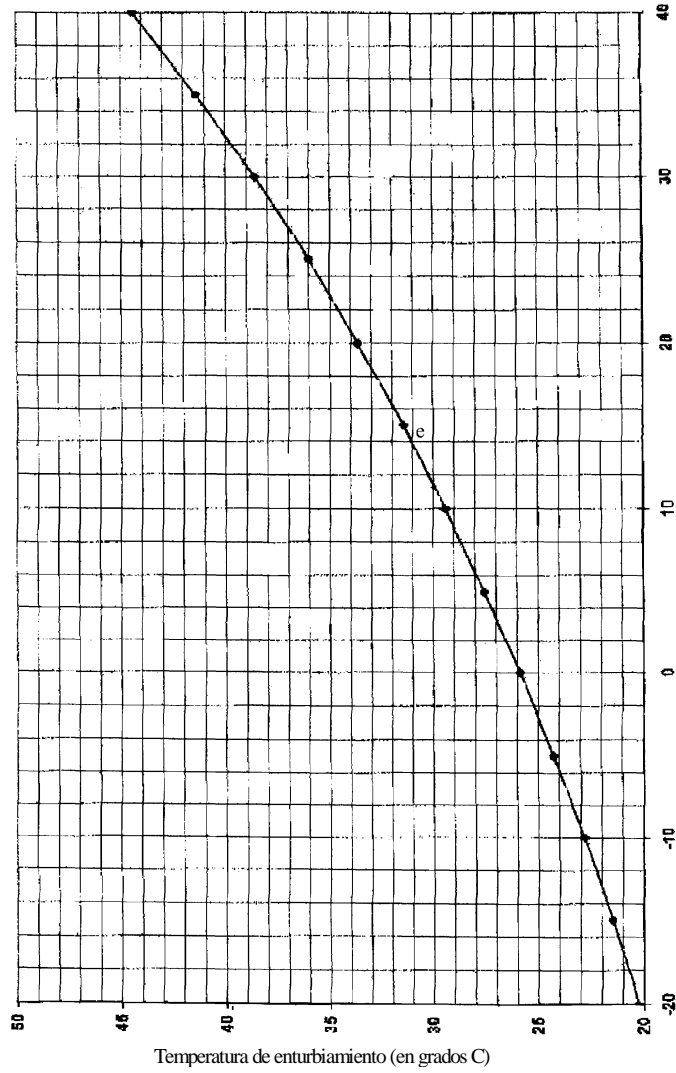


Figura 1 - Temperatura de fluidez  
(en grados C)

Gráfico de una prueba de Bondi

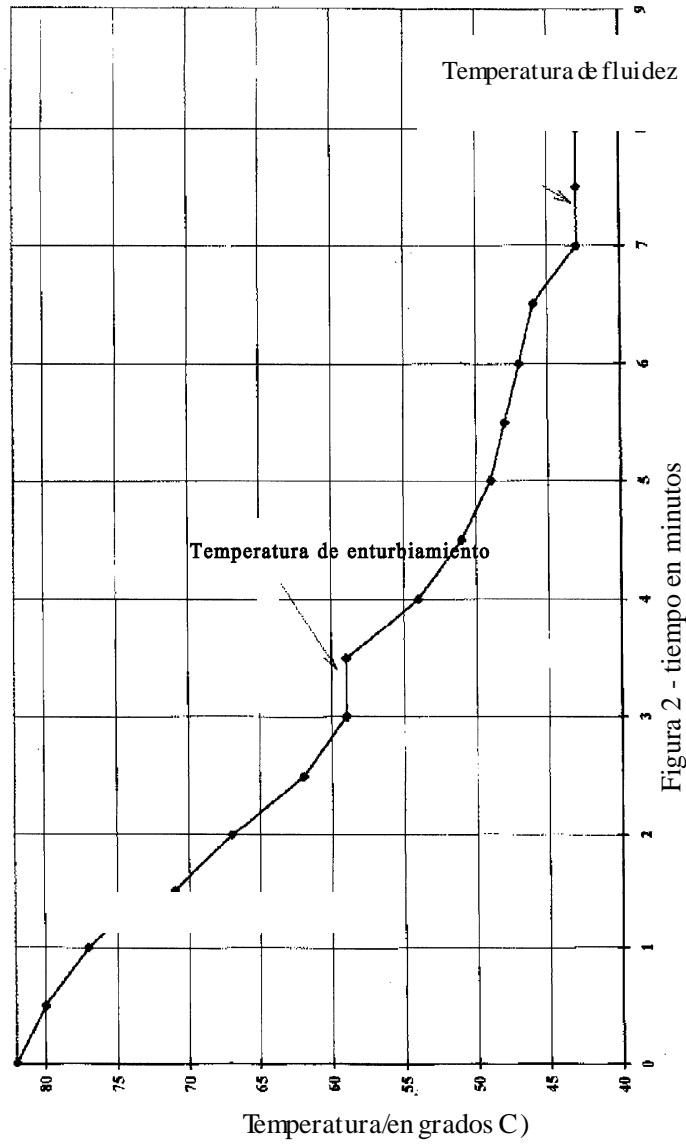


Figura 2 - tiempo en minutos

\*\*\*



**ANEXO 13****PROYECTO DE RESOLUCIÓN DE LA ASAMBLEA****IMPLANTACIÓN UNIFORME A ESCALA MUNDIAL DEL SISTEMA ARMONIZADO DE RECONOCIMIENTOS Y CERTIFICACIÓN (SARC)**

LA ASAMBLEA,

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

RECORDANDO TAMBIÉN que la Conferencia internacional sobre el sistema armonizado de reconocimientos y certificación, 1988 (Conferencia SARC 1988) aprobó el Protocolo de 1988 relativo al Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974 (Protocolo de 1988 del SOLAS) y el Protocolo de 1988 relativo al Convenio internacional sobre líneas de carga, 1966 (Protocolo de 1988 del Convenio de Líneas de Carga) que introducen, entre otras cosas, el sistema armonizado de reconocimientos y certificación en el ámbito del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974 (Convenio SOLAS 1974) y del Convenio internacional sobre líneas de carga, 1966 (Convenio de Líneas de Carga 1966),

TOMANDO NOTA de que los Protocolos de 1988 relativos al Convenio SOLAS y al Convenio de Líneas de Carga entrarán en vigor el 3 de febrero del año 2000, de modo que el sistema armonizado de reconocimientos y certificación tendrá efecto a partir de esa fecha respecto de los buques que tengan derecho a enarbolar el pabellón de los Estados Partes en los Protocolos de 1988 relativos al Convenio SOLAS y al Convenio de Líneas de Carga,

TOMANDO NOTA TAMBIÉN de que, mediante las resoluciones que se indican a continuación, se aprobaron enmiendas para introducir el sistema armonizado de reconocimientos y certificación en los siguientes instrumentos:

- .1 Anexos I y II del Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, modificado por el Protocolo de 1978 (MARPOL 73/78), mediante la resolución MEPC.39(29);
- .2 Código internacional para la construcción y el equipo de buques que transporten productos químicos peligrosos a granel (código CIG), mediante las resoluciones MEPC.40(29) y MSC.16(58);
- .3 Código internacional para la construcción y el equipo de buques que transporten gases licuados a granel (código CIG), mediante la resolución MSC.17(58); y
- .4 Código para la construcción y equipo del buque que transporten productos químicos peligrosos a granel (código CGrQ), mediante las resoluciones MEPC.41(29) y MSC.18(58),

TOMANDO NOTA ASIMISMO de que las enmiendas antes mencionadas de los instrumentos precedentes entrarán también en vigor el 3 de febrero del año 2000 y de que:

- .1 las enmiendas al MARPOL 73/78, al código CIQ y al código CGrQ tendrán efecto respecto de los buques que tengan derecho a enarbolar el pabellón de los Estados Partes en el Convenio MARPOL 73/78; y
- .2 las enmiendas al código CIQ y al código CGrQ tendrán efecto respecto de los buques que tengan derecho a enarbolar el pabellón de los Estados cuyos Gobiernos sean Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS 1974,

independientemente de que sean también Partes en los Protocolos de 1988 relativos al Convenio SOLAS y al Convenio de Líneas de Carga,

DESEOSA de que todos los Estados apliquen un sistema de reconocimientos y certificación único y uniforme a todos los tipos de buques que tengan derecho a enarbolar su pabellón,

RECONOCIENDO que el paso del sistema existente de reconocimientos y certificación al sistema armonizado se tendrá que efectuar de manera uniforme,

RECORDANDO la resolución A.718(17) sobre Implantación en fecha temprana del sistema armonizado de reconocimientos y certificación, en la cual se insta a los Estados a que introduzcan el sistema armonizado de reconocimientos y certificación antes de la entrada en vigor de los Protocolos de 1988 relativos al Convenio SOLAS y al Convenio de Líneas de Carga,

CONVENCIDA de que el sistema armonizado de reconocimientos y certificación es, por lo menos, equivalente al sistema prescrito en el Convenio SOLAS y en el Convenio de Líneas de Carga existentes,

OPINANDO que la implantación de un sistema de reconocimientos y certificación único y uniforme podría lograrse más eficazmente si los Estados que no son partes en los Protocolos de 1988 relativos al Convenio SOLAS y al Convenio de Líneas de Carga también introdujeran el sistema armonizado de reconocimientos y certificación como sistema equivalente del actual,

OPINANDO TAMBIÉN que la implantación uniforme a escala mundial del sistema armonizado de reconocimientos y certificación por todos los Estados podría evitar posibles problemas o confusiones al hacer posible la determinación de la duración y validez de los certificados expedidos,

HABIENDO EXAMINADO las recomendaciones formuladas por el Comité de Seguridad Marítima en su 71º periodo de sesiones y por el Comité de Protección del Medio Marino en su 43º periodo de sesiones,

1. INVITA a los Estados a que introduzcan el sistema armonizado de reconocimientos y certificación de la manera estipulada en el anexo 1;



2. ACUERDA que los Estados que son Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS 1974 y del Convenio de Líneas de Carga 1966 pero que no son partes en los Protocolos de 1988 relativos al Convenio SOLAS y al Convenio de Líneas de Carga podrán:
  - .1 implantar el sistema armonizado de reconocimientos y certificación a partir del 3 de febrero del año 2000; y
  - .2 expedir certificados del modo prescrito en los Protocolos de 1988 relativos al Convenio SOLAS y al Convenio de Líneas de Carga, con las modificaciones que figuran en el anexo 2;
3. INVITA a los Estados, sean o no partes en los Protocolos de 1988 relativos al Convenio SOLAS y al Convenio de Líneas de Carga, a que acepten los certificados expedidos con arreglo al párrafo 1 *supra* como equivalentes de los certificados expedidos con arreglo al Convenio SOLAS y al Convenio de Líneas de Carga o a los Protocolos que estén en vigor para dichos Estados;
4. PIDE a los Gobiernos que vayan a implantar el sistema armonizado de reconocimientos y certificación de conformidad con las disposiciones de la presente resolución que informen al Secretario General acerca de las medidas que vayan a tomar y de la fecha en que tendrán efecto;
5. PIDE TAMBIÉN al Secretario General que mantenga informados a los Gobiernos Miembros acerca de los Gobiernos que estén introduciendo el sistema armonizado de reconocimientos y certificación de conformidad con las disposiciones de la presente resolución;
6. INSTA a todos los Estados que todavía no se hayan constituido en Partes en los Protocolos de 1988 relativos al Convenio SOLAS y al Convenio de Líneas de Carga a que lo hagan tan pronto como sea posible.

ANEXO 1

**INTRODUCCIÓN DEL SISTEMA ARMONIZADO DE  
RECONOCIMIENTOS Y CERTIFICACIÓN**

1 Los certificados actuales que se hallen a bordo de un determinado buque el 3 de febrero del año 2000 seguirán siendo válidos hasta su fecha de expiración.

2 La fecha para la introducción del sistema armonizado de reconocimientos y certificación después del 3 de febrero del año 2000 será normalmente la última fecha de expiración de los certificados expedidos en virtud del Convenio SOLAS, el Convenio de Líneas de Carga y el Convenio MARPOL, a menos que el propietario del buque, o la compañía propietaria, y la Administración acuerden otra fecha oportuna, por ejemplo la fecha de expiración de la validez del Certificado de seguridad de construcción para buque de carga, la fecha de entrada en dique seco o la fecha en que se realicen reparaciones o renovaciones en el buque.

3 En los casos en que la validez de un certificado existente expire antes de la fecha de introducción del sistema armonizado, podrá expedirse un nuevo certificado utilizando el modelo prescrito en virtud del sistema armonizado tras haberse efectuado el reconocimiento de renovación. El periodo de validez del nuevo certificado podrá limitarse de modo que expire en la fecha en que se introduzca el sistema armonizado con arreglo a lo dispuesto en el párrafo 2 anterior.

4 A pesar de que algunos certificados pueden seguir siendo válidos cuando se introduzca el sistema armonizado de reconocimientos y certificación en un determinado buque, se llevarán a cabo reconocimientos de renovación, aunque todavía no corresponda hacerlo, se expedirá una nueva serie de los certificados pertinentes en virtud del sistema armonizado y se especificará la fecha de vencimiento anual común a todos los certificados. En general, los reconocimientos de renovación que se efectúen dentro de los tres meses siguientes a la fecha de introducción del sistema armonizado podrán ser válidos, y para la amplitud de los reconocimientos de renovación que se realicen podrá tenerse en cuenta la fecha y la amplitud de los anteriores reconocimientos de renovación si éstos se efectuaron recientemente.

5 Cuando se implante, el sistema armonizado de reconocimientos y certificación se aplicará a todos los tipos de buque y con respecto a todos los instrumentos pertinentes.

## ANEXO 2

**MODIFICACIONES DE LOS MODELOS DE CERTIFICADOS PRESCRITOS  
EN LOS PROTOCOLOS DE 1988 RELATIVOS AL CONVENIO SOLAS  
Y AL CONVENIO DE LÍNEAS DE CARGA**

**CERTIFICADO DE SEGURIDAD PARA BUQUE DE PASAJE  
CERTIFICADO DE SEGURIDAD DE CONSTRUCCIÓN PARA BUQUE DE CARGA  
CERTIFICADO DE SEGURIDAD DEL EQUIPO PARA BUQUE DE CARGA  
CERTIFICADO DE SEGURIDAD RADIOELÉCTRICA PARA BUQUE DE CARGA  
CERTIFICADO DE SEGURIDAD PARA BUQUE DE CARGA**

Después de las palabras "Expedido en virtud de las disposiciones del CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974", suprimase "en su forma modificada por el correspondiente Protocolo de 1988" e insértese "con arreglo a la resolución A...(21) de la Asamblea, relativa a la implantación a escala mundial del sistema armonizado de reconocimientos y certificación".

**Inventario del equipo adjunto al Certificado de seguridad para buque de pasaje (Modelo P)  
Inventario del equipo adjunto al Certificado de seguridad del equipo para buque de carga  
(Modelo E)  
Inventario del equipo adjunto al Certificado de seguridad radioeléctrica para buque de carga  
(Modelo R)  
Inventario del equipo adjunto al Certificado de seguridad para buque de carga (Modelo C)**

Después de las palabras "INVENTARIO DEL EQUIPO QUE PERMITE CUMPLIR CON EL CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974" suprimase "EN SU FORMA MODIFICADA POR EL CORRESPONDIENTE PROTOCOLO DE 1988", e insértese "con arreglo a la resolución A...(21) de la Asamblea, relativa a la implantación a escala mundial del sistema armonizado de reconocimientos y certificación".

**CERTIFICADO INTERNACIONAL DE FRANCOBORDO  
CERTIFICADO INTERNACIONAL DE EXENCIÓN RELATIVO AL FRANCOBORDO**

Después de las palabras "Expedido en virtud de las disposiciones del CONVENIO INTERNACIONAL DE 1966, SOBRE LÍNEAS DE CARGA", suprimase "en su forma modificada por el correspondiente Protocolo de 1988", e insértese "con arreglo a la resolución A...(21) de la Asamblea, relativa a la implantación a escala mundial del sistema armonizado de reconocimientos y certificación".

\*\*\*



**ANEXO 14****PROYECTO DE RESOLUCIÓN DE LA ASAMBLEA****PROCEDIMIENTO PARA LA APROBACIÓN E INTRODUCCIÓN DE  
ENMIENDAS A LAS NORMAS DE FUNCIONAMIENTO Y LAS  
ESPECIFICACIONES TÉCNICAS**

LA ASAMBLEA,

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

RECONOCIENDO que el Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar (SOLAS), 1974, enmendado, el Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, modificado por el Protocolo de 1978 (MARPOL 73/78), y otros instrumentos de la OMI contienen disposiciones relativas a las normas de funcionamiento y las especificaciones técnicas aprobadas por la Organización,

TOMANDO NOTA de las Directrices sobre métodos para hacer referencia a los instrumentos de la OMI y demás entidades en los convenios y otros instrumentos de carácter obligatorio de la Organización (MSC/Circ.930/MEPC/Circ.364), en particular el párrafo 12 relativo a los procedimientos de enmienda de las normas de funcionamiento y las especificaciones técnicas,

TOMANDO NOTA TAMBIÉN de la resolución A.825(19) mediante la cual se adoptó el Procedimiento para la aprobación y enmienda de las normas de funcionamiento del equipo radioeléctrico y náutico,

DESEOSA de establecer un procedimiento uniforme para la aprobación e introducción de enmiendas a las normas de funcionamiento y las especificaciones técnicas elaboradas por el Comité de Seguridad Marítima y el Comité de Protección del Medio Marino, a fin de garantizar que dichas normas y especificaciones respondan a los adelantos técnicos y del sector,

HABIENDO EXAMINADO la recomendación hecha por el Comité de Seguridad Marítima en su 71º periodo de sesiones, y por el Comité de Protección del Medio Marino en su 43º periodo de sesiones,

1. DECIDE que el Comité de Seguridad Marítima y el Comité de Protección del Medio Marino, según proceda, se encarguen de aprobar en nombre de la Organización, las normas de funcionamiento y las especificaciones técnicas, así como las enmiendas a las mismas;
2. REVOCA la resolución A.825(19).

\*\*\*



**ANEXO 15****RESOLUCIÓN MEPC.82(43)  
aprobada el 1 de julio de 1999****DIRECTRICES PARA LA VIGILANCIA DEL CONTENIDO MEDIO  
DE AZUFRE A ESCALA MUNDIAL DEL FUELOIL RESIDUAL  
SUMINISTRADO PARA USO A BORDO DE LOS BUQUES**

EL COMITÉ DE PROTECCIÓN DEL MEDIO MARINO,

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

CONSCIENTE de que la Conferencia de las Partes en el MARPOL 73/78 se celebró en septiembre de 1997 y adoptó el Protocolo de 1997 que enmienda el Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, modificado por el Protocolo de 1978, en cuyo anexo figura el nuevo Anexo VI, titulado "Reglas para prevenir la contaminación atmosférica ocasionada por los buques", y ocho resoluciones de la Conferencia, incluida la resolución 4 en la que se prevé la elaboración de directrices para la vigilancia del contenido medio de azufre a escala mundial del fueloil residual suministrado para uso a bordo de los buques,

RECONOCIENDO que la regla 14 del Anexo VI del MARPOL 73/78 exige que las Partes en el Anexo VI del MARPOL 73/78 vigilen el contenido medio de azufre a escala mundial del fueloil residual suministrado para uso a bordo de los buques teniendo en cuenta las directrices que elabore la Organización,

1. APRUEBA las Directrices para la vigilancia del contenido medio de azufre a escala mundial del fueloil residual suministrado para uso a bordo de los buques;
2. INSTA a los Gobiernos Miembros y a las organizaciones interesadas a que faciliten los recursos y expertos necesarios para la implantación de esas directrices.

## ANEXO

### **DIRECTRICES PARA LA VIGILANCIA DEL CONTENIDO MEDIO DE AZUFRE A ESCALA MUNDIAL DEL FUELOIL RESIDUAL SUMINISTRADO PARA USO A BORDO DE LOS BUQUES**

#### **PREFACIO**

1 El objetivo principal de las directrices es establecer un método convenido para vigilar el contenido medio de azufre del fueloil residual suministrado para uso a bordo de los buques. Otro objetivo de las directrices es hacer que se reanude el debate en el seno del CPMM sobre las medidas para reducir las emisiones de SO<sub>x</sub> procedentes de los buques, en el caso de que el nivel medio de azufre de los combustibles, calculado con arreglo a las presentes directrices, muestre un aumento sostenido.

#### **INTRODUCCIÓN**

2 Las presentes directrices obedecen a la regla 14 2) del Anexo VI del MARPOL 73/78 y a la resolución 4 de la Conferencia (MP/CONF.3/35), sobre la vigilancia del contenido medio de azufre a escala mundial del fueloil residual suministrado para uso a bordo de los buques. Entre las emisiones de las que trata el Anexo VI se encuentran las causadas por la combustión de combustibles que contienen azufre. Se estableció un límite máximo para el contenido de azufre de los combustibles y, además, se decidió vigilar el contenido medio de azufre del fueloil.

Se calcula que las instituciones de análisis independientes llevan a cabo unos 50 000 análisis anuales, lo que representa entre el 25% y el 35% de todas las entregas. De los datos recogidos por esas instituciones puede calcularse el contenido medio actual de azufre del fueloil residual. Estas cifras se publican regularmente y en la actualidad son del orden del 3% en masa.

#### **DEFINICIONES**

3 A los efectos de las presentes directrices regirán las siguientes definiciones:

1) *Fueloil residual:*

Fueloil destinado a la combustión, con una viscosidad cinemática a 100°C igual o superior a 10,0 centistokes<sup>1</sup>, entregado a los buques y utilizado a bordo de éstos.

2) *Proveedor de servicios de muestreo y análisis:*

Toda institución que a título comercial, suministre servicios de análisis y muestreo de combustibles líquidos entregados a buques, con objeto de evaluar los parámetros de calidad de dichos combustibles, entre ellos el contenido de azufre.

---

<sup>1</sup> Véase la norma 8217 (1996) de la ISO.



3) *Valor de referencia  $A_w$ :*

El valor del contenido medio de azufre a escala mundial del fueloil residual suministrado para uso a bordo de los buques, calculado a partir de los datos acopiados en los tres primeros años de aplicación de las presentes directrices con arreglo a lo indicado en los párrafos 4 y 5.

## **4 VIGILANCIA Y CÁLCULO DEL PROMEDIO ANUAL Y DEL PROMEDIO MÓVIL TRIENAL**

### **4.1 Vigilancia**

La vigilancia se basará en el cálculo del contenido medio de azufre del fueloil residual a partir de muestras recogidas y analizadas por servicios de análisis independientes. El contenido medio de azufre del fueloil residual se calculará todos los años. A los tres años se establecerá el valor de referencia para la labor de vigilancia en la forma descrita en el párrafo 5.

### **4.2 Cálculo del promedio anual**

El cálculo anual del contenido medio de azufre del fueloil residual constituye la base de la labor de vigilancia.

El contenido medio de azufre se calcula del siguiente modo:

Se registra, para un año civil determinado, el contenido de azufre de las muestras analizadas (una muestra por cada entrega, en la que el contenido de azufre se determina mediante el análisis del fueloil). El contenido de azufre de las muestras analizadas se suma y el resultado de esa suma se divide por el número de muestras. El resultado de esa división es el contenido medio de azufre del fueloil residual correspondiente a ese año.

Con objeto de poder adoptar medidas con conocimiento de causa, al 31 de enero de cada año se ofrecerá una representación gráfica de la distribución del contenido de azufre a escala mundial del fueloil residual, expresado como porcentaje mediante incrementos del 0,5%, con indicación de la cantidad de fueloil correspondiente a cada uno de esos incrementos del contenido de azufre.

La fórmula matemática del método de cálculo descrito figura en el apéndice 1 de las presentes directrices.

### **4.3 Promedio móvil trienal**

Se calculará un promedio móvil trienal del modo siguiente:

$$A_{cr} = (A_{c1} + A_{c2} + A_{c3})/3$$

donde:

$A_{cr}$  = contenido medio (media móvil) de azufre de todas las entregas analizadas durante un periodo de tres años

$A_{c1}, A_{c2}, A_{c3}$  = contenido medio de azufre de todas las entregas analizadas durante cada uno de los años considerados

$A_{cr}$  se volverá a calcular cada año añadiendo la cifra más reciente correspondiente a  $A_c$  y suprimiendo la más antigua.

### **Establecimiento del valor de referencia**

5 El valor de referencia aplicable al contenido medio de azufre a escala mundial del fueloil residual suministrado para uso a bordo de los buques será  $A_w$ , siendo este valor igual al valor  $A_{cr}$  calculado en enero del año siguiente a los tres primeros años de los que se acopiaron datos aplicando las presentes directrices.  $A_w$  se expresará como porcentaje.

### **Establecimiento de un calendario para la adopción de medidas destinadas a reducir las emisiones de $SO_x$**

6 En el caso de que, una vez establecido el valor de referencia, en un año cualquiera  $A_{cr}$  supere a  $A_w$  en un 0,2% o más, el Comité de Protección del Medio Marino examinará la necesidad de adoptar nuevas medidas destinadas a reducir las emisiones de  $SO_x$  procedentes de los buques, para determinar si esta cuestión ha de considerarse tema de alta prioridad. El CPMM revisará constantemente el valor de excedencia (actualmente: 0,2%), una vez que se haya establecido el valor de referencia.

### **Proveedores de servicios de muestreo y análisis**

7 Para el periodo operativo inicial de cinco años, hay actualmente tres proveedores de servicios de muestreo y análisis a los efectos de las presentes directrices.

Cualquier proveedor de servicios de muestreo y análisis se ajustará a los siguientes criterios:

- .1 de preferencia, deberá ser miembro de la IACS aunque, en cualquier caso, habrá de recibir la aprobación del Comité de Protección del Medio Marino, que aplicará estos criterios;
- .2 dispondrá de personal técnico y directivo compuesto por profesionales competentes que ofrezcan una cobertura geográfica y una presencia local adecuadas para garantizar la prestación de servicios de calidad y rápidos;
- .3 ofrecerá sus servicios con arreglo a un código deontológico documentado;
- .4 será independiente con respecto a cualquier interés comercial en el resultado de la labor de vigilancia;
- .5 implantará y mantendrá un sistema de calidad reconocido internacionalmente, certificado por un auditor independiente, que garantice la posibilidad de reproducir y repetir unos servicios que son objeto de auditorías internas y se realizan de forma supervisada y en condiciones reguladas;
- .6 tomará un número importante de muestras todos los años con el fin de vigilar a escala mundial el contenido medio de azufre del fueloil residual.

### **Método normalizado de cálculo**

8 Todos los proveedores de servicios de muestreo y análisis suministrarán la información necesaria para el cálculo del contenido medio de azufre del fueloil residual a la Secretaría de la OMI, o a otra tercera parte que se convenga, de la forma que se decida de común acuerdo y que apruebe el CPMM. Esa parte analizará la información recibida y presentará los resultados al CPMM de la forma que se convenga. Tal información se considerará importante desde el punto de vista de la competencia comercial y, por tanto, esa tercera parte la tratará como confidencial si así se lo indica cualquiera de las partes interesadas, sin que ello afecte a la información que requiera el Comité para la labor de vigilancia y la adopción de las decisiones correspondientes.

### **Disposiciones financieras**

9 Los gastos de esta labor de vigilancia serán los derivados de la inversión inicial que realicen los proveedores citados en el párrafo 7 para establecer el sistema y la cantidad anual que se abonará a dichos proveedores para que faciliten los datos actualizados.

Los gastos que se realicen durante un periodo operativo de cinco años serán sufragados con carácter voluntario por los Estados Miembros que figuran en la lista del apéndice 2 de las presentes directrices. Al final del cuarto año de funcionamiento se procederá a una evaluación de la experiencia adquirida. Sobre esta base, se pide al Comité de Protección del Medio Marino que, en consulta con el Secretario General de la OMI, considere posibles disposiciones financieras de carácter más permanente para cubrir los gastos del sistema de vigilancia acordado.

## Apéndice 1

### Cálculo del contenido medio de azufre

**Nota:** Siempre que aparezca la expresión "todas las entregas" se entenderá que se trata de todas las entregas de las que se analicen muestras para determinar el contenido de azufre y que se tengan en cuenta a efectos de la labor de vigilancia.

#### Cálculo no ponderado con la cantidad

$$A_{cj} = \frac{\sum(a_i)}{N_j} \quad i = 1, 2, 3, \dots, N$$

siendo:

$A_{cj}$  = Contenido medio de azufre de todas las entregas analizadas en todo el mundo en el año j.

$a_i$  = Contenido de azufre de una muestra de la entrega i.

$N_j$  = Número de muestras tomadas en el año j.

## Apéndice 2

### **Lista de países que sufragarán los gastos de la labor de vigilancia por un periodo de cinco años**

Dinamarca  
Finlandia  
Noruega  
Países Bajos  
Reino Unido  
Suecia

\*\*\*



**ANEXO 16****DECLARACIÓN DE LA DELEGACIÓN DE ALEMANIA HECHA EN NOMBRE  
DE LOS ESTADOS MIEMBROS DE LA UNIÓN EUROPEA  
Y DE LOS ESTADOS DEL MAR DEL NORTE**

El Comité de Protección del Medio Marino tal vez sea consciente de que Alemania, los Estados Miembros de la Unión Europea y los Estados del Mar del Norte están sumamente preocupados por la acidificación y las emisiones de SO<sub>x</sub> de los buques en el Mar del Norte. Esa preocupación ha sido reconocida por los Ministros en la cuarta Conferencia Internacional sobre la Protección del Mar del Norte, celebrada en Esbjerg, y más recientemente en una declaración conjunta del Consejo de Ministros de la Unión Europea y de la Comisión Europea hecha con motivo de la adopción de una nueva Directiva de la Comunidad Europea relativa al contenido de azufre de los combustibles líquidos (excluidos los combustibles para las calderas de los buques). Teniendo en cuenta esa preocupación, los Estados Miembros de la Unión Europea y los Estados del Mar del Norte se comprometen a colaborar en el marco de la OMI para establecer el Mar del Norte como zona de control de las emisiones de SO<sub>x</sub>. Algunos de esos Estados han iniciado el proceso de ratificación del Anexo VI. Estos últimos y Alemania invitan a los otros Estados Miembros de la OMI a que ratifiquen el Anexo VI con objeto de favorecer su entrada en vigor.

La estrategia de la Comunidad de reducir el impacto de la lluvia ácida ha demostrado que las medidas destinadas a reducir las emisiones de los buques son rentables por comparación con las medidas aplicables a las fuentes terrestres. La importancia relativa de las emisiones de los buques en la acidificación crece de año en año a medida que los países de la Unión Europea y los Estados ribereños del Mar del Norte reducen sus emisiones de gases ácidos.

A este respecto, los Estados del Mar del Norte, con el apoyo de los Estados Miembros de la Unión Europea, tienen la intención de presentar una propuesta oficial al CPMM en su 44º periodo de sesiones con el fin de designar el Mar del Norte como zona de control de las emisiones de SO<sub>x</sub>, de conformidad con los procedimientos y criterios estipulados en el Anexo VI del Convenio MARPOL.

\*\*\*





## ANEXO 17

## PROGRAMA DE TRABAJO DE LOS SUBCOMITÉS

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

		Plazo o periodos de sesiones previstos	Referencias
1	<b>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</b>	Indefinido	BLG 1/20, sección 3; BLG 4/18, sección 11
2	Análisis de siniestros (coordinado por el Subcomité FSI)	Indefinido	MSC 70/23, párrafos 9.17 y 20.4
A.1	<b>Medidas adicionales de seguridad para buques tanque</b>		MSC 63/23, párrafo 18.4; BLG 4/18, sección 3
	.1 revisión de la circular MSC/Circ.677	2001	
A.2	<b>Seguridad de la cámara de bombas de los buques tanque</b>	2001	BLG 1/20, párrafos 4.12 a 4.14; BLG 4/18, sección 4
A.3	<b>Cuestiones relacionadas con el método probabilista para el análisis del escape de hidrocarburos</b>	2001	BLG 1/20, párrafos 8.7 a 8.11; BLG 4/18, sección 5

---

**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.

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

		<b>Plazo o periodos de sesiones previstos</b>	<b>Referencias</b>
A.4	<b>Examen del Anexo I del MARPOL 73/78</b>	2002	BLG 1/20, sección 9; BLG 4/18, párrafo 15.2.5
A.5	<b>Examen del Anexo II del MARPOL 73/78</b>	2002	
A.6	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		BLG1/20, sección 9; BLG 4/18, párrafo 15.2.5  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, si las hubiera	Indefinido (si fuera necesario)	BLG 1/20, sección 16 BLG 4/18, párrafo 15.3
A.7	Prescripciones para la protección del personal dedicado al transporte en petroleros de cargas que contienen sustancias tóxicas	dos periodos de sesiones	BLG 1/20, sección 12; BLG 4/18, sección 9
B.1	<b>Elaboración de directrices para buques que naveguen en aguas cubiertas de hielo</b> (coordinado por el Subcomité DE)	2001	MSC 68/23, párrafo 20.4; BLG 4/18, sección 13 MSC 71/23, párrafo 20.43
B.2	<b>Aplicación de las prescripciones del MARPOL a las unidades FPAD y UFA</b>	2001	MEPC 41/20, párrafo 7.7; MSC 69/22, párrafo 20.8.1; BLG 4/18, sección 14
B.3	Enmiendas a las prescripciones sobre instalaciones eléctricas de los códigos CIQ y CIG	dos periodos de sesiones	MSC 71/23, párrafo 20.3

**Subcomité de Transporte de Líquidos y Gases a Granel (BLG) - 5º periodo de sesiones\***

- 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: revisión de la resolución MSC/Circ.677
  - 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 del Anexo I del MARPOL 73/78
  - 7 Examen del Anexo II del MARPOL 73/78
  - 8 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
  - 9 Elaboración de directrices para los buques que naveguen en aguas cubiertas de hielo
  - 10 Aplicación de las prescripciones del MARPOL a las unidades FPAD y UFA
  - 11 Programa de trabajo y orden del día del 6º periodo de sesiones del Subcomité
  - 12 Elección de Presidente y Vicepresidente para el año 2001
  - 13 Otros asuntos
  - 14 Informe para los Comités

---

\* Los números de los puntos del orden del día no indican necesariamente su orden de prioridad.

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

		<b>Plazo o periodos de sesiones previstos</b>	<b>Referencias</b>
1	Notificación de incumplimiento de los instrumentos de la OMI	Indefinido	FSI 7/14, sección 5
	<b>.1 Análisis y evaluación de informes sobre deficiencias e informes obligatorios en virtud del MARPOL 73/78</b>	Indefinido	MSC 70/23, párrafo 20.12.1 FSI 7/14, sección 5
2	<b>Estadísticas e investigaciones de siniestros</b>	Indefinido	MSC 68/23, párrafos 7.16 a 7.24; FSI 7/14, sección 6
3	Supervisión por el Estado rector del puerto	Indefinido	MSC 68/23, párrafos 7.10 a 7.15; FSI 7/14, sección 7
	<b>.1 Cooperación regional sobre la supervisión por el Estado rector del puerto</b>	Indefinido	FSI 7/14, párrafos 7.1 a 7.4
	<b>.2 Resultados de las inspecciones</b>	Indefinido	FSI 7/14, párrafos 7.1 a 7.4
	<b>.3 Procedimientos de notificación obligatoria sobre las detenciones efectuadas en el marco de la supervisión por el Estado rector del puerto</b>	2000	MSC 71/23, párrafo 20.16
	<b>.4 Supervisión por el Estado rector del puerto en relación con las horas de trabajo de la gente de mar</b>	dos periodos de sesiones	MSC 70/23, párrafo 20.12.3; FSI 7/14, párrafos 7.11 a 7.13
4	<b>Asistencia técnica</b>	Indefinido	MSC 68/23, párrafos 12.1 a 12.7; FSI 6/12, sección 8;
5	Reconocimientos y certificación	Indefinido	FSI 6/12, sección 4
	<b>.1 Directrices para las inspecciones no programadas de los buques de pasaje de transbordo rodado</b>	2000	MSC 68/23, párrafo 7.26; FSI 7/14, párrafos 4.13 y 4.14

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

		<b>Plazo o periodos de sesiones previstos</b>	<b>Referencias</b>
	<b>.2 Revisión de las Directrices para efectuar reconocimientos (resolución A.746(18)) y de las Directrices para realizar reconocimientos (resolución A.560(14))</b>	2000	MSC 69/22, párrafo 10.9; FSI 6/12, párrafos 4.4 a 4.8 y 4.18 a 4.21
	<b>.3 Intervalos en el mantenimiento de los dispositivos de salvamento y del equipo de radiocomunicaciones</b>	un periodo de sesiones	MSC 68/23, párrafo 20.30; MSC 69/22, párrafo 3.9; FSI 7/14, párrafos 4.8 a 4.12
(B)	<b>.4 Introducción del SARC en el Anexo VI del MARPOL sobre prevención de la contaminación atmosférica</b>	2001	MEPC 41/20, párrafo 8.22.1; MSC 69/22, párrafo 20.28; FSI 7/14, párrafos 4.6 y 4.7
A.1	<b>Implantación de los instrumentos de la OMI</b>		
	<b>.1 Responsabilidades de los Gobiernos y medidas para fomentar el cumplimiento por el Estado de abanderamiento</b>	Indefinido	MSC 68/23, párrafos 7.2 a 7.8; FSI 7/14, sección 3
	<b>.2 Análisis detallado de las dificultades experimentadas en la implantación de los instrumentos de la OMI</b>	2001	MSC 69/22, párrafo 20.28; FSI 7/14, párrafos 3.3 y 3.4
	<b>.3 Autoevaluación de la actuación de los Estados de abanderamiento</b>	2001	MSC 70/23, párrafos 9.2 a 9.14; FSI 7/14, párrafos 3.20 a 3.27; MSC 71/23, párrafo 20.15
A.2	<b>Repercusiones al perder un buque el derecho a enarbolar el pabellón de un Estado</b>	2001	MSC 68/23, párrafo 7.7; MSC 70/23, párrafo 22.12.4; FSI 7/14, sección 9
A.3	<b>Examen de la expresión "buques construidos" del Convenio SOLAS</b>	dos periodos de sesiones	MSC 71/23, párrafo 20.19

**Subcomité de Implantación por el Estado de Abanderamiento (FSI) - 8º periodo de sesiones\***

- Apertura del periodo de sesiones
- 1 Aprobación del orden del día
  - 2 Decisiones de otros órganos de la OMI
  - 3 Responsabilidades de los Gobiernos y medidas para fomentar el cumplimiento por el Estado de abanderamiento
  - 4 Análisis detallado de las dificultades experimentadas en la implantación de los instrumentos de la OMI
  - 5 Autoevaluación de la actuación de los Estados de abanderamiento
  - 6 Repercusiones al perder un buque el derecho a enarbolar el pabellón de un Estado
  - 7 Revisión de las Directrices para efectuar reconocimientos (resolución A.746(18)) y de las Directrices para realizar reconocimientos (resolución A.560(14))
  - 8 Directrices para las inspecciones no programadas de los buques de pasaje de transbordo rodado
  - 9 Introducción del SARC en el Anexo VI del MARPOL sobre prevención de la contaminación atmosférica
  - 10 Análisis y evaluación de informes sobre deficiencias e informes obligatorios en virtud del MARPOL 73/78
  - 11 Estadísticas e investigaciones de siniestros
  - 12 Cooperación regional sobre la supervisión por el Estado rector del puerto
  - 13 Resultados de las inspecciones
  - 14 Procedimiento de notificación obligatoria sobre las detenciones efectuadas en el marco de la supervisión por el Estado rector del puerto
  - 15 Asistencia técnica
  - 16 Programa de trabajo y orden del día del 9º periodo de sesiones del Subcomité
  - 17 Elección de Presidente y Vicepresidente para el año 2001
  - 18 Otros asuntos
  - 19 Informe para los comités

---

\* Los números de los puntos del orden del día no indican necesariamente su orden de prioridad.

**Subcomité de Proyecto y Equipo del Buque (DE)\***

		<b>Plazo o periodos de sesiones previstos</b>	<b>Referencias</b>
A.5	<b>Directrices conformes con el Anexo VI del MARPOL sobre la prevención de la contaminación atmosférica ocasionada por los buques</b>	2003	MEPC 41/20, párrafo 8.22.1; DE 42/15, sección 10
	<b>.1 directrices relativas a las muestras representativas del combustible entregado para uso a bordo de los buques</b>		
	<b>.2 directrices relativas a los dispositivos de a bordo para la vigilancia y registro de las emisiones de NO<sub>x</sub></b>		
A.6	<b>Revisión de las resoluciones MEPC.60(33) y A.586(14)</b>	2002	MEPC 42/22, párrafo 15.7; DE 42/15, párrafos 14.22 a 14.25
A.7	<b>Enmiendas a la resolución A.744(18)</b>	2001	MSC 70/23, párrafos 9.29 y 20.23; DE 42/15, párrafo 14.15
A.9	<b>Aspectos de seguridad de la gestión del agua de lastre</b>	un periodo de sesiones	MSC 71/23, párrafo 9.11
B.5	<b>Directrices conformes con el Anexo VI del MARPOL sobre la prevención de la contaminación atmosférica ocasionada por los buques:</b>	2003	MEPC 41/20, párrafo 8.22.1; DE 42/15, párrafos 10.2 a 10.4
	<b>.1 directrices relativas a los métodos equivalentes para reducir las emisiones de NO<sub>x</sub> a bordo</b>		
	<b>.2 directrices relativas a los sistemas de a bordo para la limpieza de los gases de escape</b>		
	<b>.3 directrices relativas a otras técnicas que se puedan verificar o hacer cumplir para limitar las emisiones de SO<sub>x</sub></b>		

---

\* Asuntos que competen al CPMM únicamente.

**Subcomité de Transporte de Mercancías Peligrosas, Cargas Sólidas y Contenedores (DSC)\***

		<b>Plazo o periodos de sesiones previstos</b>	<b>Referencias</b>
A.2	<b>Implantación del Anexo III del MARPOL 73/78</b>	2000	DSC 3/15, párrafo 12.6 DSC 4/14, párrafo 11.4
A.3	<b>Revisión del formato del Código IMDG</b>	2000	MSC 66/24, párrafo 9.15; DSC 4/14, párrafo 11.4
A.9	Enmiendas a los capítulos VI y VII del SOLAS y al Anexo III del MARPOL para hacer obligatorio el Código IMDG	un periodo de sesiones	MSC 70/23, párrafo 20.6; MSC 71/23, párrafo 20.7

**Subcomité de Protección contra Incendios (Subcomité FP)\***

A.6	<b>Utilización de perfluorocarbonos en los sistemas de extinción de incendios de a bordo</b>	2000	MSC 69/22, párrafo 20.20 FP 43/18, sección 13 y párrafo 15.3
-----	--	------	---

**Subcomité de Estabilidad y Líneas de Carga y de Seguridad de Pesqueros (SLF)\***

A.8	Aspectos de seguridad de la gestión del agua de lastre	un periodo de sesiones	MSC 71/23, párrafo 9.11
-----	--	------------------------	----------------------------

\*\*\*

---

\* Asuntos que competen al CPMM únicamente.



## ANEXO 18

**CUESTIONES DE FONDO QUE SE INCLUIRÁN EN LOS ÓRDENES DEL DÍA  
DE LOS TRES PRÓXIMOS PERIODOS DE SESIONES DEL COMITÉ**

Nº	Punto	44º periodo de sesiones marzo 2000	45º periodo de sesiones octubre 2000	46º periodo de sesiones julio 2001
1	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		
2	Organismos acuáticos perjudiciales en el agua de lastre	X	X	X
3	Efectos perjudiciales de las pinturas antiincrustantes para buques	X	X	X
4	Examen y aprobación de enmiendas de los instrumentos de obligado cumplimiento	X	X	
5	Determinación y protección de zonas especiales y de zonas marinas especialmente sensibles (ZMES)			
.1	Examen de la resolución A.720(17)	X	X	
.2	Propuestas para las ZMES	X		
6	Insuficiencia de las instalaciones de recepción	X	X	X
7	Informes de los subcomités (FSI, BLG, DSC, DE, SLF, etc.)	X	X	X
8	Labor de otros órganos (Asamblea, Consejo, CSM, FAL/SPI, Comité de Cooperación Técnica, etc.)	X	X	X
9	Estado jurídico de los convenios	X		X
10	Prevención de la contaminación atmosférica ocasionada por los buques			
.1	Estudio sobre las emisiones de CO <sub>2</sub>	X	X	
.2	Código Técnico sobre los NO <sub>x</sub>	X		
.3	Actividades consecutivas a la Conferencia		X	X

Nº	Punto	44º periodo de sesiones marzo 2000	45º periodo de sesiones octubre 2000	46º periodo de sesiones julio 2001
11	Interpretación y enmiendas del MARPOL 73/78 y de los códigos conexos			
.1	Revisión del Anexo I		X	X
.2	Revisión del Anexo II		X	X
.3	Revisión del Anexo IV	X	X	
.4	Otras cuestiones	X	X	X
12	Actividades de seguimiento de la CNUMAD			
.1	Prevención de la contaminación ocasionada por actividades petroleras y gaseras mar adentro		X	
.2	Cuestiones relacionadas con los capítulos 17 y 19 del Programa 21	X		
.3	Resultados de la 7ª Comisión sobre el Desarrollo Sostenible	X		
13	Fomento de la implantación y ejecución del MARPOL 73/78 y de los códigos conexos			
.1	MARPOL - cómo hacerlo cumplir	X		
.2	Determinación de las fuentes de contaminación por hidrocarburos (por ejemplo, sistema de identificadores)		X	
.3	Examen de las Directrices para la implantación del Anexo V y el Manual sobre la gestión de desechos a bordo de los buques		X	
14	Cuestiones relativas al Código CNI	X		
15	Influencia del factor humano en la prevención de la contaminación		X	X
16	Evaluación formal de la seguridad, incluida la indización de los buques desde el punto de vista ambiental		X	X
17	Aplicación de las Directrices de los comités	X	X	X

Nº	Punto	44º periodo de sesiones marzo 2000	45º periodo de sesiones octubre 2000	46º periodo de sesiones julio 2001
18	Programa de trabajo del Comité y de sus órganos auxiliares	X	X	X
.1	Programa de trabajo para el bienio 2002-2003		X	X
.2	Plan de trabajo hasta el año 2008		X	X
19	Reciclaje de buques	X		
20	Cuestiones relacionadas con el Protocolo de Intervención, 1973			
.1	Revisión de la lista de sustancias		X	
.2	Lista de expertos		X	
21	Programa de cooperación técnica		X	
22	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	Según sea necesario		

\*\*\*



**ANEXO 19****PLAN DE TRABAJO A LARGO PLAZO DEL COMITÉ****1 Objetivos**

1 En cumplimiento de las disposiciones de los artículos 1 y 38 del Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional, alentar la adopción de normas tan elevadas como resulte posible en cuestiones relacionadas con la prevención y contención de la contaminación del mar ocasionada por los buques, teniendo debidamente en cuenta las resoluciones A.500(XII) y A.777(18). Más concretamente, fomentar la aceptación, implantación e interpretación uniforme en todo el mundo del Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, modificado por el Protocolo de 1978 (MARPOL 73/78), así como del Convenio internacional sobre cooperación, preparación y lucha contra la contaminación por hidrocarburos, 1990 (Convenio de Cooperación).

2 Observar los principios y la declaración aprobados por la CNUMAD en la esfera de la protección del medio marino y de las actividades de respuesta, incluido el principio preventivo.

3 Proporcionar los mecanismos necesarios para llevar a cabo cualesquiera tareas que se le asignen y mantener con otros organismos una vinculación tan estrecha como sea necesaria para favorecer la consecución de los objetivos de la Organización.

4 Fomentar, en colaboración con el PNUD, el PNUMA, el Banco Mundial y en especial el Fondo para el Medio Ambiente Mundial y los organismos nacionales de desarrollo, los programas de asistencia técnica de la OMI en la esfera de la protección del medio marino, especialmente en lo relativo a la gestión y ejecución de los proyectos en gran escala.

**II Cuestiones específicas**

1 Implantación, aplicación, enmienda e interpretación uniforme de las disposiciones del MARPOL 73/78 y de los códigos, recomendaciones y directrices conexos, y verificación de la eficacia de la implantación del Convenio, sin olvidar:

- .1 los procedimientos y el mecanismo para la supervisión de los buques y de las descargas de conformidad con el MARPOL 73/78;
- .2 el examen de la influencia del factor humano respecto de todas las medidas encaminadas a la supresión de la contaminación intencional y la reducción al mínimo de las descargas fortuitas de sustancias perjudiciales;
- .3 las sanciones por incumplimiento de las disposiciones del Convenio MARPOL 73/78;
- .4 la revisión de los Anexos I y II;
- .5 la revisión del Anexo III;
- .6 las medidas encaminadas a fomentar la entrada en vigor y la implantación del Anexo IV;
- .7 la aclaración de la aplicación de las prescripciones del MARPOL a las IFPAD y UFA;

- .8 la determinación de las fuentes de contaminación por hidrocarburos; y
  - .9 la elaboración de directrices, incluidas enmiendas al "MARPOL - Cómo llevarlo a la práctica".
- 2 Informes de los Estados Miembros sobre investigación de siniestros en relación con sucesos que hayan contaminado el medio marino.
- 3 Informes presentados por las Partes con respecto a la implantación del MARPOL 73/78, lo cual es obligatorio en virtud del Convenio (MEPC/Circ.318).
- 4 Actividades de seguimiento de la CNUMAD, en particular en relación con la implantación del Programa 21 en lo que respecta a la prevención de la degradación de los océanos por fuentes marinas, incluidas:
- .1 la prevención de la contaminación del mar ocasionada por actividades petroleras y gaseras mar adentro; y
  - .2 cuestiones relacionadas con los capítulos 17 y 19 del Programa 21.
- 5 Examen de las normas para el proyecto, construcción, equipo y funcionamiento de los petroleros y los buques tanque quimiqueros, incluidas las normas relativas al equipo de prevención de la contaminación.
- 6 Medidas destinadas a fomentar la entrada en vigor y la implantación del Anexo VI del MARPOL sobre prevención de la contaminación atmosférica ocasionada por los buques, sin olvidar:
- .1 la elaboración de directrices;
  - .2 el estudio de la OMI sobre gases de efecto invernadero; y
  - .3 las medidas para la vigilancia del contenido de azufre del fueloil residual.
- 7 Evaluación de los productos químicos en virtud de las disposiciones del Anexo II del MARPOL 73/78 y del código CIQ, incluidas:
- .1 la aplicación del nuevo perfil de peligrosidad del GESAMP;
  - .2 la revisión de la lista de productos del código CIQ;
  - .3 la evaluación del peligro de los productos nuevos; y
  - .4 la elaboración de una base de datos de productos químicos a granel.
- 8 Implantación del Sistema armonizado de reconocimientos y certificación en virtud del MARPOL 73/78.
- 9 Determinación y protección de zonas especiales y de zonas marinas especialmente sensibles (ZMES), incluida la revisión de la resolución A.720(17).
- 10 Implantación del Código IGS con respecto a la gestión eficaz para la prevención y la contención de la contaminación del mar.

11 Implantación del Código CNI y cuestiones conexas, incluida la evaluación del impacto ambiental.

12 Examen de medidas para reducir al mínimo los riesgos de introducción de organismos acuáticos perjudiciales y agentes patógenos con las descargas de agua de lastre y sedimentos de los buques, a fin de elaborar disposiciones de obligado cumplimiento sobre la gestión del agua de lastre, así como directrices para su implantación, y someterlas a la aprobación de una conferencia diplomática.

13 Examen de medidas para reducir al mínimo los efectos perjudiciales derivados de la utilización de sistemas antiincrustantes para buques, a fin de elaborar un instrumento de obligado cumplimiento sobre sistemas antiincrustantes perjudiciales, así como directrices para su implantación, y someterlos a la aprobación de una conferencia diplomática.

14 Fomento de la provisión de instalaciones de recepción adecuadas en todos los puertos y utilización de éstas por los buques, incluida la aplicación de técnicas adecuadas desde el punto de vista ambiental para el tratamiento y la eliminación definitiva de los desechos procedentes de los buques y la elaboración de un plan de financiación para el establecimiento y la explotación de las instalaciones de recepción.

15 Elaboración de procedimientos de evaluación formal de la seguridad (EFS) incluida la indización de los buques desde el punto de vista ambiental.

16 Elaboración de medidas para prevenir la contaminación ocasionada por las embarcaciones pequeñas.

17 Elaboración de medidas para prevenir la contaminación del mar ocasionada por las sustancias nocivas sólidas transportadas a granel.

18 Implantación, cumplimiento, enmienda e interpretación uniforme de las disposiciones del Convenio de cooperación, prestando especial atención a los siguientes aspectos:

- .1 desarrollo de los medios nacionales de preparación y lucha contra la contaminación del mar;
- .2 fomento de los acuerdos bilaterales y regionales relativos a la preparación y la lucha contra la contaminación del mar;
- .3 fomento de la formación y de la transferencia de tecnología;
- .4 elaboración de directrices y de material didáctico sobre las medidas de lucha contra la contaminación, especialmente elaboración y actualización de los manuales contra la contaminación; y
- .5 ampliación del Convenio de Cooperación de modo que se aplique a sustancias perjudiciales distintas de los hidrocarburos con el propósito de aprobar el Protocolo del Convenio de Cooperación SNPP en una conferencia diplomática en el año 2000.

19 Cuestiones relacionadas con el Protocolo de intervención 1973, incluida la revisión de la lista de sustancias y de la lista de expertos, y la elaboración de un directorio de centros especializados.

20 Colaboración con las Naciones Unidas y otros organismos internacionales sobre cuestiones de interés mutuo.

### **III Prioridades**

Al examinar las materias específicas del plan de trabajo a largo plazo, el Comité acordó otorgar carácter de alta prioridad a las siguientes materias:

- .1 ampliación del Convenio de Cooperación de modo que se aplique a sustancias nocivas y potencialmente peligrosas;
- .2 organismos acuáticos perjudiciales en el agua de lastre de los buques;
- .3 fomento de la provisión de instalaciones de recepción adecuadas en los puertos y utilización de éstas por los buques;
- .4 efectos perjudiciales de los sistemas antiincrustantes de los buques;
- .5 medidas para fomentar la entrada en vigor y la implantación de los Anexos IV y VI del MARPOL 73/78;
- .6 evaluación de los productos químicos en virtud de lo dispuesto en el Anexo II del MARPOL 73/78 y el código CIQ; y
- .7 revisión de los Anexos I y II del Convenio MARPOL 73/78.

\*\*\*



## ANEXO 20

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

**Título: Grupo de trabajo por correspondencia encargado de la revisión del Manual sobre la contaminación ocasionada por hidrocarburos**

1 Examinar el Manual sobre la contaminación ocasionada por hidrocarburos Sección IV - Lucha contra los derrames de hidrocarburos (edición de 1988) y revisar o actualizar cada capítulo en consecuencia. Los capítulos, y los países y organizaciones encargadas de su examen y revisión, son los siguientes:

- |     |             |   |   |
|-----|-------------|---|---|
| .1  | Capítulo 1  | - | Introducción (Nueva Zelanda)  |
| .2  | Capítulo 2  | - | Tipos de hidrocarburos (Canadá)   |
| .3  | Capítulo 3  | - | Comportamiento de los derrames de hidrocarburos en el medio marino (Canadá)                   |
| .4  | Capítulo 4  | - | Efectos de los hidrocarburos sobre los recursos marinos y costeros (Nueva Zelanda)            |
| .5  | Capítulo 5  | - | Evaluación de la situación y respuestas posibles (ITOPF)                                      |
| .6  | Capítulo 6  | - | Contención y recuperación de hidrocarburos (Alemania y Suecia)                                |
| .7  | Capítulo 7  | - | Dispersión química (Francia)  |
| .8  | Capítulo 8  | - | Limpieza de la costa (Australia y Dinamarca)  |
| .9  | Capítulo 9  | - | Eliminación de los hidrocarburos y de los detritos oleosos (Reino Unido)                      |
| .10 | Capítulo 10 | - | Formación práctica, mantenimiento y almacenamiento del equipo (Canadá, Dinamarca y Finlandia) |
| .11 | Capítulo 11 | - | Consideraciones sobre los costos de la limpieza (ITOPF)                                       |

**Coordinador:**

2 Nueva Zelanda ha aceptado actuar como país líder y coordinar la revisión del manual, y su dirección es la siguiente:

Mr. David Crawford	
Divisional Manager, Marine Environment Protection	
Maritime Safety Authority of New Zealand	
Level 8, AMP House	
109 Featherston Street	Teléfono N°: 644 473 0111
P.O. Box 27006	Facsímil N°: 644 473 1245
Wellington, Nueva Zelanda	Correo electrónico: david.crawford@msa.govt.nz

**Mandato:**

3 El objetivo del Grupo de trabajo por correspondencia será revisar o actualizar el manual con la información técnica pertinente de conformidad con las Directrices para los Grupos de trabajo por correspondencia (MSC/Circ.816 y MEPC/Circ.3311, apéndice 2).

4 Al examinar o revisar el manual se seguirá, en la medida de lo posible, el siguiente proceso y calendario:

- .1 los Miembros del Grupo de trabajo sobre el Convenio de Cooperación presentarán sus observaciones al país líder respecto de aquellas partes del manual que necesiten revisión, incluida la necesidad de agregar material nuevo;
- .2 el país líder distribuirá esta información a los Miembros del Grupo de trabajo por correspondencia para su examen, a la hora de revisar cada capítulo;
- .3 los Miembros del Grupo de trabajo por correspondencia presentarán un proyecto de texto revisado al país líder, quien, a su vez, distribuirá los capítulos revisados a los miembros del grupo encargado de revisión para que éstos los examinen. Los proyectos de texto revisados serán debatidos en una reunión informal durante el 44º periodo de sesiones del CPMM. El texto final del manual se presentará al CPMM, en su 47º periodo de sesiones, para que lo examine con miras a su aprobación.

**Título: Grupo de trabajo por correspondencia sobre las instalaciones de recepción**

**Coordinador:**

Mr. John Wren  
Shipping Policy Division  
Department of the Environment, Transport and the Regions  
Great Minster House, Floor 4/12  
76 Marsham Street  
London SW1P 4DR  
Reino Unido

Teléfono: +44 171 8905452  
Facsímil: +44 171 6762186  
Correo electrónico: [sp.dot@gtnet.gov.uk](mailto:sp.dot@gtnet.gov.uk)

**Mandato:**

- 1 La tarea del Grupo consiste en explorar los medios para mejorar la disponibilidad y fomentar el uso de instalaciones portuarias de recepción de desechos para la navegación en todo el mundo.
- 2 El Grupo desempeñará ese cometido mediante la realización de las siguientes tareas:
  - i) elaborar proyectos de directrices, a fin de que las examine el CPMM en su 44º periodo de sesiones, para ayudar a los países a evaluar o volver a examinar las instalaciones portuarias de recepción de desechos de que disponen con objeto de determinar:
    - las necesidades de los buques que normalmente hacen escala en sus puertos;
    - los problemas prácticos que se plantean al elaborar o aplicar estrategias de gestión de desechos en los puertos; y

- los problemas relacionados con la recogida, el tratamiento, el transporte y la evacuación definitiva de los desechos de los buques, incluida la relación entre los buques y los proveedores de instalaciones de recepción de desechos;
- ii) hacer recomendaciones al CPMM en su 44º periodo de sesiones sobre la aplicación de las directrices propuestas;
- iii) elaborar otras medidas para mejorar las comunicaciones entre los buques, los puertos y los proveedores de instalaciones de recepción de desechos, con miras a ofrecer mejores servicios a los usuarios; y
- iv) considerar el papel de la OMI, de los Estados de abanderamiento y de los Estados del puerto, así como de los puertos, los usuarios y las asociaciones del sector en lo que respecta a la aplicación de las directrices propuestas.

**Título: Grupo de trabajo por correspondencia sobre el examen detallado de la resolución A.720(17)**

**Coordinador:**

Mr. Paul Nelson  
Maritime Safety and Environment Strategy  
Australian Maritime Safety Authority  
GPO Box 2181  
Canberra City  
ACT 2601  
Australia

Teléfono: +61 2 6279 5007  
Facsímil: +61 2 6279 5966  
Correo electrónico: [pen@amsa.gov.au](mailto:pen@amsa.gov.au)

**Mandato:**

El Grupo de trabajo por correspondencia:

- .1 examinará los documentos MEPC 43/6/2 y MEPC 43/6/3 en el ámbito de la revisión detallada de la resolución A.720(17) enmendada; y
- .2 presentará un informe al CPMM en su 44º periodo de sesiones para que éste lo examine.