



COMITÉ DE PROTECCIÓN
DEL MEDIO MARINO
45° periodo de sesiones
Punto 20 del orden del día

MEPC 45/20
16 octubre 2000
Original: INGLÉS

**INFORME DEL COMITÉ DE PROTECCIÓN DEL MEDIO MARINO
CORRESPONDIENTE A SU 45° PERIODO DE SESIONES**

Sección	Párrafos	Páginas
1 INTRODUCCIÓN	1.1 - 1.21	4 - 10
2 ORGANISMOS ACUÁTICOS PERJUDICIALES EN EL AGUA DE LASTRE	2.1 - 2.24	10 - 15
3 IMPLANTACIÓN DEL CONVENIO DE COOPERACIÓN Y DEL PROTOCOLO DE COOPERACIÓN - SNPP Y LAS RESOLUCIONES PERTINENTES DE LA CONFERENCIA	3.1 - 3.12	15 - 18
4 EFECTOS PERJUDICIALES DE LAS PINTURAS ANTIINCRUSTANTES PARA BUQUES	4.1 - 4.76	18 - 30
5 EXAMEN Y APROBACIÓN DE ENMIENDAS A INSTRUMENTOS DE OBLIGADO CUMPLIMIENTO	5.1 - 5.14	30 - 31
6 DETERMINACIÓN Y PROTECCIÓN DE ZONAS ESPECIALES Y DE ZONAS MARINAS ESPECIALMENTE SENSIBLES	6.1 - 6.11	31 - 36
7 INTERPRETACIÓN Y ENMIENDAS DEL MARPOL 73/78 Y DE LOS CÓDIGOS CONEXOS	7.1 - 7.107	36 - 61
8 PREVENCIÓN DE LA CONTAMINACIÓN ATMOSFÉRICA OCASIONADA POR LOS BUQUES	8.1 - 8.25	61 - 65
9 INFORMES DE LOS SUBCOMITÉS	9.1 - 9.8	65 - 73
10 LABOR DE OTROS ÓRGANOS	10.1 - 10.19	73 - 76

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

Sección	Párrafos	Páginas
11 FOMENTO DE LA IMPLANTACIÓN Y EJECUCIÓN DEL MARPOL 73/78 Y DE LOS CÓDIGOS CONEXOS	11.1 - 11.15	76 - 79
12 CUESTIONES RELATIVAS AL CÓDIGO CNI	12.1 - 12.6	79 - 80
13 EVALUACIÓN FORMAL DE LA SEGURIDAD, INCLUIDA LA CLASIFICACIÓN DE LOS BUQUES DESDE EL PUNTO DE VISTA AMBIENTAL	13.1 - 13.7	80 - 82
14 CUESTIONES RELATIVAS AL PROTOCOLO DE INTERVENCIÓN, 1973	14.1 - 14.7	82 - 83
15 PROGRAMA DE COOPERACIÓN TÉCNICA	15.1 - 15.9	83 - 85
16 APLICACIÓN DE LAS DIRECTRICES DE LOS COMITÉS	16.1 - 16.8	85 - 87
17 PROGRAMA DE TRABAJO DEL COMITÉ Y DE SUS ÓRGANOS AUXILIARES	17.1 - 17.14	87 - 89
18 ELECCIÓN DE PRESIDENTE Y VICEPRESIDENTE PARA 2001	18.1 - 18.4	89
19 OTROS ASUNTOS	19.1 - 19.17	89 - 92

ANEXOS

ANEXO 1	ORDEN DEL DÍA DEL 45º PERIODO DE SESIONES INCLUIDA LA LISTA DE DOCUMENTOS
ANEXO 2	PROYECTO DE TEXTO DEL CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE EL CONTROL DE LOS SISTEMAS ANTIINCRUSTANTES PERJUDICIALES
ANEXO 3	RESOLUCIÓN MEPC.89(45) – ENMIENDAS AL ANEXO DEL PROTOCOLO DE 1978 RELATIVO AL CONVENIO INTERNACIONAL PARA PREVENIR LA CONTAMINACIÓN POR LOS BUQUES, 1973
ANEXO 4	RESOLUCIÓN MEPC.90(45) – 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.91(45) – ENMIENDAS AL CÓDIGO PARA LA CONSTRUCCIÓN Y EL EQUIPO DE BUQUES QUE TRANSPORTEN PRODUCTOS QUÍMICOS A GRANEL (CÓDIGO CGrQ)

- ANEXO 6 ENMIENDAS A LAS DIRECTRICES PARA LA DESIGNACIÓN DE ZONAS ESPECIALES EN VIRTUD DEL MARPOL 73/78 Y DE LAS DIRECTRICES PARA LA DESIGNACIÓN DE ZONAS ESPECIALES Y LA DETERMINACIÓN DE ZONAS MARINAS ESPECIALMENTE SENSIBLES
- ANEXO 7 RESOLUCIÓN MEPC.92(45) - ENMIENDAS A LAS DIRECTRICES REVISADAS PARA LA IMPLANTACIÓN DEL ANEXO V DEL MARPOL 73/78 (RESOLUCIÓN MEPC.59(33))
- ANEXO 8 PROYECTO DE ENMIENDAS A LOS ANEXOS I, II, IV Y VI DEL MARPOL SOBRE EL USO DEL ESPAÑOL
- ANEXO 9 PROYECTO DE TEXTO DE LA REGLA 13G REVISADA DEL ANEXO I DEL MARPOL
- ANEXO 10 RESOLUCIÓN MEPC.93(45) – ENMIENDAS A LA ESPECIFICACIÓN NORMALIZADA PARA LOS INCINERADORES DE A BORDO
- ANEXO 11 PROGRAMAS DE TRABAJO DE LOS SUBCOMITÉS FSI Y BLG Y ÓRDENES DEL DÍA PROVISIONALES DE SUS PRÓXIMOS PERIODOS DE SESIONES
- ANEXO 12 INSTRUCCIONES AL SUBCOMITÉ DE
- ANEXO 13 CUESTIONES DE FONDO QUE PROCEDE INCLUIR EN LOS ÓRDENES DEL DÍA DE LOS PERIODOS DE SESIONES 46°, 47° Y 48° DEL CPMM
- ANEXO 14 DECLARACIÓN DE LA DELEGACIÓN DE GABÓN

1 INTRODUCCIÓN

1.1 El Comité de Protección del Medio Marino celebró su 45º periodo de sesiones en la sede de la OMI del 2 al 6 de octubre de 2000 bajo la presidencia del Sr. Michael Julian (Australia).

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

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

representantes del siguiente Miembro Asociado de la OMI:

HONG KONG (CHINA)

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

NACIONES UNIDAS

observadores de las siguientes organizaciones intergubernamentales:

COMISIÓN EUROPEA (CE)
FONDOS INTERNACIONALES DE INDEMNIZACIÓN DE DAÑOS DEBIDOS A
CONTAMINACIÓN POR HIDROCARBUROS (FIDAC)
COMISIÓN SOBRE LA PROTECCIÓN DEL MEDIO MARINO DE LA ZONA DEL
MAR BÁLTICO (COMISIÓN DE HELSIKI)
FEDERACIÓN NAVIERA ÁRABE (AFS)
LIGA DE LOS ESTADOS ÁRABES
ORGANIZACIÓN REGIONAL PARA LA PROTECCIÓN DEL MEDIO MARINO
(ROPME)
ORGANIZACIÓN INTERNACIONAL DE TELECOMUNICACIONES MÓVILES
POR SATÉLITE (IMSO)

y observadores de las siguientes organizaciones no gubernamentales:

CÁMARA NAVIERA INTERNACIONAL (ICS)
ORGANIZACIÓN INTERNACIONAL DE NORMALIZACIÓN (ISO)
FEDERACIÓN NAVIERA INTERNACIONAL (ISF)
UNIÓN INTERNACIONAL DE SEGUROS DE TRANSPORTES (IUMI)
CONFEDERACIÓN INTERNACIONAL DE ORGANIZACIONES SINDICALES
LIBRES (CIOSL)
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE NAVEGACIÓN (AIPCN)
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE PUERTOS (IAPH)
CONSEJO MARÍTIMO INTERNACIONAL Y DEL BÁLTICO (BIMCO)
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE SOCIEDADES DE CLASIFICACIÓN (IACS)
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE COORDINACIÓN DEL TRANSPORTE DE
CARGA (ICHCA)
CONSEJO EUROPEO DE FEDERACIONES DE LA INDUSTRIA QUÍMICA (CEFIC)
FORO MARÍTIMO INTERNACIONAL DE COMPAÑÍAS PETROLERAS (OCIMF)
INTERNACIONAL AMIGOS DE LA TIERRA (FOEI)
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE LOS INSTITUTOS DE NAVEGACIÓN
(IAIN)
FEDERACIÓN INTERNACIONAL DE ASOCIACIONES DE CAPITANES DE
BUQUE (IFSMA)
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE PRODUCTORES DE GAS Y PETRÓLEO
(OGP)
ASOCIACIÓN DE CONSTRUCTORES Y REPARADORES NAVALES DE EUROPA
(AWES)

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

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

1.3 El Secretario General dio la bienvenida a los participantes e indicó que esta reunión tenía especial significado. El Comité tendrá que examinar las cuestiones derivadas del hundimiento del **Erika** y las medidas propuestas para acelerar la eliminación de los petroleros de casco sencillo. Durante esta reunión también se debería aprobar el proyecto de convenio sobre pinturas antiincrustantes y se ha de avanzar considerablemente por lo que se refiere a la elaboración del nuevo instrumento sobre la gestión del agua de lastre. También hay varios otros puntos del orden del día que son importantes.

1.4 El Secretario General se refirió al suceso ocurrido la semana pasada que causó un gran pesar a toda la comunidad marítima. Se trata, por supuesto, del hundimiento del transbordador de pasajeros **Express Samina** frente a la Isla griega de Paros, que resultó en la trágica pérdida de vidas humanas. Éste era otro doloroso recuerdo de los peligros asociados con las actividades marítimas. El Secretario General indicó que la OMI debe a todos aquellos que perdieron sus vidas en las agitadas aguas del mar Egeo el redoblar sus esfuerzos y determinación y trabajar aún más para mejorar la seguridad en el mar y la protección del medio marino.

1.5 Volviendo a la cuestión del **Erika**, el Secretario General indicó que ha reiterado sus observaciones en prácticamente todas las reuniones de los Subcomités, del Comité, del CSM y del Consejo que se han celebrado desde enero del presente año, indicando que lo sensato sería no actuar apresuradamente. Añadió que la prudencia invitaba a que se acelerara la investigación de las causas del suceso y se publicaran los resultados lo antes posible de modo que, si fuera necesario tomar medidas **a nivel reglamentario**, éstas podrían introducirse en la OMI donde las decisiones se adoptarían rápidamente una vez que se hubieran examinado cuidadosamente todos los aspectos. En espera de ello, agradeció haber recibido el informe preliminar sobre el suceso, elaborado por las autoridades francesas, así como la reciente información de que el informe definitivo se presentará a la Organización en breve. También agradeció haber recibido un proyecto de informe sobre el accidente que le había enviado la autoridad marítima de Malta.

1.6 Teniendo en cuenta las declaraciones que se habían hecho en Europa de que era posible que se adoptaran medidas regionales o unilaterales, y el Secretario General declaró que consideraba necesario reiterar la firme postura que ya había expresado en numerosas ocasiones en el pasado, a saber, que la OMI debe considerarse, siempre y sin excepción, como el **único** foro en el que las normas de seguridad y de prevención de la contaminación que afectan al sector del transporte marítimo internacional deben considerarse y adoptarse. La aplicación regional, y aún más la unilateral, de prescripciones nacionales a buques con pabellón extranjero que van más allá de las normas de la OMI sería perjudicial para el transporte marítimo internacional, para el régimen reglamentario internacional y para el funcionamiento de la propia Organización y, por consiguiente, debe evitarse. El Secretario General también manifestó la esperanza de que los Gobiernos se percataran de los beneficios que trae consigo el tratar todas las cuestiones de seguridad y del medio ambiente en el seno de la Organización. Por su parte, el Secretario General se comprometió a que la reacción de la OMI a cualquier propuesta de mejora de la situación fuera, dentro de los procedimientos establecidos en los instrumentos pertinentes de la OMI, decisiva y rápida. El Secretario General, con sus colaboradores y tras consultar con los Presidentes del Comité y del CSM, elaboró un calendario para tratar esta cuestión del modo más rápido, que incluye el adelanto de la fecha del 46º periodo de sesiones del Comité de modo que esté más cercano al actual periodo de sesiones. Teniendo esto presente, el Secretario General acogió favorablemente un comunicado de los Ministros de Asuntos Exteriores y de Transporte de Francia en el que se reconocía a la OMI como el foro natural para el examen de las cuestiones de seguridad del transporte marítimo y del medio ambiente, así como todas las demás propuestas sometidas al examen del Comité.

1.7 El Secretario General indicó que, una vez recibidos los documentos presentados en el presente periodo de sesiones, había quedado claro el verdadero significado de la reunión, y dos factores le preocupaban particularmente:

- en primer lugar, si el Comité no estaba satisfecho con el análisis objetivo de las repercusiones de las propuestas de enmienda al MARPOL, acompañado de toda la información exigida en las Directrices sobre la organización y método de trabajo, podría pedir que el examen de la cuestión se aplazara hasta un próximo periodo de sesiones en el que estuviera disponible la información necesaria. Esto seguramente suscitará críticas y se acusará a la OMI de no mostrar la suficiente sensibilidad con respecto a una cuestión que plantea serias preocupaciones al sector marítimo y al sector ambiental, y de no ser capaz de reaccionar y actuar de manera adecuada y rápida; y

- en segundo lugar, si la información de base a disposición del Comité no fuera suficiente, éste podría tomar decisiones inadecuadas sobre cuestiones extremadamente importantes.

1.8 El Secretario General indicó que, en vista de estas preocupaciones, decidió encargar, sin que esto suponga costo alguno para la Organización, un estudio sobre el impacto de las propuestas de enmienda al MARPOL 73/78, tarea que encomendó a un grupo informal de expertos del sector y a la Secretaría. Se encargó personalmente de dar instrucciones al Grupo a fin de que elaborara un estudio objetivo que incluyera únicamente hechos y datos, que se abstuviera de formular observaciones que podían poner en peligro el carácter imparcial del ejercicio, y que se concentrara en ayudar al Comité a tomar decisiones bien documentadas. El resultado de este esfuerzo concertado figura en los documentos MEPC 45/7/6/Add.1 y MEPC 45/INF.29. El Secretario General dio las gracias a los expertos por su difícil labor de elaboración del estudio en un plazo muy breve de tiempo durante el verano, y también dio las gracias a las organizaciones a las que pertenecían y que les habían puesto a disposición de la OMI.

1.9 El Secretario General también indicó que se invita al Comité a que, teniendo en cuenta estas consideraciones, y tras proceder a un examen detallado y a fondo de las propuestas presentadas, tomara la decisión correcta entre todas las consideraciones técnicas, ambientales, comerciales y políticas en cuestión. Esta tarea no sería fácil pero él confiaba en que el renovado espíritu de cooperación de la OMI y el deseo de lograr el éxito a través del compromiso ayudarán al Comité a tomar las decisiones correctas que el sector y el medio ambiente necesitan y que la comunidad marítima mundial espera. Éstos son tiempos difíciles y a todas las partes interesadas les conviene ayudar a la Organización a conseguir todo el apoyo y colaboración necesarios a fin de que pueda seguir ofreciendo sus servicios a un sector tan internacional como es el del transporte marítimo.

1.10 En relación con los demás puntos el orden del día, el Secretario observó que el Comité examinará el proyecto de convenio internacional sobre el control de los sistemas antiincrustantes perjudiciales, artículo por artículo, con miras a su aprobación para que pueda distribuirse a tiempo para la celebración de la conferencia diplomática que está prevista para el año que viene. Observó que el sector de las pinturas ha tomado conciencia de la importancia de proporcionar pinturas de sustitución a tiempo para la implantación del Convenio, e indicó que el Comité deberá tener en cuenta los últimos adelantos cuando examine el proyecto de convenio.

1.11 Por lo que respecta a la introducción de organismos no autóctonos y su efecto perjudicial en el medio marino, el Secretario General observó que, dado que está prevista una conferencia diplomática para el próximo bienio, era importante que el Comité llegara a un acuerdo conjunto básico en el presente periodo de sesiones sobre las cuestiones clave, tales como las disposiciones sobre la aplicación, el concepto de zona, las normas para la evaluación de la gestión del agua de lastre, y un posible punto de referencia para la eficacia que deberían lograr las nuevas técnicas de tratamiento, de modo que el instrumento jurídico esté ultimado a tiempo para la conferencia prevista.

1.12 El Secretario General señaló que eran necesarias medidas de seguimiento del Protocolo de Cooperación - SNPP y que el Comité debería examinar el modo en que procede luchar contra la contaminación por fueloil pesado, ya que este problema se puso de manifiesto durante el suceso del **Erika**. Aunque las medidas de prevención de ese tipo de accidentes es uno de los principales temas del presente periodo de sesiones, el Comité también debería concentrar su atención en cómo mejorar la lucha contra tales sucesos, incluida la investigación y el desarrollo de futuras técnicas de lucha contra la contaminación.

1.13 La delegación de Grecia agradeció al Secretario General sus observaciones relativas al trágico hundimiento del transbordador de pasaje **Express Samina** frente a la isla griega de Paros en el que hubo que lamentar la pérdida de vidas. La causa del accidente se está investigando y se observará que según algunas indicaciones, no hay que descartar el error humano. Por lo tanto, la cuestión del factor humano debería seguir siendo una cuestión importante para la OMI en su búsqueda de una navegación más segura y de mayor protección del medio marino.

1.14 La delegación de Francia manifestó su pesar a Grecia por la trágica pérdida del **Express Samina**. En cuanto a la cuestión del **Erika**, la delegación de Francia le agradeció al Secretario General los esfuerzos que había hecho para adelantar la celebración del 46º periodo de sesiones del Comité a fin de que las propuestas de enmienda al MARPOL aprobadas en este periodo de sesiones pudieran adoptarse en el menor tiempo posible. Francia pidió que se adoptaran medidas con prontitud y energía a fin de aprender del suceso del **Erika**, y por eso en febrero envió un memorándum a la OMI, al FIDAC y a la Comisión Europea pidiendo que adoptaran las medidas pertinentes dentro de su competencia. El Gobierno francés considera que las deficiencias existentes en las actuales prescripciones del MARPOL deberían corregirse con miras a hacer más rigurosa la "red de seguridad" de los buques. Para esta semana, las propuestas de enmienda al MARPOL para acelerar la eliminación gradual de los petroleros de casco sencillo se encuentran ante el Comité en el documento MEPC 45/7/3. Francia le agradeció al Secretario General el haber encargado un estudio sobre las repercusiones de las propuestas que definitivamente le ayudarán al Comité a adoptar decisiones bien documentadas. Durante el verano, Francia participó en consultas para determinar un compromiso que resultara aceptable. La delegación de Francia subrayó que Francia ha padecido un buen número de accidentes de petroleros junto a sus costas y que el Gobierno francés tendrá que actuar y así lo hará. No obstante la delegación de Francia recordó que el Gobierno francés está a favor de un enfoque internacional, y consideraba que la OMI podrá encontrar una solución al respecto.

1.15 La delegación de Malta también manifestó su pesar a Grecia por la trágica pérdida de vidas en el siniestro del **Express Semina**. Malta indicó que las autoridades de Grecia estaban sin duda investigando el siniestro con gran seriedad y que terceras partes deberían evitar conclusiones precipitadas.

La delegación de Malta indicó que la Autoridad marítima de su país, así como la Administración del Estado de abanderamiento, habían concluido su investigación sobre la pérdida del **Erika** basándose en la información y pruebas de que se disponía hasta la fecha. El objeto de la investigación era determinar las circunstancias pertinentes del siniestro y los factores que habían contribuido a desencadenarlo con objeto de evitar que se produzcan accidentes análogos. El informe, que como borrador se había remitido a las partes interesadas para que adjuntaran sus observaciones al respecto, ya se ha concluido. La copia impresa del informe se ha enviado a las partes interesadas y también puede disponerse del mismo en formato electrónico en CD. El representante de Malta dio una breve descripción del informe e indicó que los aspectos más importantes del problema del **Erika** eran la corrosión y el nivel de las reparaciones y

reconocimientos, y que en este siniestro no es pertinente la cuestión del casco sencillo o del casco doble. El informe también incluía una serie de recomendaciones, algunas de las cuales estaban dirigidas a la OMI. La delegación de Malta indicó que la investigación se había llevado a cabo de una manera altamente profesional y que el informe era un reflejo del serio enfoque adoptado por Malta. Se manifestó agradecimiento a todos aquellos que habían asistido en la investigación, incluida la Asociación de Salvamento. Sin embargo, Malta manifestó su preocupación por la falta de cooperación de determinadas partes y ante el hecho de que se había bloqueado el acceso a determinadas pruebas e información, agregando que si las autoridades maltesas dispusieran de otras pruebas, éstas se distribuirían a todos los Miembros del equipo investigador y, de ser necesario, se publicaría un informe complementario.

1.16 La delegación de Alemania apoyó plenamente la declaración de Francia. Muchos accidentes acaecidos en el pasado han puesto de manifiesto que la seguridad marítima tiene un precio, habida cuenta de que cualquier país costero podría ser víctima de catástrofes ecológicas comparables a la causada por el **Erika**. Por lo tanto, el Comité debería adoptar medidas concertadas y pertinentes en respuesta al desastre del **Erika**. En opinión de Alemania, los petroleros de casco sencillo representan un riesgo innecesario al medio marino y su eliminación debería acelerarse, si bien reconoció que la eliminación anticipada de estos petroleros no es la única solución. Al Comité no le será fácil alcanzar un compromiso que sea aceptable a todas las delegaciones ya que otros factores, incluidas las repercusiones económicas, deberán tenerse en cuenta. La delegación de Alemania manifestó que estaba dispuesta a colaborar con todas las delegaciones para preparar un proyecto de enmienda a la regla 13G esta semana con el fin de permitirle al sector marítimo el máximo periodo para prepararse.

1.17 La delegación de Gabón hizo referencia a un abordaje entre un buque maderero y un buque portacontenedores en junio de 2000 frente a sus costas, que originó un escape de fueloil que dio lugar a un grave caso de contaminación de sus costas. Uno de los buques encalló posteriormente, convirtiéndose en un peligro a la navegación. La delegación de Gabón manifestó su agradecimiento a la Unión Europea por haber ayudado a realizar la investigación del accidente y pidió a la OMI que ofreciera su ayuda para evitar accidentes en el futuro. A petición expresa de la delegación de Gabón, se incluye en el anexo 14 el texto completo de la declaración.

1.18 La delegación de Italia subrayó la importancia de proteger el medio ambiente de los mares cerrados, como el Mediterráneo, de la contaminación de los buques que transportan hidrocarburos y otras cargas tóxicas, y subrayó que se necesitan reglas nuevas y revisadas.

1.19 El Presidente, en respuesta a la locución inaugural del Secretario General en relación con la importancia de la labor del Comité para proteger el medio marino, especialmente por lo que se refiere al suceso del **Erika** y las propuestas de acelerar la eliminación de los petroleros de casco sencillo en el actual periodo de sesiones, subrayó encarecidamente la importancia que tiene esta reunión del Comité y la necesidad de obtener los mejores resultados tanto para el medio marino como para el propio Comité.

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

1.21 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 ORGANISMOS ACUÁTICOS PERJUDICIALES EN EL AGUA DE LASTRE

Introducción

2.1 El Comité recordó los debates que tuvieron lugar sobre la cuestión de los organismos acuáticos perjudiciales en el agua de lastre desde 1990 y, en particular, que el CPMM había acordado en su 44º periodo de sesiones continuar examinando el proyecto de instrumento jurídico con miras a su adopción durante una Conferencia diplomática sobre gestión del agua de lastre, a celebrarse durante el bienio 2002-2003. El Comité tomó nota de que este plazo no debería ser razón de complacencia, ya que la Conferencia sólo dispondrá de tres periodos de sesiones (incluido el actual) y de que debería aprovecharse el tiempo disponible para finalizar el texto del instrumento jurídico sobre esta materia tan compleja.

2.2 El Comité tomó nota asimismo de que, durante el 44º periodo de sesiones, se habían examinado muchas cuestiones relativas al agua de lastre. Tomando como base las pormenorizadas instrucciones del Comité, el Grupo de trabajo sobre el agua de lastre elaboró un nuevo proyecto de "Convenio para el control y la gestión del agua de lastre y de los sedimentos de los buques", que se adjunta como anexo 3 de su informe (MEPC 45/2). Este proyecto de convenio se basa en el enfoque de dos niveles, a saber:

- .1 el primer nivel exigirá que todos los buques cumplan con ciertas prescripciones básicas relativas a la gestión del agua de lastre en todo momento y en todas partes del mundo; y
- .2 en el nivel dos se permitirá la designación de zonas de control del agua de lastre por las Partes Contratantes, en las que podrán exigirse medidas adicionales.

2.3 El Comité tomó nota además de que el Grupo de trabajo había debatido asimismo diversas cuestiones en detalle, como se señala en su informe, entre ellas:

- .1 la aplicación de los acuerdos, incluida la elaboración de un enfoque de dos niveles;
- .2 la elaboración de normas para las opciones de gestión y control del agua de lastre;
- .3 el establecimiento de las normas;
- .4 la evaluación técnica de las opciones de tratamiento;
- .5 la equivalencia de los métodos de tratamiento;
- .6 la normalización de las técnicas de muestreo;
- .7 la responsabilidad de la Organización;
- .8 el contenido del Plan de gestión del agua de lastre y del Libro registro del agua de lastre; y
- .9 la introducción escalonada de los buques existentes y aplicación de las disposiciones a los buques nuevos.

2.4 El Presidente subrayó la importancia de alcanzar un acuerdo en el presente periodo de sesiones por lo que respecta a la recomendación del Grupo de trabajo de aplicar el enfoque de dos niveles, de modo que el Grupo pueda continuar su labor.

Informe del Grupo de trabajo sobre el agua de lastre correspondiente al 44º periodo de sesiones

2.5 El Comité aprobó en general el informe del Grupo de trabajo sobre el agua de lastre correspondiente al 44º periodo de sesiones (MEPC 45/2), como base para continuar el debate y acordó que el Grupo de trabajo continuará la elaboración del instrumento jurídico basándose en el proyecto de texto que figura en el anexo 3 del documento MEPC 45/2, teniendo en cuenta los debates sobre los temas clave, así como otros puntos suscitados durante el Pleno.

2.6 Además, el Comité acordó en principio examinar la elaboración de una circular conjunta MEPC/MSC subrayando la necesidad de que se tengan en cuenta las opciones para la gestión del agua de lastre y de los sedimentos cuando se proyecten y construyan nuevos buques, pero postergó la decisión final sobre esta cuestión hasta que el Grupo de trabajo resuelva todo lo relativo al contenido de dicha circular.

Examen de los documentos presentados al Comité con arreglo a este punto del orden del día

2.7 El Comité examinó el documento MEPC 45/2/9, presentado por los Estados Unidos, que exponía la opinión de ese país sobre cómo podría funcionar el enfoque de dos niveles. El nivel uno abarcaría las prescripciones aplicables a todos los buques, tanto nuevos como existentes, mientras que el nivel dos permitiría que las distintas partes pudieran designar zonas en las que se exigirían medidas adicionales a las estipuladas en el nivel uno.

2.8 El Comité también examinó el documento MEPC 45/2/1, presentado por la IACS, que brinda detalles de la determinación y evaluación de peligros de los buques graneleros y se concentra en el cambio de agua de lastre aplicando el método secuencial, es decir, llenado y vaciado de tanques/bodegas.

2.9 El Comité tomó nota del resto de los documentos presentados con arreglo a este punto del orden del día y los remitió al Grupo de trabajo para un examen más detallado.

2.10 El observador de la UICN informó al Comité respecto de una reciente publicación de la Unión titulada: "*A Guide to Designing Legal and Institutional Frameworks on Alien Invasive Species*" (Guía para proyectar marcos jurídicos e institucionales sobre especies extranjeras invasoras).

Instrucciones para el Grupo de trabajo sobre el agua de lastre

2.11 Se pidió al Grupo de trabajo sobre el agua de lastre que tuviera a bien:

- .1 continuar elaborando un proyecto de instrumento con base en el anexo del documento MEPC 45/2, teniendo en cuenta las observaciones de carácter general a dicho documento que figuran en los documentos MEPC 45/2/9 (Estados Unidos), MEPC 45/2/12 (Australia) y MEPC 45/2/16 (Brasil);
- .2 examinar la elaboración de una circular conjunta MEPC/MSC subrayando la necesidad de que se tengan en cuenta las opciones de gestión del agua de lastre y de los sedimentos cuando se proyecten y construyan buques nuevos;
- .3 continuar examinando los seis temas clave aún por resolver que se enumeran en el capítulo 8 del documento MEPC 45/2:
 - .1 la normalización de las técnicas de muestreo, teniendo en cuenta el documento MEPC 45/2/7 (Alemania);
 - .2 la responsabilidad de los Estados rectores de puerto, de abanderamiento y ribereños;
 - .3 la responsabilidad de la Organización, por ejemplo, identificando un órgano de asesoramiento científico que evalúe los métodos existentes y nuevos y elaboren un protocolo u orientación para establecer normas, teniendo en cuenta el documento MEPC 45/2/8 (Alemania);
 - .4 el contenido del Plan de gestión del agua de lastre y del Libro registro del agua de lastre;
 - .5 la introducción escalonada de los buques existentes; y
 - .6 la entrada en vigor de las disposiciones;
- .4 examinar las cuestiones específicas respecto del cambio del agua de lastre en el mar (documentos MEPC 45/2/1 (IACS), MEPC 45/2/4 y MEPC 45/2/5 (España), MEPC 45/2/15 (Israel), y MEPC 45/2/10 y MEPC 45/INF.26 (Canadá));
- .5 examinar las reglas relativas a las instalaciones de recepción de agua de lastre, en vista de los documentos MEPC 45/2/3 y MEPC 45/2/6 (España);
- .6 examinar el papel de la correclamentación en la reducción al mínimo de los riesgos, con base en el documento MEPC 45/2/14 (Australia);
- .7 tomar nota de la información que figura en los documentos MEPC 45/2/13 (Australia), MEPC 45/INF.13 (Secretaría) y MEPC 45/INF.21 (INTERTANKO) y formular las observaciones que estime pertinentes; y
- .8 presentar un informe verbal al Pleno en la tarde del jueves y un informe completo sobre la labor del Grupo de trabajo en el próximo periodo de sesiones del CPMM.

2.12 Al dar por terminadas las instrucciones al Grupo de trabajo sobre el agua de lastre, el Presidente del Comité subrayó la urgencia de adelantar la tarea de completar el proyecto de instrumento y alcanzar un acuerdo sobre los puntos pendientes mencionados en el párrafo 2.11.3 *supra*. También señaló que el Grupo de trabajo no debería volver a examinar puntos ya considerados o previamente debatidos.

Informe verbal del Grupo de trabajo sobre el agua de lastre

2.13 El Comité recibió un informe verbal del Presidente del Grupo de trabajo sobre el agua de lastre, Sr. M. Hunter (Reino Unido), en el que reflejaba la situación de la labor llevada a cabo por el Grupo durante el presente periodo de sesiones y que se resume en los párrafos siguientes:

2.14 Siguiendo las indicaciones dadas por el Pleno, el Grupo de trabajo siguió elaborando el texto del proyecto de instrumento concentrándose, en primer lugar, en el planteamiento en "dos estratos" para la aplicación de las prescripciones de gestión del agua de lastre.

2.15 El Grupo elaboró el texto del primer estrato que incluye las prescripciones que se aplicarían a todos los buques, las prescripciones obligatorias sobre un plan de gestión del agua de lastre y los sedimentos sobre un libro registro del agua de lastre, y la prescripción de que los buques nuevos deben llevar a bordo procedimientos de gestión del agua de lastre y de los sedimentos que cumplan una cierta norma o una serie de normas. El Grupo de trabajo también acordó que se debía introducir progresivamente la prescripción de que los buques existentes llevaran también procedimientos de gestión del agua de lastre, pero reconoció que estos procedimientos podrían ser distintos de los aplicables a los buques nuevos.

2.16 Por lo que respecta al segundo estrato, el Grupo examinó el texto de las prescripciones especiales, que se aplicarían a ciertas zonas, incluidos los procedimientos y criterios para la designación de estas zonas, en las que se harán controles adicionales de las descargas y tomas de agua de lastre. El Grupo admitió que era preciso seguir examinando esta cuestión.

2.17 El examen más detallado de la técnica de cambio de agua de lastre y los documentos que se habían presentado en el periodo de sesiones, en los que se hacían observaciones sobre los aspectos de tal técnica, llevó al Grupo de trabajo a las conclusiones siguientes:

- .1 se reconoció que el cambio de agua de lastre es un método cuya eficacia es variable por lo que respecta a la eliminación de organismos, de tal modo que el porcentaje de eliminación depende del tipo de organismo en cuestión. Además, la calidad del agua descargada depende de la calidad original del agua tomada;
- .2 el cambio del agua de lastre es un método que está limitado a ciertas zonas geográficas en las que se puede proceder a este cambio; y

- .3 mientras que los buques existentes tienen ciertas limitaciones operacionales dentro de las cuales pueden proceder al cambio de agua de lastre, es posible que los buques nuevos se proyecten de modo que puedan proceder al cambio de agua de lastre en una gama de circunstancias más amplia.

2.18 El Grupo de trabajo confirmó su opinión de que aunque el cambio de agua de lastre es la única técnica utilizada a gran escala de la que se dispone actualmente, y su uso debería seguir aceptándose, las limitaciones identificadas le han llevado a opinar que la elaboración de tecnologías de tratamiento alternativas podrían ofrecer técnicas más fiables, y que el cambio de agua de lastre es una solución provisional, aunque debe aún examinar la cuestión de las "cláusulas de exención" en relación con los buques existentes. El Grupo estimó que es importante reconocer que el cambio de aguas de lastre es una solución provisional.

2.19 Por lo que respecta a su futura labor, el Grupo de trabajo estimó que el texto definitivo del proyecto de instrumento no estará disponible antes del 47º periodo de sesiones del Comité, y estuvo de acuerdo en que la principal cuestión aún pendiente de resolverse es la elaboración de las normas.

2.20 El Grupo estimó que este era un proceso en dos fases. En la primera fase, tendrá que decidir si fijarán normas para el proceso o para el equipo, o si serán para el agua de lastre descargada de los buques, o una combinación de estas dos posibilidades. Una vez que se haya tomado esta decisión, se podrán elaborar los pormenores de las normas. Se invita a las delegaciones a que den prioridad al examen de esta cuestión en el lapso interperiodos de modo que en el 46º periodo de sesiones del Comité se pueda tomar una decisión sustantiva sobre estas prescripciones.

2.21 La delegación de la India expresó sus reservas respecto de la aplicación de prescripciones que no sean las básicas a los buques existentes. India presentará su opinión al respecto durante el 46º periodo de sesiones.

2.22 La delegación de Francia observó que la definición de zona para la descarga y/o toma de agua de lastre debe examinarse cuidadosamente a la luz de las disposiciones de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, y se comprometió a presentar un documento sobre este tema en el 46º periodo de sesiones.

2.23 El Comité reconoció la importancia de elaborar normas para la gestión del agua de lastre e invitó a los Gobiernos Miembros a que presentaran propuestas específicas en el 46º periodo de sesiones.

2.24 El Comité acordó examinar pormenorizadamente el informe final del Grupo de trabajo durante su 46º periodo de sesiones, con miras a continuar avanzando en la elaboración del proyecto de instrumento jurídico, a fin de que lo examine la Conferencia diplomática sobre la gestión del agua de lastre, que se celebrará durante el bienio 2002-2003.

3 IMPLANTACIÓN DEL CONVENIO DE COOPERACIÓN Y DEL PROTOCOLO DE COOPERACIÓN-SNPP Y LAS RESOLUCIONES PERTINENTES DE LA CONFERENCIA

Informe de la Conferencia sobre cooperación internacional para la preparación y la lucha contra los sucesos de contaminación por sustancias nocivas y potencialmente peligrosas

3.1 El Comité examinó el documento MEPC 45/3/1, "Informe de la Conferencia sobre cooperación internacional para la preparación y la lucha contra los sucesos de contaminación por sustancias nocivas y potencialmente peligrosas", que se celebró junto con el 44º periodo de sesiones del Comité, y recordó que:

- .1 en la resolución 6, sobre la implantación en fecha temprana de las disposiciones del artículo 10 del Protocolo de Cooperación-SNPP, se pide al Secretario General que presente a la Organización, en el plazo de un año tras la celebración de la Conferencia, un programa que indique el modo en que la Organización tiene intención de cumplir los deberes que se mencionan en dicho Protocolo y asimismo se invita a la Organización a examinar periódicamente el progreso realizado en la implantación del artículo 10 del Protocolo de Cooperación-SNPP y del artículo 12 del Convenio de Cooperación dentro del marco de trabajo de un órgano específico; y
- .2 en la resolución 4 se invita al Secretario General a que, en colaboración con los Gobiernos interesados, las organizaciones internacionales y regionales pertinentes y, en particular, los sectores químico y naviero, tome las medidas pertinentes para garantizar que se elabora un programa de formación detallado destinado a la preparación y la lucha contra los sucesos de contaminación por sustancias nocivas y potencialmente peligrosas.

3.2 El Comité también recordó que en el 84º periodo de sesiones del Consejo se pidió al CPMM que, en su 45º periodo de sesiones, examinara el resultado de la Conferencia sobre Cooperación-SNPP, y en particular las resoluciones 4 y 6 (MEPC 45/10/1).

3.3 El Comité tomó nota del informe de la Conferencia sobre Cooperación-SNPP y pidió al Grupo de trabajo sobre el Convenio de Cooperación que proporcionara orientación y apoyo a la Secretaría para que elabore un programa de trabajo a fin de implantar las resoluciones 4 y 6 de la Conferencia sobre Cooperación-SNPP y que mantenga informado al Comité.

3.4 En vista de la falta de tiempo y de la importancia de que el Grupo de trabajo sobre el Convenio de Cooperación comience su labor tan pronto sea posible, en el Pleno sólo se examinó el documento MEPC 45/3/5 (Secretaría - Lucha contra los derrames de fueloil de gran densidad).

Lucha contra los derrames de fueloil de gran densidad

3.5 El Comité recordó que en su 44º periodo de sesiones había pedido al presidente del Grupo de trabajo sobre el Convenio de Cooperación que, en consulta con los integrantes de dicho Grupo, abordara los aspectos relacionados con la lucha contra los derrames de fueloil de gran densidad, tras el hundimiento del **Erika**, y que considerará la posibilidad de que se elabore un plan de trabajo futuro a tal respecto, así como la organización de un foro internacional de

investigación y desarrollo sobre derrames de fueloil de gran densidad (párrafo 2.14, MEPC 44/20).

3.6 La Secretaría, haciendo referencia al informe sobre la reunión oficiosa de los miembros del Grupo de trabajo sobre el Convenio de Cooperación (MEPC 44/WP.9), invitó a los Estados Miembros y a las organizaciones a que presentaran los informes pertinentes sobre sus experiencias en cuanto a la lucha contra los derrames de fueloil de gran densidad, que dicho Grupo de trabajo necesitará para elaborar un programa de lucha contra los derrames de ese tipo de hidrocarburos. En lo que se refiere a la sugerencia de la celebración de un foro sobre investigación y desarrollo que centraría su labor en la lucha contra los derrames de fueloil de gran densidad, la Secretaría invitó también a las organizaciones y a los Estados Miembros a que apoyaran esa propuesta.

3.7 El delegado de la Comisión Europea manifestó que en el pasado un comité de expertos había trabajado sobre cuestiones relacionadas con el fueloil de gran densidad y que su informe se pondría a disposición del Grupo de trabajo sobre el Convenio de Cooperación. El delegado comunicó también que la Comisión Europea apoyaría la celebración del foro anteriormente mencionado.

3.8 La Federación Internacional Anticontaminación de Armadores de Buques Tanque (ITOPF), Francia, Alemania y el Instituto Mundial del Transporte Nuclear (WNTI) manifestaron también su apoyo a la celebración de dicho foro. La ITOPF señaló que colaboraría con la Secretaría en cualquier foro que celebrase en el futuro, en tanto que Francia comunicaba que prestaría asistencia para la organización del mismo y que proporcionaría la ayuda de expertos del CEDRE (Centro de documentación de investigación y experimentación sobre la contaminación accidental de las aguas).

3.9 Los siguientes documentos se remitieron para su examen al Grupo de trabajo sobre el Convenio de Cooperación: MEPC 45/3/2 (ITOPF), MEPC 45/3/3 (FAO), MEPC 45/3/4 (Secretaría), MEPC 45/3/6 (ITOPF), MEPC 45/3/7 (Países Bajos), MEPC 45/3/8 (Noruega), MEPC 45/3/9 (INTERTANKO), MEPC 45/3/10 (Canadá), MEPC 45/3/11 (Brasil), MEPC 45/3/12 (Canadá), MEPC 45/INF.9 (Australia), MEPC 45/INF.23 (Brasil) y MEPC 45/INF.24 (Brasil).

3.10 El Comité pidió al Grupo de trabajo sobre el Convenio de Cooperación que continuara su labor con arreglo al programa de trabajo y al calendario que figura en el documento MEPC 45/3, incluido el examen de todos los documentos presentados en relación con este punto del orden del día, y que informara al Comité en el actual periodo de sesiones sobre los puntos siguientes:

- .1 implantación de la resolución 6 de la Conferencia sobre Cooperación-SNPP acerca de la implantación temprana del artículo 10 del Protocolo de Cooperación-SNPP, y de la resolución 4 relativa a un programa de formación;
- .2 labor del Grupo de trabajo por correspondencia para la revisión de la sección IV del Manual sobre la contaminación ocasionada por hidrocarburos;
- .3 orientación sobre la gestión de los recursos alimentarios marinos; y

- .4 plan de trabajo sobre cuestiones relacionadas con la lucha contra los derrames de fueloil de gran densidad, incluida la organización de un foro sobre investigación y desarrollo.

3.11 Se remitió al Grupo de trabajo sobre el Convenio de Cooperación un punto adicional, correspondiente al punto 14 del orden del día, sobre la lista de los centros especializados en hidrocarburos y sustancias nocivas y potencialmente peligrosas (MEPC 45/14/1 y MEPC 45/INF.11).

Informe provisional del Grupo de trabajo sobre el Convenio de Cooperación

3.12 Tras recibir el informe provisional del Grupo de trabajo sobre el Convenio de Cooperación (MEPC 45/WP.7), el Comité:

- .1 aprobó las medidas propuestas por el Grupo de trabajo sobre el Convenio de Cooperación indicadas en el párrafo 11 del documento MEPC 45/WP.7 con respecto a los avances en la revisión de la parte IV del Manual sobre la contaminación ocasionada por hidrocarburos y la preparación de documentos sobre biorrehabilitación y lucha contra los combustibles emulsionados y los hidrocarburos de alta densidad;
- .2 tomó nota de que el Grupo de trabajo sobre el Convenio de Cooperación ha finalizado el documento "Orientaciones para la gestión de la seguridad de los alimentos marinos durante y después de derrames de hidrocarburos", y pidió a la Secretaría que llegara a un acuerdo con la FAO para elaborar una publicación conjunta FAO/OMI, que se presentará al Comité en su 46º periodo de sesiones para su aprobación;
- .3 aprobó en principio la celebración del tercer foro de investigación y desarrollo que estudie las operaciones de lucha contra los derrames de hidrocarburos de alta densidad y aceptó la oferta formulada por la delegación de Francia de organizar este evento en marzo de 2002;
- .4 solicitó a la Secretaría que, en colaboración con los gobiernos y otras organizaciones, constituya una comisión coordinadora encargada de reunir fondos y de preparar un programa, un plan de trabajo y un calendario para el tercer foro de investigación y desarrollo;
- .5 invitó a los Gobiernos Miembros y a las organizaciones a que apoyen y, en la medida de lo posible, patrocinen la celebración del tercer foro de investigación y desarrollo; y
- .6 tomó nota de la labor del Grupo de trabajo sobre el Convenio de Cooperación relativa a la preparación del esquema de un programa sobre los modos en que la Organización puede llevar a cabo sus funciones indicadas en el Protocolo de Cooperación-SNPP, y solicitó a la Secretaría que, basándose en este esquema, preparase un programa exhaustivo para su presentación en el 46º periodo de sesiones del Comité.

4 EFECTOS PERJUDICIALES DE LOS SISTEMAS ANTIINCRUSTANTES PARA BUQUES

Informe del Grupo de trabajo sobre los Sistemas antiincrustantes, correspondiente al 44º periodo de sesiones

4.1 El Comité aprobó en general el informe del Grupo de trabajo sobre Sistemas antiincrustantes que se reunió durante el 44º periodo de sesiones del CPMM (MEPC 45/4), al que se adjuntaba el proyecto de instrumento jurídico.

Observaciones generales

4.2 Antes de examinar el proyecto de documento, artículo por artículo, el Comité examinó las observaciones de carácter general formuladas con arreglo a este punto del orden del día.

4.3 El Comité tomó nota de la información proporcionada por el Fondo Mundial para la Naturaleza (WWF) (MEPC 45/4/7), a saber:

- .1 las recientes pruebas llevadas a cabo con pinturas antiincrustantes atóxicas en las aguas a lo largo de la costa de Frisia oriental en Alemania, que demostraron que, de las 18 pinturas sometidas a prueba, seis resultaron ser aplicables, prácticas y eficaces, encontrándose disponibles en el mercado mundial; y
- .2 el proyecto de seguimiento del WWF con objeto de continuar sometiendo a prueba pinturas antiincrustantes motóxicas en buques de navegación oceánica, incluidas las regiones tropicales y polares.

4.4 El Comité tomó nota de la información facilitada por OSPAR que subrayaba la importancia de que el instrumento sobre los sistemas antiincrustantes deberían entrar en vigor lo antes posible, y que deberían mantenerse las fechas de prohibición estipuladas en la resolución A.895(21).

4.5 El Comité también tomó nota del apoyo de las Partes Contratantes del Convenio OSPAR a la labor realizada por el CPMM respecto de la prohibición/restricción del uso de otros sistemas antiincrustantes que podrían amenazar al medio marino y a alentar la investigación técnicocientífica de los efectos de los sistemas antiincrustantes.

4.6 Antes de comenzar el examen artículo por artículo del proyecto de instrumento jurídico, el Presidente del Comité expresó su agradecimiento por la excelente labor llevada a cabo por el Grupo de trabajo y subrayó que el proyecto de texto prácticamente no contiene corchete alguno y su esperanza de que siga así.

Examen de los artículos del proyecto de instrumento jurídico

4.7 El Comité examinó el proyecto de instrumento jurídico artículo por artículo y estableció un Grupo de redacción con objeto de que elaborara el texto revisado de dicho instrumento. El debate que sostuvo el Comité con arreglo a cada artículo del documento y las instrucciones que impartió al Grupo de redacción figuran a continuación.

Preámbulo

4.8 El Comité tomó nota de la propuesta formulada por Greenpeace Internacional (MEPC 45/4/9) de incluir en el preámbulo un texto adicional que refleje el mecanismo de sustitución citado en los artículos 5 y 6 y en el anexo 2, por el que se reemplazarán los sistemas antiincrustantes perjudiciales por otros que sean idealmente inocuos o menos peligrosos.

4.9 El Comité acordó, en principio, incluir la propuesta de Greenpeace Internacional en el preámbulo, pero pidió al Grupo de redacción que elaborara un texto más apropiado que incluya el principio propuesto.

Artículo 1, Obligaciones generales

4.10 El Comité aceptó en general el proyecto de texto del artículo 1, a reserva de un nuevo examen en preparación de la Conferencia.

4.11 Sin embargo, si bien una delegación propuso agregar un nuevo artículo que defina los objetivos del instrumento, se acordó que esto podría incluirse, con pequeñas modificaciones, en el párrafo 1 del artículo 1, y se pidió al Grupo de redacción que tuviera en cuenta la propuesta de corrección al texto del párrafo 1 del artículo 1.

Artículo 2, Aplicación

4.12 El Comité, al aceptar el proyecto de texto del artículo 2, a reserva de un nuevo examen en preparación de la Conferencia, acordó que el proyecto de texto eximía a las IFPAD y a las UFA de la fecha de prohibición de 2008, pero las incluía en el ámbito general del instrumento.

Artículo 3, Definiciones

4.13 El Comité pidió al Grupo de redacción que comprobara las referencias al Comité, examinara si era necesaria la definición de tonelaje bruto e incluyera expresamente a las IFPAD y UFA en la sección de definiciones.

Artículo 4 y anexo 1 - Medidas de control de los sistemas antiincrustantes

Interpretación de la prohibición total:

4.14 El Presidente recordó que la cuestión de la interpretación de la prohibición total de los compuestos organoestánicos que actúan como biocidas en los sistemas antiincrustantes aún requiere aclaración, y que el anexo 1 del proyecto de instrumento refleja las dos opciones posibles señaladas por el Grupo de trabajo durante el 44º periodo de sesiones, a saber:

- .1 Opción A: exigir que todos los buques no utilicen dichos compuestos en sus cascos o superficies exteriores, es decir, que se retiren los revestimientos de organoestaño; y

- .2 Opción B: exigir que los buques no usen dichos compuestos como sustancia antiincrustante activa en sus cascos o partes exteriores, es decir, que se aplique sobre el revestimiento de organoestaño una mano de aislante o que se aplique un sistema antiincrustante autorizado directamente sobre el compuesto organoestánnico.

4.15 El Comité tomó nota de que tanto el Japón como Brasil en sus documentos (MEPC 45/4/4 y MEPC 45/4/6, respectivamente) expresaron su preferencia por la opción B.

4.16 El Comité examinó los distintos argumentos en apoyo de ambas opciones y acordó no adoptar decisión alguna sobre esta cuestión por el momento.

4.17 En vista de esto, el Comité decidió retener ambas opciones A y B entre corchetes en el anexo 1 en esta etapa a efectos de que sea la Conferencia diplomática quien decida.

Fechas efectivas de las medidas de control aplicables a los compuestos organoestánnicos con funciones de biocidas

4.18 El Presidente recordó que algunas delegaciones que asistieron a las reuniones del Grupo de trabajo durante el 44º periodo de sesiones del Comité consideraron que sería importante mantener un intervalo mínimo de cinco años entre la prohibición de la aplicación y la prohibición total de la presencia de compuestos organoestánnicos en caso de que el Convenio no entre en vigor en 2003. Otras delegaciones señalaron que no querían demorar de modo alguno la fecha de 2008 ya que así se señalaba en la resolución de la Asamblea. El Comité, en su último periodo de sesiones, había decidido que debería continuar debatiéndose este tema.

4.19 El Comité tomó nota de que OSPAR, en su documento MEPC 45/4/8, expresaba que consideraba inamovibles las fechas de 2003 y 2008 en el proyecto de tratado.

4.20 El Comité también tomó de la propuesta de FOEI en su documento MEPC 45/4/5 de mantener las fechas efectivas del anexo 1 respecto de la entrada en vigor, y de fijar en 1 de enero de 2003 la fecha de prohibición, ya que ésta es la fecha en que entrará en vigor la prohibición de la aplicación de los sistemas antiincrustantes a base de organoestaño.

4.21 Al debatir la propuesta de FOEI, el Comité acordó solicitar al Grupo de redacción que coloque entre corchetes el texto que sigue a la fecha efectiva del anexo 1, columna 4, para que el Comité y la Conferencia debatan esta cuestión en el futuro.

4.22 Una delegación propuso que se añadiera una disposición al artículo 4, de modo que se prohíba la aplicación de sistemas antiincrustantes perjudiciales a los buques de Estados no partes que puedan ser pintados o vueltos a pintar en el territorio de un Estado Parte en el acuerdo. Se pidió al Grupo de redacción que abordara esta cuestión y elaborara un texto a fin de que el Comité lo examine más a fondo.

Artículo 5, Procedimiento para proponer enmiendas a las medidas de control de los sistemas antiincrustantes/Anexo 2, Datos necesarios para una propuesta inicial/Anexo 3, Datos necesarios para una propuesta detallada

4.23 El Comité examinó una propuesta de Dinamarca para incluir un texto en el párrafo 5 del artículo 5 a fin de aclarar que la falta de certeza científica no debería impedir que el CPMM adoptara una decisión respecto de la enumeración de los sistemas antiincrustantes en el anexo 1.

4.24 Tomando como punto de partida esta propuesta, el Comité decidió incluir este texto entre corchetes, a efectos de examinarlo más a fondo.

4.25 En ausencia de un representante de la OCDE, el Sr. Bryan Wood-Thomas, Presidente del Grupo de redacción, informó al Comité de la labor que está desarrollando la OCDE respecto de la armonización de los datos necesarios y de los procedimientos de registros aplicables a los sistemas marinos antiincrustantes.

4.26 El Comité señaló que la 4ª Comisión ampliada sobre los biocidas de la OCDE, tras examinar el anexo 3 del instrumento, había convenido en que la información que figuraba en este anexo correspondía al tipo de información que se requeriría para la evaluación de los riesgos para el medio ambiente de una pintura antiincrustante.

4.27 La OCDE también dio una opinión favorable respecto de la redacción del anexo 3, puesto que describe en general el tipo de datos que serán necesarios, sin prescribir el estudio que será necesario llevar a cabo. Finalmente, la Comisión ampliada sobre los biocidas, de la OCDE, no opuso reparos a ninguna de las prescripciones que figuran en el proyecto actual de anexo 3.

4.28 Habida cuenta de lo que antecede, el Comité aceptó en general los proyectos de texto del artículo 5, así como de los anexos 2 y 3, a reserva de un examen más a fondo a efectos de la preparación del Convenio.

Artículo 6, Grupos de expertos

4.29 El Comité tomó nota de que el Brasil, en su documento MEPC 45/4/6, había manifestado su apoyo para que se conserven los dos temas siguientes en el artículo 6:

- .1 en caso de que el Grupo de expertos no adopte decisiones uniformes, deberían registrarse las opiniones discordantes; y
- .2 las Partes en el Convenio deberían formular y presentar las propuestas al CPMM y correspondería a los Grupos de expertos analizar y brindar una opinión técnica a efectos de ayudar al Comité a adoptar una decisión definitiva.

4.30 El Comité estuvo de acuerdo en que la finalidad de esta propuesta era garantizar que toda propuesta de carácter general habría de dirigirse al grupo de expertos antes de que la examine el Comité y pidió al Grupo de redacción que se asegurara que este concepto se plasmara en el texto.

4.31 Además, el Comité estuvo de acuerdo con las propuestas de que el artículo 6 debería incluir referencias a los expertos en cuestiones relativas a la salud humana y el transporte internacional y pidió al Grupo de redacción que enmendara dicho texto en consecuencia.

Artículo 7, Investigación científica y técnica y labor de vigilancia, y artículo 8, Comunicación de información

4.32 El Comité aceptó en general el proyecto de texto de los artículos 7 y 8 a reserva de un examen más a fondo con miras a la preparación de la Conferencia.

Artículo 9, Reconocimientos

Categoría de los buques sometidos a reconocimientos

4.33 El Presidente recordó que al examinar este artículo, una de las cuestiones que era necesario analizar era la de qué dimensiones debían servir de umbral para determinar qué buques estarían sometidos a las prescripciones sobre reconocimiento y certificación.

4.34 El Comité tomó nota de que en su documento MEPC 45/4/1, la ISAF había manifestado su inquietud respecto del aumento de la carga administrativa que se impondría tanto a las autoridades del Estado rector del puerto como a los propietarios y explotadores de buques pequeños, especialmente de los que navegan en zonas geográficas limitadas, dentro de jurisdicciones en las cuales las pinturas antiincrustantes a base de organoestaño ya están prohibidas.

4.35 El Comité también tomó nota de que la ISAF no cree que la exclusión de los buques pequeños de las prescripciones administrativas establecidas en los artículos 9 y 10 atentaría contra el éxito de la prohibición y que el límite de 24 m de eslora excluiría a la mayoría de las embarcaciones de recreo y resultaría aceptable para la ISAF mientras que, un límite basado en el arqueo bruto, excluiría a casi todas las embarcaciones de recreo.

4.36 El Comité tomó nota de que el Japón (MEPC 45/4/4) había propuesto que los buques de arqueo bruto igual o superior a 500 toneladas, excluidas las plataformas fijas y flotantes, UFA e IFPAD, dedicadas a viajes internacionales, deberían estar sometidos a los reconocimientos. De este modo se garantizaría que los reconocimientos relativos a los sistemas antiincrustantes se lleven a cabo de conformidad con las prescripciones sobre los reconocimientos en dique seco que figuran en el Protocolo de 1988 relativo al Convenio SOLAS 1974, que exige que los buques de arqueo bruto igual o superior a 500 dedicados a viajes internacionales sean sometidos a reconocimientos en dique seco, y que la aplicación de sistemas antiincrustantes se efectúe normalmente cuando se realiza dicho tipo de reconocimientos.

4.37 A efectos de colaborar en la adopción de una decisión sobre cuáles serían las dimensiones de los buques que estarían sometidos a los reconocimientos, el delegado representante del BIMCO informó al Comité acerca del número de naves correspondientes a las distintas categorías, según se indica a continuación: menos de 150 TRB: 9 300; entre 150 y 300 TRB: 16 500; entre 300 y 400 TRB: 48 900; y más de 400 TBR: 43 000. El delegado del BIMCO subrayó que las cifras se basaban en los buques inscritos en el Registro del Lloyd's y que habida cuenta de esa circunstancia, podía afirmarse con certeza que las cifras correspondientes a las categorías inferiores habían sido subestimadas.

4.38 Tras examinar las distintas propuestas, el Comité pidió al Grupo de redacción que conservara los arqueos brutos de 300, 400 y 500, a fin de que el Comité los examinara más a fondo.

Cambios de redacción en el artículo

4.39 El Comité estuvo de acuerdo con los cambios de redacción propuestos por el Japón (MEPC 45/4/4) respecto del párrafo 1 b), a fin de dar cuenta más claramente de la situación que se produce cuando vuelve a aplicarse el mismo sistema antiincrustante (es decir, de reemplazar en el párrafo 1 b) la palabra "cambia" por "sustituye") y pidió al Grupo de redacción que se encargara de esta cuestión.

Directrices para los reconocimientos

4.40 El Comité recordó que el párrafo 4 a) del artículo 9 dispone que los reconocimientos se lleven a cabo basándose en las Directrices para los reconocimientos, que habrán de elaborarse antes de que el Convenio entre en vigor.

4.41 El Comité tomó nota de que el anteproyecto de texto de las Directrices para los reconocimientos de los sistemas antiincrustantes, elaborado por el Japón (anexo del documento MEPC 45/4/3) se había elaborado basándose en el supuesto de que se adoptará la opción B del anexo 1 del proyecto de convenio. El Comité también tomó nota de que estas Directrices se habían redactado de modo que en ellas figuraran un mínimo de prescripciones para los reconocimientos, a fin de garantizar que las exigencias relativas a los mismos pudieran satisfacerse uniformemente en todo el mundo. Las Directrices también disponen que los sistemas antiincrustantes sean verificados con antelación por la Administración, para asegurarse de que dicho sistema no contiene tributilestaño, y contienen disposiciones para los reconocimientos que han de llevarse a cabo en relación con los reconocimientos en dique seco.

4.42 El Comité acordó pedir al Subcomité FSI que examinara estas Directrices y le informara al respecto.

Artículo 10, Rótulos y expedición o refrendo del Certificado internacional de sistemas antiincrustantes

4.43 El Presidente recordó que una de las cuestiones que era necesario examinar en relación con este artículo es la de si convenía exigir que las embarcaciones pequeñas lleven rótulos o dispongan de cualquier medio alternativo para facilitar el cumplimiento.

4.44 El Comité tomó nota de que en su documento MEPC 45/4/1, la ISAF había indicado que sólo pocas embarcaciones de recreo disponen de paños para pinturas, revestimientos u otro equipo relacionado con los sistemas antiincrustantes y que no es corriente que dichas embarcaciones transporten pinturas antiincrustantes. El Comité también tomó nota de la propuesta de la ISAF de que, si se considera que es necesario un rótulo o etiqueta, entonces sólo sería necesaria una advertencia del tenor siguiente: "Está prohibido utilizar en el casco de este buque cualquier pintura antiincrustante que contenga componentes de organoestaño."

4.45 El Comité tomó nota de la propuesta del Japón (MEPC 45/4/4) de que el párrafo 1 del artículo 10 debería suprimirse ya que los buques de arqueo bruto inferior a 500 toneladas no necesitan llevar rótulos puesto que no resulta razonable exigir a los propietarios de buques que fijen tales rótulos, puesto que ya está prohibido el uso a bordo de sistemas antiincrustantes a base de tributilestaño.

4.46 El Comité examinó varias propuestas sobre rótulos para los buques pequeños y si bien la mayoría acordó suprimir la exigencia de dichos rótulos, se decidió aplazar la consideración de esta cuestión hasta tanto se examinara el artículo 15.

4.47 El Comité tomó nota de la propuesta formulada por el Japón en el documento MEPC 45/4/4 para que se modificara la redacción del párrafo 2 del Convenio, y pidió al Grupo de redacción que examinara la necesidad de efectuar los cambios propuestos por el Japón.

Artículo 11, Expedición o refrendo del Certificado internacional de sistemas antiincrustantes por otra Parte

4.48 El Comité recordó que este artículo establece que sólo una Parte en el Convenio tiene derecho a expedir un Certificado internacional de sistemas antiincrustantes y que corresponde a la Administración expedir tales certificados. Sin embargo, a petición de la Administración, otra Parte puede realizar el reconocimiento de un buque y, si dicho reconocimiento es satisfactorio, deberá autorizar la expedición o el refrendo o autorizar el refrendo de tal Certificado.

4.49 El Comité tomó nota de que una delegación opinaba que el texto del párrafo 4 podría no lograr el efecto de reducir al mínimo la contaminación ocasionada por los sistemas antiincrustantes, aunque otra delegación opinó que cambiar esto no alentaría a las Administraciones a convertirse en Partes en el Convenio. En consecuencia, el Comité pidió al Grupo de redacción que examinara el texto del párrafo 4 en relación con el párrafo 3 del artículo 2 y que elaborara un texto adecuado para que el Comité pudiera examinarlo más a fondo.

Artículo 12 y anexo 4, Modelo de Certificado internacional de sistemas antiincrustantes

4.50 El Comité pidió al Grupo de redacción que analizara la terminología utilizada en el artículo 12. Además, se pidió al Grupo de redacción que examinara el anexo 4 y que:

- .1 considerara la posibilidad de suprimir el texto que reza "El presente Certificado sustituye el certificado fechado el ..."; y
- .2 brindara una indicación de la medida en que se ha retirado o sellado el tributilestaño.

Artículo 13, Validez del Certificado internacional de sistemas antiincrustantes

4.51 El Comité recordó que, al examinar el artículo 9, el Comité había aceptado modificar el artículo 9 a fin de dar cuenta más claramente de la situación que se plantea cuando un sistema antiincrustante se sustituye por el mismo sistema. Habida cuenta de lo que antecede, se pidió al Grupo de redacción que examinara la posibilidad de introducir cambios de redacción en el párrafo a) del artículo 13, según se indica en el párrafo 4.39.

Además de estas cuestiones, se pidió al Grupo de redacción que indicara en el párrafo 6 que no se establecía obligación para el nuevo Estado de abanderamiento de aceptar el certificado remitido por el Estado de abanderamiento anterior.

Artículo 14, Infracciones

4.52 El Comité tomó nota de los cambios propuestos por el Japón (MEPC 45/4/4) en el párrafo 3 de este artículo, a fin de armonizarlo con el párrafo 4 del artículo 4 del MARPOL 73/78, que establece exigencias semejantes, a saber, que el texto del párrafo 3 pase a ser el siguiente: "Las sanciones que se establezcan en la legislación de una Parte en cumplimiento del presente artículo serán suficientemente severas para disuadir a los buques de infringir, dondequiera que sea, las disposiciones del presente Convenio".

4.53 Se pidió al Grupo de redacción que elaborara más a fondo este artículo basándose en la propuesta del Japón.

Artículo 15, Inspección de buques y detección de infracciones

4.54 El Comité tomó nota de la opinión del Japón (MEPC 45/4/4) de que las prescripciones para verificar que existe un rótulo válido deberían suprimirse puesto que no es necesario llevar rótulos a bordo y que sólo los buques a los cuales se exige que lleven certificados deberían estar sujetos a la supervisión por el Estado rector de puerto. Sin embargo, tras reconocer la necesidad de contar con disposiciones relativas al cumplimiento del Convenio respecto de los buques pequeños si bien creía que el rótulo no era necesario, el Japón decidió retirar su propuesta, limitando la supervisión por el Estado rector de puerto a los buques a los que se les exige llevar certificados.

4.55 El Comité examinó la propuesta de Brasil (MEPC 45/4/6) relativa al artículo 15 y decidió conservar el texto sin modificaciones, pero pidió al Grupo de redacción que analizara qué conjunción (y, o, y/o) resulta adecuada entre los párrafos 1 a) y b) de este artículo.

4.56 El Comité también pidió al Grupo de redacción que elaborara un texto relativo a las situaciones en las que un administrador ha realizado un muestreo que ha dañado la integridad del sistema antiincrustante. En tales circunstancias se debería obligar al administrador a que garantice que se restablece la integridad del sistema.

4.57 Respecto de esta cuestión, se pidió también al Grupo de redacción que colocara el texto entre corchetes para su posterior examen por el Comité.

4.58 Se manifestó preocupación acerca de los siguientes conceptos que figuran en el párrafo 3: "amonestar, retener, expulsar o excluir". Sin embargo, tras examinar la cuestión, el Comité acordó no introducir cambios en el texto del párrafo 3 y pidió a las delegaciones que presentaran documentos sobre la cuestión si consideraban que era necesario modificar este párrafo.

Artículo 16, Demoras innecesarias a los buques

4.59 El Comité estuvo de acuerdo, en general, con el proyecto de texto de artículo 16, a reserva de un examen más a fondo para su elaboración para la Conferencia.

Artículo 17, Solución de controversias

4.60 Tras tomar nota de que el artículo 17 -Solución de controversias- debía ser elaborado más a fondo, el Comité pidió al Grupo de redacción que redactara el texto correspondiente teniendo en cuenta la propuesta de incluir un texto armonizado con el del artículo 10 del MARPOL 73/78.

Artículo 18, Funciones de la Organización

4.61 Al examinar la necesidad de conservar el artículo 18, el Comité señaló que tales disposiciones no estaban incluidas en el MARPOL 73/78 y acordó suprimir dicho artículo.

Artículo 19, Enmiendas

4.62 El Comité, tras señalar que el texto del artículo 19 se vincula con decisiones adoptadas en relación con el artículo 22, pidió al Grupo de redacción que examinara qué texto resultaría apropiado en esta situación.

Artículo 20, Firma, ratificación, aceptación, aprobación y adhesión y artículo 21, Estados con más de un régimen jurídico

4.63 El Comité aceptó el proyecto de texto de artículo 20, a reserva de su examen más a fondo para la preparación de la Conferencia.

Artículo 21, Estados con más de un régimen jurídico

4.64 El Comité aceptó el proyecto de texto de artículo 21, pero pidió al Grupo de redacción que se asegurara de que el mismo guardaba conformidad con el del Protocolo de Cooperación.

Artículo 22, Entrada en vigor

4.65 El Presidente informó de que no se prevé que el Comité llegue a una decisión final en este periodo de sesiones sobre las condiciones de entrada en vigor ya que esta decisión incumbirá a la Conferencia diplomática, por lo que el debate en esta fase tiene por objeto elaborar una lista de todas las posibles opciones de entrada en vigor para que la Conferencia decida al respecto.

4.66 El Comité tomó nota de que caben las siguientes opciones para la entrada en vigor del Convenio, según se exponen en el documento MEPC 45/4/2 (Países Bajos):

- .1 de conformidad con el artículo 15 del Convenio MARPOL (es decir, todo anexo del Convenio entrará en vigor 12 meses después de la fecha en que por lo menos 15 Estados cuyas flotas mercantes combinadas constituyan no menos del 50% del tonelaje bruto de la marina mercante mundial, se hayan hecho Partes del mismo);
- .2 como en el caso anterior, si bien cambiando las cifras, por ejemplo, 25 Estados y 25% del tonelaje;

- .3 como en el caso anterior, pero con la prescripción adicional de que, de esos 25 Estados, al menos 10 tengan un tonelaje superior al 1% del tonelaje bruto de la marina mercante mundial (básicamente Estados cuyo tonelaje los sitúe entre "los 25 primeros puestos" (por tonelaje), de la flota mercante mundial);
- .4 escalas variables para el número de Estados en relación con el tonelaje (es decir, cuantos más Estados lo ratifiquen, menos será el tonelaje acumulado prescrito);
- .5 como en el caso anterior, pero combinado con una reducción de las prescripciones a medida que pase el tiempo;
- .6 número de Estados, combinado con el movimiento, calculado por tonelaje en puertos mayores de un tamaño determinado;
- .7 número de Estados, por ejemplo 15 (antecedente: Convenio de Cooperación);
- .8 enmienda tácita, mediante incorporación de las reglas del instrumento en otro instrumento existente; y
- .9 ninguna: entrada en vigor automática el 1 de enero de 2003.

4.67 El Comité también tomó nota de que los Países Bajos habían elegido, cuatro de las opciones, a saber, las número 4, 5, 6 y 7, y habían expresado la opinión de que la última de ellas era probablemente la que aseguraría la pronta entrada en vigor.

4.6.8 Durante el transcurso del examen de este artículo, la mayoría de las delegaciones que hicieron uso de la palabra expresaron su anhelo por la rápida entrada en vigor del instrumento propuesto y por mantener las fechas de 2003 y 2008 así como su apoyo a la opción número 7 del párrafo 4.66. Otras delegaciones, citando la resolución A.895(21), opinaron que la declaración sobre las fechas de prohibición en la resolución tenía carácter orientativo y no obligatorio.

4.69 Si bien la mayoría manifestó su apoyo a un instrumento independiente, otros indicaron su interés por que el instrumento fuera un nuevo anexo del MARPOL 73/78. Sin embargo, el Comité acordó aplazar el examen de esta cuestión y convino en que la redacción del texto pertinente seguiría siendo la de un instrumento independiente.

Artículo 23 (Denuncia), artículo 24 (Depositario), y artículo 26 (Idiomas)

4.70 El Comité aceptó en términos generales el proyecto de texto de los artículos 23, 24, y 26, a reserva de un examen ulterior en el marco de los preparativos para la Conferencia.

Artículo 25, Relación con el derecho internacional y con otros acuerdos

4.71 La delegación de Dinamarca propuso que se suprimiera este artículo y se incluyera en el preámbulo una referencia a la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, habida cuenta de las dificultades que dicho artículo podría causar para las legislaciones nacionales. Tras examinar la cuestión extensamente, el Comité convino en que este artículo se colocara entre corchetes y que debería disponerse de asesoramiento jurídico sobre la cuestión.

Instrucciones para el Grupo de redacción

4.72 Se encargó al Grupo de redacción que:

- .1 examinar el texto de los artículos y preparara una versión revisada, que reflejara las decisiones del Pleno expuestas en los párrafos anteriores; y
- .2 presentara el texto revisado de los artículos y ofreciera un resumen verbal sobre sus deliberaciones en el Pleno el jueves, 5 de octubre.

Informe del Grupo de redacción

4.73 El Presidente del Grupo de redacción, Sr. Bryan Wood-Thomas (Estados Unidos), ofreció un informe verbal de las deliberaciones del Grupo el viernes, 6 de octubre de 2000, e informó al Comité de lo siguiente:

- .1 el Grupo abordó todas las cuestiones que le había encomendado el Pleno y examinó otras cuestiones de redacción;
- .2 se llegó al acuerdo sobre el texto del preámbulo, incluidas las modificaciones basadas en la propuesta de Greenpeace Internacional;
- .3 se llegó a un acuerdo sobre algunas adiciones al artículo 1, aunque se estimó necesario incluir la referencia directa al principio preventivo propuesta por Dinamarca entre corchetes, al igual que en el caso del texto del artículo 5 relativo a la ausencia de evidencia científica;
- .4 al examinar el artículo 3, el Grupo añadió las definiciones de "Comité", "Estado Miembro" y "arqueo bruto";
- .5 se añadió al artículo 4 texto relativo a la aplicación a buques ajenos a las Partes y en el artículo 13 se aclaró que es la Administración que recibe el buque quien decide en caso de cambio al pabellón de otro Estado;
- .6 se añadió texto entre corchetes al artículo 15 especificando que la administración será responsable de los posibles daños o demoras debidos al muestreo del casco;
- .7 en el artículo 17 se añadió una pequeña disposición relativa a la solución de controversias, y se refundieron los artículos 20 y 21;
- .8 el Grupo acordó dejar por el momento abierto el artículo 19, teniendo en cuenta que las condiciones de entrada en vigor están en función de la decisión que se adopte acerca de los elementos del acuerdo que deben estar sujetos a procedimientos de enmienda expresa o tácita, y teniendo presente la decisión del Pleno de no limitar el debate sobre el artículo relativo a la entrada en vigor;

- .9 al examinar el anexo 1, el Grupo trató de aclarar las consecuencias de la opción B por considerar que las delegaciones no deseaban seguir examinando la opción de un revestimiento exterior simple sin aislante. No obstante, tras reconocer que posteriormente se había expresado interés en seguir examinando esta opción, se consideró más adecuado mantener el texto original en la columna 2 del anexo 1, como se indica en el documento MEPC 45/WP.9/Corr.1.

4.74 Tras examinar el informe del Grupo de redacción (MEPC 45/WP.9 y MEPC 45/WP.9/Corr.1), el Comité acordó suprimir el texto entre corchetes en el artículo 1, párrafo 1, y en el artículo 5, párrafo 5, del documento MEPC 45/WP.9, que hace referencia al principio preventivo. Dinamarca, apoyada por Filipinas, subrayó la importancia de mantener entre corchetes el texto del párrafo 1 del artículo 1, así como el del párrafo 5 del artículo 5 del documento MEPC 45/WP.9, ya que considera que el principio preventivo es una cuestión importante que deberá debatirse en el 46º periodo de sesiones.

4.75 El Comité aprobó en principio el proyecto revisado de instrumento que figura en el anexo 2, e invitó al Secretario General a que lo distribuyera antes de finales de año a fin de que lo pueda examinar la Conferencia diplomática prevista para la segunda mitad de 2001.*

4.76 El Comité tomó nota de que tiene previsto profundizar en el examen del proyecto de instrumento en su 46º periodo de sesiones y en la Conferencia diplomática.

5 EXAMEN Y APROBACIÓN DE ENMIENDAS A INSTRUMENTOS DE OBLIGADO CUMPLIMIENTO

Introducción

5.1 En el marco de este punto del orden día, el Comité examinó las propuestas de enmiendas al Anexo V del MARPOL 73/78, el código CIQ y el código CGrQ, que el Secretario General de la Organización había distribuido, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 16 2) a) del MARPOL 73/78, mediante la circular N° 2211 de 20 de marzo de 2000.

Enmiendas al Anexo V del MARPOL 73/78

5.2 El Comité examinó las propuestas de enmienda al Anexo V del MARPOL 73/78 en relación con la descarga de cenizas de materiales plásticos del incinerador y la correspondiente resolución MEPC sobre su adopción (MEPC 45/5, anexo).

5.3 Por lo que respecta a la utilización del idioma español en el ámbito del Anexo V del MARPOL, el Comité observó que había algunas pequeñas diferencias de estilo entre el texto y contenido del documento MEPC 45/5 y el texto que se propone en el documento MEPC 45/7/4, ya que en este último se trató de armonizar las enmiendas con otros anexos del MARPOL y dar cabida también a la propuesta presentada por Chipre y otros Estados. Tras un breve debate al respecto, el Comité decidió utilizar el texto que figura en el documento MEPC 45/7/4.

* Se mantiene provisionalmente la semana del 1 al 5 de octubre de 2001 para la Conferencia TBT.

5.4 En el transcurso de sus deliberaciones, el Comité recordó que había aprobado, en su 37º periodo de sesiones, la inclusión en el Anexo V de la versión actualizada de "tierra más próxima" propuesta por Australia y que había decidido incorporarla en la próxima revisión del Anexo V (MEPC 37/22, párrafo 12.3). Puesto que en su 37º periodo de sesiones el Comité había aprobado la definición actualizada de "tierra más próxima", el Comité acordó incorporar esta definición actualizada de "tierra más próxima" en el texto de las enmiendas que habrían de aprobarse en el actual periodo de sesiones.

5.5 Tras examinar estas dos cuestiones, el Comité aprobó en principio las propuestas de enmiendas al Anexo V, incluido el texto propuesto en el documento MEPC 45/7/4 relativo a la utilización del idioma español, y lo remitió a un grupo de redacción oficioso para que introdujera correcciones de estilo, si lo estimaba necesario, antes de proceder a su adopción oficial.

5.6 Tras recibir el informe del grupo de redacción oficioso (MEPC 45/WP.4), el Comité adoptó las enmiendas al Anexo V mediante la resolución MEPC.89(45), que figura en el anexo 3.

Enmiendas al código CIQ

5.7 El Comité examinó las propuestas de enmiendas al código CIQ y el correspondiente proyecto de resolución MEPC relativo a su adopción (MEPC 45/5/1, anexo).

5.8 El Comité aprobó las fechas que figuran en los párrafos dispositivos 2 y 3 del proyecto de resolución MEPC, que coinciden con las de las enmiendas que está previsto que adopte el CSM, en su 73º periodo de sesiones, en virtud del Convenio SOLAS.

5.9 Tras un breve debate al respecto, el Comité aprobó en principio las enmiendas propuestas y el correspondiente proyecto de resolución MEPC relativo a su adopción y lo remitió al Grupo de redacción oficioso para que introdujera correcciones de estilo, si lo estimaba necesario, antes de proceder a su adopción oficial.

5.10 Tras recibir el informe del Grupo de redacción oficioso (MEPC 45/WP.4), el Comité adoptó las enmiendas al código CIQ mediante la resolución MEPC.90(45), que figura en el anexo 4.

Enmiendas al código CGrQ

5.11 El Comité examinó las propuestas de enmiendas al código CGrQ y el correspondiente proyecto de resolución MEPC relativo a su adopción (MEPC 45/5/2, anexo).

5.12 El Comité aprobó las fechas que figuran en los párrafos dispositivos 2 y 3 del proyecto de resolución MEPC, que coinciden con las de las enmiendas al código CIQ acordadas por el Comité y el CSM.

5.13 Tras un breve debate al respecto, el Comité aprobó en principio las enmiendas propuestas al código CGrQ y el correspondiente proyecto de resolución MEPC relativo a su adopción y lo remitió al Grupo de redacción oficioso para que introdujera correcciones de estilo, si lo estimaba necesario, antes de proceder a su adopción oficial.

5.14 Tras recibir el informe del Grupo de redacción oficioso (MEPC 45/WP.4), el Comité adoptó las enmiendas al código CGrQ mediante la resolución MEPC.91(45), que figura en el anexo 5.

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

Introducción

6.1 El Comité recordó que en 1991 se aprobaron, mediante la resolución A.720(17), las Directrices para la Designación de zonas especiales y la determinación de zonas marinas especialmente sensibles. Desde entonces se elaboraron varias enmiendas que se adoptaron por medio de la resolución A.885(21), que incluye lo siguiente:

- .1 nuevos procedimientos para la designación de las ZMES y la adopción de medidas protectivas conexas que sustituyen los procedimientos contenidos en los párrafos 3.2 y 3.5 del anexo de la resolución A.720(17); y
- .2 enmiendas a las Directrices que figuran en la resolución A.720(17) con el fin de añadir la descripción de una nueva ZMES (Archipiélago Sabana-Camagüey (Cuba).

6.2 El Comité recordó que en su último periodo de sesiones se había acordado el mandato para el Grupo de trabajo por correspondencia a fin de que revisara la resolución A.720(17) y examinara las Directrices para la designación de zonas especiales y la determinación de zonas marinas especialmente sensibles, tal como figura en el anexo 14 del documento MEPC 44/20.

Documentos

6.3 El Comité tomó nota de que se habían presentado en el ámbito de este punto del orden del día los siguientes dos documentos:

- .1 MEPC 45/6, informe del Grupo de trabajo por correspondencia; y
- .2 MEPC 45/6/1, una respuesta de Israel a la propuesta de Egipto, facilitada en el documento MEPC 43/6/1, para crear zonas a evitar y ZMES en el golfo de Aqaba y los estrechos de Tirán.

Examen del informe del Grupo de trabajo por correspondencia sobre la revisión de la resolución A.720(17)

6.4 El Comité tomó nota del informe del Grupo de trabajo por correspondencia sobre la revisión de la resolución A.720(17), presentada como documento MEPC 45/6, y examinó los siguientes seis puntos respecto de los cuales el Grupo no pudo llegar a un acuerdo:

- .1 ¿Es necesario definir la relación entre las zonas especiales estipuladas en el Convenio MARPOL y las medidas que los estados pueden tomar en virtud del artículo 211 párrafo 6 de la UNCLOS? y en tal caso ¿tal explicación debería incluirse en un documento separado?**

- .1.1 El Comité tomó nota de que la mayoría de los Miembros del Grupo de trabajo por correspondencia se opusieron a la inclusión de las Directrices por considerarla que no era necesaria, podría crear confusión y posiblemente inducir a error.
- .1.2 Habiendo tomado nota de este punto, el Comité acordó que no era necesario cambiar el texto actual.
- .2 *¿Debe establecerse la relación entre zonas marinas protegidas y ZMES o el documento debería limitarse únicamente a determinar las ZMES?***
 - .2.1 El Comité tomó nota de que varios Miembros del Grupo de trabajo por correspondencia acordaron que era importante establecer la relación entre las zonas marinas protegidas y las ZMES, pero que sería más apropiado hacer una referencia abreviada. Sin embargo, otros miembros del Grupo de trabajo consideraron que la atención debería centrarse únicamente en las ZMES ya que de aceptarse, será necesario contar con información explicativa sobre otras medidas.
 - .2.2 Reconociendo que una decisión respecto de esta cuestión reflejaría la selección del texto que se proporciona en el párrafo 1 del anexo 3, el Comité acordó que el documento se limitará a describir las ZMES.
- .3 *¿Se debe eliminar o mantener el criterio de valor histórico?***
 - .3.1 El Comité tomó nota de que varios miembros del Grupo de trabajo por correspondencia consideraron que este criterio debería eliminarse debido a las cuestiones sin resolver en la Convención de la UNESCO destinada a proteger el patrimonio cultural subacuático, mientras que otros miembros opinaron que dicho criterio debería mantenerse. El Comité también tomó nota de que el artículo 303 de la UNCLOS ya concede autoridad para establecer ZMES con propósito de proteger el patrimonio histórico y que, por ende, no es necesario esperar la decisión de la UNESCO sobre esta cuestión.
 - .3.2 Tras haber tomado nota de estos puntos, el Comité acordó que deberá eliminarse el criterio de valor histórico pero reconociendo que de ser necesario podrá restablecerse posteriormente.
- .4 *¿Debe incluirse el criterio biogeográfico como uno de los factores que ha de tenerse en cuenta en virtud de los criterios ecológicos, o debe incluirse en un criterio revisado único o excepcional? ¿ya está abarcado bajo el concepto de vulnerabilidad?***
 - .4.1 El Comité tomó nota, que en tanto la mayor parte de los miembros del Grupo de trabajo por correspondencia, acordaron que debería incluirse, dos se manifestaron en contra.
 - .4.2 Tras haber tomado nota del punto, el Comité acordó que deberá mantenerse el criterio biográfico pero solicitó al Grupo de redacción que elaborara un texto más apropiado para su posterior examen por el Comité.

.5 ¿Dónde debe situarse la información incluida en el párrafo 5, relativa al tráfico marítimo?

- .5.1 Al examinar esta cuestión, el Comité tomó nota de que la mayoría del Grupo había considerado que esta información debería incluirse para darle relevancia, junto o cerca de los criterios mientras que otros consideraron que debería ser llevada nuevamente a su lugar original en la sección 7, tal como había sido originalmente la intención de la resolución A.885(21).
- .5.2 Como resultado el Comité acordó que esta información se mantendrá donde está ahora, pero que también se incluirá una referencia al párrafo 4.4 de las Directrices.

.6 ¿Debe anexarse a las Directrices la información que se había eliminado de las mismas, a los efectos de ayudar a los Estados a determinar las medidas que disponen por medio de la OMI para proteger las ZMES, o debe incluirse dicha información en un documento separado?

- .6.1 El Comité acordó que podría incluirse en un documento separado algún tipo de orientación sobre cómo seleccionar el régimen más apropiado para que una zona determinada del mar estuviese protegida, y deberían incluirse los detalles sobre áreas marinas protegidas como actualmente figura en la resolución A.720(17), y un árbol de decisiones para ayudar a las Administraciones a elegir el plan de protección adecuado, ya sea una ZMES, una zona especial o una zona marina protegida. En este contexto, el Comité recordó el documento MEPC 44/7/3 (WWF) que incluía información adicional útil. Se pidió al Grupo de redacción que la tuviera en cuenta al elaborar el documento.
- .6.2 El Comité acordó que es importante elaborar y publicar este documento tan pronto sea posible y pidió al Grupo de redacción que identificara todos los temas que debería incluir en el mismo, para su examen durante el próximo periodo de sesiones.
- .6.3 El Comité también tomó nota de la preocupación expresada por algunas delegaciones de que las cartas de navegación podrían verse afectadas por la inclusión de la propuesta de símbolos relacionados con las ZMES. Si bien reconoció que esta cuestión ya había sido debatida, ocasión en que se acordó incluir dichos símbolos, el Comité pidió al Grupo de redacción que examinara esta cuestión y que informara al Comité de las conclusiones alcanzadas.
- .6.4 Además, el Comité pidió al Grupo de redacción que se asegurara de que las disposiciones del párrafo 7.5.1 a) eran compatibles con los derechos soberanos de los Estados ribereños, tal como se define en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar.
- .6.5 Asimismo, se pidió al Grupo de redacción que incluyera en el apéndice de las Directrices una descripción de las medidas de protección acordadas para el Archipiélago de Sabana-Camagüey (Cuba).

Instrucciones al Grupo de redacción

6.5 El Comité encargó al Grupo de redacción a que tenga en cuenta estas decisiones cuando ultime la revisión de la resolución A.720(17) que deberá presentar, junto con su informe, ante el próximo periodo de sesiones del Subcomité.

Examen de la respuesta de Israel a la propuesta de Egipto de crear zonas a evitar en el golfo de Aqaba y en los estrechos de Tirán

6.6 El Presidente al hacer referencia al documento MEPC 45/6/1, presentado por Israel, señaló que tras sus conversaciones con las delegaciones de Israel y Egipto, había quedado claro que Egipto estaba en proceso de revisar su propuesta original MEPC 43/6/1.

Por tanto no era necesario tratar este asunto durante la presente etapa.

El Comité tuvo en cuenta este aspecto e instó a Israel y a Egipto a que presentaran una ponencia conjunta, como se señala en las Directrices, antes de que se debata nuevamente este asunto.

Informe del Grupo de redacción

6.7 Después de haber recibido el informe del Grupo de redacción (MEPC 45/WP.6), el Comité tomó nota de los cambios propuestos para modificar el proyecto de directrices y del resultado de la revisión párrafo por párrafo, con miras a la elaboración de nuevos cambios de redacción, según se estime necesario.

6.8 Se informó al Comité de que el Grupo de trabajo había elaborado un resumen del documento de información suplementaria según le había pedido, y de que había propuesto que se pidiese a la Secretaría que preparara un proyecto de documento para el próximo periodo de sesiones. La información adicional deberá incluir un organigrama para ayudar a los Estados Miembros a decidir el método más apropiado de proporcionar protección adicional para las zonas marinas sensibles.

6.9 El Comité también tomó nota de que el Grupo de redacción reconoció la necesidad de elaborar un proyecto de resolución de la Asamblea que sustituya las resoluciones A.720(17) y A.885(21). El Comité no encargó, sin embargo, al Grupo de redacción dicha labor, y sugirió que se pidiera a la Secretaría que preparara un proyecto de resolución de la Asamblea para reemplazar las citadas resoluciones de la Asamblea, con miras a su examen y aprobación durante el próximo periodo de sesiones.

6.10 El Comité:

- .1 tomó nota del proyecto de texto de las enmiendas a las Directrices para la designación de zonas especiales en virtud del MARPOL 73/78 y de las Directrices para la determinación de zonas marinas especialmente sensibles, que figuran en el anexo 6;
- .2 pidió a la Secretaría que prepare un documento en el que se facilite información suplementaria, según se describe en el párrafo 6.8 *supra*, basándose en el contenido que figura en el anexo 2 del documento MEPC 45/WP.6; y

- .3 pidió a la Secretaría que preparase un proyecto de resolución de la Asamblea conjuntamente con el texto limpio de las Directrices revisadas, con miras a su examen y aprobación durante el próximo periodo de sesiones,

6.11 Dado que esta cuestión también se relaciona con la labor del CSM y del Subcomité NAV, se pidió a la Secretaría que informe al CSM de estas actividades para una futura cooperación en este ámbito.

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

Introducción

7.1 El Comité recordó que en su último periodo de sesiones había aprobado la propuesta de enmiendas a las Directrices para la implantación del Anexo V del MARPOL y había aprobado la resolución MEPC.87(44) sobre el uso del español en los convenios de la OMI relativos a la prevención de la contaminación. En el presente periodo de sesiones se invitará al Comité a que adopte medidas respecto de estas dos cuestiones.

7.2 El Comité tomó nota de que en el presente periodo de sesiones se le invitaría a examinar diversas cuestiones como consecuencia del hundimiento del **Erika**, la mayoría de las cuales se relacionan con la propuesta de enmiendas a la regla 13G del Anexo I del MARPOL, relativas a la retirada progresiva de los petroleros de casco sencillo.

7.3 En vista de la importancia y complejidad de la propuesta de enmiendas a la regla 13G, el Comité decidió debatir primero con arreglo a este punto del orden del día las cuestiones más directamente relacionadas con el Anexo V y el uso del español, y concentrarse posteriormente en los temas más complejos relacionados con la propuesta de enmienda a la regla 13G.

OTRAS CUESTIONES CON ARREGLO AL PUNTO 7

Enmiendas a las Directrices para la implantación del Anexo V del MARPOL

7.4 El Comité recordó que en su 26º periodo de sesiones (septiembre de 1988) había aprobado las Directrices para la implantación del Anexo V del MARPOL. En vista de la experiencia obtenida al respecto, el Comité, en su 33º periodo de sesiones (octubre de 1992), aprobó las Directrices revisadas para la implantación del Anexo V del MARPOL mediante la resolución MEPC.59(33).

7.5 El Comité recordó además que en su 44º periodo de sesiones (marzo de 2000) había examinado y aprobado una propuesta de enmiendas a dichas Directrices, en su forma revisada por la resolución MEPC.59(33), con miras a aprobarlas en el presente periodo de sesiones (MEPC 44/20, párrafo 12.42.2, y MEPC 44/WP.7/Add.1, anexo 8). El texto de la propuesta de enmiendas, que trata de las inquietudes relativas a las descargas de agua de lastre y cenizas de incineradores, aparece en el anexo del documento MEPC 45/7 conjuntamente con el proyecto de resolución MEPC.

7.6 Tras un breve debate, el Comité acordó en principio aceptar la propuesta de enmiendas y los remitió a un grupo de redacción informal a efectos de que comprobaran el texto y elaboraran la versión final para su aprobación por el Comité.

7.7 Tras recibir el informe de dicho grupo (MEPC 45/WP.4) el Comité decidió adoptar las enmiendas a las Directrices revisadas para la implantación del Anexo V del MARPOL, mediante la resolución MEPC.92(45), que aparece en el anexo 7.

Uso del español en el marco del MARPOL 73/78

7.8 El Comité recordó que en su 42º periodo de sesiones había examinado el problema planteado por los asientos en el Libro registro de hidrocarburos, y en los 43º y 44º periodos de sesiones la cuestión relativa a la utilización del español en el marco del MARPOL 73/78. El documento MEPC 45/7/4 presenta los antecedentes de la cuestión y un proyecto de enmiendas a los Anexos I, II, IV, V y VI de dicho Convenio para el correspondiente examen y adopción de medidas por el Comité.

7.9 El Comité recordó además que el proyecto de enmiendas al MARPOL 73/78 sobre el uso del español fue propuesto por las delegaciones de Venezuela y España en el 44º periodo de sesiones y que en principio el Comité las había aprobado.

7.10 El Comité recordó asimismo que en el 44º periodo de sesiones la delegación de Chipre, apoyada por otras, expresó la opinión de que los certificados del MARPOL no deberían necesariamente estar en el idioma oficial del Estado cuyo pabellón el buque tiene derecho a enarbolar, pero que el Estado debería estar en condiciones de suspender esta prescripción y permitir que el certificado esté en uno de los tres idiomas, es decir, inglés, francés o español (MEPC 44/20, párrafo 12.22).

7.11 El Comité tomó nota de que la Secretaría, tras la solicitud formulada por el Comité en su 44º periodo de sesiones, había preparado un proyecto de enmiendas a todas las reglas pertinentes de los Anexos del MARPOL que figuran en el anexo del documento MEPC 45/7/4, con la intención de que el español estuviera en las mismas condiciones del inglés y del francés y, asimismo, permitiendo que el Estado de abanderamiento suspendiera la prescripción por la que los certificados deben estar en la lengua oficial del Estado de abanderamiento. Al mismo tiempo, se mantiene el carácter del idioma oficial del Estado de abanderamiento, de usarse éste.

7.12 El Comité tomó nota de que en el documento MEPC 45/7/4 se pide al Comité que, de conformidad con la resolución MEPC.87(44), éste debería "acordar adoptar las medidas formales necesarias para enmendar cada uno de los anexos pertinentes del MARPOL cuando se presente la oportunidad de revisarlos", y que se sugirieron las siguientes medidas con miras a que las examine el Comité:

- .1 el proyecto de enmiendas a los Anexos I y II podría incluirse en el texto revisado de los Anexos I y II que examina actualmente el Subcomité BLG;
- .2 el proyecto de enmiendas al Anexo IV podría incluirse en el texto revisado del Anexo IV que el Comité adoptará una vez que haya entrado en vigor el Anexo;

- .3 el proyecto de enmiendas al Anexo V podría incluirse en la propuesta de enmiendas que el Comité (MEPC 45/5) adoptará en el presente periodo de sesiones; y
- .4 el proyecto de enmiendas al Anexo VI podría incluirse en cualquier enmienda futura que el Comité adoptará una vez que haya entrado en vigor el Anexo.

7.13 Tras un breve debate, el Comité decidió adoptar las medidas recomendadas, y remitió el proyecto de enmiendas a un grupo de redacción informal con objeto de que lo revisara y elaborara el texto final para su aprobación por el Comité

7.14 Tras recibir el informe de dicho grupo de redacción informal, el Comité aprobó el proyecto de enmiendas a los Anexos I, II, III, IV y VI del MARPOL sobre el uso del español, que figura en el anexo 8 del informe del Comité, para su futuro uso.

Posible interpretación de la regla 16 del Anexo I del MARPOL

7.15 En su documento MEPC 45/7/10, la India señaló que, dado que no existen directrices para calcular la capacidad del equipo filtrador de hidrocarburos prescrito para cada buque, los constructores de buques atienden en general a sus propios criterios para seleccionar dicha capacidad. Se ha advertido que los equipos seleccionados de este modo no son siempre los más adecuados desde el punto de vista práctico, lo que demora la descarga de las aguas oleosas de sentina de las cámaras de máquinas. En tales circunstancias, se ha notificado que el personal de a bordo bombea las aguas de sentina y las descargas directamente por la borda.

7.16 Con objeto de solucionar este problema, la India considera que el establecimiento de una interpretación unificada para calcular la capacidad del equipo filtrador de hidrocarburos prescrito para cada buque ayudará a que el personal de a bordo cumpla con las prescripciones del MARPOL.

7.17 El Comité estuvo de acuerdo con la propuesta de la India y le solicitó que elaborara un proyecto de interpretación de la regla 16 del Anexo I del MARPOL y lo presentara ante el 44º periodo de sesiones del Comité DE para su examen.

PROPUESTAS PARA QUE LA OMI ADOPTE MEDIDAS ADECUADAS COMO CONSECUENCIA DEL HUNDIMIENTO DEL ERIKA

Introducción

7.18 El Comité recordó que, en su último periodo de sesiones, había mantenido un intercambio general de puntos de vista sobre la función de la OMI, inmediatamente después del siniestro del **Erika**. El Comité manifestó su total apoyo a la declaración del Secretario General de que la OMI debía ser considerada siempre, y sin excepciones, el único foro en el que debían examinarse y adoptarse las normas sobre seguridad y prevención de la contaminación que afecten al transporte internacional. La aplicación en el marco regional, y mucho menos de manera unilateral, a los buques de bandera extranjera, de prescripciones de carácter nacional que exceden las normas de la OMI, será perjudicial para el transporte internacional y para el funcionamiento de la OMI misma y, por consiguiente, debería evitarse.

7.19 El Comité reconoció que éste era un punto sumamente importante y que el mundo del transporte marítimo, incluidos los medios periodísticos de ese sector, observan muy atentamente cómo el Comité trata esta cuestión.

7.20 El Presidente manifestó su agradecimiento por cuanto un gran número de delegaciones, tanto de los Gobiernos Miembros como de las ONG habían celebrado amplias consultas durante las semanas anteriores a esta reunión. Ello demostraba claramente la buena voluntad y urgencia porque el Comité obtuviera resultados positivos de esta semana de reuniones.

7.21 En nombre del Comité, el Presidente agradeció al Secretario General por su iniciativa de establecer un grupo de expertos oficioso que habían elaborado el informe (MEPC 45/7/6/Add.1 y MEPC 45/INF.29) sobre el impacto de las propuestas presentadas por Francia, Bélgica y Alemania y por España. El Presidente también agradeció al Grupo su excelente labor.

7.22 El Presidente señaló que de los documentos presentados sobre este punto se desprendería claramente que existe una aceptación general respecto de la necesidad de adelantar la fecha de retirada del servicio de los buques tanque de casco sencillo, siempre que ello sea hecho de un modo sistemático y durante un periodo aceptable de tiempo, teniendo en consideración el impacto económico en una gama de factores. Además, era igualmente importante reconocer que también debía examinarse un gran número de otras medidas, ya sea en tanto que nuevos tópicos o a modo de perfeccionamiento de las disposiciones existentes, por ejemplo, una revisión de la resolución A.744(18) - Directrices sobre el programa mejorado de inspecciones durante los reconocimientos de graneleros y petroleros.

7.23 El Presidente señaló que la finalidad de esta reunión debería ser la elaboración de un proyecto de enmienda a la regla 13G del Anexo I del MARPOL que cuente con una aceptación suficiente como para que el Secretario General la distribuya a fin de que la apruebe el Comité en su reunión de abril de 2001. También era importante que el Comité determinara y asignara prioridades a las medidas adicionales que era necesario adoptar.

7.24 El Presidente señaló que se había presentado un gran número de documentos en relación con este punto, en los cuales se proponía distintos modos de abordar la cuestión, y que la mayoría incluía propuestas de enmiendas a la regla 13G. Puesto que resultaría muy difícil evaluar cada una de ellas en detalle en el Pleno, habida cuenta de las limitaciones de tiempo, el Comité estuvo de acuerdo con la propuesta del Presidente de que, a fin de que el Pleno pudiera examinar este punto adecuada y ordenadamente, el Comité separara los documentos en los tres grupos siguientes:

- .1 propuestas básicas: MEPC 45/7/3 y Corr.1 presentado por Bélgica, Francia y Alemania y MEPC 45/7/5, presentado por España;
- .2 información básica: MEPC 45/7/2, MEPC 45/7/6, MEPC 45/7/6/Add.1 y MEPC/INF.29 de la Secretaría; y
- .3 observaciones de carácter general: MEPC 45/7/1, presentado por Grecia, MEPC 45/7/9 y MEPC 45/7/19 por Brasil, MEPC 45/7/11 por Bahamas, MEPC 45/7/13 por Hong Kong (China) y MEPC 45/7/16 de Noruega.

- .4 observaciones específicas sobre las enmiendas propuestas a la regla 13G: MEPC 45/7/7 y MEPC 45/INF.30 del Japón, MEPC 45/7/14 de Grecia y MEPC 45/7/15 de Noruega;
- .5 opiniones del sector: de BIMCO, MEPC 45/7/8 de la ICS, MEPC 45/7/17 de INTERTANKO, MEPC 45/INF.22 de la IACS, MEPC 45/7/18 de INTERTANKO y MEPC 45/INF.28 de la IAPH.
- .6 toda otra propuesta y examen general.

7.25 El Presidente señaló que, después de que se hubieran presentado todos los documentos, tendría lugar un examen de carácter general sobre las tres cuestiones más importantes, a saber:

- .1 cuestiones de política y temas de principios generales, relacionados con el régimen de retirada del servicio de los buques tanque de casco sencillo;
- .2 aplicación a los buques pequeños; y
- .3 cuestiones de política general relativas a las medidas adicionales.

PROPUESTAS BÁSICAS

MEPC 45/7/3 (Bélgica, Francia y Alemania)

7.26 El Comité tomó nota de que el documento MEPC 45/7/3, presentado por Bélgica, Francia y Alemania, contenía una propuesta de enmienda a la regla 13G, destinada a acelerar la retirada gradual del servicio de los petroleros de casco sencillo, de modo que la flota mundial pudiera cumplir, tan pronto como fuera posible, con las prescripciones sobre doble casco, o con normas de proyecto equivalentes. Los límites de edad propuestos eran bien inferiores a los previstos en la regla 13G actual, bien se aplicaban a categorías de petroleros que, habida cuenta de sus dimensiones, no estaban sometidos actualmente a la regla 13G.

7.27 El Comité tomó nota de que el documento también brindaba cierta información básica y una evaluación inicial del impacto de la propuesta. Respecto de los criterios relativos al tamaño de los buques tanque y a la construcción del casco, el documento dividía a los buques tanque en las tres categorías siguientes:

Categoría 1: petrolero para crudos de casco sencillo, de peso muerto igual o superior a 20 000 y petroleros para el transporte de productos de peso muerto igual o superior a 30 000, sin tanques de lastre separado como protección; conocidos como "petroleros anteriores al MARPOL";

Categoría 2: petroleros de casco sencillo, del mismo tamaño que los de la categoría 1, pero equipados con tanques de lastre separado como protección; conocidos como "petroleros MARPOL"; y

Categoría 3: petroleros de casco sencillo de peso muerto igual o superior a 600, pero inferior a los límites especificados en la categorías 1 y 2, entregados antes del 6 de julio de 1996.

7.28 El Comité tomó nota de que, para cada una de las tres categorías, los tres países habían propuesto las siguientes enmiendas a la regla 13G (MEPC 45/7/3, anexo):

para la categoría 1, se propuso sustituir los límites de edad de 25 ó 30 años con arreglo a la regla 13G, por una edad límite única de 23 años. Se estableció 2005 como fecha límite, independientemente de la edad de los petroleros;

para la categoría 2, se propuso exigir el cumplimiento de las prescripciones sobre doble casco o de normas de proyecto equivalentes cuando los buques alcanzaran la edad de 26 años, o a partir del 1 de enero del 2008, si esta fecha fuera anterior; y

para la categoría 3, se propuso establecer una edad límite de 23 años para los petroleros que no estén equipados con tanque de lastre separado como protección y de 28 años para aquellos que sí lo estén, así como una fecha final que se estableció en el 1 de enero de 2013, después de la cual no se permitirá el funcionamiento de los petroleros de casco sencillo pertenecientes a esta categoría.

MEPC 45/7/5 (España)

7.29 El Comité tomó nota de que en el documento MEPC 45/7/5, presentado por España, se exponía la opinión de ese país sobre el aumento de la seguridad de los petroleros, como consecuencia del suceso del **Erika** y que en él figuraba una propuesta de enmienda a la regla 13G y las pertinentes razones justificativas, así como una evaluación inicial de los efectos de esta propuesta. Las enmiendas propuestas disponían, entre otras cosas, lo siguiente:

Todo petrolero deberá cumplir con las prescripciones de la regla 13F del Anexo I del Convenio MARPOL, de conformidad con el siguiente programa:

los petroleros de la categoría 1 no podrán operar después de la fecha en que el buque cumpla 23 años o a partir del 1 de junio de 2005, si esta fecha fuera anterior;

los petroleros de la categoría 2 no podrán operar después de la fecha en que el buque cumpla 28 años, o del 1 de enero de 2010, si esta fecha fuera anterior;

los petroleros de la categoría 3, que no tengan tanques de lastre separado como protección, no podrán operar después de la fecha en que cumplan 25 años o a partir del 1 de enero de 2010, si esta fecha fuera anterior; y

los petroleros de la categoría 3, equipados con tanques de lastre separado como protección, no podrán operar después de la fecha en que el buque cumpla 30 años, o del 1 de enero de 2015, si esta fecha fuera anterior.

INFORMACIÓN BÁSICA

MEPC 45/7/2 (Secretaría)

7.30 El Comité señaló que el documento MEPC 45/7/2 daba cuenta de los resultados de la labor del CSM en su 72º periodo de sesiones, en relación con el suceso del **Erika**. Tras la declaración introductoria del Secretario General, un gran número de representantes de los Estados Miembros, organizaciones intergubernamentales, entre ellas, la Comisión Europea, y

organizaciones no gubernamentales, hicieron uso de la palabra sobre esta cuestión. Si bien los oradores expusieron diferentes enfoques para la solución del problema, hubo consenso general en el seno del CSM a fin de enviar un mensaje inequívoco a este Comité de que el CSM brindaría su pleno apoyo para el examen de las propuestas del modo más urgente y expeditivo.

7.31 El Comité tomó nota, además, de que el documento MEPC 45/7/2 también brindaba un resumen de otras medidas adoptadas por el CSM en su 72º periodo de sesiones, inmediatamente después del suceso del **Erika**, entre ellas, la aprobación de enmiendas propuestas al anexo B (relativo a los petroleros) de la resolución A.744(18) - Directrices sobre el programa mejorado de inspecciones durante los reconocimientos de graneleros y petroleros, con miras a su aprobación durante el 73º periodo del CSM y el examen de un sistema de notificación obligatoria para buques "A la altura de Les Casquets" y la zona costera adyacente, propuesto por Francia con miras a su aprobación futura.

7.32 El Comité señaló además que el Subcomité NAV en su 46º periodo de sesiones había manifestado su acuerdo con el sistema de notificación obligatoria para buques "A la altura de Les Casquets" y la zona costera adyacente y había pedido al CSM en su 73º periodo de sesiones que aprobara dicho sistema.

MEPC 45/7/6, MEPC 45/7/6/Add.1 y MEPC 45/INF.29 (Secretaría)

7.33 El Comité tomó nota de la información proporcionada por el Secretario General en el documento MEPC 45/7/6 acerca del estudio sobre las repercusiones de las dos propuestas básicas, encargado por él, sin costo alguno para la Organización, en vista de la urgencia y de la enorme importancia del asunto.

7.34 El Comité también tomó nota de que los documentos MEPC 45/7/6/Add.1 y MEPC 45/INF.29 contienen el resultado de dicho estudio, que proporciona un cúmulo de información objetiva y abarca todos los aspectos importantes, incluido el volumen de hidrocarburos transportado por los petroleros, las estadísticas sobre petroleros, la capacidad mundial de construcción de buques, la capacidad mundial de reciclaje de buques, y una evaluación inicial de los costos para el sector de buques tanque, con la intención de prestar asistencia al Comité para que pueda tomar decisiones bien fundadas:

Volumen de hidrocarburos transportado por los petroleros

Esta sección muestra el volumen de hidrocarburos y productos de hidrocarburos transportados por los petroleros con base en cálculos mundiales y regionales. Esta sección contiene tres puntos principales: 1) el transporte ininterrumpido de hidrocarburos por los petroleros es esencial para la función sostenible de la economía mundial; 2) la creciente economía mundial necesitará una mayor capacidad de petroleros en los años próximos; y 3) el índice de utilización de la flota de petroleros es, actualmente, prácticamente el máximo.

Estadísticas de petroleros

Esta sección muestra el número y tonelaje totales de todos los petroleros existentes que transportan hidrocarburos anualmente desde los años 70 hasta el año 2000, subdivididos en las tres categorías, según la construcción del buque (casco sencillo, doble casco o con tanques de lastre separado) y por tipo de buque (petroleros, mineraleros-graneleros-petroleros, mineraleros/petroleros y quimiqueros). Su propósito es ayudar al Comité a determinar las consecuencias de las diversas propuestas sobre los diferentes tipos de buques tanque.

Capacidad mundial de construcción de buques

Esta sección evalúa la capacidad mundial de construcción de buques. A partir del estudio, queda claro que la demanda de nuevas construcciones que crearán las dos propuestas básicas no podrá ser absorbida por la capacidad existente de construcción en ningún año y, por consiguiente, deberá distribuirse entre varios años.

Capacidad mundial de reciclaje de buques

Esta sección evalúa la capacidad de reciclaje de buques en todo el mundo. La sustitución total para las categorías 1 y 2 que crearán las dos propuestas básicas alcanza aproximadamente a 145 millones de TPM. Si la capacidad mundial de reciclaje de buques se calcula aproximadamente en 30 millones de TPM para todos los tipos de buque, reciclar solamente los petroleros de categoría 1 y 2 llevaría casi cinco años.

Estadísticas de siniestros de petroleros

Deben señalarse tres puntos en esta sección: 1) el número de derrames importantes de hidrocarburos ha disminuido significativamente en los últimos 30 años; 2) los fallos en el casco fueron responsables del 14% de los derrames importantes (> 700 toneladas) entre 1974 y 1999; y 3) se perdieron totalmente 96 petroleros entre 1992 y 1999 de los cuales, el 23% en número y el 26% en peso muerto, se atribuyeron a "fallos estructurales", siendo los incendios y las explosiones la causa más común.

Evaluación inicial de los costos para el sector petrolero

El "enfoque conservador" se usó para evaluar los costos, evitando toda especulación acerca de la forma en que las dos propuestas básicas podrían afectar al mercado de la construcción de buques. El cálculo se ha realizado de manera simple y no se ha tenido en cuenta la relación tiempo-valor. El cálculo de costos de los nuevos buques y del desguace alcanza a unos 15 726 millones de dólares de los Estados Unidos.

OBSERVACIONES GENERALES

MEPC 45/7/1 (Grecia)

7.35 El Comité tomó nota de que Grecia, en su documento MEPC 45/7/1, exponía el marco en el cual los Estados Miembros podían presentar propuestas específicas con relación al suceso del **Erika** y ponía de relieve que la retirada progresiva de los petroleros de casco sencillo que se propone debe ser proporcionada, realista, abordar las causas reales, y no tener en cuenta otras consideraciones, de manera que la construcción, el mantenimiento y la debida operación del buque sean los principales requisitos para la seguridad, y no la edad o el abanderamiento del mismo. Grecia observó también que la OMI ya ha tomado un número considerable de medidas, incluidas las prescripciones relativas al doble casco, el programa mejorado de inspecciones durante los reconocimientos, el Código IGS y las enmiendas propuestas a la resolución A.744(18) que se adoptarán en el 73º periodo de sesiones del CSM. Grecia propone también medidas adicionales para mejorar la seguridad y eliminar los buques deficientes.

MEPC 45/7/9 y MEPC 45/7/19 (Brasil)

7.36 El Comité tomó nota de que Brasil, en su documento MEPC 45/7/9, manifiesta que el establecimiento de medidas unilaterales (nacionales y regionales) no constituye un enfoque correcto; el transporte marítimo, como actividad internacional, ha de regirse por normas y reglas uniformes. Brasil considera que es más importante aplicar debidamente las reglas en vigor que prescribir reglas nuevas. El debate sobre la aceleración de la retirada progresiva de los petroleros de casco sencillo debe tener en cuenta las condiciones económicas del transporte marítimo y la capacidad de construcción de buques a nivel mundial. La introducción de enmiendas en la regla 13G sólo debería hacerse después de considerar detenidamente las causas del siniestro del **Erika**.

7.37 El Comité también tomó nota de que, en su documento MEPC 45/7/19, Brasil propone que el proceso se lleve a cabo con prudencia, y sugiere que las cuestiones importantes, tales como las repercusiones en los sectores del transporte de hidrocarburos y de construcción y de desguace de buques, junto con la mejora de las inspecciones del casco y la estructura de los buques, deberían examinarse con mayor detenimiento, en colaboración con el Comité de Seguridad Marítima, antes de introducir enmiendas en la regla 13G. Brasil está en contra del establecimiento de prescripciones unilaterales, tanto nacionales como regionales, que, a su juicio, serían perjudiciales para el transporte marítimo internacional. Además, Brasil considera que la simple adopción del doble casco no es suficiente para prevenir sucesos futuros similares al siniestro del **Erika**.

MEPC 45/7/11 (Bahamas)

7.38 El Comité tomó nota de que, en su documento MEPC 45/7/11, las Bahamas formulan observaciones en el sentido de que la idoneidad de la resistencia de los graneleros y petroleros de gran tamaño depende de que se sometan a inspecciones y reconocimientos completos y minuciosos, y subrayan la necesidad de que se tomen medidas en la fase de proyecto para facilitar la realización de dichas inspecciones. Las Bahamas también efectúan recomendaciones sobre el modo de hacer que los buques sean más fáciles de inspeccionar.

7.39 A juicio de las Bahamas, es necesario abordar el problema que representan los graneleros y petroleros con el casco debilitado, por lo que la OMI debería considerar qué adaptaciones necesitan realizarse en la fase de proyecto para permitir que los inspectores tengan un mejor acceso a todas las partes del casco durante los reconocimientos de los buques de gran tamaño y puedan así efectuar un examen detallado de todas las partes, de manera eficaz, económica y en condiciones de seguridad, teniendo en cuenta la circular MSC/Circ.686 y, si es necesario, mediante la elaboración de las enmiendas oportunas al Convenio SOLAS.

MEPC 45/7/13 (Hong Kong (China))

7.40 En su documento MEPC 45/7/13, Hong Kong (China) expresa la opinión de que la propuesta que figura en el documento MEPC 45/7/3 es prematura y se ha realizado antes de que se conozcan las causas exactas del siniestro del **Erika**. Hong Kong estima que, si bien los petroleros de doble casco son más resistentes desde el punto de vista estructural que los de casco sencillo, si no se mantienen debidamente podrían sufrir siniestros del mismo tipo que el del **Erika**. La propuesta de la retirada progresiva de petroleros de casco sencillo supondría una enorme carga para las economías dependientes de las importaciones de hidrocarburos; por consiguiente, tal medida sólo debería adoptarse después de que se efectúe un examen cuidadoso y exhaustivo de todos los factores pertinentes, incluida la capacidad de los sectores de construcción y de desguace de buques y el efecto en las tarifas de flete. Por todo ello, las prescripciones relativas al doble casco deberían introducirse a un ritmo razonable.

MEPC 45/7/16 (Noruega)

7.41 En su documento MEPC 45/7/16, Noruega manifiesta su opinión de que varios tipos de prescripciones suplementarias pueden resultar más importantes en lo que hace a la prevención de futuros casos de contaminación por hidrocarburos que la retirada gradual de petroleros de casco sencillo en breve plazo, y ofrece un resumen de las recomendaciones destinadas a la eliminación de buques deficientes. La mayoría de esas recomendaciones se basa en las investigaciones efectuadas por las autoridades noruegas acerca del hundimiento en 1997 del granelero de matrícula chipriota **Leros Strength**. Noruega presentó anteriormente un documento al Subcomité FSI en su 9º periodo de sesiones con el fin de que se elaboraran disposiciones o se introdujeran enmiendas a este respecto.

OBSERVACIONES ESPECÍFICAS SOBRE LAS ENMIENDAS PROPUESTAS A LA REGLA 13G

MEPC 45/7/7 y MEPC 45/INF.30 (Japón)

7.42 En su documento MEPC 45/7/7, y en el documento conexo MEPC 45/INF.30, el Japón agradece la propuesta conjunta presentada por Alemania, Bélgica y Francia (MEPC 45/7/3), puesto que en ella no se proponen reglas de carácter unilateral o regional, sino enmiendas a la regla 13G del Anexo I del MARPOL. El Japón está de acuerdo con la idea de acelerar la retirada progresiva de los petroleros viejos de casco sencillo, puesto que hace suyo el parecer de que los petroleros viejos suelen presentar fallos estructurales. No obstante, a juicio del Japón no resulta aceptable la eliminación de los buques de la categoría 2 que tienen entre 11 y 12 años, propuesta en el documento presentado por Alemania, Bélgica y Francia. El Japón también expresa su inquietud en cuanto al enorme volumen del tonelaje que deberá desguazarse en tan corto periodo de tiempo, con graves repercusiones para el mercado naviero y que podría afectar al comercio mundial de petróleo. En su opinión, la retirada gradual de los petroleros de casco sencillo

debería efectuarse de una manera práctica, razonable y paulatina, particularmente en lo que se refiere a los petroleros de la categoría 2.

7.43 Teniendo en cuenta el hecho de que el **Nakhodha** tenía 26 años y el **Erika** 25 cuando sufrieron fallos estructurales, y que el intervalo de renovación de los reconocimientos es de cinco años, la delegación del Japón declaró que podía aceptar una edad de 25 años para la retirada de los petroleros de la categoría 2, pero que desde el punto de vista de la seguridad no debería aceptarse que llegaran a los 28 años. Además, si la edad máxima se fija en 28 años y la fecha límite es 2015, los petroleros de la categoría 2 de 18 ó 19 años se retirarían en 2015, mientras que otros petroleros de 28 años continuarían en servicio hasta esa misma fecha. Esto resulta inaceptablemente injusto en el caso de petroleros relativamente nuevos.

7.44 El Comité tomó nota de que el Japón había efectuado una investigación sobre los efectos económicos de la retirada gradual de los petroleros de casco sencillo, propuesta en el documento MEPC 45/7/3, y que el resultado de la misma figura en el documento MEPC 45/INF.30. El Comité manifestó su agradecimiento al Japón por la detallada investigación sobre el efecto económico de las enmiendas propuestas a la regla 13G que ayudará al Comité a tomar decisiones bien fundadas.

MEPC 45/7/14 (Grecia)

7.45 En su documento MEPC 45/7/14, Grecia expresa la opinión de que todos los Estados Miembros deberían colaborar para encontrar la mejor solución posible a los problemas generados por el siniestro del **Erika**. No obstante, cualquier medida correctiva debería tomarse con cautela y después de tener en cuenta todos los factores, incluido el efecto sobre el empleo de un número considerable de marinos extranjeros de cuyo sueldo dependen sus familias, por lo que resulta sumamente importante que todos los Estados Miembros muestren tanto determinación como flexibilidad. Grecia realizó la siguiente propuesta:

Los petroleros de la categoría 1 deberían retirarse del servicio de acuerdo con las disposiciones de la regla 13G fijando como fecha límite el año 2007.

Para los petroleros de la categoría 2, la edad límite prescrita en la regla 13G (30 años) debería reducirse a 28, y, en caso de que se introduzca una fecha límite, ésta debería ser 2015 (fecha establecida en la ley OPA 90), dando así una vida útil de aproximadamente 20 años a los petroleros de construcción más reciente de esta categoría.

Los petroleros de la categoría 3 deberían dividirse en las dos siguientes subcategorías: categoría 3 a) -petroleros de peso muerto igual o superior a 5 000 toneladas- y categoría 3 b) -petroleros de peso muerto inferior a 5 000 toneladas:

Con respecto a los petroleros de categoría 3 a), la fecha límite debería fijarse en 2015 y la edad límite en 30 años, teniendo en cuenta que no debe hacerse distinción alguna entre los petroleros con tanques de lastre separado y los que no los tengan, puesto que, según las reglas actuales 13 y 13E del Anexo I del MARPOL 73/78, no son aplicables a esta categoría de buques.

Con respecto a los buques de categoría 3 b), no debería fijarse ningún límite de edad ni de fecha, puesto que esta categoría comprende un gran número de buques de pequeño tamaño dedicados a viajes nacionales o internacionales de corta duración, que garantizan el suministro de petróleo entre tierra firme e islas adyacentes y que cumplen una función de suma importancia para las economías nacionales de multitud de países. Cualquier cambio drástico en ese contexto supondría una grave distorsión de las condiciones económicas de muchos Estados Miembros. No obstante, cabe subrayar que la ley OPA 90 no impone límites de edad a los petroleros de peso muerto inferior a 5 000 toneladas.

MEPC 45/7/15 (Noruega)

7.46 En su documento MEPC 45/7/15, Noruega se declara consciente de que deberían aplicarse prescripciones más estrictas a los petroleros tras el accidente sufrido por el **Erika** y acoge con agrado cualquier propuesta de nuevas medidas internacionales capaces de reducir el riesgo de contaminación por hidrocarburos, siempre que los costes puedan justificarse por la reducción de riesgos lograda.

7.47 Noruega proponía lo siguiente:

Para los petroleros de la categoría 1 debería fijarse una edad límite de 25 años sin fecha límite adicional. Puesto que estos petroleros no se entregaron hasta después del 1 de junio de 1982, todos ellos se retirarán del servicio para el 1 de junio de 2007.

En cuanto a los petroleros de la categoría 2, se fijaría una edad límite de 25 años sin fecha límite adicional. Dichos petroleros podrían entregarse hasta julio de 1996, y, por consiguiente, la fecha límite de 2008 ó 2010 para su retirada supondría que algunos se retirarían tras muy pocos años de servicio.

En cuanto a los petroleros de la categoría 3 que no están equipados con tanques de lastre separados debería fijarse una edad límite de 25 años sin fecha límite adicional.

Con respecto a los petroleros de la categoría 3 equipados con tanques de lastre separados que podrían entregarse con anterioridad al 6 de julio de 1996 debería fijarse una edad límite de 25 años (lo que resulta más estricto que las propuestas que figuran en los documentos MEPC 45/7/3 y MEPC 45/7/5) sin fecha límite adicional.

7.48 El Comité tomó nota de que Noruega había recomendado que se examinara la posibilidad de introducir la prescripción de que todos los petroleros de casco sencillo utilicen "la carga con equilibrio hidrostático" a partir de una edad límite específica, por ejemplo 15 años, a fin de reducir el riesgo de contaminación por hidrocarburos en caso de varada (MEPC 45/7/15, párrafo 34).

OPINIONES DEL SECTOR NAVIERO

7.49 El Comité convino en oír el punto de vista del sector naviero antes de someter a debate las enmiendas propuestas a la regla 13G del Anexo I del MARPOL.

MEPC 45/7/8 (BIMCO)

7.50 En su documento MEPC 45/7/8, el BIMCO manifestó gran preocupación por el posible cambio repentino de las reglas de ámbito internacional, tales como el MARPOL, como resultado de un solo siniestro. El transporte naviero es un negocio a largo plazo, y las compañías navieras deben de tener tiempo suficiente para planificar sus estrategias. El BIMCO llevó a cabo su propio estudio, y concluyó que, si se adopta la propuesta que figura en el documento MEPC 45/7/3, gran número de petroleros se verán forzados a retirarse del servicio prematuramente, entre ellos numerosos petroleros de la categoría 2 con muy pocos años de servicio, lo que crearía una grave situación en el mercado del suministro de petróleo.

MEPC 45/7/12 (ICS)

7.51 En su documento MEPC 45/12, la ICS reconoce la necesidad de revisar la regla 13G, pero pone de relieve que cualquier enmienda debe tener un contenido práctico y sus repercusiones en el sector de los petroleros y del transporte de hidrocarburos debe ser moderado. La ICS subraya también la importancia de la aplicación eficaz del programa mejorado de reconocimientos de los petroleros en relación con las enmiendas a la regla 13G propuestas y recomienda que el Comité, en colaboración con el CSM, revise y fortalezca las prescripciones de la resolución A.744(18).

7.52 La ICS expresó el firme convencimiento de que las enmiendas propuestas a la regla 13G en los documentos MEPC 45/7/3 y MEPC 45/7/5 no podrían introducirse de manera moderada puesto que ambas propuestas llevarían a la retirada del servicio de un número considerable de petroleros en un espacio muy reducido de tiempo, la mayoría de ellos mucho antes del final de su vida útil. Por consiguiente, la ICS propone el enfoque alternativo que figura en el documento MEPC 45/7/12.

MEPC 45/7/17 (INTERTANKO)

7.53 El Comité tomó nota de la sugerencia de INTERTANKO en el documento MEPC 45/7/17 de que, por lo que respecta a petroleros de más de 20 000 toneladas y buques para el transporte de productos de más de 30 000 toneladas, se enmienden las actuales prescripciones de la regla 13G para solicitar el cumplimiento con las prescripciones relativas al doble casco entre 2010 y 2015. No obstante, INTERTANKO subrayó que debería prestarse atención a las consecuencias de dichas enmiendas a la regla 13G, por lo que respecta a la última generación de petroleros de casco sencillo con tanques de lastre como protección, construidos en el decenio de 1990. INTERTANKO también sugirió que, con objeto de mantener las prescripciones adicionales en la regla 13G simples y directas, los petroleros pequeños cumplieran las disposiciones para la introducción progresiva de los proyectos de doble casco en las mismas fechas que los otros petroleros.

MEPC 45/INF.22 (IACS) Y MEPC 45/7/18 (INTERTANKO)

7.54 El Comité tomó nota de que la IACS, en su documento MEPC 45/INF.22, había facilitado información al Comité sobre las medidas que ha tomado a raíz del suceso del **Erika**. La IACS, tras la pérdida del **Erika**, emprendió una revisión general de sus procedimientos con miras a mejorar aún más la seguridad en el mar y la protección del medio marino. Como resultado de dicha revisión, la IACS ha reforzado aún más varias de sus prescripciones, incluida la consolidación del Programa mejorado de reconocimientos, haciendo más rigurosa la

transferencia de clase y el uso obligatorio de un inspector exclusivo para el reconocimiento reglamentario. Las medidas serán implantadas de manera uniforme por las sociedades que son miembros de IACS a partir del 1 de julio de 2001, y en cuanto al reconocimiento reglamentario la fecha de implantación podrá ser también la fecha de entrada en vigor de la enmienda a la directiva 94/57 de la UE, si esta fecha es anterior.

7.55 INTERTANKO, en su documento MEPC 45/7/18, incluyó observaciones sobre las medidas adoptadas por la AICS tras el suceso del **Erika**. INTERTANKO en principio acogió positivamente la iniciativa de la IACS en su documento MEPC 45/INF.22 de revisar determinados aspectos de las actividades para determinar la clase con el fin de mejorarlas, si bien señaló que algunas de las medidas propuestas requerirían enmendar la resolución A.744(18), por lo que la IACS debería facilitar el texto pertinente para tales enmiendas antes de que se adopte una decisión definitiva.

MEPC 45/INF.28 (IAPH)

7.56 El Comité tomó nota de que la IAPH, en su documento MEPC 45/INF.28 facilitó información sobre una resolución aprobada por la Junta de Directores de esta asociación relativa a su postura con respecto al régimen de las reglas 13F y 13G del Anexo I del MARPOL, donde indicaba que apoyaba el principio del multilateralismo y, reconociendo la naturaleza mundial de la navegación, abogaba a favor de que siguieran eliminándose los petroleros de casco sencillo de conformidad con lo estipulado en dichas reglas.

OTRAS PROPUESTAS Y DEBATE GENERAL

7.57 Tras presentar los documentos remitidos y antes del debate general, el Presidente ofreció sus observaciones y confió en que sus observaciones le servirían al Comité a concentrarse en los elementos fundamentales de esta cuestión tan compleja.

7.58 El Presidente señaló que, habiendo leído todas las propuestas y escuchado minuciosamente las introducciones, él interpretaba que en esta situación el Comité debería considerar el suceso del **Erika** como una "señal para despertar". Por lo tanto, el Comité debería servirse del suceso como mecanismo de alerta, y no tanto para establecer las causas del hundimiento, y como el informe sobre la investigación del siniestro sólo se había puesto a disposición del Comité esa misma mañana, éste no podía dedicar excesivo tiempo en esos momentos a centrarse en las razones técnicas del siniestro. Esto podría hacerse en futuras reuniones de este Comité y del CSM. Y como han señalado correctamente algunos, es posible que el doble casco no hubiera evitado el suceso del **Erika**.

7.59 El Presidente observó que hay imperativos políticos tras esta cuestión, y asisten a este periodo de sesiones del Comité tanto funcionarios como representantes del sector, y ha de facilitarse la debida respuesta técnica, como se hace en la vida cotidiana. Responder a una realidad política no es nada nuevo o incongruente.

7.60 El Presidente señaló que es fundamental que el Comité reaccione sensatamente ante este suceso y las diversas propuestas que le sean remitidas. Resulta muy importante para el futuro de la Organización Marítima Internacional que tanto el CPMM como el CSM procedan del debido modo.

7.61 El Presidente observó que si bien la mayor parte de los documentos incluían varios del sector que reconocían que había que adelantar algunas de las fechas de eliminación en la actual regla 13G, la principal preocupación era garantizar el debido periodo de eliminación, con suficiente amplitud y flexibilidad para incorporar irregularidades tales como que el desgüace de petroleros regidos por el MARPOL de categoría 2 y de 11 años, y que se reconozcan los límites de la capacidad de los astilleros así como las consecuencias económicas del transporte de hidrocarburos.

7.62 Por consiguiente, y para ayudar a centrar las observaciones que se manifiesten en la sala, el Presidente sugirió que las observaciones se limitaran a las dos siguiente cuestiones con objeto de facilitar un claro mandato al Grupo de trabajo, y siempre que fuera posible evitar cuestiones técnicas como los límites específicos de edad y los pormenores del arqueo:

- .1 cuestiones de normativa general y de principio relativas a la elaboración del proyecto de enmiendas a la regla 13G para adelantar el régimen de eliminación de los petroleros de casco sencillo, incluida una aplicación a los petroleros más pequeños no cubiertos por la actual regla 13G; y
- .2 cuestiones de normativa general relativas a medidas preventivas adicionales que podrán exigir modificaciones a los convenios de la Organización Marítima Internacional, sea a través del CPMM o del CSM, por ejemplo un examen de la resolución A.744(18) y otras medidas, como las propuestas por Noruega y las Bahamas.

Debate general

7.63 Numerosas delegaciones se manifestaron respecto de las cuestiones de política general con relación a la propuesta de enmiendas a la regla 13G. A continuación se resumen las diversas opiniones expresadas:

- .1 Existió un fuerte apoyo para que la OMI adopte medidas de carácter internacional, y oposición a legislación unilateral, ya sea regional o nacional, para su aplicación a buques de pabellón extranjero que sobrepase las normas de la OMI.
- .2 El estudio del impacto de la propuesta de enmiendas a la regla 13G que figura en los documentos MEPC 45/7/6, MEPC 45/7/6/Add.1 y MEPC 45/INF.29 facilita un gran volumen de información objetiva que ayudará al Comité a adoptar decisiones acertadas. No obstante, el impacto para cada país deberá evaluarse y calcularse, y esto llevará tiempo. Por consiguiente, deberá evitarse adoptar decisiones apresuradas.
- .3 La mayoría de las delegaciones que hicieron uso de la palabra, aceptaron la necesidad de agilizar la retirada gradual de los viejos petroleros de casco sencillo y adelantar las fechas que figuran en la actual regla 13G, reconociéndose al mismo tiempo las consecuencias para el transporte de hidrocarburos, la capacidad de construcción de buques, la capacidad de reciclaje de buques, el impacto económico y la necesidad de una retirada progresiva ordenada en un periodo aceptable de tiempo, teniendo en cuenta las prescripciones de la ley sobre contaminación por hidrocarburos (OPA 90). Numerosas delegaciones se opusieron a efectuar cualquier cambio en la regla 13G existente antes de evaluar

las consecuencias que esto podría tener, y sugirieron que el Comité debería estudiar, con carácter prioritario, las restantes medidas señaladas en los documentos.

- .4 Los petroleros antiguos presentan más riesgos para el medio marino, y deberá enmendarse la regla 13G con objeto de acelerar la retirada progresiva de los petroleros de casco sencillo. No obstante, esta retirada deberá gradual, razonable y práctica, teniendo en cuenta las consecuencias para los diversos sectores. Deberán examinarse otras medidas para ayudar a eliminar el uso de petroleros deficientes.
- .5 El doble casco no solucionará todos los problemas. Deberá permitirse el funcionamiento de petroleros con un correcto mantenimiento por un periodo más largo, a reserva de que se practiquen los reconocimientos mejorados estipulados en la resolución A.744(18)
- .6 Dado que el informe de la investigación del siniestro del **Erika** se obtuvo durante el curso del presente periodo de sesiones, el Comité no deberá adoptar decisiones apresuradas, ya que éstas pueden ser erróneas. Si los buques no reciben el mantenimiento adecuado, accidentes del tipo del **Erika** podrían ocurrir con los petroleros de doble casco. Cualquier medida para acelerar la retirada progresiva de los tanques de casco sencillo deberá adoptarse una vez que se lleve a cabo un análisis cuidadoso de todos los factores pertinentes.
- .7 La propuesta relativa a la rápida adopción de medidas en la OMI no es pertinente al accidente del **Erika**. Las ventajas de los petroleros de doble casco es que pueden prevenir la contaminación por hidrocarburos en caso de una colisión o una varada de baja energía, pero no pueden prevenir accidentes como el del **Erika**, que sufrió un fallo estructural.
- .8 La propuesta de enmiendas a la regla 13G de acelerar la retirada progresiva de los petroleros de casco sencillo no tiene mayor mérito, ya que este tipo de medida no solucionará el problema, y las medidas solicitadas son muy apresuradas. Se mencionó que la OMI demoró dos años y ocho meses en aprobar y hacer que entraran en vigor las enmiendas al SOLAS como consecuencia del accidente del **Estonia**, en el que murieron más de 900 personas. En el accidente del **Erika** no hubo pérdidas humanas, pero las medidas propuestas son más severas, lo que parece relegar a segundo lugar la importancia de la vida humana. También se señaló que todos los años ocurren accidentes marítimos, y que la OMI no debe verse obligada a enmendar instrumentos de carácter obligatorio cada vez que sucede un accidente o grupos de accidentes.
- .9 La seguridad marítima y la protección del medio marino tienen precio, y lo importante es tener en cuenta todos los aspectos de seguridad, ambientales, políticos y comerciales.

- .10 Se expresó grave preocupación acerca de la retirada progresiva de los petroleros "jóvenes" de categoría 2, como se propone en los documentos MEPC 45/7/3 y MEPC 45/7/5. Todos los petroleros de categoría 2 deberían alcanzar la edad de 25 años. También se expresó preocupación acerca de la propuesta de eliminar por completo las reglas 13G 4) y 13G 7), mediante las cuales podría extenderse por cinco años la vida de los petroleros de categoría 1 estructuralmente seguros.
- .11 Europa occidental es el mayor importador de hidrocarburos, y deberá evitarse cualquier interrupción del abastecimiento de hidrocarburos, esencial para el desarrollo económico sostenible. El alto volumen de hidrocarburos transportados en sus aguas también significa mayores riesgos de contaminación. Si bien el doble casco no soluciona todos los problemas, es la mejor solución disponible, y la Unión Europea tratará de encontrar una solución en el seno de la OMI.
- .12 Deberá tenerse en cuenta el impacto económico sobre todos los países afectados, incluidos los países pequeños con una flota mercante reducida.
- .13 También deberá examinarse la importancia de los petroleros pequeños para la economía de los Estados insulares menores.
- .14 Teniendo en cuenta que los accidentes también pueden afectar a los petroleros de doble casco, el Comité deberá comenzar a considerar esta cuestión.
- .15 La propuesta de Bahamas de hacer más fáciles los reconocimientos de los petroleros a partir de la etapa de proyecto recibió amplio apoyo. Deberán examinarse otras medidas para ayudar a eliminar los petroleros deficientes, incluidas las cuestiones relacionadas con el factor humano y otras medidas operacionales que reducirán al mínimo los riesgos de contaminación por hidrocarburos. En particular, debería examinarse la posibilidad de revisar la resolución A.744(18), y, de ser posible, debería elaborarse una lista de dichas medidas para que el Comité y el CSM la examinen y adopten las medidas oportunas.
- .16 Uno de los factores más importantes para prevenir los accidentes con petroleros es la calidad de las tripulaciones. Por consiguiente, la cuestión del factor humano, incluida una mejor preparación de la gente de mar, debería ser una prioridad para la OMI, teniendo en cuenta que el error humano juega un papel en la mayoría de los accidentes.
- .17 Deberá prestarse atención a un posible desplazamiento de la gente de mar si un gran número de petroleros deja de operar en un corto periodo de tiempo.
- .18 Debería abordarse la cuestión del papel que juegan los inspectores de buques y sus cualificaciones.
- .19 Deberá existir un alto grado de preparación y de respuesta a los sucesos que involucran contaminación por hidrocarburos causados por fueloil pesado y otros hidrocarburos persistentes, tema que deberá examinarse urgentemente con arreglo al Convenio de Cooperación

- .20 Deberá existir un mejor control en aguas de mucho tráfico, incluidos los estrechos.
- .21 Los Estados rectores de puerto, los de abanderamiento y las organizaciones reconocidas deberán llevar a cabo inspecciones más rigurosas sobre los aspectos estructurales y operacionales de todos los petroleros de casco sencillo de más de 15 años de antigüedad.
- .22 En estos tiempos difíciles, la clave es la flexibilidad. Para tener éxito con las enmiendas de la regla 13G, todos los países deberán alcanzar un consenso.

7.64 La delegación de Singapur señaló que cualquier debate sobre el asunto **Erika** debía tener en cuenta dos principios básicos: el primero es que lo más importante es reducir el peligro de la contaminación, cualquier retirada gradual de petroleros de casco sencillo deberá tener en cuenta las consecuencias para los sectores de los petroleros y de hidrocarburos; el segundo principio es que las propuestas no deben limitarse a la retirada gradual de los petroleros de casco sencillo sino que además deben abordar la cuestión de cuál fue la causa del siniestro del **Erika**.

7.65 La delegación de Dinamarca pidió al Comité que se combinaran la flexibilidad y la determinación en la cuestión de los petroleros de doble casco, y señaló que la flexibilidad sería sometida a prueba en el presente periodo de sesiones del Comité. Dinamarca señaló que es necesario retirar progresivamente los petroleros de casco sencillo. En primer lugar, el transporte de hidrocarburos será más seguro usando petroleros de doble casco, ya que éstos se desempeñan mejor en caso de producirse una colisión o una varada, y esto lo reconoce el texto actual del MARPOL. En segundo lugar, la existencia de distintos regímenes para la retirada progresiva de los petroleros de casco sencillo, y sus consecuencias sobre las pautas comerciales, no puede ignorarse, y la solución está en compatibilizar los diversos regímenes. El objetivo del presente periodo de sesiones del Comité deberá ser, por consiguiente, que el proyecto de enmiendas a la regla 13G se distribuya como documento "rosa" para su examen y aprobación en el 46º periodo de sesiones del CPMM.

7.66 En vista del gran número de propuestas de enmienda a la regla 13G, que podría paralizar el examen de este tema en el presente periodo de sesiones, Dinamarca, junto a los Países Bajos y el Reino Unido, organizó extensas consultas durante el verano boreal, tratando de compaginar las diversas inquietudes expresadas. Dinamarca considera que ha identificado un consenso en el cual basar una solución en la OMI, e instó a los Estados Miembros a que examinen favorablemente esta iniciativa en el seno del Grupo de trabajo.

7.67 El Comité tomó nota de que varias delegaciones habían estado muy ocupadas en las últimas semanas, consultándose mutuamente para establecer una base común de entre todas las propuestas, con objeto de encontrar una solución aceptable. Debido a la importancia y complejidad de esta cuestión, el Comité acordó tener en cuenta no sólo las propuestas ya documentadas, sino también beneficiarse de acontecimientos más recientes en los Gobiernos Miembros, incluido el compromiso de enmendar la regla 13G que señaló la delegación de Dinamarca, lo que facilitaría alcanzar el resultado deseado.

Mandato del Grupo de trabajo

7.68 Tras un debate de carácter general, el Comité acordó el siguiente mandato para el Grupo de trabajo:

- .1 Teniendo en cuenta las opiniones expresadas en el Pleno, examinar:
 - .1 todas las propuestas recibidas, incluida la mencionada por Dinamarca en el Pleno, relativas al proyecto de enmiendas al Anexo I del MARPOL (regla 13G) de adelantar las fechas de retirada progresiva de los petroleros de casco sencillo, reconociendo las consecuencias que esto tendrá para el transporte de hidrocarburos, la capacidad de construcción y reciclaje de buques, el impacto económico y la necesidad de proceder a una retirada progresiva ordenada en un periodo aceptable de tiempo, teniendo en cuenta las prescripciones estipuladas en la legislación estadounidense (OPA 90);
 - .2 los documentos presentados en el periodo de sesiones e identificar cualesquiera otras medidas que ayuden a eliminar el uso de petroleros deficientes, incluidas las cuestiones sobre el factor humano, tales como la formación de la gente de mar, y otras medidas de carácter operacional que reduzcan al mínimo el riesgo de contaminación por hidrocarburos provenientes de petroleros. En particular deberá examinarse la posibilidad de revisar la resolución A.744(18) y la propuesta relativa a los reconocimientos, que formulara Bahamas.
- .2 Elaborar, para el ulterior examen por el Pleno:
 - .1 los textos de transacción del proyecto de enmiendas de la regla 13G del Anexo I del MARPOL; y
 - .2 una lista de medidas que podría examinar el Comité y el CSM en los próximos periodos de sesiones.

Resultados de la labor del Grupo de trabajo

7.69 El Presidente del Grupo de trabajo, Sr. Z. Alam, presentó el informe del Grupo de trabajo (MEPC 45/WP.5 y MEPC 45/WP.5/Add.1). El Grupo recordó las deliberaciones generales mantenidas en el Pleno y, tras un intercambio de opiniones, acordó utilizar la solución de transacción mencionada por Dinamarca en el Pleno como base de su examen. Los resultados de la labor del Grupo se resumen brevemente en los siguientes párrafos.

Buques tanque de categoría 1

7.70 La delegación de Italia indicó que está a favor de una fecha límite fijada para 2005, e hizo hincapié en la importancia de que se permitiera extender la vida útil de los buques hasta 2007 a condición de que exista un plan de evaluación del estado de los buques para garantizar que sólo los buques tanque de calidad pueden navegar después de 2005.

7.71 No obstante, se reconoció que las fechas de retirada (2003-2005) que figuran en la propuesta de transacción van a plantear problemas a la hora de compaginar la demanda de buques con los límites de la capacidad de construcción. Para atenuar los inconvenientes de los puntos de máxima actividad que caen en los años 2003 y 2004, se acordó ampliar la fecha de retirada de esta categoría de buques hasta el año 2007. El Grupo también acordó que el Plan de evaluación del estado del buque también se introduciría para los buques tanque de categoría 1 a fin de permitir que naveguen hasta el año 2007.

7.72 El Grupo observó que la solución de transacción no incluía las disposiciones según las cuales los buques tanque de categoría 1 de edad igual o superior a 25 años pueden seguir funcionando a condición de que cumplan lo dispuesto en la regla 13G 4) o 7). El Grupo de trabajo acordó mantener las actuales disposiciones de la regla 13G 4) y 7).

Buques tanque de categoría 2

7.73 Varias delegaciones propusieron que el límite de edad para los buques tanque de categoría 2 fuera 25 años en vez de 28 años, como figura en la solución de transacción, en vista del hecho de que los dos sucesos graves de contaminación recientemente ocurridos habían sido causados por petroleros de una edad cercana a los 25 años. El Grupo estuvo de acuerdo con esta propuesta.

7.74 Algunas delegaciones opinaron que la edad límite debería ser 28 años en vez de 25 años.

7.75 Por lo que respecta a la fecha final del plan de retirada, muchas delegaciones manifestaron la firme opinión de que el año 2015 que figura en la propuesta de transacción debe mantenerse a fin de guardar la coherencia con la ley OPA 90 de los Estados Unidos. No obstante, muchas otras delegaciones opinaron que en la fecha de 2015 podría dar lugar a la retirada de un número considerable de buques de 18-19 años, y propusieron ampliar la fecha hasta 2017. Tras deliberar al respecto, el Grupo acordó elaborar dos planes de retirada alternativos, uno con la fecha límite de 2015 y otro con 2017.

7.76 Muchas delegaciones manifestaron su firme apoyo a la solución de transacción según la cual sólo se permitiría que los petroleros de categoría 2 siguieran navegando después de 2010 a condición de que se trate de buques de gran calidad, una vez que se haya establecido esto mediante el Plan de evaluación del estado del buque. Sin embargo, algunas delegaciones manifestaron inquietud por los aspectos prácticos de la implantación de este plan, al no disponerse de pormenores al respecto, tales como los criterios para aceptar que un buque siga navegando.

7.77 Tras deliberar al respecto, el Grupo acordó que el Plan de evaluación del estado del buque, que sería un proceso distinto del proceso de examen y mejora de la resolución A.774(18), debería incorporarse en el proyecto de regla 13G, y elaborarse como instrumento obligatorio para complementar las disposiciones de la regla 13G.

7.78 A fin de poder avanzar con la elaboración del Plan, un grupo oficioso elaboró una lista preliminar y no exhaustiva de los principios fundamentales que deben tratarse al considerar el plan de verificación o el plan de evaluación del estado del buque, y esto figura en el anexo 3 del documento MEPC 45/WP.5. Por falta de tiempo el Grupo no pudo examinar esta lista en detalle.

Buques tanque de categoría 3

7.79 Tras largas deliberaciones, el Grupo observó que algunas consideraciones básicas deben tenerse en cuenta a la hora de formular soluciones para los buques tanque de categoría 2, por ejemplo, que la edad y fechas límite serían también aplicables a la categoría 3. Por consiguiente, se acordó incluir en el proyecto de regla dos fechas límite, a saber, 2015 y 2017. Algunas delegaciones propusieron una edad límite de 25 años. Durante el examen de las condiciones aplicables a los buques tanque de categoría 3, la delegación de Brasil indicó que para todos los buques tanque, conformes al MARPOL, que no cumplen lo dispuesto en la regla 13F y cuyo arqueo bruto es superior a 5 000 toneladas debería fijarse una edad máxima de 25 años, sin mencionar ninguna fecha límite. Para los buques tanque conformes al MARPOL de casco sencillo, Brasil puede aceptar una edad límite de 25 años con un plazo límite fijado en 2017. La delegación de Francia propuso añadir el Plan de evaluación del estado del buque para los buques tanque de categoría 3 que no cumplan la norma de los tanques de lastre separado y del emplazamiento de éstos como protección pasado 2010, pero esto no se aceptó.

7.80 El Grupo llegó a la decisión unánime de que, a efectos de la regla 13G enmendada, por buques de categoría 3 debería entenderse los petroleros para crudos y los petroleros para productos que no cumplen lo dispuesto en la regla 13F, cuyo peso muerto es igual o superior a 5 000 toneladas pero inferior a los límites de arqueo establecidos para los buques tanque de las categorías 1 y 2.

7.81 Basándose en el proyecto de texto que figura en la propuesta de transacción y en las observaciones hechas durante las deliberaciones, el Grupo pidió que se constituyera un pequeño grupo de redacción para revisar el proyecto de texto.

7.82 El Grupo observó que la propuesta de transacción no tenía en cuenta la regla 13G 4) a) sobre la aplicación obligatoria de la resolución A.744(18). El Grupo acordó que, puesto que en la regla XI/2 del SOLAS se incluye la aplicación obligatoria de la resolución A.744(18) para los buques tanque de arqueo igual o superior a 500 toneladas, la regla 13G 4) a) es superflua y no es necesario conservarla.

7.83 El calendario de implantación que figura en el párrafo 4) del proyecto de regla 13G revisada prevé dos grupos de fechas opcionales para ciertos periodos de retirada de los buques tanque de las categorías 2 y 3. En el párrafo 6) del proyecto de texto también figuran dos opciones entre corchetes, a saber, [alcanzar los 25 años contados desde la fecha de entrega] y [2005]. Se estimó que no convenía tomar decisiones apresuradamente sobre estas opciones sino que convenía proceder a un examen detallado y a fondo durante el lapso interperiodos.

7.84 Cuando el Grupo examinó la posible implantación del calendario de retirada de los buques tanque de categoría 3, algunas delegaciones manifestaron una preocupación respecto a la cantidad de buques que habrán de retirarse del servicio en un solo año, por ejemplo, 277 buques tanque en 2003. Se decidió que este aspecto se examinaría cuidadosamente teniendo en cuenta los pedidos de construcción para el periodo en cuestión y la capacidad de construcción del sector.

Información sobre la ley OPA 90

7.85 El Grupo tomó nota de la información facilitada por los Estados Unidos en la que se destaca las fechas de implantación especificadas en la ley OPA 90. Los Estados Unidos propusieron sustituir el régimen de la regla 13G para los buques tanque de categorías 1, 2 y 3 por el que figura en dicha ley. Esta propuesta suscitó bastante interés pero no fue aceptada.

Otras medidas

7.86 Siguiendo las instrucciones del Comité, el Grupo de trabajo examinó documentos pertinentes presentados al Comité e identificó varias medidas posibles que podrían contribuir a poner fin a la explotación de petroleros deficientes para reducir al mínimo el riesgo de contaminación por hidrocarburos. Se elaboró un anteproyecto de lista de estas medidas, todas procedentes de los documentos presentados en el 45º periodo de sesiones del Comité, con pequeñas modificaciones de redacción. El Grupo observó que esta lista, dado su carácter preliminar, no es exhaustiva y, por falta de tiempo, algunas de las medidas propuestas en ciertos documentos pueden haberse omitido involuntariamente.

7.87 El Grupo acordó que el examen de estas medidas y de lo que procede hacer al respecto en el futuro, era tan importante para evitar que vuelva a producirse un accidente de buque tanque como el examen de la posible retirada temprana de los buques tanque de casco sencillo.

7.88 El Grupo estimó que era muy importante revisar la resolución A.744(18) y que la propuesta sobre la construcción de los buques de un modo que facilite los reconocimientos debería examinarse. El Grupo también acordó que las posibles medidas enumeradas deberían evaluarse en el lapso interperiodos y que se debería invitar a las delegaciones a que presenten documentos al respecto en el 46º periodo de sesiones del Comité.

Observaciones sobre el resultado de la labor del Grupo de trabajo

7.89 La delegación de Italia, refiriéndose a los resultados de la labor del Grupo de trabajo, lamentó que aún existiera disparidad entre las opiniones de las delegaciones sobre la espinosa cuestión de la retirada gradual de los petroleros de casco sencillo. Señaló que comparte la opinión expresada en el documento MEPC 45/7/3 presentado por Bélgica, Francia y Alemania. No obstante, con espíritu de compromiso apoyó la alternativa A en el documento MEPC 45/WP.5/Add.1 (página 2). Señaló que numerosas delegaciones apoyaron la alternativa B, donde se empleó la expresión "más tarde" en vez de "1996".

La delegación italiana señaló que si bien la retirada gradual de los petroleros de casco sencillo representaba un costo, tal como lo había indicado la delegación de Japón cuando formuló observaciones al párrafo 19 del documento MEPC 45/WP.5 respecto de la categoría 3, quizás la situación no fuera tan desalentadora. Sugirió que la protección eficaz del medio marino puede demandar un sacrificio económico si el Comité desea seguir una política responsable y consistente.

La delegación de Italia expresó su inquietud por el futuro del medio marino e informó que su Gobierno había ordenado recientemente que todos los petroleros de casco sencillo que entraran en aguas territoriales italianas sería inspeccionado debidamente por las autoridades marítimas con objeto de asegurar que cumplen con las normas de la OMI y con los reglamentos internacionales y de evaluar su aptitud para navegar sin riesgos en aguas italianas.

7.90 La delegación de India señaló que si bien el mandato del Grupo de trabajo era examinar las enmiendas a la regla 13G teniendo en cuenta las prescripciones de la ley OPA 90, había diferencias entre el texto de dicha ley y el elaborado por el Grupo de trabajo.

Las delegaciones de Malta y Grecia apoyaron esta intervención.

7.91 La delegación de Singapur, refiriéndose al documento MEPC 45/WP.5 en general, pidió a los delegados que examinaran los siguientes puntos al adoptar decisiones sobre las propuestas del Grupo de trabajo con miras al 46º periodo de sesiones del CPMM:

- .1 las enmiendas a la regla 13G suponen retirar gradualmente los petroleros de casco sencillo debido a que la edad del buque está ligada al riesgo de fallo estructural que llevó al siniestro del **Erika**. Hemos acordado en términos generales que 25 años es el límite de edad apropiado. Por consiguiente, no debemos penalizar innecesariamente a los petroleros "jóvenes" manteniendo a rajatabla las fechas límite. Apoyamos por lo tanto un periodo de retirada que se extienda más allá del 2010 hasta el año 2017, a reserva de una prueba de calidad (alternativa B);
- .2 existe un acuerdo generalizado de que debemos ir a una norma universal que sea lo más parecida posible a la OPA 90. No obstante, al tratar de hacerlo debemos recordar que la OPA 90 le concedió al sector 20 años, hasta 2010, para proceder a la retirada gradual de los petroleros de casco sencillo. Ahora estamos intentando alcanzar estas fechas límite en la mitad del tiempo. Por lo tanto, debemos examinar cuidadosamente este calendario para evitar un impacto negativo en los sectores naviero y de hidrocarburos; y
- .3 por consiguiente, la delegación de Singapur se congratula de que hayamos alcanzado en estas deliberaciones un sentido de realismo práctico. El estudio sobre el impacto económico elaborado por la Secretaría de la OMI ha sido de gran utilidad en este respecto. Es evidente que nuestros esfuerzos por examinar un periodo de retirada más prudente y amplio, más allá de 2010, tienen mérito. Sin embargo, la delegación de Singapur considera que el Comité está lejos de haber completado el examen del impacto económico total de esta propuesta de calendario de retirada gradual sobre el sistema de abastecimiento de hidrocarburos y la capacidad de construcción de buques. Durante el lapso interperiodos los Miembros de la OMI deberán trabajar en estrecho contacto con grupos del sector a fin de evaluar cuidadosamente la validez de la situación señalada en los gráficos del anexo 1 del documento MEPC 45/WP.5.

Medidas adoptadas por el Comité

7.92 El Comité examinó el informe del Grupo de trabajo (MEPC 45/WP.5 y MEPC 45/WP.5/Add.1) y, tras un intercambio de opiniones, aprobó en general el informe del Grupo de trabajo y, acordó sustituir la expresión "y 1996" por "o posteriormente" en la última línea de la alternativa B para los buques tanque de categoría 2 en el cuadro del documento MEPC 45/WP.5, en particular:

- .1 aprobó el proyecto de enmiendas a la regla 13G del Anexo I del MARPOL, el cual figura en el anexo 9, para su distribución de conformidad con las disposiciones del

artículo 16 del MARPOL, de modo que lo pueda examinar y adoptar en su 46º periodo de sesiones; y

- .2 le pidió a la Secretaría que elaborase un proyecto de resolución MEPC sobre la adopción de las propuestas de enmienda a la regla 13G.

7.93 La delegación de Japón señaló que los cuadros que figuran en el anexo 1 del documento MEPC 45/WP.5 deben usarse con cautela por lo que respecta a la evaluación del impacto del plan de retirada progresiva de los buques tanque de categorías 1 y 2, ya que un considerable número de viejos petroleros habrían sido retirados en 2003 y, además, la escasez a nivel mundial de capacidad para construir petroleros más pequeños podría no ser tan grave como el cuadro sugiere.

7.94 Con respecto a la aprobación por parte del Comité del proyecto de texto de las enmiendas a la regla 13G del Anexo I del MARPOL, los Estados Unidos se reservaron su postura.

7.95 Con respecto a otras posibles medidas reseñadas en el anexo 2 del informe del Grupo (MEPC 45/WP.5), el Comité convino lo siguiente:

- .1 invitar al CSM a que en su 73º periodo de sesiones constituya un grupo de trabajo que examine en su totalidad todas las medidas enumeradas en el anexo 2, las cuales tienen como finalidad eliminar los petroleros deficientes y reducir el riesgo de que los petroleros puedan causar contaminación y a que, en primer lugar, haga una separación entre las cuestiones que pertenecen al ámbito de la seguridad marítima y aquellas que pertenecen al del medio ambiente;
- .2 invitar al CSM a que en su 73º periodo de sesiones pida al Grupo de trabajo que prepare un plan de acción que tenga como objetivo elaborar medidas de seguridad;
- .3 invitar asimismo al CSM a que en su 73º periodo de sesiones le pida al Subcomité BLG, en su 6º periodo de sesiones, al FSI en su 9º periodo de sesiones y al DE en su 44º periodo de sesiones, que continúen trabajando sobre estas cuestiones y que informen al respecto al CPMM y al CSM, acompañando a las recomendaciones una propuesta de plan de implantación.

7.96 El Comité tomó nota de que el CSM en su 73º periodo de sesiones podría constituir un grupo de trabajo que examinase estas cuestiones dado que el Grupo de trabajo que se tenía previsto que se constituyese para examinar la cuestión de la seguridad de los graneleros probablemente no se constituya.

7.97 Con respecto a las decisiones que han de adoptarse acerca del desarrollo de la verificación o del Plan de Evaluación del Estado del Buque (CAS), recogido en el anexo 3 del documento MEPC 45/WP.5, el Comité, tras reconocer que es esencial elaborar dicho plan a fin de poder adoptar una decisión con respecto a las propuestas de enmienda a la regla 13G, convino en que esta cuestión debe abordarse en el lapso entre el actual periodo de sesiones y el siguiente (46º).

7.98 Con objeto de que las delegaciones puedan reunirse cara a cara a fin de examinar esta importante cuestión, el Comité acordó, a reserva de la aprobación del Consejo, constituir un grupo de trabajo interperiodos que se reunirá del 31 de enero al 2 de febrero de 2001, esto es, la semana previa al 6º periodo de sesiones del Subcomité BLG 6. El Grupo de trabajo interperiodos

estará encargado de elaborar un Plan de Evaluación del Estado del Buque, pormenorizado, al cual se hace referencia en el texto del proyecto revisado de la regla 13G del Anexo I del MARPOL. La delegación de Francia señaló que su país sufragará el costo de los servicios de interpretación del Grupo de trabajo interperidos.

7.99 El Comité tomó nota de la opinión de la IACS de que el programa mejorado de inspecciones que se dispone en la resolución A.744(18) se ha venido aplicando satisfactoriamente y que es importante que esta resolución continúe constituyendo la piedra angular de estas actividades. La propuesta del CAS puede dar lugar a confusión.

7.100 Se solicitó que se elaborase una versión refundida de la resolución A.744(18) en la que se incorporen todas las enmiendas, con el objetivo de facilitar la referencia. El Comité tras tomar nota de que el CSM en su 73º periodo de sesiones examinará y adoptará algunas enmiendas a la resolución A.744(18) convino en solicitar a la Secretaría que publicase una edición refundida de la misma tan pronto fuera posible en 2001.

7.101 Con respecto a las demás medidas propuestas para hacer más fácil la tarea de eliminar los petroleros deficientes con miras a reducir los riesgos de contaminación por hidrocarburos, el Comité tomó nota de la propuesta de BIMCO de que en la lista deben incluirse los análisis de los siniestros de petroleros. Otras delegaciones expresaron su intención de formular observaciones a la lista

7.102 La delegación de Brasil señaló que en su condición de Estado Miembro de diversas organizaciones internacionales era consciente de que en ocasiones es difícil llegar a un consenso acerca de lo que se estima es la solución más apropiada para un problema. No obstante esto no debe significar que se excluya al Estado Miembro de participar en la labor de que se trate. Por esta razón Brasil ha puesto muchos esfuerzos en intentar que las deliberaciones del Grupo de trabajo llegasen a buen fin y esto se ha hecho incluso habiendo manifestado previamente su opinión de que el tema en cuestión, tal como se señalaba, presenta problemas en su concepción actual. El planteamiento ha sido que prevalecieran los planteamientos políticos sobre los aspectos de la contaminación por hidrocarburos, cuando debía haber sido todo lo opuesto. Esto puede dar lugar a la adopción de decisiones erróneas. Brasil opina asimismo que la credibilidad de esta institución y de sus decisiones es responsabilidad de todos los Estados Miembros y les preocupa mucho esta cuestión. Tomando todo esto en consideración, la delegación decidió sin dilaciones participar en la labor del Grupo de trabajo. No obstante el hecho de haber participado no ha de entenderse como que se está de acuerdo con los resultados. Brasil se reserva el derecho de volver a plantear esta cuestión una vez haya realizado por sí mismo los estudios oportunos. Brasil estima que el Comité puede alcanzar una solución técnica satisfactoria sin poner en entredicho las connotaciones políticas de la cuestión. Brasil piensa que actualmente el Comité está haciendo lo opuesto, tratando de encontrar una solución política para la cuestión sin que se cuente con los datos necesarios y sin evaluar las consecuencias.

7.103 La delegación de Chile reconoció que la OMI ha reforzado su imagen como órgano reglamentario competente para las cuestiones relativas al transporte marítimo internacional. No obstante esta delegación señaló que pareciese que hubiera cierta premura con respecto a adoptar las decisiones dado que parte del texto está todavía entre corchetes. Esta delegación instó a la OMI a que continuase siendo un órgano técnico reglamentario.

7.104 El Comité manifestó su agradecimiento a la delegación de Dinamarca por coordinar las consultas mantenidas recientemente que han dado como resultado una propuesta de transacción. El Comité también le dio las gracias a todas aquellas delegaciones que han participado en las consultas y que han contribuido a las mismas.

7.105 Muchas delegaciones se refirieron a los importantes avances que se han hecho en alcanzar un compromiso y manifestaron su voluntad de colaborar mutuamente durante el 46º periodo de sesiones del Comité, momento en el que las propuestas de enmienda de la regla 13G se examinarán con miras a su adopción.

7.106 El Comité expresó su agradecimiento al Sr. Z. Alam por su excelente labor como Presidente del Grupo de trabajo y al Sr. Y. Sasamura por su notable contribución en la presidencia del Grupo de redacción que elaboró el proyecto de texto de la regla 13G revisada del Anexo I del MARPOL.

7.107 La delegación de los Países Bajos, en nombre de varias otras, expresó su agradecimiento y reconocimiento al Sr. M. Julian por su acertada labor como Presidente del Comité al tratar la difícil y compleja cuestión de la propuesta de enmiendas a la regla 13G tras el siniestro del **Erika**. Gracias a su hábil dirección no se produjeron "explosiones", "colisiones" ni "varadas" durante las deliberaciones, y el Comité, con el objetivo común de reducir al mínimo el riesgo de sucesos de contaminación como el del **Erika**, aprobó el proyecto de texto de las enmiendas en el presente periodo de sesiones, para su distribución de conformidad con las disposiciones del artículo 16 del MARPOL 73/78, que será examinado, con miras a su adopción, durante el 46º periodo de sesiones del MEPC. Esto constituye un magnífico logro.

8 PREVENCIÓN DE LA CONTAMINACIÓN ATMOSFÉRICA OCASIONADA POR LOS BUQUES

Introducción

8.1 El Comité acordó examinar las siguientes cuestiones en relación con este punto del orden del día:

- .1 informe sobre la marcha de las actividades, remitido por la Secretaría (MEPC 45/8/2);
- .2 proyecto de resolución MEPC sobre incineradores (MEPC 45/8/1) y otras cuestiones afines (MEPC 45/8/4, MEPC 45/8/5 y MEPC 45/8/6);
- .3 emisiones de gases de efecto invernadero procedentes de los buques (MEPC 45/8 y MEPC 45/8/3);
- .4 documentos informativos (MEPC 45/INF.7, MEPC 45/INF.12 y MEPC 45/INF.27).

Informe de la Secretaría sobre la marcha de las actividades

8.2 El Comité examinó el informe sobre la marcha de las actividades de seguimiento, remitido por la Secretaría, que se incluye en el documento MEPC 45/8/2, y observó que la 13ª reunión del Órgano subsidiario de asesoramiento científico y tecnológico (SBSTA) de la Convención marco de las Naciones Unidas sobre el cambio climático:

- .1 había tomado nota con agradecimiento del informe sobre la marcha de las actividades presentado por la OMI sobre sus consideraciones respecto de las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes de los buques;
- .2 había instado a la OMI que concluyese sus consideraciones lo antes posible; y
- .3 había tomado nota de la importancia de la coordinación por las Partes a nivel nacional en la labor relacionada con las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes de los buques con arreglo a dicha Convención de las Naciones Unidas y a la OMI.

8.3 El Comité tomó nota de que el Subcomité FP, en su 44º periodo de sesiones, había acordado recomendar la prohibición del uso de perfluorocarbonos en los sistemas de extinción de incendios de a bordo, y de que el Subcomité había elaborado una nueva regla 10.4.1.3 del proyecto de capítulo II-2 del Convenio SOLAS que prohíbe el uso de perfluorocarbonos en los nuevos sistemas de extinción de incendios de a bordo.

8.4 El Comité tomó nota de que el CSM, en su 72º periodo de sesiones, había aprobado la propuesta de regla y se mostró de acuerdo con lo manifestado entonces por el CSM en el sentido de que no era preciso introducir una enmienda análoga en las reglas existentes del Convenio SOLAS, dado que la fecha de entrada en vigor de tal enmienda coincidiría con la del capítulo II-2 revisado de dicho Convenio.

Proyecto de resolución MEPC sobre incineradores

8.5 El Comité recordó que en su último periodo de sesiones había decidido examinar más detenidamente en el actual periodo de sesiones la propuesta de enmienda al anexo de la resolución MEPC.76(40) sobre el Modelo de certificado de homologación de la OMI para los incineradores de a bordo con capacidad de hasta 1 500 kW, y también adoptar la enmienda mediante una resolución MEPC.

8.6 El Comité examinó el proyecto de resolución MEPC sobre Directrices provisionales para la aplicación de la regla 16 2) a) del Anexo VI del MARPOL 73/78 remitido por la Secretaría (MEPC 45/8/1), teniendo en cuenta que el anexo adjunto a dicho proyecto de resolución fue aprobado en su último periodo de sesiones.

8.7 El Comité adoptó enmiendas a la Especificación normalizada para los incineradores de a bordo mediante la resolución MEPC.93(45), que figura en el anexo 10.

Otras cuestiones relacionadas con los incineradores

8.8 El Comité examinó la propuesta del Japón (MEPC 45/8/4) de enmendar la resolución MEPC.76(40) por lo que se refiere a rebajar la temperatura máxima permitida de enfriamiento por choque de los gases de combustión de 350°C a 200°C a 2,5 m como máximo de la salida de los gases de la cámara de combustión, con el fin de evitar que se acumulen dioxinas secundarias en la salida de los gases de combustión de la cámara correspondiente de un incinerador.

8.9 El Comité examinó una propuesta de la República de Corea (MEPC 45/8/5) de enmendar la resolución MEPC.76(40) para modificar los criterios aplicados a la prueba de homologación relativa a la incineración de fangos en un incinerador de a bordo a consecuencia del cambio experimentado en la manipulación de fangos a bordo de los buques. Se propone que la prueba de homologación se base en una mezcla compuesta de 90% de fangos oleosos de combustible pesado, 5% de desechos de aceite lubricante y 5% de agua oleosa.

8.10 El Comité examinó la propuesta de la República de Corea (MEPC 45/8/6) de enmendar la resolución MEPC.76(40) por lo que se refiere a la introducción de cambios en los criterios de la prueba de homologación a fin de permitir que a bordo de los buques nuevos se instalen incineradores fabricados *ex profeso* para la incineración de cargas sólidas.

8.11 Algunas delegaciones manifestaron que el proceso de desarrollo y aprobación de la resolución MEPC.76(40) había sido complejo y extenso y que, por ahora, no había necesidad de enmendar dicha resolución. En opinión de otras delegaciones sería oportuno someter a revisión la resolución, teniendo en cuenta los avances tecnológicos y el hecho de que en ella únicamente se hiciera referencia a incineradores homologados de a bordo con una capacidad máxima de 1 500 kW. Al respecto, se le informó al Comité de que con frecuencia se pedía a las sociedades de clasificación que aprobasen la instalación de incineradores con una capacidad superior a 2 500 kW a bordo de buques portacontenedores y de crucero de mayor tamaño.

8.12 Tras deliberar sobre la cuestión, el Comité acordó pedirle al Subcomité DE que, en su 44º periodo de sesiones, examinase la resolución MEPC.76(40), habida cuenta de los documentos remitidos por Japón y la República de Corea, y comunicase sus conclusiones al CPMM para que éste las examinara en su 46º periodo de sesiones.

8.13 El Comité tomó nota de la información remitida por Italia de que conforme a la legislación italiana, no se permite la incineración a bordo y que dicha práctica es ilegal en aguas territoriales de Italia.

Examen de una estrategia de la OMI para la reducción de gases de efecto invernadero

8.14 El Comité recordó que en los párrafos de la parte dispositiva de la resolución 8 de la Conferencia de 1997 sobre contaminación atmosférica, entre otras cosas, se invita al Comité a que examine qué estrategias de reducción del dióxido de carbono pueden resultar factibles, habida cuenta de la relación que existe entre el dióxido de carbono y otros contaminantes de la atmósfera. En la resolución 8 de la Conferencia también se hace referencia al Protocolo de Kioto, en cuyo artículo 2.2. se establece que las Partes en el Anexo I de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el cambio climático procurarán limitar o reducir las emisiones de gases de efecto invernadero no controlados por el Protocolo de Montreal generadas por los combustibles del transporte aéreo y marítimo, trabajando por conducto de la Organización de Aviación Civil Internacional y la OMI, respectivamente.

8.15 El Comité tomó nota del documento remitido por la Secretaría (MEPC 45/8/3) en el que se facilita información de fondo con el fin de examinar una estrategia de la OMI para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero.

8.16 La delegación del Japón recordó que el Protocolo de Kioto de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el cambio climático no prevé los plazos para las notificaciones de la OMI. El Japón consideró que la estrategia de la OMI para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero debería incluir todos los gases de este tipo no controlados por el Protocolo de Montreal. Todas las propuestas operacionales y técnicas sugeridas en el estudio de la OMI deberían examinarse atentamente y, en último término, también deberían tenerse en cuenta los resultados de los estudios sobre las emisiones de gases de efecto invernadero remitidos por la Fundación Marítima y de los Océanos del Japón (MEPC.45/INF.27).

8.17 La delegación del Reino Unido señaló que era importante que la OMI indicase claramente la importancia que concede a la cuestión ante otros organismos internacionales que están considerando cómo llevar a la práctica los compromisos contraídos en virtud del Protocolo de Kioto de 1997. Se señaló que los buques son los que realizan la mayor parte del transporte mundial y que, además, producen menos contaminación por cada tonelada/milla transportada que otras formas de transporte. El Reino Unido opina que el sector naviero debe contribuir a los esfuerzos mundiales para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero y que es fundamental que la OMI, por lo tanto, esté al frente del proceso de elaboración de una estrategia para reducir tales emisiones. Asimismo, es primordial señalar la determinación de la OMI para ocuparse de esta cuestión a la Conferencia de las Partes en la Convención marco de las Naciones Unidas sobre el cambio climático.

8.18 El Reino Unido considera que en el informe definitivo correspondiente a este periodo de sesiones debería incluirse una declaración, refrendada por el Comité, en la que se subraye la importancia que concede la OMI a la consideración y desarrollo de estrategias para limitar o reducir emisiones.

8.19 Con respecto al Informe del resultado del estudio de la OMI (MEPC 45/8), la delegación del Reino Unido opinó que observa que todas las medidas técnicas para reducir las emisiones serán sobrepasadas por los aumentos previstos en el volumen de tráfico. Esto pone de manifiesto la necesidad de complementar las medidas técnicas con medidas tanto operacionales como basadas en los mecanismos del mercado. Se considera que algunas medidas del mercado merecen una mayor atención y requieren la elaboración de una eficaz estrategia para la reducción de emisiones basándose para ello en una combinación de medidas técnicas, operacionales y del mercado. Por lo tanto, se insta a los Miembros a que examinen estas cuestiones en preparación para un debate importante al respecto en el 46º periodo de sesiones del Comité.

8.20 El Reino Unido también consideró que el estudio parece haber rechazado, por un análisis mínimo, la idea de asignar las emisiones a los inventarios de las Partes. El delegado de la Convención marco de las Naciones Unidas sobre el cambio climático informó al Comité, en su 44º periodo de sesiones, de que el Órgano subsidiario de asesoramiento científico y tecnológico (SBSTA) estudiará la inclusión de asignaciones internacionales de emisiones de combustibles líquidos en los inventarios generales de gases de efecto invernadero de las Partes. Por lo tanto, es importante que la OMI adopte una postura sobre la cuestión de las asignaciones y analice minuciosamente las posibles opciones.

8.21 Varias delegaciones apoyaron las opiniones manifestadas por el Reino Unido y el Comité acordó refrendar dichas opiniones.

8.22 Tras las respuestas iniciales de algunas delegaciones, el Comité acordó examinar más detenidamente esta cuestión en su 46º periodo de sesiones. El Presidente habló de la importancia de que la OMI elabore una normativa clara al respecto y pidió que se remitieran documentos por escrito sobre el informe con el fin de ayudar a elaborar dicha normativa para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero.

Documentos informativos

8.23 El Comité tomó nota de la información facilitada por la Comisión de Helsinki (MEPC 45/INF.7 y MEPC 45/INF.7/Add.1) referente a dos estudios sobre la cuantificación de las emisiones de escape en el mar correspondientes al mar Báltico.

8.24 El Comité tomó nota de la información facilitada por los Países Bajos ((MEPC 45//INF.12) sobre los resultados de la aplicación de la 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, correspondientes al año 1999.

8.25 El Comité tomó nota de la información facilitada por el Japón (MEPC 45/INF.27) sobre la investigación nacional realizada por la Fundación Marítima y de los Océanos respecto de las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes de graneleros y buques portacontenedores. Estos datos complementan la información facilitada por el Japón en el 44º periodo de sesiones del Comité sobre las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes de los petroleros.

9 INFORMES DE LOS SUBCOMITÉS

Documentos

9.1 El Comité tomó nota de que los documentos MEPC 45/9/4 (INTERTANKO) y MEPC 45/9/5 (IACS) trataban de cuestiones relacionadas con los resultados del 43º periodo de sesiones del Subcomité DE, cuyo informe se resume en el documento MEPC 45/9/1 (Secretaría). Además, el documento MEPC 45/9/3 (Secretaría) trataba de una cuestión derivada del 5º periodo de sesiones del Subcomité BLG, cuyo informe se resume en el documento MEPC 45/9/2. Asimismo, el informe del 8º periodo de sesiones del Subcomité FSI se resume en el documento MEPC 45/9 (Secretaría).

Resultados del 8º periodo de sesiones del Subcomité de Implantación por el Estado de Abanderamiento (Subcomité FSI)

9.2 El Comité tomó nota del informe del 8º periodo de sesiones del Subcomité FSI (MEPC 45/9) y consideró las cinco medidas que se indican a continuación y que el Subcomité le pidió que adoptara:

- .1 determinar si el anexo de la resolución A.881(21) titulado "*Orientación para ayudar a los Estados de abanderamiento a autoevaluar su actuación*", debería actualizarse a fin de incluir los criterios e indicadores de la actuación, de acuerdo con el párrafo 7 de la parte dispositiva de la resolución (párrafo 5.15.1);**

- .1.1 al examinar esta cuestión, el Comité tomó nota de que los criterios elaborados por el Subcomité FSI fueron aprobados por el CPMM y el CSM en sus 44º y 72º periodos de sesiones, respectivamente, y publicados con la signatura MSC/Circ.954 y MEPC/Circ.377;
- .1.2 el Comité también tomó nota de que en su 72º periodo de sesiones el CSM había pedido al Subcomité FSI que elaborara, en su 9º periodo de sesiones, las correspondientes enmiendas a la resolución A.881(21) con miras a que se aprobaran en su 74º periodo de sesiones y en el 46º periodo de sesiones del CPMM, y a presentarlas en la vigésimo segunda Asamblea para su adopción. El Comité refrendó esta decisión del CSM;
- .2 determinar la conveniencia de elaborar directrices que sirvan de ayuda a los Gobiernos al aplicar los criterios e indicadores de la actuación (párrafo 5.15.2);**
- .2.1 el Comité tomó nota de que en el 8º periodo de sesiones del Subcomité FSI habían tenido lugar algunas deliberaciones de carácter general a este respecto, y de que esta cuestión también fue examinada por el CSM en su 72º periodo de sesiones basándose en una propuesta presentada por Chipre (MSC 72/7/6). No obstante, debido a la falta de tiempo, el CSM pidió al Subcomité FSI que volviera a examinar esta propuesta en su 9º periodo de sesiones basándose en el documento de Chipre;
- .2.2 dado que el CSM había aplazado esta cuestión hasta el 9º periodo de sesiones del Subcomité FSI, el Comité aceptó que era prematuro examinarla en este momento y que debía esperar a conocer los resultados de dicho periodo de sesiones del Subcomité FSI antes de adoptar nuevas medidas al respecto;
- .3 refrendar la petición del Subcomité a la Secretaría para que publique anualmente una circular FSI que incluya una lista de siniestros muy graves y graves sufridos por buques pesqueros de arqueo bruto superior a 100 o de eslora superior a 24 m, y las estadísticas pertinentes (párrafo 11.5);**
- .3.1 el Comité reconoció que estas estadísticas son muy importantes para comprender las causas de los accidentes y, por tanto, se mostró de acuerdo con la decisión adoptada por el CSM en su 72º periodo de sesiones de refrendar esta petición;
- .4 refrendar la petición del Subcomité a la Secretaría para que publique periódicamente circulares FSI que incluyan información sobre siniestros compilada y presentada por la Secretaría y actualizada periódicamente en el sistema informático de acceso a documentos/sitio codificado de la OMI en Internet (párrafo 11.17);**
- .4.1 el Comité aprobó la decisión adoptada por el CSM en su 72º periodo de sesiones y refrendó esta petición;

- .5 aprobar las enmiendas del texto de la circular MSC/Circ.827/MEPC/Circ.333 sobre los Procedimientos de notificación armonizados, relativas a las expresiones "Aptitud para navegar" y "Pérdida de la aptitud para navegar" y la publicación de una circular enmendada (párrafo 11.23 y anexo 5);**
 - .5.1 el Comité tomó nota de que en su 72º periodo de sesiones el CSM había aprobado estas enmiendas, a reserva de su aprobación, y pidió a la Secretaría que las incluyera en la circular MSC/Circ.953 y MEPC/Circ.372;
 - .5.2 como resultado, el Comité aprobó la decisión adoptada por el CSM sobre esta cuestión;
- .6 aprobar el programa de trabajo y el orden del día revisados correspondientes al 9º periodo de sesiones del Subcomité FSI que figuran en el documento MEPC 45/17;**
 - .6.1 el Comité acordó examinar esto bajo el punto 17 del orden del día.

Resultados del 43º periodo de sesiones del Subcomité de Proyecto y Equipo del Buque (Subcomité DE)

9.3 El Comité tomó nota del informe del 43º periodo de sesiones del Subcomité DE (MEPC 45/9/1) y consideró las cuatro medidas que se indican a continuación y que el Subcomité le pidió que adoptara:

- .1 examinar el proyecto de Directrices relativas al muestreo del fueloil para combustible entregado para su uso a bordo de los buques, a fin de aprobarlo y adoptar posteriormente las medidas oportunas (párrafo 10.5 y anexo 7);**
 - .1.1 el Comité recordó que, en su 41º periodo de sesiones, pidió al Subcomité DE que asignase alta prioridad a la elaboración, en el marco del Anexo VI del MARPOL, de las Directrices relativas a:
 - .1 las muestras representativas del combustible entregado para su uso a bordo de los buques; y
 - .2 los dispositivos para la vigilancia y el registro de las emisiones de NO_x a bordo;
 - .1.2 el Comité también recordó que esto se hizo en el entendimiento de que se invitará a las Partes en el Anexo VI del MARPOL a que apliquen las Directrices tras su entrada en vigor;
 - .1.3 el Comité tomó nota de dos documentos de la INTERTANKO y la IACS (MEPC 45/9/4 y MEPC 45/9/5) que plantean una serie de inquietudes sobre el proyecto de Directrices, y presentaron propuestas para mejorarlas;

- .1.4 tras examinar las cuestiones y propuestas formuladas por INTERTANKO y la IACS, el Comité manifestó su preocupación ante las propuestas relacionadas con los aspectos comerciales del muestreo de combustible. Como resultado, el Comité acordó que debería pedirse al Subcomité DE que sometiera a revisión las Directrices, teniendo en cuenta estos dos documentos. No obstante, el Comité también acordó examinar esto en relación con el programa de trabajo del Subcomité DE bajo el punto 17 del orden del día;
- .2 suprimir del programa de trabajo del Subcomité el subpunto anterior, dado que ya se ha ultimado la labor relativa al mismo (párrafos 10.5 y 16.1.1.2 y anexo 11);**
- .2.1 el Comité acordó que, dado que se había remitido al Subcomité la cuestión de las inquietudes manifestadas por la IACS e INTERTANKO, se debería mantener este punto en su programa de trabajo;
- .3 tomar nota de los avances realizados en la elaboración de las Directrices relativas a los dispositivos para la vigilancia y el registro de las emisiones de NO_x a bordo, e instar a los Gobiernos Miembros y a las organizaciones observadoras a que presenten la información pertinente al punto de convergencia (del párrafo 10.6 al 10.11);**
- .3.1 el Comité tomó nota de que ésta era una de las dos series de Directrices a las cuales el Subcomité DE debería asignarles prioridad;
- .3.2 el Comité tomó nota de que Alemania estaba actuando como punto de convergencia para la compilación de información a este respecto y había propuesto que el plazo límite para la presentación de contribuciones debía ampliarse hasta el 1 de octubre de 2000 para permitir que se presentaran contribuciones adicionales;
- .3.3 el Comité tomó nota de los avances realizados e instó a los Gobiernos Miembros y a las organizaciones observadoras a que presentaran la información pertinente al punto de convergencia alemán, tal como se había pedido;

Mr. Hans-Joachim Götze
Department MD (Diesel Engines and Emissions)
Germanischer Lloyd
Vorsetzen 32/35
D-20459 Hamburg

Teléfono: +49(0)40 36149 314
Facsímil:+49(0)40 361497321
Correo electrónico: gze@germanlloyd.org

- .4 tomar nota de los avances realizados en la revisión de las resoluciones MEPC.60(33) y A.586(14) (sección 11).**

- .4.1 el Comité recordó que, en su 42º periodo de sesiones, pidió al Subcomité DE que preparase un texto revisado de las resoluciones MEPC.60(33), sobre las *Directrices y especificaciones relativas al equipo de prevención de la contaminación para las sentinas de los espacios de máquinas de los buques*, y A.586(14), sobre las Directrices y especificaciones revisadas relativas a los sistemas de vigilancia y control de las descargas de hidrocarburos para los petroleros, además de las normas sobre el equipo de prevención de la contaminación prescrito, para su examen y adopción por el Comité;
- .4.2 el Comité tomó nota de los avances realizados con respecto a estos dos documentos.

Resultados del 5º periodo de sesiones del Subcomité de Transporte de Líquidos y Gases a Granel (Subcomité BLG)

9.4 El Comité tomó nota de que se habían presentado dos documentos sobre los resultados del 5º periodo de sesiones del Subcomité BLG. El primer documento, con la signatura MEPC 45/9/2, destacaba las cuestiones de interés para el Comité derivadas del mencionado periodo de sesiones, y el segundo, con la signatura MEPC 45/9/3, trataba de uno de los puntos específicos suscitados por el Subcomité.

9.5 El Comité examinó las siete medidas que se indican a continuación y que el Subcomité le pidió que adoptara en el documento MEPC 45/9/2:

- .1 tomar nota del informe sobre la marcha de las actividades en relación con la revisión del Anexo I del MARPOL, como se indica en el anexo del presente documento, y asesorar al Subcomité acerca de cómo desarrollar esta labor en el futuro y, en concreto, indicar qué opción debe elegirse como marco para seguir profundizando en la revisión del Anexo I del MARPOL (párrafo 6.62);**
 - .1.1 el Comité recordó que, en su 37º periodo de sesiones, había elaborado un plan de acción general y un mandato para la revisión de los Anexos I y II del MARPOL 73/78. Desde dicho periodo de sesiones, el Subcomité BLG ha estado elaborando el texto revisado de ambos Anexos con la intención de facilitar su comprensión y, además, garantizar que ambos tienen en cuenta los avances tecnológicos;
 - .1.2 el Comité tomó nota de que en el Anexo del documento MEPC 45/9/2 figuraba un informe sobre la marcha de las actividades en relación con la revisión del Anexo I, pero también se indicaba que el criterio actualmente adoptado no parecía estar en consonancia con el objetivo original de simplificar el texto;
 - .1.3 el Comité examinó las tres opciones, con sus ventajas y desventajas pertinentes, que el Subcomité propuso como medio de avance, y acordó que la opción más apropiada para su elaboración por parte del Subcomité BLG era la opción 2, y le pidió al Subcomité que elaborase un proyecto revisado de Anexo I incorporando todas las prescripciones del actual Anexo I y todas las propuestas de enmiendas, tanto de redacción como sustantivas; este proyecto revisado de Anexo I, una vez adoptado por el CPMM, sustituirá al actual Anexo I en su totalidad;

- .2 examinar los métodos de trabajo y la financiación del Grupo de trabajo EHS del GESAMP en relación con la revisión del Anexo II del MARPOL (párrafo 8.35);**
- .2.1 el Comité recordó que una parte del proceso de revisión del texto del Anexo II del MARPOL depende de la elección de un sistema de clasificación en categorías de contaminación, que constituye una parte integral del Anexo y afecta, entre otras cosas, a las prescripciones relativas a las instalaciones de recepción y a las descargas operacionales dentro y fuera de zonas especiales;
- .2.2 el Comité también recordó que, a fin de realizar una elección fundamentada de los sistemas de clasificación en categorías de contaminación, había reconocido que en primer lugar se debería clasificar un número suficiente de productos indicados en el código CIQ, de acuerdo con los dos sistemas actualmente propuestos;
- .2.3 a tal efecto, el Comité había tomado nota de que primero es necesario que el Grupo de trabajo EHS del GESAMP evalúe las propiedades prescritas de estos productos, de modo que los perfiles de peligrosidad resultantes puedan utilizarse para mostrar el tipo y el número de productos clasificados en las categorías definidas;
- .2.4 durante el 5º periodo de sesiones del Subcomité BLG se manifestó inquietud porque los métodos de trabajo del Grupo de trabajo EHS del GESAMP no eran claros, de modo que se pidió al CPMM que revisara todo el proceso a fin de determinar si se podía mejorar su eficacia;
- .2.5 el Comité tomó nota de la información facilitada por la Secretaría en el documento 45/9/3 sobre la historia, métodos de trabajo y financiación del GESAMP. Además, en dicho documento se indica el papel de las partes en la clasificación de productos con arreglo al Anexo II del MARPOL;
- .2.6 el Comité también tomó nota de que la Secretaría y el Presidente del Grupo de trabajo EHS habían celebrado deliberaciones para determinar si se podía agilizar de algún modo el ejercicio. En el transcurso de estas deliberaciones se suscitaron los siguientes puntos:
- .1 la parte más lenta del ejercicio es la compilación y comparación de la información, que sólo pueden hacer eficazmente científicos competentes;
- .2 la OMI no utiliza todos los perfiles de peligrosidad revisados del GESAMP para establecer las categorías de contaminación, de acuerdo con los dos programas que actualmente se están examinando. Por consiguiente, el Grupo de trabajo EHS del GESAMP se centrará en evaluar los aspectos utilizados en los dos programas de clasificación en categorías de contaminación a fin de ultimar tantos como sea posible durante el bienio 2000/2001;

- .3 los Países Bajos se ofrecieron, muy generosamente por su parte, a financiar la celebración de otra reunión en 2000, y un subgrupo del Grupo de trabajo EHS se reunirá en diciembre de este año con el objetivo de ultimar las partes pertinentes de los perfiles de peligrosidad de 100 productos más;
- .4 se están realizando todos los esfuerzos posibles para establecer las prescripciones relativas a una base de datos con el fin de facilitar el proceso de compilación y comparación de la información. No obstante, éste es un proceso más lento de lo que desea la Secretaría, debido a la falta de personal que se encargue de otras labores dentro de la OMI;
- .2.7 asimismo, el Comité tomó nota de que, basándose en la recomendación del CSD, la intersecretaría de las ocho organizaciones patrocinadoras del GESAMP habían acordado proseguir con una evaluación a fondo independiente del GESAMP. El Comité observó que esto se llevaría a cabo entre noviembre de 2000 y enero de 2001 y que estaba previsto que el informe estuviera listo en febrero de 2001, cuando se remitiría al CPMM;
- .2.8 el Comité observó que sólo estaban cubiertos los gastos de reunión del Grupo de trabajo EHS y no el tiempo de preparación que requerían sus miembros. No obstante, una delegación manifestó el deseo de que la financiación de las reuniones del Grupo de trabajo EHS pudieran equipararse con otros órganos análogos, lo cual haría que los Gobiernos de sus Miembros financiasen tanto el tiempo de preparación como los gastos de la reunión;
- .2.9 habiendo observado estos puntos, el Comité indicó que se estaban tomando todas las medidas razonables para garantizar que la evaluación y clasificación de sustancias químicas bajo los sistemas de categorías de contaminación propuestos se realiza de manera oportuna a fin de que pueda finalizarse la revisión del Anexo II del MARPOL 73/78;
- .3 tomar nota de las preocupaciones manifestadas por el Subcomité con respecto a la fecha del próximo periodo de sesiones y adoptar las medidas que estime oportunas (párrafos 11.11 a 11.15);**
- .3.1 el Comité tomó nota de que, durante el 5º periodo de sesiones del Subcomité BLG, algunas delegaciones habían manifestado su inquietud respecto del intervalo de siete meses que mediaba entre el 5º y el 6º periodo de sesiones de este Subcomité, que no concedía tiempo suficiente para que la labor se llevara a cabo entre periodos de sesiones. Esta labor incluía la evaluación de sustancias por parte del Grupo de trabajo EHS del GESAMP, que es necesaria para clasificar provisionalmente los productos de acuerdo con los dos sistemas propuestos de clasificación en categorías de contaminación;
- .3.2 como resultado, se pidió al Comité si podía cambiar la fecha del próximo periodo de sesiones del Subcomité BLG, observando que no es posible cambiar dicha fecha por la fecha de celebración de los periodos de sesiones de otros subcomités, lo cual reduce realmente la cuestión a si se puede aplazar el 6º periodo de sesiones del Subcomité BLG hasta 2002;

- .3.3 tras tomar nota de estos puntos, el Comité decidió examinar este punto más detenidamente bajo su punto 17 del orden del día;
- .4 aprobar, a reserva de la aprobación del CSM, el programa de trabajo revisado del Subcomité y el orden del día provisional de su 6º periodo de sesiones (párrafos 11.1 a 11.4 y anexo 6);**
- .4.1 el Comité acordó examinar esta cuestión en relación con el punto 17 del orden del día, que trata del Programa de trabajo del Comité y de sus órganos auxiliares;
- .5 tomar nota de la opinión del Subcomité relativa a la inclusión del Grupo de trabajo sobre el Convenio de Cooperación en el marco de su volumen de trabajo actual (párrafo 11.5);**
- .5.1 El Comité recordó que, en su último periodo de sesiones, al examinar la cuestión relativa a su considerable volumen de trabajo, decidió preguntar al Subcomité BLG si podía incorporar el Grupo de trabajo sobre el Convenio de Cooperación, en el caso de que se hubiera decidido transferir esta responsabilidad del CPMM al Subcomité;
- .5.2 el Comité tomó nota de que la respuesta del Subcomité a esta pregunta era claramente en sentido afirmativo;
- .5.3 el Comité acordó tener en cuenta esta respuesta al examinar su programa de trabajo en relación con el punto 17 del orden del día;
- .6 aprobar, a reserva de que se manifieste de acuerdo el CSM, la celebración de una reunión interperiodos del Grupo de trabajo ESPH en 2001 (párrafos 11.9 y 11.10);**
- .6.1 En vista del actual volumen de trabajo del Grupo de trabajo ESPH, el Comité aprobó, a reserva del refrendo del CSM, la celebración de una reunión interperiodos del Grupo de trabajo ESPH en 2001.
- .7 aprobar el informe del Subcomité en general;**
- .7.1 a reserva de las cuestiones específicas indicadas anteriormente, el Comité aprobó el informe en general.

Observaciones adicionales relativas a la aplicabilidad de una regla probabilista para determinar el escape de hidrocarburos de los buques de tipo mineralero-granelero-petrolero

9.6 El Comité tomó nota de que Noruega estaba proponiendo que tal como está escrito el informe del Subcomité BLG (párrafo 5.13) podría dar la impresión de que si se modificaba ligeramente el proyecto de los buques de tipo mineralero-granelero-petrolero con tanques corridos de banda a banda tales buques podrían cumplir los criterios propuestos respecto del escape.

9.7 No obstante, Noruega indicó que, a su juicio, esto no es correcto ya que los proyectos de buques de tipo mineralero-granelero-petrolero que cumplen lo prescrito en la regla 13F del Anexo I del MARPOL 73/78 tendrían que incrementar la protección lateral en uno o dos metros por encima del límite de dos metros estipulado en dicha regla. Esto supondría una pérdida considerable del volumen de carga y una reducción en la rentabilidad del buque, hasta el punto de que el proyecto no sería ya viable.

9.8 El Comité tomó nota de que Noruega deseaba que las consecuencias de esta decisión fueran reconocidas plenamente y que los nuevos proyectos de buques de tipo mineralero-granelero-petrolero (por ejemplo, con mamparos en cruja) cumplieren totalmente los criterios propuestos sobre el escape.

10 LABOR DE OTROS ÓRGANOS

Documentos

10.1 El Comité tomó nota de los siguientes documentos, presentados por la Secretaría, relativos a los resultados del 81º periodo de sesiones del Comité Jurídico (MEPC 45/10), el 84º periodo de sesiones del Consejo (MEPC 45/10/1), el 72º periodo de sesiones del CSM (MEPC 45/10/2 y Add.1) y el 48º periodo de sesiones del Comité de Cooperación Técnica (MEPC 45/10/3).

Resultados del 81º periodo de sesiones del Comité Jurídico

10.2 El Comité tomó nota de que el 81º periodo de sesiones del Comité Jurídico se había celebrado del 27 al 31 de marzo de 2000, y de que su informe se había distribuido con la signatura LEG 81/11.

10.3 El Comité tomó nota de que el principal logro de este periodo de sesiones del Comité Jurídico, según se desprende del documento MEPC 45/10, era la ultimación del proyecto de Convenio internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por los hidrocarburos para combustible de los buques. Por consiguiente, el Comité Jurídico había pedido al Consejo que convocara una conferencia diplomática en la primera mitad de 2001 con miras a adoptar este Convenio.

10.4 Tras recordar que en un principio había remitido esta cuestión al Comité Jurídico, el Comité manifestó su agradecimiento por la labor llevada a cabo por el Comité Jurídico para ultimar este difícil cometido.

Resultados del 84º periodo de sesiones del Consejo

10.5 El Comité tomó nota de que el 84º periodo de sesiones del Consejo se había celebrado del 12 al 16 de junio de 2000 y que el correspondiente resumen de decisiones se había distribuido con la signatura C 84/D.

10.6 El Comité observó que el Consejo había tomado nota de la declaración de principios efectuada por el Secretario General sobre las cuestiones derivadas del suceso del **Erika**, de los avances conseguidos por el CPMM en relación con varias cuestiones y de la culminación con éxito de la Conferencia sobre cooperación internacional para la preparación y la lucha contra los sucesos de contaminación por sustancias nocivas y potencialmente peligrosas.

10.7 El Comité tomó nota asimismo de que estos aspectos ya se habían examinado bajo el punto 3 del orden del día (reuniones en el ámbito del Convenio de cooperación) y bajo el punto 7 del orden del día (cuestiones relacionadas con el **Erika**).

10.8 Además, el Comité tomó nota de que Italia había manifestado su preocupación acerca del texto del párrafo 2 ii) del documento MEPC 45/10/1. Italia había señalado que los buques de bandera extranjera eran más a menudo responsables de sucesos que causan contaminación grave de las aguas y daños a los recursos y a los atractivos naturales. Italia manifestó su profunda inquietud a propósito de esta cuestión y su compromiso de reforzar los controles a fin de verificar que los capitanes y la tripulación cumplen con las normas de la OMI y los reglamentos internacionales. Sin embargo, informó al Comité de que, puesto que su legislación es más estricta y está más orientada hacia la protección del medio ambiente, no podía renunciar a su derecho de aplicar las leyes nacionales a todos los buques que entraran en sus aguas territoriales.

Resultados del 72º periodo de sesiones del CSM

10.9 El Comité tomó nota de que el 72º periodo de sesiones del CSM se había celebrado del 17 al 26 de mayo de 2000, y de que el correspondiente informe se había distribuido con la signatura MEPC 72/23. Los resultados de este periodo de sesiones se comunicaron mediante los documentos MEPC 45/10/2 y 45/10/2/Add.1.

10.10 El Comité reconoció que las cuestiones derivadas del 72º periodo de sesiones del CSM que guardaban relación con el **Erika** se habían examinado bajo el punto 7 del orden del día, y que la influencia del factor humano y la evaluación formal de la seguridad se habían abordado bajo el punto 13.

10.11 Habida cuenta de las numerosas propuestas nuevas presentadas a este Comité con miras a mejorar los reconocimientos e inspecciones de los petroleros, los Estados Unidos opinaron que el Comité debía pedir al CSM que volviera a considerar la enmienda propuesta a la resolución A.744(18), mediante la cual se eliminaría la inspección submarina, en lugar de la de dique seco, para los petroleros y graneleros de más de 15 años.

10.12 Los Estados Unidos opinaron que el CSM debería analizar todas las cuestiones sometidas a examen relacionadas con la mejora de los reconocimientos e inspecciones de los petroleros antes de decidir si era necesario eliminar el reconocimiento submarino de los petroleros y graneleros de más de 15 años.

10.13 No obstante, el Comité no estuvo de acuerdo con los Estados Unidos, habida cuenta de la urgente necesidad de esta enmienda, derivada de los sucesos del **Erika** y el **Nakhodea**.

10.14 El Comité observó que el CSM había tomado nota de una serie de cuestiones de otra índole relacionadas con:

- .1 los resultados del 27º periodo de sesiones del Subcomité de Facilitación;
- .2 la implantación por el Estado de abanderamiento;
- .3 los resultados del 7º periodo de sesiones de la Comisión sobre Desarrollo Sostenible (CDS) de las Naciones Unidas;

- .4 las enmiendas a los códigos CIQ, CIG, CGrQ y al Código de Gaseros;
- .5 la enmienda 30 del Código IMDG y su aplicación obligatoria;
- .6 los aspectos de seguridad de la gestión del agua de lastre;
- .7 la prohibición del uso de perfluorocarbonos en los sistemas de extinción de incendios de a bordo; y
- .8 las enmiendas a la resolución A.744(18) relativa a las Directrices sobre el programa mejorado de inspecciones durante los reconocimientos de graneleros y petroleros.

10.15 El Comité acordó que, si bien el CSM había examinado en su 72º periodo de sesiones un gran número de cuestiones de interés, ellas no requerían la adopción de ninguna medida. Por consiguiente, el Comité se limitó a tomar nota de las deliberaciones del CSM al respecto.

Resultados del 48º periodo de sesiones del Comité de Cooperación Técnica

10.16 El Comité tomó nota de que el 48º periodo de sesiones del Comité de Cooperación Técnica se había celebrado el miércoles 14 y el jueves 15 de junio de 2000, y de que el correspondiente informe se había distribuido con la signatura TC 48/11. Los resultados de este periodo de sesiones se comunicaron mediante el documento MEPC 45/10/3.

10.17 El Comité examinó la petición del Comité de Cooperación Técnica para que estableciera si era o no beneficioso que el Subcomité FSI siguiera pidiendo que se presentaran solicitudes de asistencia técnica con documentación justificativa relativa a las dificultades de implantación, habida cuenta de que no se había presentado ninguna información o solicitud al respecto.

10.18 Tras tomar nota de que las peticiones de asistencia técnica y la pertinente documentación justificativa se presentan a la Secretaría (División de Cooperación Técnica), el Comité opinó que no resultaba conveniente que tales peticiones relativas a la implantación se presentaran al Subcomité FSI.

10.19 Además de esta solicitud concreta, el Comité tomó nota asimismo de que el Comité de Cooperación Técnica había examinado las siguientes cuestiones:

- .1 el informe sobre el estado del Programa integrado de cooperación técnica (PICT), que, entre otras cosas, ofrece información sobre un total de 96 proyectos y destaca que es necesario asegurar fondos por un porte de 14 millones de dólares de los Estados Unidos para garantizar que se llevan a la práctica todas las actividades previstas en el PICT;
- .2 un resumen del ejercicio de evaluación de resultados correspondiente al periodo 1996-1999, que abarca un total de 73 proyectos comprendidos en el PICT relacionados con la protección del medio marino, el reconocimiento y la inspección de buques y el fomento de la implantación del Convenio de Formación revisado;

- .3 el informe final sobre las actividades del Fondo de Cooperación Técnica en el bienio 1998-1999;
- .4 la información sobre la experiencia adquirida y los resultados obtenidos a partir del plan piloto de la OMI para la coordinación y ejecución del PICT a nivel regional;
- .5 los avances conseguidos en la movilización de recursos para garantizar que la entrega de la asistencia sea sostenible a largo plazo;
- .6 la importancia de dar un seguimiento a la implantación de la resolución A.901(21) - *La OMI y la cooperación técnica a partir del año 2000*; y
- .7 la información sobre la elaboración y traducción de los cursos modelo de la OMI presentados con el patrocinio de 14 países, y de la invitación al Consejo y a la Asamblea a que examinen los posibles mecanismos para financiar la publicación de todos los cursos modelo en español, francés e inglés.

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

Ratificación e implantación del MARPOL 73/78 en la región de los Golfos

11.1 El Comité tomó nota del resumen de los resultados de la Reunión preparatoria de la Comisión coordinadora regional sobre la implantación del MARPOL en la zona marítima de la ROPME, que se celebró en Bahrein, en febrero de 2000 y de la primera Reunión regional de la Comisión coordinadora sobre la implantación del MARPOL 73/78, celebrada en Bahrein en mayo/junio 2000 (MEPC 45/11). El Comité recibió información acerca del proyecto de ratificación, implantación y establecimiento de instalaciones de recepción adecuadas en la zona de los Golfos, que reviste considerable importancia para la posible mejora del medio ambiente marino en la región marítima de la ROPME: reconoció la importancia de esas decisiones y manifestó su interés respecto de nuevos avances.

11.2 En especial, el Comité manifestó su satisfacción en cuanto al propósito de los países de ratificar, implantar y hacer cumplir el MARPOL 73/78, incluida la provisión de instalaciones de recepción, así como poner en vigor, para julio de 2002, las zonas especiales con arreglo a los Anexos I y V del MARPOL 73/78.

11.3 El Comité tomó nota de que a fin de que los países logren su propósito de poner en vigor las prescripciones sobre zonas especiales para la zona de los Golfos a partir de 2002 y de que el Comité cumpla sus obligaciones con arreglo al MARPOL 73/78, los países ribereños de la zona marítima de la ROPME deberían adherirse al Convenio durante el año próximo y presentar la información pertinente acerca del estado de las instalaciones de recepción en la zona de los Golfos con tiempo para que el Comité fije oficialmente la fecha a partir de la cual se aplicará el carácter de zona especial, en virtud del MARPOL 73/78. A este respecto, el Comité acogió con agrado la información de la ROPME de que esperaba cumplir el plazo previsto y que mantendría informado al Comité del progreso que, a tal fin, se realizara.

Identificación de las fuentes de contaminación por hidrocarburos (por ejemplo, sistemas de marcado)

11.4 El Reino Unido presentó su documento MEPC 45/11/1, en el que se da cuenta de una prueba a escala natural ya llevada a cabo, y de otra que aún no ha finalizado. El Reino Unido propuso también el establecimiento de un grupo de trabajo por correspondencia encargado de evaluar el método más a fondo.

11.5 El Comité tomó nota de la prometedora labor que se está realizando sobre la utilización del ADN para identificar los hidrocarburos de un modo inequívoco, y de su posible función en la implantación del Anexo I del MARPOL 73/78 y pidió que se fomentara el desarrollo de la aplicación práctica de la tecnología de marcado.

11.6 No obstante el Comité acordó examinar de nuevo la posibilidad de constituir un grupo de trabajo por correspondencia, en relación con el punto 17 del orden del día, para que se encargue de este tema, y decidió que dicho grupo podría presentar sus informes tanto al Comité como al Subcomité BLG.

MARPOL - Cómo llevarlo a la práctica

11.7 El Comité recordó que:

- .1 en su 42º periodo de sesiones (MEPC 42/13) la Secretaría le había presentado una nueva versión de la publicación "MARPOL - Cómo llevarlo a la práctica" que incluía las partes pertinentes del proyecto de publicación "MARPOL - Cómo hacerlo cumplir", con arreglo a la petición formulada por el mismo Comité en su 41º periodo de sesiones;
- .2 un grupo de trabajo por correspondencia interperiodos, dirigido por los Estados Unidos, había elaborado el texto, y lo había presentado al CPMM (MEPC 43/12) en su 43º periodo de sesiones para que éste lo examinara más a fondo;
- .3 durante el 43º periodo de sesiones se plantearon nuevas cuestiones y, en el 44º periodo de sesiones, los Estados Unidos presentaron el documento MEPC 44/14/1, en que se abordaban dichas cuestiones; y
- .4 en su 44º periodo de sesiones, basándose en los documentos MEPC 44/14/1 y MEPC 44/WP.10, el Comité dio su acuerdo a un proyecto definitivo de texto y pidió a la Secretaría que incorporara en el original los cambios acordados que imprimiera una nueva versión de la publicación.

11.8 También se informó al Comité de que, antes de la publicación, la Secretaría había recibido nuevas observaciones de la Oficina Jurídica de la OMI y de la División de Asuntos Oceánicos y de Derecho del Mar de las Naciones Unidas. La Secretaría decidió demorar la publicación hasta tanto se trataran estas cuestiones.

11.9 La Secretaría presentó el documento MEPC 45/11/2, y subrayó los siguientes puntos:

- .1 nueva redacción del párrafo 4.1.1;

- .2 nueva redacción del cuadro de referencias cruzadas, nota 5 a pie de página;
- .3 jurisdicción del Estado ribereño;
- .4 jurisdicción ampliada del Estado rector del puerto en lo relativo al cumplimiento; y
- .5 prevención del abuso de autoridad.

11.10 Después de tomar nota de los puntos subrayados por la Secretaría, se comunicó al Comité que el texto actual se había elaborado durante varios periodos de sesiones y que representaba un compromiso entre los diferentes puntos de vista. Por otra parte, los puntos señalados por la Secretaría se habían sometido a consideración y se habían rechazado como parte del compromiso, por lo que se pedía que no volvieran a incorporarse.

11.11 El Comité tomó nota de que el Presidente del Grupo por correspondencia había debatido estas cuestiones con las divisiones jurídicas de la OMI y de las Naciones Unidas. Como resultado de estas deliberaciones, el Comité acordó:

- .1 pedir a la Secretaría que incluyera varias citas adicionales corregidas en la nota a pie de página del párrafo 4.1.1 del texto aprobado; y
- .2 pedir a la Secretaría que modificara la expresión "dondequiera que se produzcan" en la última cláusula de la primera oración del párrafo 4.4.3 del texto de modo que dijera "en otros lugares".

El Comité acordó publicar dicho documento con estos dos cambios.

Mayor cooperación regional

11.12 El Comité tomó nota del resultado de un Seminario para las secretarías y directores de centros de información de los memorandos de entendimiento sobre supervisión por el Estado rector del puerto, que se celebró en la sede de la OMI del 7 al 9 de junio de 2000.

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

11.13 El Comité recordó que:

- .1 en su 37º periodo de sesiones, se acordó ultimar el proyecto de Manual sobre gestión de desechos a bordo de los buques durante el 38º periodo de sesiones, a fin de permitir que los propietarios y/o operadores elaboraran planes de gestión de desechos para poder satisfacer las prescripciones de la regla 9 del Anexo V del MARPOL 73/78. Sin embargo, debido a la falta de tiempo, en su 38º periodo de sesiones el CPMM se centró en la elaboración de directrices que se plasmaron en la resolución MEPC.71(38);

- .2 en su 38º periodo de sesiones, el Comité convino también en que no existía una necesidad urgente de ultimar el Manual, que podría completarse cuando se contara con experiencia sobre la implantación de las Directrices para la elaboración de planes de gestión de basuras;
- .3 como resultado de lo que antecede, se estableció un grupo de trabajo por correspondencia, dirigido por Alemania, el cual informó que, si bien podría reducirse la extensión del documento de base y hacerlo más accesible para el usuario, se había manifestado poco interés en examinarlo más a fondo; y
- .4 en consecuencia, en su 43º periodo de sesiones el Comité acordó que la cuestión se examinaría detalladamente durante su 45º periodo de sesiones.

11.14 Se informó al Comité de que, aunque el examen de esta cuestión se había aplazado hasta su 45º periodo de sesiones a fin de contar con más información de los países, en el actual periodo de sesiones no se habían presentado documentos sobre este punto.

11.15 El Comité decidió aplazar la adopción de una decisión definitiva sobre el futuro de este punto hasta su 46º periodo de sesiones.

12 CUESTIONES RELATIVAS AL CÓDIGO CNI

Informe sobre el estudio de la bibliografía relativa a los posibles riesgos que entrañan los materiales radiactivos para el medio ambiente

12.1 El Comité recordó que, en su 38º periodo de sesiones, se había sugerido que se constituyera un grupo interorganismos de carácter oficioso, integrado por la OMI, el OIEA y el PNUMA, para evaluar los posibles riesgos que entrañan los materiales radioactivos para el medio ambiente. Se acordó que la tarea inicial de dicho grupo sería llevar a cabo un estudio de la bibliografía sobre el particular.

12.2 El Comité observó que esa labor ya se había ultimado y que estaba disponible en el documento MEPC 45/INF.2.

12.3 El Comité dio las gracias a la Sra. M-T. Brittinger y a su predecesor, Sr. R. Rawl del OIEA, por la considerable cantidad de tiempo y de esfuerzo que han dedicado a coordinar la preparación del citado documento y a ponerse en contacto con los consultores contratados para llevar a cabo esa tarea.

12.4 El Comité reconoció que, dado lo voluminoso de este informe, se requería tiempo para estudiar su contenido y acordó que se examinaría en el próximo periodo de sesiones en el que también se considerará qué medidas habrá que tomar a partir de la información facilitada.

12.5 El Comité acordó que dichas posibles medidas podrían incluir:

- .1 la evaluación de los datos identificados a fin de determinar las posibles repercusiones para el medio ambiente de la descarga de CNI en el mar;
- .2 una evaluación de los bultos de CNI (cofres) para determinar la probabilidad de que haya una descarga de CNI en caso de que se produzca un accidente; y

- .3 una evaluación de los datos a fin de decidir si son suficientes para responder a estas cuestiones o si es necesario encargar otros estudios.

12.6 El Presidente pidió que los documentos que traten del informe y las opiniones sobre cómo se debe proceder se presenten al Comité en su 46º periodo de sesiones. Además, el Comité reconoció que también debe examinarse el coste que supondría cualquiera de las opciones, que probablemente será elevado.

13 EVALUACIÓN FORMAL DE LA SEGURIDAD, INCLUIDA LA CLASIFICACIÓN DE LOS BUQUES DESDE EL PUNTO DE VISTA AMBIENTAL

Informe del Grupo mixto de trabajo CSM/CPMM

13.1 El Comité recordó que, en su 69º periodo de sesiones, el CSM había constituido un grupo mixto de trabajo CSM/CPMM sobre el factor humano y la evaluación formal de la seguridad. El Comité sancionó esa decisión en su 42º periodo de sesiones.

13.2 El Comité también recordó que el Grupo mixto de trabajo CSM/CPMM se había reunido por última vez durante el 72º periodo de sesiones del CSM en mayo del año en curso. En su 72º periodo de sesiones, el CSM examinó el informe del Grupo y adoptó las medidas que se indican en los párrafos 15.10 a 15.18 y 16.6 a 16.16 del documento MSC 72/23.

13.3 El Comité examinó el informe de la última reunión del Grupo mixto de trabajo (MEPC 45/13), y las pertinentes decisiones adoptadas por el CSM en su 72º periodo de sesiones; y:

- .1 aprobó el proyecto de enmiendas al Código IGS y las enmiendas que, en consecuencia, procede introducir en el capítulo IX del Convenio SOLAS, para su distribución y posible aprobación en el 73º periodo de sesiones del CSM (párrafo 4 y anexos 1 y 2);
- .2 tomó nota del proyecto de resolución MSC sobre la aprobación del proyecto de enmiendas, teniendo en cuenta las observaciones formuladas por la Federación de Rusia (párrafo 6 y anexo 3);
- .3 convino en que el Grupo de trabajo por correspondencia interperiodos sobre la fatiga continúe su labor bajo la coordinación de los Estados Unidos y con un nuevo mandato (párrafo 14 y anexo 4);
- .4 tomó nota del informe resumido sobre las actividades en curso de la Organización relacionadas con el factor humano (párrafo 17 y anexo 5);
- .5 pidió a los subcomités respectivos que apliquen el Proceso de análisis del factor humano (HEAP) al abordar las cuestiones relativas al factor humano con carácter prioritario (párrafo 18);

- .6 pidió a los subcomités respectivos que proporcionen información sobre la experiencia adquirida durante la aplicación del HEAP, a fin de que pueda mejorarse el proceso (párrafo 19);
- .7 tomó nota de los esfuerzos realizados por los Estados Unidos para establecer una base de datos en la red sobre cuestiones relacionadas con el factor humano, e invitó a los Gobiernos Miembros a mejorar dicha base facilitando más información sobre estudios y análisis de investigaciones desde el punto de vista del factor humano (párrafo 21);
- .8 tomó nota del plan de trabajo propuesto sobre las actividades de la OMI relacionadas con el factor humano (párrafo 23 y anexo 6);
- .9 acordó el establecimiento de un grupo de trabajo por correspondencia interperiodos sobre la EFS, coordinado por el Japón, con el mandato que figura en el anexo 7 (párrafo 33);
- .10 tomó nota del ofrecimiento de la IACS de poner a disposición del CSM su 74º periodo de sesiones, material de formación para ayudar a la comprensión básica de la metodología de la EFS (párrafo 34);
- .11 instó a los Gobiernos Miembros a que incluyan expertos en protección del medio marino en las delegaciones que envíen al 74º periodo de sesiones del CSM (párrafo 36);
- .12 tomó nota de que el Grupo de trabajo sobre la seguridad de los buques de pasaje de gran tamaño examinaría el documento sobre cómo reducir riesgos en casos de incendio, presentado por Japón (MSC 72/INF.17) (párrafo 37);
- .13 aprobó el plan de trabajo para la labor futura del Grupo (párrafo 39); y tomó nota de que el Grupo mixto de trabajo CSM/CPMM sobre el factor humano y la EFS no se volvería a constituir en el 73º periodo de sesiones (párrafo 39); y
- .14 aprobó el informe en general.

Clasificación de los buques desde el punto de vista ambiental como medio para garantizar que el transporte marítimo es ambientalmente racional

13.4 El Comité recordó que en su 42º periodo de sesiones había acordado aplazar el examen de la clasificación de los buques desde el punto de vista ambiental hasta el 44º periodo de sesiones. No obstante, por falta de tiempo, el examen de este punto del orden del día se volvió a aplazar hasta el presente periodo de sesiones. El Comité también recordó que en su 40º periodo de sesiones acogió favorablemente la iniciativa de Noruega en cuanto a la clasificación de los buques desde el punto de vista ambiental y los principios subyacentes del sistema, pero el Comité acordó que era prematuro tomar medidas en ese momento.

13.5 El Comité examinó el documento presentado por Noruega (MEPC 45/13/1) en el que se facilita información sobre el sistema de clasificación de los buques desde el punto de vista ambiental implantado en Noruega, y sugerencias sobre el posible papel que la OMI podría desempeñar a ese respecto.

13.6 El Comité, tras deliberar sobre el tema tomó nota de la información facilitada por Noruega y decidió mantener la cuestión en examen.

13.7 El Comité tomó nota de la información presentada por Suecia sobre la experiencia adquirida desde la introducción de un plan de impuestos relacionados con el medio ambiente para los buques que hacen escala en puertos suecos. Dicho plan se centra en ciertas cuestiones relacionadas con el medio ambiente, a bordo de los buques, particularmente en iniciativas para reducir la emisión de sustancias perjudiciales en la atmósfera. Se estima que hasta el momento dicho plan ha conseguido una reducción anual de las emisiones de unas 50 000 toneladas de SO_x y 21 000 toneladas de NO_x, en el mar Báltico.

14 CUESTIONES RELATIVAS AL PROTOCOLO DE INTERVENCIÓN, 1973

Revisión de la lista de sustancias que figuran en el Protocolo de Intervención, 1973

14.1 El Presidente recordó que la lista de sustancias que figura en el anexo del Protocolo de Intervención, 1973, que se adoptó inicialmente en 1974 y se ha enmendado posteriormente, habiéndose introducido la última enmienda el 10 de julio de 1996, se basa en las listas que se recopilan y mantienen en otros instrumentos y códigos de la OMI, tales como el MARPOL 73/78, el código CIQ y el Código IMDG.

14.2 Tras recordar la decisión adoptada por el Comité en su 38º periodo de sesiones de que el Grupo de trabajo sobre el Convenio de Cooperación debería incluir en su programa de trabajo el examen de la conveniencia de sustituir esta lista por una enumeración de los documentos de referencia, y la revisión de la idoneidad de los criterios en que se basa esta lista (MEPC 38/20, párrafo 15.19), el Presidente tomó nota de que el Grupo de trabajo nunca había podido realizar esta labor debido a su volumen de trabajo, habida cuenta de que no se consideraba como punto prioritario.

14.3 El Presidente recordó asimismo que el Comité, en su 41º periodo de sesiones, aunque había convenido en que las referencias a las fuentes documentales constituirían un medio práctico de superar el problema de mantener una lista separada, había decidido que la lista debería actualizarse aproximadamente cada cinco años, conforme a lo prescrito en el artículo III, párrafo 1, del Protocolo del Convenio de Intervención (MEPC 41/20, párrafo 16.6).

14.4 Tras tomar nota de la información facilitada en el documento MEPC 45/14, que ofrece un resumen de las deliberaciones anteriores sobre esta cuestión, el Comité pidió a la Secretaría que preparara un proyecto de texto de las enmiendas a la lista de sustancias para examinarlo en su próximo periodo de sesiones con miras a su aprobación.

Lista de centros de especialización pertinentes sobre hidrocarburos y sustancias nocivas y potencialmente peligrosas

14.5 En su 43º periodo de sesiones, el Comité aprobó la distribución de un formulario de encuesta mediante la circular MEPC/Circ.360, a fin de elaborar una lista de centros de especialización pertinentes sobre hidrocarburos y sustancias nocivas y potencialmente peligrosas, y pidió a la Secretaría que elaborase un anteproyecto de lista y lo presentase en el 45º periodo de sesiones (MEPC 45/14/1).

14.6 El anteproyecto de lista adjunto al documento MEPC 45/INF.11 se ha dividido en las siguientes categorías: hidrocarburos (solicitud general y casos de emergencia 24 horas al día), y SNPP (solicitud general y casos de emergencia 24 horas al día), y comprende 16 instituciones u organismos de nueve Estados Miembros.

14.7 El Comité tomó nota de que apenas se habían recibido respuestas al formulario de encuesta enviado, instó a los Estados Miembros a que atendiesen a la solicitud de la circular MEPC/Circ.360, y pidió al mismo tiempo al Grupo de trabajo sobre el Convenio de Cooperación que examinara y perfeccionara el proyecto de lista, según estime oportuno.

15 PROGRAMA DE COOPERACIÓN TÉCNICA

15.1 El Comité examinó los siguientes documentos elaborados por la Secretaría: MEPC 45/15, MEPC 45/INF.8, MEPC 45/INF.14, MEPC 45/INF.15 y MEPC 45/INF.16.

15.2 Se informó al Comité de que la Secretaría estaba elaborando el proyecto de Programa Integrado de Cooperación Técnica (PICT) de la OMI para el bienio 2002-2003, con miras a su presentación en el 49º periodo de sesiones del Comité de Cooperación Técnica, cuya celebración está prevista el 15 y 16 de noviembre de 2000, para su examen y aprobación. La Secretaría ha elaborado el proyecto de subprograma para la protección del medio marino incluido en el proyecto de PICT para 2002-2003 sobre la base de las prioridades temáticas aprobadas por el Comité en su 42º periodo de sesiones. El Comité observó que la Secretaría estaba preparando el proyecto de programa con arreglo a las pautas que figuran en el documento MEPC 45/WP.2.

15.3 La Secretaría presentó los documentos MEPC 45/15, MEPC 45/INF.16 y MEPC 45/WP.2. Se le informó al Comité que los programas y proyectos tenían por objeto mejorar la continuidad y garantizar que todas las actividades guardan relación con objetivos a corto, medio y largo plazo. La Secretaría ofreció una evaluación de las actividades llevadas a cabo durante el periodo transitorio, desde la supervisión y apoyo técnico de centros y programas regionales, apoyo del sector a través del Programa OMI/Sector de Iniciativa Mundial, la cooperación con convenios y organizaciones regionales (en particular el Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente), etc. La Secretaría también recordó que la resolución A.901(21) de la OMI y la cooperación técnica a partir del año 2000 habían señalado las siguientes prioridades para el futuro del programa de cooperación técnica de la OMI:

- .1 defensa de las reglas y normas marítimas mundiales;
- .2 consolidación de la capacidad institucional; y
- .3 desarrollo de los recursos humanos.

15.4 Se informó al Comité que el PICT correspondiente al bienio 2002-2003, que será examinado en el 49º periodo de sesiones del Comité de Cooperación Técnica, fue preparado teniendo en cuenta los temas prioritarios que fueron especificados por los órganos sustantivos de la OMI, así como las necesidades manifestadas por los países y donantes beneficiarios (documento TC 49/4). Señaló que los programas constituyentes del PICT abarcan siete regiones y subregiones, así como programas mundiales que abarcan todas las regiones. Subrayó que el PICT fue un instrumento de gestión y planificación que ponía de manifiesto la actividad del programa y costaba aproximadamente 14,3 millones de dólares, y sus actividades centrales se financiarían a través de un fondo de cooperación técnica y con la entrega de las restantes

actividades de cooperación técnica, cuando fuera posible por medio de contribuciones de donantes externos. Por lo tanto, era sumamente importante proseguir fomentando los donantes bilaterales, las organizaciones internacionales y regionales y el sector para establecer una asociación con la Organización y conseguir la plena implantación del PICT.

15.5 Por último, se señaló que las actividades que guardaban relación directa con el medio marino representaban aproximadamente el 24% de las actividades regionales del PICT que no incluían los enlaces obvios con actividades interconectadas relacionadas con el Estado de abanderamiento y la implantación por el Estado rector del puerto. Asimismo, era necesario apreciar la importancia de dos proyectos GEF, PEMSEA y GLOBallast Water, con un presupuesto respectivo de 28,5 y 11,2 millones de dólares, y que seguirían siendo operacionales entre 2002 y 2003.

15.6 El Presidente pidió al representante de la Asociación Internacional de la Industria Petrolera para la Conservación del Medio Ambiente (IPIECA) que facilitara información adicional sobre la iniciativa mundial Organización Marítima Internacional/sector. En su declaración, hizo hincapié en la importancia de la cooperación al respecto y de la cooperación regional en las actividades de la iniciativa mundial. También habló de los logros en cuatro regiones prioritarias del GI, a saber, el Mediterráneo, África occidental y central, el Gran Caribe y el mar Negro. Magnificó el papel del Grupo de la Industria Petrolífera del Mediterráneo, que constituye una interfaz industrial para el Centro regional de emergencia para la lucha contra la contaminación en el mar Mediterráneo.

15.7 El Comité también tomó nota de las siguientes opiniones expresadas:

- .1 en relación con las medidas tomadas por la Organización Marítima Internacional dentro del marco del PICT para los países del mar Negro y el mar Caspio, la delegación de la Federación de Rusia manifestó su profunda gratitud a la Organización Marítima Internacional. Estas medidas se referían entre otras a la elaboración de un proyecto de plan regional para contingencias para la región del mar Negro y la organización de cursos modelos OMI Convenio de Cooperación para los países de la región. A su juicio, esto demuestra el interés de la OMI hacia la región. La delegación también agradeció a la Organización y a Ucrania la celebración en septiembre de 1999 de un cursillo sobre el agua de lastre. La delegación señaló la necesidad de que la OMI participe en actividades y programas relacionados con la planificación de contingencias en la región del mar Caspio;
- .2 el delegado de Tailandia expresó su agradecimiento a la Organización por la asistencia facilitada en el marco del GEF/Programa regional de la OMI para la prevención y gestión de la contaminación del mar en los mares de Asia oriental desde 1994 a 1999. En su capacidad como coordinadora nacional para el nuevo proyecto de seguimiento de cinco años, prometió hacer lo posible para acelerar el proceso de refrendo de esta segunda fase del proyecto por su país; y
- .3 la delegación de la India manifestó su agradecimiento a la OMI por haber iniciado el proyecto de agua de lastre, que incluye a seis países y que supone un verdadero medio de cooperación regional. También aseguró que, concluido el proyecto, la India seguirá tratando las cuestiones relacionadas con el agua de lastre.

15.8 EL presidente, al resumir lo que se había dicho, recordó la naturaleza tripartita del PICT (receptores/donante/OMI), e instó a los facilitadores de recursos y a los receptores a que se sumasen al compromiso de la Organización a su propio PICT, contribuyendo a los costos de manera que el programa pueda ejecutarse con éxito en su totalidad. Asimismo, subrayó la importancia de la cooperación técnica, que es parte integral del trabajo de la Organización. Además, tomó nota de que los beneficiarios de la asistencia de cooperación técnica son generalmente los que formulan observaciones sobre el programa de cooperación técnica. Ésta debería ser la actitud de todos los Estados Miembros, tanto los que son beneficiarios como los que no lo son.

15.9 El Comité confirmó los temas prioritarios para las actividades relacionadas con el medio marino, que fueron la base de la preparación de lo aportado al PICT de la OMI para el bienio 2002-2003 que será remitido al 49º periodo de sesiones del Comité de Cooperación Técnica.

16 APLICACIÓN DE LAS DIRECTRICES DE LOS COMITÉS

16.1 El Comité recordó que, en su 44º periodo de sesiones, se había llegado a un acuerdo general acerca de que la finalidad de las Directrices de los Comités es facilitar su labor, por lo que conviene dar un cierto margen de flexibilidad.

16.2 El Comité examinó las siguientes propuestas de enmiendas a las Directrices recogidas en el documento MEPC 45/16:

- .1 añadir el siguiente texto después del párrafo 14 para incorporar la decisión pertinente de la Comisión 2 (Comisión de asuntos técnicos) de la vigésima primera Asamblea (A 21/5(b)/2, párrafo 61 1)):

"A pesar de la disposición anterior, según la cual las propuestas para la inclusión de nuevos puntos en sus programas de trabajo, que presenten las organizaciones gubernamentales, deben ser copatrocinadas por los Gobiernos, no se impide a tales organizaciones que presenten observaciones y propuestas sobre puntos del orden del día de cualquier órgano de la OMI, prestando así asesoramiento técnico, contribuyendo a las deliberaciones y permitiendo a los órganos interesados adoptar decisiones más acertadas.";

- .2 añadir la siguiente frase al final del párrafo 28:

"28 Los órganos auxiliares no deben incluir temas nuevos en sus programas de trabajo ni ampliar los temas ya incluidos en dichos programas, a menos que los comités les den las instrucciones o la autorización necesarias para ello. Los órganos auxiliares no deben elaborar enmiendas ni interpretaciones en relación con instrumento alguno de la OMI sin la autorización de los comités. *No obstante, cuando pidan la autorización del Comité para proceder de acuerdo con lo dispuesto en las dos frases anteriores, los órganos auxiliares se cerciorarán de que su petición cumple lo dispuesto en los párrafos 13.1 y 13.2 anteriores.*"; y

- .3 añadir la siguiente frase en el párrafo 29, antes de la primera frase:

"29 *La Secretaría no debe aceptar propuestas para que se incluyan temas nuevos en los programas de trabajo con miras a su distribución en las reuniones de los órganos auxiliares.* Cuando un Gobierno Miembro considere que un asunto reviste una urgencia e importancia suficientes, podrá presentar simultáneamente una propuesta con la debida documentación al Comité interesado y a los órganos auxiliares pertinentes; no obstante, todo trabajo posterior de carácter continuo de los órganos auxiliares sobre tal propuesta debe hallarse sujeto a la aprobación del Comité interesado (véase el párrafo 7 del documento adjunto al apéndice 3). Además, un órgano auxiliar podrá abordar cuestiones urgentes a petición de otros órganos auxiliares en espera de la aprobación oficial del Comité pertinente."

16.3 Antes de considerar las propuestas específicas, el Comité tomó nota de que el documento MSC 72/20/2 (Chipre) también proponía enmiendas sustanciales a las Directrices y que Chipre había indicado su intención de remitir éstas al próximo periodo de sesiones para un examen detallado.

Propuesta de enmienda al párrafo 14

16.4 El Comité acordó sustituir *de presenten observaciones y propuestas* por *remitir observaciones y recomendaciones*.

Propuesta de enmienda al párrafo 28

16.5 Al examinar la propuesta de enmienda al párrafo 28, algunas delegaciones expresaron la preocupación de que, con objeto de cumplir sus obligaciones en relación con lo indicado en los párrafos 13.1 y 13.2, es posible que los órganos auxiliares no tenga tiempo suficiente para elaborar la información requerida debido a que sus programas de trabajo sólo se examinan al final de los periodos de sesiones. Finalmente se acordó que las delegaciones interesadas -en consulta con el Presidente del Subcomité y la Secretaría- elaborarían la información que debe acompañar a las propuestas, para que el(los) Comité(s) decidan si debe incluirse un nuevo punto en el programa de trabajo de su Comité.

Propuesta de enmienda al párrafo 29

16.6 Al examinar las propuestas de enmienda al párrafo 29, algunas delegaciones indicaron que les preocupaba que la primera frase pudiera hacer que los Gobiernos Miembros perdieran su derecho a distribuir propuestas a los comités y sus órganos auxiliares simultáneamente.

16.7 Reconociendo tales preocupaciones, el Comité acordó que el texto no tenía que alterarse para solventar este problema potencial, sino que el informe debería reflejar el hecho de que los derechos de los Gobiernos Miembros no está afectados por esta prescripción.

16.8 Independientemente de este punto, el Comité acordó introducir cambios en la redacción de este párrafo del siguiente modo:

29 La Secretaría no debe aceptar propuestas para que se incluyan temas nuevos en los programas de trabajo con miras a su distribución en las reuniones de los órganos auxiliares. Cuando un Gobierno Miembro considere que un asunto reviste una urgencia e importancia suficientes, podrá presentar simultáneamente una propuesta con la debida documentación al comité interesado y a los órganos auxiliares pertinentes; sin embargo, todo trabajo de los órganos auxiliares sobre tal propuesta debe hallarse sujeto a la aprobación del Comité interesado (véase el párrafo 7 del documento adjunto al apéndice 3). Además, un órgano auxiliar podrá abordar cuestiones urgentes a petición de otros órganos auxiliares en espera de la aprobación oficial del comité pertinente.

17 PROGRAMA DE TRABAJO DEL COMITÉ Y DE SUS ÓRGANOS AUXILIARES

Programa de trabajo del Subcomité FSI

17.1 El Comité aprobó el programa de trabajo del Subcomité FSI con el agregado de la elaboración de las Directrices para la inspección y certificación de pinturas antiincrustantes, que se completará en dos periodos de sesiones. En el anexo 11 figuran el programa de trabajo del Subcomité y el orden del día provisional de su próximo periodo de sesiones.

17.2 El Comité también acordó que, de ser necesario, el Subcomité FSI podría solicitar el asesoramiento de otros subcomités pertinentes por lo que respecta a este punto agregado.

Programa de trabajo del Subcomité BLG

17.3 Reconociendo que existían ciertas dudas acerca de si el 6º periodo de sesiones del Subcomité BLG debería postergarse hasta 2002, el Comité acordó que existe el volumen de trabajo suficiente que justifica la celebración de la reunión del Subcomité en la fecha planificada originalmente.

17.4 Reconociendo que el Subcomité debería incluir varios puntos adicionales, el Comité pidió al Subcomité BLG que agregara a su programa de trabajo los puntos "Sistemas de marcado de hidrocarburos" y "Evaluación técnica de las emisiones de gases de efecto invernadero" para el 6º periodo de sesiones con fechas previstas de ultimación en 2003 y 2001 respectivamente. El Comité aprobó el programa de trabajo del Subcomité BLG, si bien reconoció que el Subcomité podría tener que realizar labores adicionales resultantes del siniestro del **Erika**. En el anexo 11 figuran el programa de trabajo y el orden del día provisional del próximo periodo de sesiones

17.5 Teniendo en cuenta que la fecha límite de ultimación de la revisión del Anexo I del MARPOL es diferente de la del Anexo II, el Comité pidió al Subcomité BLG que se asegurara de que la entrada en vigor de ambos anexos fuera la misma.

17.6 El Comité, al tomar nota de que el Subcomité BLG debería incluir al Grupo de trabajo sobre el Convenio de Cooperación, acordó demorar la adopción de la decisión de si dicho Grupo de trabajo debería trasladarse a la órbita del Subcomité BLG.

Programa de trabajo del Subcomité DE

17.7 Tras acordar los puntos a incluir en el programa de trabajo del Subcomité DE, el Comité acordó incluir "Interpretación de la regla 16 del Anexo I del MARPOL relativa al equipo filtrador de hidrocarburos" y "Cuestiones relacionadas con los incineradores" en el programa de trabajo del Subcomité, con fecha prevista de ultimación en 2002. El Comité acordó asimismo incluir nuevamente el punto "Directrices para el muestreo de fueloil de combustión" en el programa de trabajo del Subcomité. Los tres puntos se colocarán en el orden del día provisional del 44º periodo de sesiones y se pidió al Subcomité que notificara los resultados al CPMM para que éste los examinara en su 46º periodo de sesiones. Las instrucciones para el Subcomité DE aparecen en el anexo 12.

Programa de trabajo del Subcomité DSC

17.8 El Comité acordó el programa de trabajo relacionado con el medio ambiente de este Subcomité.

PROGRAMA DE TRABAJO DEL COMITÉ

17.9 El Comité aprobó las cuestiones de fondo que se incluirán en el orden del día del 46º al 48º periodos de sesiones, que figuran en el anexo 13.

17.10 El Comité también recordó que existiría la necesidad en el futuro de crear un grupo de trabajo sobre el reciclaje de buques.

17.11 Se informó al Comité de que la Conferencia diplomática sobre pinturas antiincrustantes se celebraría provisionalmente en octubre de 2001. La fecha final de la Conferencia se decidirá teniendo en cuenta el calendario de reuniones del año 2000 y se comunicará a los Gobiernos Miembros conjuntamente con la invitación. Los documentos básicos se distribuirán en diciembre de 2000.

Grupo de trabajo/redacción para el 46º periodo de sesiones del CPMM

17.12 El Comité acordó en principio establecer los siguientes grupos de trabajo o de redacción durante su 46º periodo de sesiones:

- | | | |
|----------------------|----|----------------------------------|
| Grupos de trabajo | .1 | Enmiendas al Anexo I del MARPOL; |
| | .2 | Convenio de Cooperación; y |
| | .3 | Gestión del agua de lastre. |
| Grupos de redacción: | .1 | Pinturas antiincrustantes; y |
| | .2 | ZMES. |

Grupos por correspondencia

17.13 El Comité acordó establecer los siguientes grupos por correspondencia, que informarán al CPMM en su 47º periodo de sesiones.

- .1 Revisión del Manual sobre contaminación por hidrocarburos;
- .2 Reciclaje de buques; y
- .3 EFS/fatiga.

Fechas del 46º y 47º periodo de sesiones del CPMM

17.14 El Comité tomó nota de que el 46º periodo de sesiones del CPMM se celebrará del 23 al 27 de abril de 2001, y de que el 47º periodo de sesiones se celebrará provisionalmente en marzo de 2002.

18 ELECCIÓN DE PRESIDENTE Y VICEPRESIDENTE PARA 2001

18.1 De conformidad con el artículo 17 del Reglamento interior, el Comité volvió a elegir Presidente, por unanimidad, al Sr. Mike Julian (Australia).

18.2 El Comité, tras tomar nota de que el actual vicepresidente, Sr. Zafrul Alam (Singapur), había sido elegido recientemente presidente del Subcomité BLG para 2001, eligió por unanimidad Vicepresidente del Comité al Sr. Gabriel Fernández (Panamá).

Agradecimiento

18.3 El Comité manifestó su agradecimiento al Sr. Z. Alam por la excelente contribución realizada mientras estuvo al servicio de distintos grupos de trabajo del Comité, en especial del Grupo de trabajo sobre el **Erika** durante el actual periodo de sesiones.

18.4 El Comité también manifestó su agradecimiento al Sr. M. Böckenhauer (Alemania), presidente del Subcomité BLG y del antiguo Subcomité BCH, por su inapreciable contribución durante muchos años a la labor del Subcomité BLG y del Comité.

19 OTROS ASUNTOS

Solicitudes para la obtención del carácter consultivo

19.1 En su 84º periodo de sesiones, el Consejo remitió al Comité las siguientes solicitudes de obtención del carácter consultivo (documento MEPC 45/19):

- .1 Asociación de Armadores de Buques que Transportan Materias Potencialmente Peligrosas (VOHNA); y
- .2 Real Institución de Arquitectos Navales (RINA).

19.2 El Comité constituyó un grupo oficioso sobre el carácter consultivo bajo la presidencia del Sr. Xu Cuiming (China) para que examinase dichas solicitudes, de conformidad con el Reglamento que rige las relaciones con las organizaciones internacionales no gubernamentales y le pidió que presentara su informe al Pleno.

19.3 Tras recibir el informe del Grupo de redacción oficioso sobre el carácter consultivo, el Comité refrendó la recomendación del Grupo de que conceda el carácter consultivo a la Asociación de Armadores de Buques que Transportan Materias Potencialmente Peligrosas (VOHNA).

19.4 Sin embargo, respecto de la Real Institución de Arquitectos Navales (RINA), el Comité expresó su preocupación por cuanto, si bien consideraba que la RINA podía aportar una valiosa contribución al Comité, esa organización no satisfacía todos los criterios establecidos para la obtención del carácter consultivo.

19.5 No obstante, el Comité acordó que, puesto que para la OMI era importante contar con la representación de este organismo profesional, debería concederse provisionalmente a la RINA el carácter consultivo, hasta tanto otras organizaciones que representen intereses semejantes presentaran solicitudes de obtención del carácter consultivo. En ese momento, sería necesario volver a examinar el carácter consultivo concedido provisionalmente para determinar si una organización general de arquitectos navales podía representar esos intereses desde un punto de vista verdaderamente internacional.

Entrega obligatoria de los desechos generados por los buques y de todos los residuos de la carga en los puertos de la zona del mar Báltico

19.6 La Secretaría tomó nota de la información proporcionada por la Comisión de Helsinki (MEPC 45/19/1) sobre la introducción de prescripciones obligatorias para la entrega de todos los desechos generados por los buques y de todos los residuos de la carga en las instalaciones de recepción de los puertos de la zona del mar Báltico.

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

19.7 Se recordó al Comité la deliberación que tuvo lugar en su 44º periodo de sesiones acerca de la elaboración de directrices sobre las mejores prácticas ecológicas en las actividades petroleras y gaseras mar adentro, así como el acuerdo alcanzado en ese momento, a saber:

- .1 invitar a los países de las regiones que ya disponían de directrices y a las organizaciones internacionales interesadas a que remitieran información al Comité en su 46º periodo de sesiones; y
- .2 que la información facilitada por las organizaciones internacionales y los Estados Miembros interesados, una vez examinada, se distribuyera mediante circulares MEPC, a fin de que las regiones y países interesados la utilicen como referencia para elaborar sus directrices.

19.8 El Comité dio las gracias a la Asociación Internacional de Productores de Gas y Petróleo (IAOGP) por el documento MEPC 45/19/2 y decidió que el tema planteado debería abordarse en el próximo periodo de sesiones, de conformidad con la decisión tomada por el Comité en su 44º periodo de sesiones.

Proyecto de proa amortiguadora en los buques para prevenir los escapes de hidrocarburos de los petroleros en casos de abordaje en que sea abordado el petrolero

19.9 El Comité tomó nota de la información presentada por el Japón en el documento MEPC 45/INF.5, referente a ciertos proyectos de investigación sobre la eficacia de la adopción de un proyecto de proa amortiguadora para los buques, a fin de prevenir los escapes de hidrocarburos de los petroleros en casos de abordaje en que sea abordado el petrolero. Dichas investigaciones mostraron que la adopción del proyecto de proa amortiguadora en los buques resulta eficaz en la prevención de los escapes de hidrocarburos cuando un buque aborda a un petrolero.

Publicaciones informativas de la Comisión de Helsinki sobre la mejora de los objetivos de la Estrategia Báltica

19.10 El Comité tomó nota de la información facilitada en el documento MEPC 45/INF.6, presentado por la Comisión de Helsinki, en el que se informa a la OMI de las publicaciones distribuidas por las Partes Contratantes en el Convenio de protección del medio marino de la zona del mar Báltico, 1992 (Convenio de Helsinki, 1992) sobre las medidas tomadas para prevenir las descargas ilícitas en el mar de los desechos generados en los buques.

Red de información de la OMI sobre hidrocarburos y basura

19.11 El Comité tomó nota de la información proporcionada en el documento MEPC 45/INF.10 e instó a los delegados a que visitaran la Red de información de la OMI sobre hidrocarburos y basura.

19.12 El Comité agradeció a "*Environment Canada*" por haber elaborado esta Red en colaboración con la OMI.

14º Simposio internacional sobre el transporte de mercancías peligrosas por mar y por vías de navegación interiores (ISTDG 14)

19.13 El Comité tomó nota de la información facilitada en el documento MEPC 45/INF.17, presentado por Sudáfrica, acerca del 14º Simposio internacional sobre el transporte de mercancías peligrosas (ISTDG 14) cuya celebración está prevista del 3 al 5 de septiembre de 2001, en Durban (Sudáfrica).

Efectos de la estela y la perturbación del agua producidas por las naves de gran velocidad

19.14 El Comité tomó nota de la información proporcionada en los documentos MEPC 45/INF.18 (Reino Unido) y MEPC 45/INF.19 (FOEI). También señaló que el Reino Unido había manifestado su intención de presentar un informe completo sobre los efectos de la estela y la perturbación del agua producidas por las naves de gran velocidad a los Comités CSM y CPMM en sus periodos de sesiones 73º y 46º, respectivamente.

Provisión de instalaciones receptoras

19.15 El Comité tomó nota con satisfacción de la información que figura en los documentos MEPC 45/INF.20 y MEPC 45/INF.25 respecto de las instalaciones de recepción. Con respecto al documento MEPC 45/INF.20, el Comité señaló que la base de datos de Dinamarca se ampliaría a fin de adquirir carácter regional, cubriendo de este modo a los Estados del mar Báltico.

Simposio y conferencia sobre un transporte marítimo más seguro, en Australia

19.16 El Comité tomó nota del anuncio de la delegación de Australia respecto de un Simposio sobre un transporte marítimo más seguro en la Región de Asia y el Pacífico, que se celebrará en Sydney, los días 6 y 7 de marzo de 2001, seguido de una Conferencia del sector naviero nacional, los días 8 y 9 de marzo, también en Sydney.

19.17 La delegación de Australia señaló que se podía obtener más información sobre ambas conferencias en el sitio en Internet de la Autoridad de Seguridad Marítima de Australia: www.amsa.gov.au/amsa/conference.htm, o en el teléfono +61 2 62795032, facsímil +61 6279 5858 o mediante correo electrónico dirigido a: Beverley.atkins@amsa.gov.au.

ANEXO 1

**ORDEN DEL DÍA DEL 45º PERIODO DE SESIONES
Y LISTA DE DOCUMENTOS**

1 Aprobación del orden del día

MEPC 45/1	Secretaría	Orden del día provisional
MEPC 45/1/1	Secretaría	Anotaciones y calendario provisional
MEPC 45/1/2		Ampliación de los plazos para la presentación de documentos y documentos informativos referentes a la propuesta de Alemania, Bélgica y Francia (MEPC 45/7/3)

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

MEPC 45/2		Informe del Grupo de trabajo sobre el agua de lastre, reunido durante el 44º periodo de sesiones del CPMM
MEPC 45/2/1	Asociación Internacional de Sociedades de Clasificación (IACS)	Determinación de peligros, aplicada a los graneleros, del cambio del agua de lastre en el mar
MEPC 45/2/2	Francia	Evaluación del riesgo de introducir especies indeseables en las costas francesas por medio del agua de lastre de los buques
MEPC 45/2/3	España	Observaciones sobre las instalaciones portuarias para la gestión del agua de lastre y de los sedimentos de los buques y de la función inspectora de los puertos
MEPC 45/2/4	España	Influencia de las condiciones operativas del buque en el cambio de lastre durante la navegación
MEPC 45/2/5	España	Efectos del cambio de lastre durante la navegación en las condiciones estructurales y de seguridad del buque
MEPC 45/2/6	España	Instalaciones de recepción y tratamiento de agua de lastre en los puertos
MEPC 45/2/7	Alemania	Organismos acuáticos perjudiciales en el agua de lastre
MEPC 45/2/8	Alemania	Propuesta de un método normalizado de evaluación de las opciones de tratamiento del agua de lastre para eliminar los organismos presentes en ésta

MEPC 45/2/9	Estados Unidos	Organismos acuáticos perjudiciales en el agua de lastre
MEPC 45/2/10	Canadá	Evaluación de los aspectos de seguridad relacionados con el cambio del agua de lastre
MEPC 45/2/11	Australia	Zonas de contingencia para la toma y descarga del agua de lastre
MEPC 45/2/12	Australia	Formulación de normas para las opciones de control y gestión del agua de lastre y su evaluación y aprobación
MEPC 45/2/13	Australia	Lista de especies marinas combatidas
MEPC 45/2/14	Australia	Papel de la correglamentación en la producción al mínimo de los riesgos que entrañan los organismos acuáticos perjudiciales y agentes patógenos transportados en el agua de lastre de los buques
MEPC 45/2/15	Israel	Investigación sobre los efectos del cambio del agua de lastre en alta mar y la limpieza por descarga de agua dulce en los provistos heterótrofos marinos: posibles implicaciones para la gestión del agua de lastre
MEPC 45/2/16	Brasil	Observaciones y propuestas en relación con el informe del Grupo de trabajo sobre el agua de lastre
MEPC 45/INF.4	Francia	<i>Évaluation du risque d'introduction d'espèces indésirables sur les côtes françaises par l'intermédiaire des eaux de ballast des navires</i>
MEPC 45/INF.13	Secretaría	<i>Outcome of the fifth meeting of the Conference of the Parties to the Convention on Biological Diversity (COP5)</i>
MEPC 45/INF.21	INTERTANKO	<i>The continuous Plankton Recorder Survey: plankton biodiversity and water exchange</i>
MEPC 45/INF.26	Canadá	<i>Evaluation of safety aspects in relation to ballast water exchange</i>

3 **Implantación del Convenio de Cooperación y del Protocolo de Cooperación-SNPP y las resoluciones pertinentes de la conferencia (GT)**

MEPC 45/3	Secretaría	Orden del día provisional del Grupo de trabajo sobre el Convenio de Cooperación, que se reunirá durante el 45º periodo de sesiones del CPMM
MEPC 45/3/1	Secretaría	Informe de la Conferencia sobre cooperación internacional para la preparación y la lucha contra los sucesos de contaminación por sustancias nocivas y potencialmente peligrosas
MEPC 45/3/2	ITOPF	Orientaciones para la gestión de los recursos pesqueros durante los derrames de hidrocarburos
MEPC 45/3/3	FAO	Observaciones de la Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación (FAO) sobre el documento MEPC 45/3/2: Orientaciones para la gestión de los recursos pesqueros durante derrames de hidrocarburos
MEPC 45/3/4	Secretaría	Manuales y directrices sobre lucha contra la contaminación Inclusión en Internet del Catálogo de programas informáticos e información disponible en Internet sobre la lucha contra derrames de hidrocarburos
MEPC 45/3/5	Secretaría	Lucha contra los derrames de fueloil de gran densidad
MEPC 45/3/6	ITOPF	Problemática de la lucha contra derrames de fueloil de gran densidad
MEPC 45/3/7	Países Bajos	Manuales y directrices sobre lucha contra la contaminación Estado de la labor del Grupo de trabajo por correspondencia encargado de la revisión de la parte IV del Manual sobre la contaminación ocasionada por hidrocarburos, relativa a la lucha contra los derrames de hidrocarburos (edición de 1988)
MEPC 45/3/8	Noruega	Cursos modelo de formación sobre el Convenio de Cooperación

MEPC 45/3/9	INTERTANKO	Combustibles emulsionados e hidrocarburos de alta densidad
MEPC 45/3/10	Canadá	Manuales y directrices sobre lucha contra la contaminación Elaboración de un proyecto de capítulo sobre el comportamiento y las medidas para combatir los derrames de hidrocarburos pesados y combustibles emulsionados
MEPC 45/3/11	Brasil	Técnicas de lucha contra los derrames de hidrocarburos: la necesidad de aprobar directrices sobre la incineración en el lugar
MEPC 45/3/12	Canadá	Manuales y directrices sobre lucha contra la contaminación Detección a distancia de los combustibles flotantes equilibrados y/o sumergidos
MEPC 45/INF.9	Australia	<i>Response to the "Laura D'Amato" oil spill</i>
MEPC 45/INF.23	Brasil	<i>A Regulation for Use of Chemical Dispersants to Respond to Oil Spills at Sea in Brazil</i>
MEPC 45/INF.24	Brasil	<i>A New Legal Instrument for Supporting the Control of Marine Pollution including Inner Waterways</i>

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

MEPC 45/4	Secretaría	Informe del Grupo de trabajo sobre las pinturas antiincrustantes constituido en el 44º periodo de sesiones del CPMM
MEPC 45/4/1	Federación Internacional de Vela	Observaciones sobre el proyecto de convenio
MEPC 45/4/2	Países Bajos	Condiciones de entrada en vigor del instrumento jurídico
MEPC 45/4/3	Japón	Anteproyecto de texto de las Directrices para los reconocimientos de los sistemas antiincrustantes
MEPC 45/4/4	Japón	Observaciones acerca del proyecto de texto del Convenio propuesto

MEPC 45/4/5	Internacional Amigos de la Tierra (FOEI)	Aclaración relativa a la importancia de las fechas efectivas de las medidas de control aplicables a los compuestos organoestánicos que actúan como biocidas
MEPC 45/4/6	Brasil	Observaciones acerca del informe del Grupo de trabajo sobre los efectos perjudiciales de las pinturas antiincrustantes para buques y propuestas para facilitar la adopción de las reglas
MEPC 45/4/7	Fondo Mundial para la Naturaleza (WWF)	Evaluación de productos sin biocidas para sustituir las pinturas antiincrustantes de organoestaño-Puesta a prueba de pinturas antiincrustantes atóxicas en buques que operan en la costa de Frisia oriental (Alemania): Resumen del informe final
MEPC 45/4/8	Alemania, Bélgica, Dinamarca, España, Finlandia, Francia, Irlanda, Islandia, Luxemburgo, Noruega, Países Bajos, Portugal, Reino Unido, Suecia, Suiza y la Comisión Europea	Acción concertada de las Partes Contratantes del Convenio OSPAR para la protección del medio marino del Atlántico nororiental en relación con la propuesta de un nuevo Convenio sobre el control de los sistemas antiincrustantes perjudiciales
MEPC 45/4/9	Greenpeace Internacional	Propuesta de enmienda al preámbulo del proyecto de instrumento jurídico

5 Examen y aprobación de enmiendas a instrumentos de obligado cumplimiento

MEPC 45/5	Secretaría	Enmiendas al Anexo V del MARPOL 73/78
MEPC 45/5/1	Secretaría	Enmiendas al Código internacional para la construcción y el equipo de buques que transporten productos químicos peligrosos a granel (código CIQ)
MEPC 45/5/2	Secretaría	Enmiendas al Código para la construcción y el equipo de buques que transporten productos químicos peligrosos a granel (código CGrQ)

6 Determinación y protección de zonas especiales y de zonas marinas especialmente sensibles (GR)

MEPC 45/6	Australia	Informe del Grupo de trabajo por correspondencia sobre la revisión de la resolución A.720(17)
MEPC 45/6/1	Israel	Determinación y protección de zonas especiales y de zonas marinas especialmente sensibles

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

MEPC 45/7	Secretaría	Enmiendas a las Directrices para la implantación del Anexo V del MARPOL 73/78
MEPC 45/7/1	Grecia	Repercusiones del accidente del " Erika "
MEPC 45/7/2	Secretaría	Resultados del 72º periodo de sesiones del CSM sobre las cuestiones relativas al accidente del " Erika "
MEPC 45/7/3	Alemania Bélgica Francia	Interpretación y enmiendas del MARPOL 73/78 y de los códigos conexos
MEPC 45/7/3/Corr.1 (inglés solamente)		
MEPC 45/7/4	Secretaría	Utilización del idioma español en el marco del MARPOL 73/78
MEPC 45/7/5	España	Repercusiones del accidente del " Erika "
MEPC 45/7/6	Secretario General	Examen de las propuestas de enmienda a la regla 13G del Anexo I del MARPOL
MEPC 45/7/6/Add.1	Secretaría	Resultados del estudio de las repercusiones de las propuestas para enmendar la regla 13G del Anexo I del MARPOL
MEPC 45/7/7	Japón	Observaciones sobre la propuesta de Alemania, Bélgica y Francia

MEPC 45/7/8	Consejo Marítimo Internacional y del Báltico (BIMCO)	Observaciones sobre la propuesta presentada por Alemania, Bélgica y Francia
MEPC 45/7/9	Brasil	Observaciones sobre las medidas técnicas que puedan proponerse como resultado del accidente sufrido en Francia por el petrolero " Erika "
MEPC 45/7/10	India	Inclusión de una interpretación unificada para la regla 16 del Anexo I del MARPOL 73/78, sistema de vigilancia y control de descargas de hidrocarburos y equipo filtrador de hidrocarburos
MEPC 45/7/11	Bahamas	Reconocimientos de graneleros y petroleros de gran tamaño - Construcción de buques que faciliten los reconocimientos
MEPC 45/7/12	Cámara Naviera Internacional (ICS)	Propuestas alternativas para la revisión de la regla 13G
MEPC 45/7/13	Hong Kong (China)	Observaciones respecto de la propuesta de Alemania, Bélgica y Francia
MEPC 45/7/14	Grecia	Repercusiones del suceso del " Erika "
MEPC 45/7/15	Noruega	Observaciones sobre las propuestas de enmienda de la regla 13G del Anexo I del MARPOL
MEPC 45/7/16	Noruega	Observaciones sobre las propuestas para enmendar la regla 13G del Anexo I del MARPOL Propuestas suplementarias a la retirada gradual de los petroleros de casco sencillo
MEPC 45/7/17	INTERTANKO	Observaciones sobre las diferentes propuestas de enmiendas de la regla 13G del Anexo I del MARPOL
MEPC 45/7/18	INTERTANKO	Medidas post-" Erika " - Iniciativas de la IACS
MEPC 45/7/19	Brasil	Observaciones sobre las nuevas medidas reglamentarias propuestas por Alemania, Bélgica, España y Francia en respuesta al suceso del " Erika "

MEPC 45/INF.22	Asociación Internacional de Sociedades de Clasificación (IACS)	<i>IACS initiatives following the "Erika" incident</i>
MEPC 45/INF.28	Asociación Internacional de Puertos (IAPH)	<i>The IAPH Position on MARPOL 13F and 13G Regime</i>
MEPC 45/INF.29	Secretaría	<i>Outcome of the Study on the Impact of the Proposals to Amend Regulation 13G of MARPOL Annex 1</i>
MEPC 45/INF.30	Japón	<i>Interpretations and Amendments of MARPOL 73/78 and Related Codes</i>

8 Prevención de la contaminación atmosférica ocasionada por los buques

MEPC 45/8	Secretaría	Informe del resultado del estudio de la OMI sobre las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes de los buques
MEPC 45/8/1	Secretaría	Proyecto de resolución MEPC sobre Directrices provisionales para la aplicación de la regla 16 2) a) del Anexo VI del MARPOL 73/78
MEPC 45/8/2	Secretaría	Informe sobre la marcha de las actividades de seguimiento
MEPC 45/8/3	Secretaría	Examen de una estrategia de la OMI para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero
MEPC 45/8/4	Japón	Temperatura máxima de enfriamiento por choque de los gases de combustión de los incineradores de a bordo
MEPC 45/8/5	República de Corea	Enmienda a la especificación del combustible para la prueba de homologación de los incineradores
MEPC 45/8/6	República de Corea	Aclaración relativa al Anexo V del MARPOL y de la resolución MEPC.76(40)
MEPC 45/INF.7	Comisión de Helsinki	<i>Emissions from ships traffic in the Baltic Sea</i>
MEPC 45/INF.7/Add.1	Comisión de Helsinki	<i>Emission from ships traffic in the Baltic Sea</i>

MEPC 45/INF.12	Países Bajos	<i>Sulphur monitoring 1999</i>
MEPC 45/INF.27	Japón	<i>A point of view towards GHG emission reduction: Preliminary study on estimation and future trend of GHG emissions from all marine vessels</i>

9 Informes de los subcomités

MEPC 45/9	Secretaría	Resultados del 8º periodo de sesiones del Subcomité de Implantación por el Estado de Abanderamiento
MEPC 45/9/1	Secretaría	Resultados del 43º periodo de sesiones del Subcomité de Proyecto y Equipo del Buque
MEPC 45/9/2	Secretaría	Resultados del 5º periodo de sesiones del Subcomité de Transporte de Líquidos y Gases a Granel
MEPC 45/9/3	Secretaría	Métodos de trabajo y financiación del Grupo de trabajo EHS del GESAMP
MEPC 45/9/4	INTERTANKO	Observaciones sobre el proyecto de Directrices relativas al muestreo del fueloil para combustible entregado para su uso a bordo de los buques, de conformidad con las prescripciones de la regla 18 del Anexo VI
MEPC 45/9/5	Asociación Internacional de Sociedades de Clasificación (IACS)	Resultados del 43º periodo de sesiones del Subcomité de Proyecto y Equipo del Buque

10 Labor de otros órganos

MEPC 45/10	Secretaría	Resultados del 81º periodo de sesiones del Comité Jurídico
MEPC 45/10/1	Secretaría	Resultados del 84º periodo de sesiones del Consejo
MEPC 45/10/2	Secretaría	Resultados del 72º periodo de sesiones del CSM
MEPC 45/10/2/Add.1	Secretaría	Resultados del 72º periodo de sesiones del CSM (continuación)
MEPC 45/10/3	Secretaría	Resultados del 48º periodo de sesiones del Comité de Cooperación Técnica

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

MEPC 45/11	Arabia Saudita, Bahrein, Emiratos Árabes Unidos, Irán, Kuwait, Omán y Qatar	Reunión de la Comisión coordinadora regional sobre la implantación del MARPOL en la zona marítima de la ROPME
MEPC 45/11/1	Reino Unido	Identificación de las fuentes de contaminación por hidrocarburos
MEPC 45/11/2	Secretaría	Observaciones de la Oficina Jurídica de la OMI sobre el capítulo 4 del proyecto de publicación "MARPOL -Cómo llevarlo a la práctica"
MEPC 45/INF.3	Secretaría	<i>Workshop for PSC MOUs Secretariats and Directors of Information Centres (London 7 to 9 June 2000)</i>

12 Cuestiones relativas al Código CNI

MEPC 45/INF.2	Secretaría	<i>INF Code related matters</i>
---------------	------------	---------------------------------

13 Evaluación formal de la seguridad, incluida la clasificación de los buques desde el punto de vista ambiental

MEPC 45/13		Informe del Grupo mixto de trabajo CSM/CPMM sobre el factor humano y la evaluación formal de la seguridad
MEPC 45/13/1	Noruega	Clasificación de los buques desde el punto de vista ambiental como medio para garantizar que el transporte marítimo es ambientalmente racional

14 Cuestiones relativas al Protocolo de intervención, 1973

MEPC 45/14	Secretaría	Revisión de la lista de sustancias que figura en el Protocolo de intervención, 1973
MEPC 45/14/1	Secretaría	Anteproyecto de lista de centros de especialización pertinentes sobre hidrocarburos y sustancias nocivas y potencialmente peligrosas
MEPC 45/INF.11	Secretaría	<i>Preliminary Draft Directory of Relevant Centres of Expertise on Oil and Hazardous Noxious Substances</i>

15 Programa de cooperación técnica

MEPC 45/15	Secretaría	Subprograma de cooperación técnica para la protección del medio marino Informe sobre la situación de las actividades del programa
MEPC 45/INF.8	Secretaría	<i>Workshop on the Prevention of Marine Pollution in the Asia-Pacific Region: Statement of Outcomes</i>
MEPC 45/INF.14	Secretaría	<i>Technical Co-operation Sub-programme for the Protection of the Marine Environment</i> <i>Status report on the programme of activities June 1999- May 2000 for the Regional Marine Pollution Emergency, Information and Training Centre, Wider Caribbean (REMPETIC-Carib.)</i>
MEPC 45/INF.15	Secretaría	<i>Technical Co-operation Sub-programme for the Protection of the Marine Environment</i> <i>Implementation of Protocol to the Barcelona Convention concerning co-operation in combating pollution in the Mediterranean Sea by oil and other harmful substances in cases of emergency</i>
MEPC 45/INF.16	Secretaría	<i>Technical Co-operation Sub-programme for the Protection of the Marine Environment</i> <i>Status report on the current activities under the IMO/Industry Global Initiative</i>

16 Aplicación de las Directrices de los comités

MEPC 45/16	Secretaría	Propuestas de enmienda a las Directrices
MSC 72/20/2	Chipre	Aplicación de las Directrices del Comité

17 Programa de trabajo del Comité y de sus órganos auxiliares

MEPC 45/17	Secretaría	Programas de trabajo y órdenes del día provisionales de los Subcomités BLG y FSI
MEPC 45/17/1	Secretaría	Puntos de los programas de trabajo de los Subcomités DSC y DE relacionados con cuestiones medioambientales

18 Elección de Presidente y Vicepresidente para 2001

19 Otros asuntos

MEPC 45/19	Secretaría	Solicitudes para la obtención del carácter consultivo
MEPC 45/19/1	Secretaría	Entrega obligatoria de los desechos generados por los buques y todos los residuos de carga en los puertos de la zona del mar Báltico
MEPC 45/19/2	Asociación Internacional de Productores de Gas y Petróleo	Elaboración de "Directrices sobre las mejores prácticas ecológicas en las actividades petroleras y gaseras mar adentro"
MEPC 45/INF.5	Japón	<i>The result of the research project regarding the adoption of buffer bow design to colliding ship for the prevention of oil outflow from collided oil tanker in case of collision</i>
MEPC 45/INF.6	Comisión de Helsinki	<i>HELCOM publications informing about and enhancing the aim of the Baltic Strategy</i>
MEPC 45/INF.10	Secretaría	<i>Announcement of the IMO Oil and Litter Information Network</i>
MEPC 45/INF.17	Sudáfrica	<i>14th International Symposium on the Transportation of Dangerous Goods (ISTDG 14)</i>
MEPC 45/INF.18	Reino Unido	<i>Research Project on the Effects of High-Speed Craft Wash and Wake</i>
MEPC 45/INF.19	Internacional Amigos de la Tierra (FOEI)	<i>A technical protocol for the assessment of abnormal wave (wash) effects generated by High Speed Craft (HSC) and ships</i>
MEPC 45/INF.20	Dinamarca	<i>Database regarding Reception Facilities in Denmark</i>
MEPC 45/INF.25	Brasil	<i>Contribution to the MEPC Working Group on Port Waste Reception Facilities</i>

20 Examen del informe del Comité

ANEXO 2

**PROYECTO DE TEXTO DEL CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE
EL CONTROL DE LOS SISTEMAS ANTIINCRUSTANTES PERJUDICIALES****LAS PARTES EN EL PRESENTE CONVENIO,**

TOMANDO NOTA de que las investigaciones y los estudios científicos realizados por los Gobiernos y las organizaciones internacionales competentes han demostrado que ciertos sistemas antiincrustantes utilizados en los buques entrañan un considerable riesgo de toxicidad y tienen otros efectos crónicos en organismos marinos importantes desde el punto de vista ecológico y económico, y que el consumo de alimentos de origen marino puede causar daños a la salud de los seres humanos;

TOMANDO NOTA EN PARTICULAR de la grave preocupación que suscitan los sistemas antiincrustantes en los que se utilizan compuestos organoestánicos como biocidas, y convencidas de que debe eliminarse progresivamente la introducción de tales compuestos en el medio marino;

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

RECORDANDO TAMBIÉN que en la resolución A.895(21), aprobada por la Asamblea de la Organización Marítima Internacional (OMI) el 25 de noviembre de 1999, se insta al Comité de Protección del Medio Marino (CPMM) de la Organización a que disponga lo necesario para elaborar de forma ágil y urgente un instrumento jurídicamente vinculante a escala mundial con el fin de resolver la cuestión de los efectos perjudiciales de los sistemas antiincrustantes utilizados en los buques;

TOMANDO NOTA del planteamiento preventivo establecido en el Principio 15 de la Declaración de Río al que se hace referencia en la resolución MEPC.67(37) aprobada por el CPMM el 15 de septiembre de 1995;

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

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

RECONOCIENDO ADEMÁS la necesidad de seguir desarrollando sistemas antiincrustantes que sean eficaces y no presenten riesgos para el medio ambiente y de fomentar la sustitución de los sistemas perjudiciales por sistemas que lo sean menos o, preferiblemente, por sistemas inocuos;

HAN CONVENIDO lo siguiente:

ARTÍCULO 1 Obligaciones generales

1 Las Partes en el presente Convenio se obligan a hacer plena y totalmente efectivas las disposiciones del Convenio y de sus anexos, con objeto de reducir o eliminar los efectos perjudiciales de los sistemas antiincrustantes en el medio marino y en la salud de los seres humanos.

2 Los anexos forman parte integrante del presente Convenio. Salvo indicación expresa en otro sentido, toda referencia al presente Convenio constituye también una referencia a sus anexos.

3 Nada de lo dispuesto en el presente Convenio se interpretará en el sentido de que se impide a una Parte adoptar, individual o conjuntamente, y de conformidad con el derecho internacional, medidas más rigurosas para la reducción o eliminación de los efectos perjudiciales de los sistemas antiincrustantes en el medio ambiente.

4 Las Partes se esforzarán por colaborar en la implantación, aplicación y cumplimiento efectivos del presente Convenio.

5 Las Partes se comprometen a fomentar el desarrollo continuo de sistemas antiincrustantes eficaces y ecológicos.

ARTÍCULO 2 Ámbito de aplicación

1 Salvo indicación expresa en otro sentido, el presente Convenio será aplicable a todos los buques con derecho a enarbolar el pabellón de una Parte.

2 El presente Convenio no se aplicará a los buques de guerra, ni a los buques auxiliares de la armada, ni a los buques que, siendo propiedad de una Parte o explotados por ella, estén exclusivamente dedicados en el momento de que se trate a servicios gubernamentales de carácter no comercial. No obstante, cada Parte garantizará mediante la adopción de medidas apropiadas que no menoscaben las operaciones o la aptitud operativa de tales buques que éstos operen de forma compatible, dentro de lo razonable y factible, con lo prescrito en el presente Convenio.

3 Por lo que respecta a los buques de Estados que no sean Partes en el Convenio, las Partes aplicarán las prescripciones del presente Convenio según sea necesario para garantizar que no se otorga un trato más favorable a tales buques.

ARTÍCULO 3 Definiciones

Salvo indicación expresa en otro sentido, a los efectos del presente Convenio regirán las siguientes definiciones:

1 "Administración": el Gobierno del Estado bajo cuya autoridad esté operando el buque. Respecto de un buque con derecho a enarbolar el pabellón de un Estado, la Administración es el Gobierno de ese Estado. Respecto de las plataformas fijas o flotantes dedicadas a la exploración y explotación del lecho marino y su subsuelo adyacente a la costa sobre la que el Estado ribereño ejerza derechos soberanos a efectos de exploración y explotación de sus recursos naturales, la Administración es el Gobierno del Estado ribereño en cuestión.

2 "Sistema antiincrustante": un revestimiento, pintura, tratamiento superficial, superficie o dispositivo que se utiliza en un buque para controlar o impedir la adhesión de organismos no deseados.

3 "Comité": el Comité de Protección del Medio Marino de la Organización.

4 "Arqueo bruto": el arqueo bruto calculado de acuerdo con la regla sobre la medición del arqueo que figura en el anexo I del Convenio internacional sobre arqueo de buques, 1969, u otro convenio que le suceda.

5 "Viaje internacional": el que realiza un buque, con derecho a enarbolar el pabellón de un Estado, hasta un puerto o un terminal mar adentro sujetos a la jurisdicción de otro Estado.

6 "Estado Miembro": Estado que es miembro de la Organización.

7 "Organización": la Organización Marítima Internacional.

8 "Secretario General": el Secretario General de la Organización.

9 "Buque": toda nave que opere en el medio marino, del tipo que sea, incluidos los hidroalas, los aerodeslizadores, los sumergibles, los artefactos flotantes y las plataformas fijas o flotantes, unidades flotantes de almacenamiento (UFA) y unidades flotantes de producción, almacenamiento y descarga (unidades FPAD).

ARTÍCULO 4

Medidas de control de los sistemas antiincrustantes

1 De conformidad con las prescripciones del anexo 1, las Partes prohibirán o limitarán el empleo de sistemas antiincrustantes perjudiciales en los buques con derecho a enarbolar su pabellón y a los que se aplique el presente Convenio, y adoptarán medidas efectivas para garantizar que tales buques cumplan dichas prescripciones.

[2 Cada Parte, dentro de su territorio, prohibirá o restringirá la aplicación, instalación o utilización de sistemas antiincrustantes perjudiciales en los buques, según se indica en el anexo 1.]

ARTÍCULO 5

Procedimiento para proponer enmiendas de las medidas de control de los sistemas antiincrustantes

- 1 Toda Parte podrá proponer enmiendas al anexo 1 de acuerdo con el presente artículo.
- 2 La propuesta inicial se presentará a la Organización e incluirá la información prescrita en el anexo 2. Cuando la Organización reciba una propuesta, la señalará y la remitirá a las Partes, a los Estados Miembros y a las organizaciones intergubernamentales y no gubernamentales reconocidas como entidades consultivas.
- 3 El Comité decidirá si está justificado que el sistema antiincrustante en cuestión se someta a un examen más detallado, basándose en los argumentos que se hayan dado en propuesta inicial relativos al riesgo. Si dicho Comité decide que está justificado proceder a un nuevo examen, exigirá a la Parte proponente que le presente una propuesta detallada con toda la información prescrita en el anexo 3, a menos que la propuesta inicial ya contenga tal información. El Comité establecerá un grupo de expertos de conformidad con el artículo 6, cuando reciba la propuesta detallada.
- 4 El grupo de expertos examinará la propuesta detallada, junto con cualquier otra información que hayan presentado las partes interesadas y después de evaluarla notificará al Comité si en la propuesta se demuestra que puede existir un riesgo inaceptable de que se produzcan efectos perjudiciales en organismos no combatidos que justifique enmendar el anexo 1. A este respecto:
 - a) El examen del Grupo de expertos consistirá en:
 - i) evaluar la relación entre el sistema antiincrustante y los efectos perjudiciales observados ya sea en el medio ambiente o en la salud de los seres humanos (incluso por consumo de alimentos de origen marino), o realizando estudios controlados basados en los datos recogidos en la propuesta o en cualquier otra información que pueda surgir;
 - ii) evaluar la reducción del riesgo potencial, resultante de las medidas de control propuestas y de cualquier otra medida de control que considere pertinente el Grupo de expertos;
 - iii) examinar la información disponible sobre la viabilidad técnica de las medidas de control y la eficacia de la propuesta en función de los costos;
 - iv) examinar la información disponible sobre otros efectos resultantes de dichas medidas de control, en cuanto:
 - al medio ambiente (incluido el costo de no adoptar ninguna medida y la calidad del aire);
 - la salud y la seguridad en los astilleros (efectos en el personal de los astilleros);

- el coste para el sector del transporte marítimo internacional y para otros sectores pertinentes; y
- v) considerar posibles de alternativas apropiadas.
- b) El Grupo de expertos presentará su informe por escrito y en él se tendrá en cuenta cada una de las evaluaciones mencionadas en el apartado a), salvo que el grupo decida no llevar a cabo las evaluaciones indicadas en los incisos a) ii) a a) v) si estima, tras la evaluación especificada en el inciso a) i), que no se justifica un nuevo examen de la propuesta.
- c) El informe del Grupo de expertos incluirá una recomendación.

5 El Comité decidirá si procede aprobar y, en su caso, modificar cualquier propuesta de enmienda del anexo 1, teniendo en cuenta el informe del Grupo de expertos. La decisión de no aprobar una propuesta no impedirá que en el futuro puedan presentarse nuevas propuestas con respecto a un sistema antiincrustante determinado si [surge nueva información] [surgen nuevas pruebas] al respecto.

6 Sólo las Partes podrán participar en las decisiones del Comité descritas en los párrafo 3 y 5 del presente artículo.

ARTÍCULO 6

Grupos de expertos

1 El Comité establecerá un grupo especial de expertos para examinar cada propuesta detallada presentada en virtud del artículo 5 del presente Convenio. Se establecerá un nuevo grupo de expertos para cada nueva propuesta detallada, salvo en el caso de que, si procede, se reciban varias propuestas al mismo tiempo o que ya se esté efectuando un examen sobre el tema presentado.

2 Todas las Partes podrán participar en las deliberaciones de los grupos de expertos. Estos grupos estarán integrados por especialistas en destino y toxicidad de los contaminantes en el medio ambiente, biología marina, salud de los seres humanos, análisis económico, gestión de riesgos, transporte marítimo internacional u otros ámbitos de conocimiento, necesarios para examinar objetivamente la validez de la propuesta desde un punto de vista técnico. Toda Parte que participe en un grupo de expertos debería aprovechar a los conocimientos técnicos de que dispongan sus respectivos departamentos o ministerios.

3 El Comité determinará el mandato, la organización y el funcionamiento de los grupos de expertos. El mandato preverá la participación de las Partes interesadas, así como de los Estados Miembros y organizaciones intergubernamentales y no gubernamentales interesados en calidad de observadores. El mandato garantizará asimismo la protección de toda la información confidencial que se presente. Los grupos podrán celebrar las reuniones que consideren necesarias, si bien se esforzarán por realizar su labor por correspondencia, medios electrónicos u otros medios que resulten convenientes.

4 Sólo los representantes de las Partes podrán participar participarán en la elaboración de recomendaciones destinadas al Comité de conformidad con el artículo 5 del presente Convenio. Todo el grupo de expertos se esforzará por lograr la unanimidad entre los representantes de las Partes y, si eso no fuera posible, informará de las opiniones minoritarias.

ARTÍCULO 7

Investigación científica y técnica y labor de vigilancia

1 Las Partes adoptarán las medidas apropiadas para fomentar y facilitar la investigación científica y técnica sobre los efectos de los sistemas antiincrustantes así como la vigilancia de tales efectos. Dicha investigación incluirá, en particular, la observación, la medición, el muestreo, la evaluación y el análisis de los efectos de los sistemas antiincrustantes.

2 A fin de lograr los objetivos del presente Convenio, cada Parte facilitará a las demás Partes que lo soliciten la información pertinente sobre:

- a) las actividades científicas y técnicas emprendidas de conformidad con el presente Convenio;
- b) los programas científicos y tecnológicos sobre el medio marino y sus objetivos; y
- c) los efectos observados en el marco de los programas de evaluación y vigilancia de los sistemas antiincrustantes.

ARTÍCULO 8

Comunicación de información

1 Las Partes en el Convenio se comprometen a entregar a la Organización una lista de inspectores designados o de organizaciones reconocidas que estén autorizados a gestionar en su nombre los asuntos relacionados con el control de los sistemas antiincrustantes, de conformidad con las disposiciones del presente artículo, para facilitarla a las otras Partes y que sirva de información a sus funcionarios. La Administración notificará, por tanto, a la Organización las responsabilidades concretas de los inspectores designados o las organizaciones reconocidas y los pormenores de la autoridad delegada en ellos.

2 La Organización difundirá, por medios electrónicos o de otro tipo, según proceda, toda información que haya recibido en virtud del párrafo 1 del presente artículo.

ARTÍCULO 9

Reconocimientos

1 Los buques de arqueo bruto igual o superior a [300] [400] [500]¹, excluidas las plataformas fijas o flotantes, las unidades flotantes de almacenamiento y las instalaciones flotantes de producción, almacenamiento y descarga², que efectúen viajes internacionales se someterán a los reconocimientos que se especifican a continuación:

- a) un reconocimiento inicial antes de que el buque entre en servicio o antes de que se le expida por primera vez el Certificado internacional relativo al sistema antiincrustante, prescrito en los artículos 10 u 11 del presente Convenio;
- b) un reconocimiento cuando se cambie o reemplace el sistema antiincrustante. Dicho reconocimiento se refrendará en el Certificado internacional relativo al sistema antiincrustante expedido en virtud de los artículos 10 u 11 del presente Convenio.

2 Los reconocimientos garantizarán que el sistema antiincrustante del buque se ajusta plenamente a las prescripciones aplicables del presente Convenio.

3 La Administración tomará las medidas oportunas con respecto a los buques que no estén sujetos a las disposiciones del párrafo 1 del presente artículo, a fin de garantizar que cumplan las disposiciones aplicables del Convenio.

4 a) Los reconocimientos de buques, en lo que al cumplimiento del presente Convenio se refiere, estarán a cargo de funcionarios debidamente autorizados por la Administración, o se efectuarán conforme a lo estipulado en el párrafo 1 del artículo 11 del presente Convenio, teniendo en cuenta las Directrices* relativas a los reconocimientos. No obstante, la Administración podrá confiar los reconocimientos prescritos en el presente Convenio a inspectores designados a tal efecto o a organizaciones reconocidas por ella.

- b) Cuando una Administración designe a inspectores o reconozca a organizaciones para que efectúen reconocimientos facultará, como mínimo, a los mencionados inspectores u organizaciones para:
 - i) exigir a los buques que inspeccionan que cumplan las disposiciones del anexo 1 del presente Convenio; y
 - ii) realizar reconocimientos e inspecciones si lo solicitan las autoridades competentes de un Estado rector del puerto que sea Parte en el presente Convenio.

¹ Los delegados deberán considerar cuál es el umbral pertinente para excluir determinados buques de las prescripciones sobre reconocimientos y certificación.

² Las prescripciones sobre reconocimientos y certificación son aplicables a las unidades móviles de perforación mar adentro que operan en aguas sobre las que una Parte ejerce la soberanía o jurisdicción, o que enarbolan el pabellón de una Parte.

* Véase la resolución ... - Directrices relativas a los reconocimientos (que se elaborarán antes de que este Convenio entre en vigor).

La Administración notificará a la Organización las responsabilidades concretas y las condiciones de la autoridad delegada en los inspectores designados o las organizaciones reconocidas para que sean comunicadas a las Partes.

- c) Cuando la Administración, un inspector designado o una organización reconocida determinen que el sistema antiincrustante de un buque no se ajusta a las especificaciones del Certificado internacional relativo al sistema antiincrustante exigido de conformidad con los artículos 9 ó 10 del presente Convenio o no cumple las prescripciones del mismo, se asegurarán de que se adoptan inmediatamente medidas correctivas con objeto de que el buque cumpla dichas disposiciones. Asimismo, el inspector designado o la organización reconocida comunicará oportunamente a la Administración cualquier medida de esa naturaleza. Si no se adoptan las medidas correctivas necesarias, se notificará este hecho inmediatamente a la Administración y ésta se asegurará de que el Certificado se retira o no se expide, según sea el caso. Si el buque se encuentra en un puerto de otra Parte, el hecho se notificará inmediatamente a la autoridad competente del Estado rector del puerto. Cuando un funcionario de la Administración, un inspector designado o una organización reconocida hayan notificado el hecho a las autoridades competentes del Estado rector del puerto, el Gobierno de dicho Estado prestará al funcionario, inspector u organización toda la ayuda necesaria para que pueda cumplir con sus obligaciones en virtud del presente artículo, incluidas las medidas indicadas en el artículo 15 del presente Convenio.

ARTÍCULO 10

[Rótulos y] ³ expedición o refrendo del Certificado internacional relativo al sistema antiincrustante

[1 La Administración se asegurará de que todo buque de arqueo bruto inferior a [300] [400] [500] al que sean aplicables las disposiciones del presente Convenio lleva fijado, en el pañol principal para pinturas, revestimientos o equipo relacionados con el sistema antiincrustante utilizado en el buque, un rótulo en el que se notifique a los oficiales y tripulantes los sistemas antiincrustantes cuyo uso está prohibido o restringido. El rótulo estará escrito en el idioma de trabajo de los oficiales y en inglés, español, o francés.]

2 La Administración se asegurará de que a todo buque de arqueo bruto igual o superior a [300] [400] [500], al que sea aplicable el párrafo 1 del artículo 9, se le expide un Certificado internacional relativo al sistema antiincrustante, una vez que se haya completado satisfactoriamente el reconocimiento dispuesto en el artículo 9 del presente Convenio. Todo certificado expedido bajo la autoridad de una Parte en el presente Convenio será aceptado por las otras Partes y tendrá, a todos los fines del presente Convenio, la misma validez que un certificado expedido por ellas.

³ Es preciso que se tome una decisión sobre la conveniencia de exigir que los buques de menor tamaño lleven los rótulos prescritos o bien que utilicen un medio alternativo para facilitar el cumplimiento y la aplicación de las disposiciones pertinentes en dichos buques.

3 Los certificados serán expedidos o refrendados por la Administración, o cualquier persona u organización debidamente autorizada por ella. En todos los casos la Administración asume plena responsabilidad por los certificados.

ARTÍCULO 11

Expedición o refrendo del Certificado internacional relativo al sistema antiincrustante por otra Parte

1 A petición de la Administración, otra Parte en el presente Convenio puede ordenar el reconocimiento de un buque y, si considera que cumple las disposiciones del Convenio, expedirá o autorizará la expedición de un Certificado internacional relativo al sistema antiincrustante al buque en cuestión, y cuando corresponda, refrendará o autorizará el refrendo de dicho certificado, de conformidad con las disposiciones del presente Convenio.

2 Se remitirá lo antes posible una copia del certificado y del informe del reconocimiento a la Administración solicitante.

3 Los certificados expedidos a petición de una Administración contendrán una nota en la que se señale ese particular y tendrán igual validez y reconocimiento que los expedidos por esa Administración.

4 No se expedirá un Certificado internacional relativo al sistema antiincrustante a los buques que tengan derecho a enarbolar el pabellón de un Estado que no sea Parte en el Convenio.

ARTÍCULO 12

Forma del Certificado internacional relativo al sistema antiincrustante

El Certificado internacional relativo al sistema antiincrustante se extenderá en el idioma oficial de la Parte que lo expida de forma que se ajuste al modelo que figura en el anexo 4. Si el idioma utilizado no es el español, el francés, ni el inglés, el texto irá acompañado de una traducción a uno de esos idiomas.

ARTÍCULO 13

Validez del Certificado internacional relativo al sistema antiincrustante

El Certificado internacional relativo al sistema antiincrustante expedido en virtud del artículo 10 o del artículo 11 del presente Convenio perderá su validez en los casos siguientes:

- a) si se cambia o reemplaza el sistema antiincrustante y el certificado no se ha refrendado de conformidad con los presentes artículos;
- b) si el buque cambia su pabellón por el de otro Estado. Sólo se expedirá un nuevo certificado si la Parte expedidora tiene la certeza de que el buque cumple las prescripciones del artículo 9. En caso de que el buque haya cambiado el pabellón

de una Parte por el de otra, y si se solicita en los tres meses siguientes al cambio, la Parte cuyo pabellón tenía derecho a enarbolar el buque anteriormente remitirá lo antes posible a la Administración copias de los certificados internacionales relativos al sistema antiincrustante que llevara el buque antes del cambio y, si es posible, copias de los informes de los reconocimientos pertinentes.

- c) una Parte podrá expedir un nuevo certificado a un buque que enarbole su pabellón sobre la base del certificado expedido por la Parte cuyo pabellón el buque tenía derecho a enarbolar anteriormente.

ARTÍCULO 14

Infracciones

1 Toda infracción de las disposiciones del presente Convenio estará penada con las sanciones que a tal efecto establecerá la legislación de la Administración del buque de que se trate, independientemente de donde ocurra la infracción. Cuando se notifique una infracción a una Administración, ésta la investigará y podrá pedir a la Parte notificante que proporcione pruebas adicionales de la presunta infracción. Si la Administración estima que hay pruebas suficientes como para incoar proceso respecto de la presunta infracción, lo incoará lo antes posible de conformidad con su legislación. La Administración comunicará inmediatamente a la Parte que le haya notificado la presunta infracción, así como a la Organización, las medidas que adopte. Si la Administración no ha tomado ninguna medida en el plazo de un año, informará al respecto a la Parte que le haya notificado la presunta infracción.

2 Toda infracción de las disposiciones del presente Convenio dentro de la jurisdicción de una Parte estará penada con las sanciones que a tal efecto establecerá la legislación de esa Parte. Siempre que se cometa una infracción, la Parte interesada:

- a) incoará proceso de conformidad con su legislación; o bien
- b) facilitará a la Administración de la que depende el buque de que se trate toda la información y las pruebas que obren en su poder con respecto a la infracción cometida.

3 Las sanciones previstas por la legislación de una Parte conforme a lo dispuesto en el presente artículo serán lo suficientemente severas como para disuadir a los eventuales infractores, del presente Convenio dondequiera que sea.

ARTÍCULO 15

Inspección de buques y detección de infracciones

1 Todo buque al que sean aplicables las disposiciones del presente Convenio podrá ser objeto, en cualquier puerto o terminal mar adentro de una Parte, de una inspección por funcionarios designados o autorizados por dicha Parte, con objeto de determinar si el buque cumple las disposiciones aplicables del presente Convenio. A menos que existan claros indicios

para suponer que un buque infringe las disposiciones aplicables del presente Convenio, dichas inspecciones se limitarán a:

- a) verificar que existe a bordo un certificado [o rótulo] válido; o
- b) realizar un muestreo sucinto del sistema antiincrustante del buque que no afecte a la integridad, estructura o funcionamiento de dicho sistema de conformidad con las directrices que elabore la Organización. No obstante, el tiempo necesario para analizar los resultados del muestreo no se utilizará como fundamento para impedir el movimiento y la salida del buque⁴.

[1bis Cuando el capitán del buque determina que la integridad, estructura o funcionamiento del sistema antiincrustante se ha visto afectada por el muestreo realizado por una Parte, esta Parte deberá restablecer la integridad, estructura o funcionamiento del sistema antiincrustante o compensar al buque por cualquier retraso o daño ocurrido.]

2 Si existen claros indicios que hagan suponer que el buque infringe las disposiciones aplicables del presente Convenio, podrá efectuarse una inspección detallada, teniendo en cuenta las directrices que elabore la Organización.

3 Si se comprueba que el buque infringe las disposiciones del presente Convenio, la Parte que efectúe la inspección podrá tomar medidas para amonestar, detener, expulsar o excluir al buque de sus puertos. Cuando una Parte tome dichas medidas contra un buque porque no cumple las disposiciones del presente Convenio, informará inmediatamente a la Administración del Estado cuyo pabellón tenga derecho a enarbolar el buque.

4 Las Partes colaborarán para detectar las infracciones y hacer cumplir las disposiciones del presente Convenio una parte podrá asimismo inspeccionar un buque que entre en un puerto o un terminal mar adentro que esté bajo su jurisdicción, si cualquiera de las Partes presenta una solicitud de investigación, junto con pruebas suficientes de que el buque infringe o ha infringido una disposición del presente Convenio. El informe de dicha investigación se enviará a la Parte que la haya solicitado y a la autoridad competente de la Administración del buque en cuestión, para que se adopten las medidas oportunas en virtud del presente Convenio.

ARTÍCULO 16

Demoras innecesarias causadas a los buques

1 Se hará todo lo posible para evitar que un buque sufra una detención o demora innecesaria a causa de las medidas que se adopten de conformidad con los artículos 14 y 15 del presente Convenio.

⁴ Se ha sugerido que durante el curso de los actuales debates podrían elaborarse dichas directrices, que establecerían los parámetros permisibles para el muestreo de los sistemas antiincrustantes de los buques y la conveniencia de evitar las demoras innecesarias.

2 Cuando un buque haya sufrido una detención o demora innecesaria a causa de las medidas adoptadas de conformidad con los artículos 14 y 15 del presente Convenio, dicho buque tendrá derecho a una indemnización por todo daño o perjuicio que haya sufrido.

ARTÍCULO 17

Solución de controversias

[1 Las Partes resolverán toda controversia entre ellas relativa a la interpretación o aplicación del presente Convenio mediante los medios pacíficos de su elección.]

ARTÍCULO 18

Enmiendas

[Texto por elaborar. De conformidad con en el artículo 5, el texto del presente artículo estipularía que la presentación y aprobación de enmiendas al apéndice 1 se efectuará con arreglo a lo dispuesto en dicho artículo 5]

ARTÍCULO 19

Firma, ratificación, aceptación, aprobación y adhesión

1 El presente Convenio estará abierto a la firma de cualquier Estado en la sede de la Organización desde el ... hasta el ... y, después de ese plazo, seguirá abierto a la adhesión de cualquier Estado.

2 Los Estados podrán constituirse en Partes en el presente Convenio mediante:

- a) firma sin reserva en cuanto a ratificación, aceptación o aprobación; o
- b) firma a reserva de ratificación, aceptación o aprobación, seguida de ratificación, aceptación o aprobación; o
- c) adhesión.

3 La ratificación, aceptación, aprobación o adhesión se efectuarán depositando ante el Secretario General el instrumento que proceda.

4 Toda Parte integrada por dos o más unidades territoriales en las que sea aplicable un régimen jurídico distinto en relación con las cuestiones objeto del presente Convenio podrá declarar en el momento de la firma, ratificación, aceptación, aprobación o adhesión que el presente Convenio será aplicable a todas sus unidades territoriales, o sólo a una o varias de ellas, y podrá en cualquier momento sustituir por otra su declaración original.

5 Esa declaración se notificará por escrito al depositario y en ella se hará constar expresamente a qué unidad o unidades territoriales será aplicable el presente Convenio.

ARTÍCULO 20
Entrada en vigor

[Texto por elaborar]

ARTÍCULO 21
Denuncia

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

2 La denuncia se efectuará mediante notificación por escrito al depositario para que surta efecto un año después de su recepción o al expirar cualquier otro plazo más largo que se indique en dicha notificación.

ARTÍCULO 22
Depositario

1 El presente Convenio será depositado ante el Secretario General, quien remitirá copias certificadas del mismo a todos los Estados que lo hayan firmado o se hayan adherido a él.

2 Además de desempeñar las funciones especificadas en otras partes del presente Convenio, el Secretario General:

- a) informará a todos los Estados que hayan firmado el presente Convenio o se hayan adherido al mismo de:
 - i) toda nueva firma o depósito de un instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión, así como de la fecha en que se produzca;
 - ii) la fecha de entrada en vigor del presente Convenio; y
 - iii) todo instrumento de denuncia del presente Convenio, que se deposite, así como de la fecha en que se recibió dicho instrumento y la fecha en que la denuncia surtirá efecto;
- b) tan pronto como el presente Convenio entre en vigor, remitirá el texto del mismo a la Secretaría de las Naciones Unidas a efectos de registro y publicación de conformidad con el artículo 102 de la Carta de las Naciones Unidas.

[ARTÍCULO 23

Relación con el derecho internacional y con otros acuerdos

Nada de lo dispuesto en el presente Convenio irá en perjuicio de los derechos y obligaciones de un Estado en virtud del derecho internacional consuetudinario recogido en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar o de cualquier acuerdo internacional existente.]

ARTÍCULO 24

Idiomas

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

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

HECHO EN LONDRES el día ... de ... de dos mil uno.

ANEXO 1

MEDIDAS DE CONTROL DE LOS SISTEMAS ANTIINCRUSTANTES

	Sistema antiincrustante	Medidas de control	Aplicación	Fecha de entrada en vigor
OPCIÓN A	Compuestos organoestánicos que actúan como biocidas en los sistemas antiincrustantes	Los buques no aplicarán ni reaplicarán estos compuestos ¹⁾	Todos los buques	1 de enero de 2003 [o fecha de entrada en vigor del Convenio, si ésta es posterior]
	Compuestos organoestánicos que actúan como biocidas en los sistemas antiincrustantes	No se utilizarán dichos compuestos en el casco de los buques ni en sus partes o superficies externas	Todos los buques excepto las plataformas fijas y flotantes UFA y unidades FPAD, construidas antes del 1 de enero de 2003 y que no hayan estado en dique seco el 1 de enero de 2003, [o fecha de entrada en vigor del Convenio si esta fecha es posterior] o posteriormente	1 de enero de 2008 [o fecha de entrada en vigor del Convenio, si ésta es posterior]
OPCIÓN B	Compuestos organoestánicos que actúan como biocidas en los sistemas antiincrustantes	No se utilizarán dichos compuestos como sustancia antiincrustante activa en el casco de los buques ni o en sus partes o superficies externas ¹⁾	Todos los buques excepto las plataformas fijas y flotantes UFA y unidades FPAD construidas antes del 1 de enero de 2003 y que no hayan estado en dique seco el 1 de enero de 2003, [o fecha de entrada en vigor del Convenio si esta fecha es posterior] o posteriormente	1 de enero de 2008 [o fecha de entrada en vigor del Convenio, si ésta es posterior]

- 1) Esta prescripción se considerará cumplida siempre que al buque sólo se le haya aplicado una capa de un sistema antiincrustante que no infrinja lo dispuesto en el presente anexo, después de la fecha de entrada en vigor.

ANEXO 2

DATOS NECESARIOS PARA UNA PROPUESTA INICIAL

1 Las propuestas iniciales incluirán documentación suficiente con la siguiente información, como mínimo:

- a) identificación del sistema antiincrustante objeto de la propuesta: designación del sistema antiincrustante; nombre del ingrediente, componente o elemento secundario activo del sistema del que se sospecha que causa los efectos perjudiciales;
- b) caracterización de la información que indica que el sistema antiincrustante o los productos de su degradación pueden tener efectos perjudiciales en organismos no combatidos o ser objeto de una bioacumulación importante en dichos organismos en las concentraciones que es probable encontrar en el medio ambiente, por ejemplo, los resultados de estudios de toxicidad en especies representativas y datos relativos a la bioacumulación;
- c) datos que demuestren la toxicidad potencial de los componentes del sistema antiincrustante o de los productos de su degradación en el medio ambiente en concentraciones que puedan tener efectos perjudiciales en los organismos no combatidos o en la calidad del agua, por ejemplo, datos sobre la persistencia en la columna de agua, en los sedimentos y en la biota, el régimen de desprendimiento de los componentes tóxicos en estudios realizados al respecto o en situaciones reales de utilización, y datos obtenidos mediante un programa de vigilancia (si los hay);
- d) un análisis de la relación entre el sistema antiincrustante, los efectos perjudiciales conexos, la bioacumulación y las concentraciones en el medio ambiente observadas o previstas; y
- e) una recomendación preliminar sobre el tipo de restricción que podría ser eficaz para reducir los riesgos relacionados con el sistema antiincrustante.

2 Las propuestas iniciales se presentarán de conformidad con las reglas y procedimientos de la Organización.

ANEXO 3

DATOS NECESARIOS PARA UNA PROPUESTA DETALLADA

1 Las propuestas detalladas incluirán, en los documentos pertinentes, la siguiente información:

- a) cualquier novedad con respecto a los datos citados en la propuesta inicial;
- b) las conclusiones a las que se ha llegado a partir de los datos que se indican en los apartados 3 a), 3 b) y 3 c), según proceda, en función del tema de la propuesta;
- c) un resumen de los resultados de los estudios sobre los efectos perjudiciales del sistema antiincrustante;
- d) si se ha realizado una labor de vigilancia, un resumen de los resultados de la misma, incluida la información sobre el tráfico marítimo y una descripción general de la zona vigilada;
- e) un resumen de los datos disponibles sobre la exposición ambiental o ecológica y toda estimación de las concentraciones en el medio ambiente obtenida a partir de parámetros de destino en el medio ambiente mediante la aplicación de modelos matemáticos;
- f) una evaluación de la relación entre el sistema antiincrustante en cuestión, los efectos perjudiciales conexos, la bioacumulación y las concentraciones en el medio ambiente observadas o previstas;
- g) una indicación cualitativa del nivel de incertidumbre de la evaluación a la que se hace referencia en el apartado f) *supra*;
- h) una recomendación sobre las medidas específicas de control para reducir los riesgos relacionados con el sistema antiincrustante; y
- i) un resumen de los resultados de los estudios sobre la información disponible, en el que se especifiquen los efectos en la calidad del aire, las condiciones en los astilleros, el transporte marítimo internacional y otros sectores pertinentes, así como las posibles alternativas.

2 Si es apropiado para el sistema antiincrustante considerado, la propuesta incluirá también las siguientes propiedades físicas y químicas:

- punto de fusión;
- punto de ebullición;
- densidad (relativa);
- presión de vapor;
- coeficiente de separación (octanol/agua);

- solubilidad en el agua (pH, pKa);
- potencial de oxidación-reducción;
- masa molecular;
- estructura molecular;
- impurezas;
- subproductos.

3 A los efectos del apartado 1 b) *supra*, las categorías pertinentes de datos podrán incluir, según proceda:

a) Datos sobre el destino y los efectos en el medio ambiente:

- modos de degradación-disipación;
- persistencia en el medio de que se trate (agua dulce, agua de mar, columna de agua, sedimentos, biota);
- separación sedimentos-agua;
- tasas de lixiviación de los biocidas o de los ingredientes activos;
- balance de masa;
- bioacumulación, coeficiente octanol/agua;
- elaboración de modelos con condiciones apropiadas o representativas del lugar o medio ambiente;
- validación de los modelos a partir de los datos obtenidos sobre el terreno;
- hidrólisis;
- fotodegradación;
- biodegradación.

b) Datos sobre los efectos en las plantas acuáticas, los invertebrados, los peces, las aves marinas, los mamíferos marinos, las especies en peligro de extinción, la calidad del agua, el lecho del mar o el hábitat de los organismos no combatidos:

- toxicidad aguda y crónica para los organismos sensibles o representativos;
- toxicidad para el desarrollo y la reproducción de los organismos sensibles o representativos;
- trastornos endocrinos;
- toxicidad de los sedimentos;
- biodisponibilidad, biomagnificación, bioconcentración;
- efectos sobre la cadena alimentaria y las poblaciones;
- sucesos, mortandad de peces, peces varados, análisis de tejidos;
- residuos en los alimentos de origen marino.

c) Datos sobre los efectos crónicos de la toxicidad para los seres humanos por ingestión de alimentos de origen marino.

ANEXO 4

**MODELO DEL CERTIFICADO INTERNACIONAL RELATIVO
AL SISTEMA ANTIINCRUSTANTE**

CERTIFICADO INTERNACIONAL RELATIVO AL SISTEMA ANTIINCRUSTANTE

(Sello oficial)

(Estado)

*Expedido en virtud de las disposiciones del
Convenio internacional sobre el control de los sistemas antiincrustantes
perjudiciales (en adelante denominado "el Convenio")*

con la autoridad conferida por el Gobierno de

.....
(nombre del Estado)

por

.....
(persona u organización autorizada)

Cuando se haya expedido un certificado previamente, el presente certificado sustituye al certificado con fecha del

Datos relativos al buque¹

Nombre del buque

Número o letras distintivos

Puerto de matrícula

Arqueo bruto

Número IMO²

¹ Los datos relativos al buque podrán indicarse también en casillas dispuestas horizontalmente.

² De conformidad con la resolución A.600(15) titulada "Sistema de asignación de un número de la OMI a los buques para su identificación", esta información tiene carácter voluntario.

Datos relativos al sistema antiincrustante aplicado

Tipo de sistema antiincrustante utilizado

Fecha en la que se aplicó

Nombre de los fabricantes del sistema

[Si procede, indíquese si se ha quitado algún sistema antiincrustante prohibido en virtud del anexo 1 (✓) o si se ha revestido con una capa aislante (✓)]

Nombre del sistema antiincrustante

Ingrediente(s) activo(s)

Número CAS

SE CERTIFICA:

- 1 Que el buque ha sido objeto de reconocimiento de conformidad con lo prescrito en el artículo 9 del Convenio; y
- 2 Que el reconocimiento ha puesto de manifiesto que el sistema antiincrustante del buque cumple las prescripciones aplicables del Anexo 1 del Convenio.

Expedido en

(lugar de expedición del certificado)

.....
(fecha de expedición)

.....
(firma del funcionario autorizado que expide el certificado)

(sello o estampilla de la autoridad)

Refrendo de reconocimientos

SE CERTIFICA que en el reconocimiento efectuado de conformidad con lo prescrito en el párrafo 1 b) del artículo 9 del Convenio, se ha comprobado que el buque cumple las disposiciones pertinentes del mismo:

Reconocimiento prescrito de conformidad con el párrafo 1 b) del artículo 9

Detalles del sistema antiincrustante aplicado

Tipo de sistema antiincrustante utilizado:

Fecha en que se aplicó:

Nombre de los fabricantes del sistema:

Nombre del sistema antiincrustante:

Ingrediente(s) activo(s):

Número CAS:

Firmado:
(firma del funcionario autorizado)

Lugar:

Fecha:

(sello o estampilla de la autoridad)

Reconocimiento prescrito de conformidad con el párrafo 1 b) del artículo 9

Detalles del sistema antiincrustante aplicado

Tipo de sistema antiincrustante utilizado:

Fecha en que se aplicó:

Nombre de los fabricantes del sistema:

Nombre del sistema antiincrustante:

Ingrediente(s) activo(s):

Número CAS:

Firmado:
(firma del funcionario autorizado)

Lugar:

Fecha:

ANEXO 3

RESOLUCION MEPC.89(45)
aprobada el 5 de octubre de 2000**ENMIENDAS AL ANEXO DEL PROTOCOLO DE 1978 RELATIVO AL
CONVENIO INTERNACIONAL PARA PREVENIR LA CONTAMINACIÓN
POR LOS BUQUES, 1973****(Enmiendas al Anexo V 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),

TOMANDO NOTA TAMBIÉN de la resolución MEPC.87(44), mediante la cual el Comité aprobó la utilización del idioma español en el marco de los convenios de la OMI relativos a la prevención de la contaminación,

HABIENDO EXAMINADO la propuesta de enmiendas al Anexo V del MARPOL 73/78, que el Comité aprobó en su 44º periodo de sesiones y distribuyó 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 Anexo V 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 septiembre de 2001, salvo que, con anterioridad a esa fecha, un tercio cuando menos de las Partes, o las Partes cuyas flotas mercantes combinadas representen como mínimo el 50% del tonelaje bruto de la flota mercante mundial, notifiquen a la Organización que rechazan 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 marzo 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 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 AL ANEXO V DEL MARPOL 73/78

- 1 El párrafo 2) existente de la regla 1 se sustituye por el siguiente:

"*Tierra más próxima*". La expresión "de la tierra más próxima" significa de la línea de base a partir de la cual queda establecido el mar territorial del territorio de que se trate, de conformidad con el derecho internacional, con la salvedad de que, a los efectos del presente Convenio, a lo largo de la costa nordeste de Australia, "de la tierra más próxima" significa de una línea trazada:

desde un punto de la costa de Australia de latitud 11°00'S y longitud 142°08'E,
a un punto de latitud 10°35'S y longitud 141°55'E,
luego a un punto de latitud 10°00'S y longitud 142°00'E,
luego a un punto de latitud 9°10'S y longitud 143°52'E,
luego a un punto de latitud 9°00'S y longitud 144°30'E,
luego a un punto de latitud 10°41'S y longitud 145°00'E,
luego a un punto de latitud 13°00'S y longitud 145°00'E,
luego a un punto de latitud 15°00'S y longitud 146°00'E,
luego a un punto de latitud 17°30'S y longitud 147°00'E,
luego a un punto de latitud 21°00'S y longitud 152°55'E,
luego a un punto de latitud 24°30'S y longitud 154°00'E,
hasta un punto de la costa de Australia de latitud 24°42'S y longitud 153°15'E.

- 2 El apartado 1)a) existente de la regla 3 se sustituye por el siguiente:

"se prohíbe echar al mar toda materia plástica, incluidas, sin que la enumeración sea exhaustiva, la cabullería y redes de pesca de fibras sintéticas, las bolsas de plástico para la basura y las cenizas de incinerador de productos de plástico que puedan contener residuos tóxicos o de metales pesados;"

- 3 El apartado 2)a)1) existente de la regla 5 se sustituye por el siguiente:

"toda materia plástica, incluidas, sin que la enumeración sea exhaustiva, la cabullería y redes de pesca de fibras sintéticas, las bolsas de plástico para la basura y las cenizas de incinerador de productos de plástico que puedan contener residuos tóxicos o de metales pesados; y"

- 4 El apartado 1) b) existente de la regla 9 se sustituye por el siguiente:

"Los rótulos estarán redactados en el idioma de trabajo del personal del buque y, en el caso de los buques que realicen viajes a puertos o terminales mar adentro que estén bajo la jurisdicción de otras Partes en el Convenio, lo estarán también en inglés, francés, o español."

5 El apartado 3) a) existente de la regla 9 se sustituye por el siguiente:

"todas las operaciones de descarga o incineración que se hayan llevado a cabo se anotarán en el Libro registro de basuras y llevarán la firma de un oficial del buque en la fecha en que se realizó la incineración o descarga. Cuando se complete una página del Libro registro de basuras, el capitán del buque la firmará. Las anotaciones en el Libro registro de basuras se harán, por lo menos, en inglés, francés o español. Cuando las anotaciones se hagan también en un idioma oficial del Estado cuyo pabellón el buque está autorizado a enarbolar, éstas prevalecerán en caso de controversia o discrepancia."

6 El Registro de descargas de basuras existente que figura en el apéndice se sustituye por el siguiente:

"REGISTRO DE DESCARGAS DE BASURAS

Nombre del buque: _____ Número o letras distintivos: _____ Número IMO: _____

Categorías de basuras:

1. Plásticos
2. Tablas de estiba, soleras y materiales de embalaje flotantes
3. Productos de papel, trapos, vidrio, metales, botellas, loza, etc., triturados
4. Productos de papel, trapos, vidrio, metales, botellas, loza, etc.
5. Desechos de alimentos
6. Cenizas de incinerador excepto las de productos de plástico que puedan contener residuos tóxicos o de metales pesados

NOTA: LA DESCARGA DE CUALQUIER TIPO DE BASURAS QUE NO SEAN DESECHOS DE ALIMENTOS ESTÁ PROHIBIDA EN LAS ZONAS ESPECIALES. SÓLO SE DEBEN AGRUPAR POR CATEGORÍAS LAS BASURAS DESCARGADAS EN EL MAR. EN EL CASO DE LAS BASURAS QUE NO SEAN DE LA CATEGORÍA 1 DESCARGADAS EN INSTALACIONES DE RECEPCIÓN, ÚNICAMENTE ES NECESARIO ESPECIFICAR SU VOLUMEN TOTAL ESTIMADO.

Fecha/hora	Situación del buque	Volumen estimado de basuras descargadas en el mar (m ³)					Volumen estimado de basuras descargadas en instalaciones de recepción o en otro buque (m ³)		Volumen estimado de basuras incineradas (m ³)	Certificación/ Firma
		Cat. 2	Cat. 3	Cat. 4	Cat. 5	Cat. 6	Cat. 1	Otras:		

Firma del capitán _____ Fecha: _____

ANEXO 4**RESOLUCION MEPC.90(45)****aprobada el 5 de octubre de 2000****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 72º periodo de sesiones, examinó y aprobó las propuesta 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 anterior;
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 INTERNACIONAL PARA LA CONSTRUCCIÓN Y EL EQUIPO DE BUQUES QUE TRANSPORTEN PRODUCTOS QUÍMICOS PELIGROSOS A GRANEL (CÓDIGO CIQ)

CAPÍTULO 5 - TRASVASE DE LA CARGA

5.7 Conductos flexibles para la carga instalados en el buque

1 El actual párrafo 5.7.3 se sustituye por el siguiente:

"5.7.3 Con respecto a los conductos flexibles para la carga instalados en los buques el 1 de julio de 2002 o posteriormente, todo nuevo tipo de conducto flexible para la carga será sometido, con sus accesorios de extremo, a una prueba de prototipo a temperatura ambiente normal y a 200 ciclos de presión desde cero hasta dos veces su presión de trabajo máxima especificada. Una vez realizada esta prueba de ciclos de presión, la prueba de prototipo deberá demostrar que la presión de rotura es igual a cinco veces por lo menos la presión de trabajo máxima especificada, a la temperatura extrema prevista para el servicio. Los conductos flexibles utilizados en las pruebas de prototipo no se emplearán para la carga. A partir de entonces y antes de su asignación al servicio, cada nuevo tramo de conducto flexible para la carga que se fabrique será objeto, a la temperatura ambiente, de una prueba hidrostática a una presión no inferior a 1,5 veces su presión de trabajo máxima especificada, pero no superior a dos quintos de su presión de rotura. En el conducto se indicará, con estarcido o por otro medio, la fecha de la prueba, cuál es su presión de trabajo máxima especificada y, si ha de ser utilizado en servicios a temperaturas distintas de la temperatura ambiente, su temperatura máxima y mínima de servicio, según corresponda. La presión manométrica máxima de trabajo especificada no será inferior a 10 bar."

CAPÍTULO 14 - PROTECCIÓN DEL PERSONAL

2 El actual párrafo 14.2.9 se sustituye por el siguiente:

"14.2.9 A bordo del buque habrá equipo de primeros auxilios sanitarios, incluido un equipo de reanimación de oxígeno, y antídotos contra las cargas que vayan a transportarse, teniendo en cuenta las directrices elaboradas por la Organización*."

* Véase la Guía de primeros auxilios para uso en caso de accidentes relacionados con mercancías peligrosas (GPA), que da indicaciones para el tratamiento de las víctimas según los síntomas que presenten y sobre el equipo y los antídotos que pueden ser apropiados para su tratamiento, y los capítulos pertinentes de las partes A y B del Código de Formación.

CAPÍTULO 15 - PRESCRIPCIONES ESPECIALES

3 El texto actual de la sección 15.3 se sustituye por el siguiente:

"15.3 Disulfuro de carbono

El disulfuro de carbono podrá transportarse con un relleno aislante de agua o con un relleno aislante de un gas inerte adecuado, según se especifica en los siguientes párrafos.

Transporte con relleno aislante de agua

15.3.1 Se dispondrá lo necesario para mantener un relleno aislante de agua en el tanque de carga durante el embarque, el desembarque y el transporte de la carga. Además, durante el transporte se mantendrá un relleno aislante de un gas inerte adecuado en el espacio vacío del tanque.

15.3.2 Todas las aberturas estarán situadas en la parte superior del tanque por encima de la cubierta.

15.3.3 Los conductos de carga terminarán cerca del fondo del tanque.

15.3.4 Se habilitará una abertura normalizada en el espacio vacío para efectuar sondeos de emergencia.

15.3.5 Las tuberías de la carga y los conductos de respiración serán independientes de las tuberías y los conductos de respiración que se utilicen para otras cargas.

15.3.6 Para desembarcar esta carga cabrá utilizar bombas a condición de que sean bombas para pozos profundos o bombas sumergibles accionadas hidráulicamente. Los medios de impulsión de la bomba para pozo profundo serán tales que no puedan constituir una fuente de ignición del disulfuro de carbono y no incluirán equipo cuya temperatura pueda exceder de 80°C.

15.3.7 Si se utiliza una bomba para el desembarque de la carga, se introducirá en el tanque pasándola por un pozo cilíndrico que vaya desde la tapa del tanque hasta un punto próximo al fondo del mismo. Cuando se quiera retirar la bomba se formará previamente un relleno aislante de agua en dicho pozo, a menos que se haya certificado que el tanque está exento de gas.

15.3.8 Para desembarcar carga se podrá utilizar el desplazamiento mediante agua o gas inerte, a condición de que el sistema de carga esté proyectado para la presión y la temperatura previstas.

15.3.9 Las válvulas aliviadoras serán de acero inoxidable.

15.3.10 Habida cuenta de su baja temperatura de ignición y de los reducidos márgenes necesarios para detener la propagación de las llamas, sólo se autorizarán sistemas y circuitos intrínsecamente seguros en los emplazamientos potencialmente peligrosos descritos en 10.2.3.

Transporte con relleno aislante de un gas inerte adecuado

15.3.11 El disulfuro de carbono se transportará en tanques independientes a una presión manométrica de proyecto mínima de 0,6 bar.

15.3.12 Todas las aberturas estarán situadas en la parte superior del tanque por encima de la cubierta.

15.3.13 El material de las juntas que se utilicen en el sistema de contención no reaccionará ni se disolverá en presencia de disulfuro de carbono.

15.3.14 No se permitirán juntas roscadas en el sistema de contención de la carga, incluidos los conductos de vapores.

15.3.15 Antes de embarcar la carga, el tanque se inertizará con un gas inerte adecuado hasta que el nivel de oxígeno sea del 2%, o menos, en volumen. Se dispondrán medios para mantener automáticamente una presión positiva en el interior del tanque, utilizando un gas inerte adecuado, durante el embarque, el transporte y el desembarque de la carga. El sistema será capaz de mantener la presión manométrica positiva entre 0,1 y 0,2 bar, dispondrá de medios de comprobación a distancia y estará equipado con alarmas de sobrepresión y de subpresión.

15.3.16 Los espacios de bodega que rodeen a un tanque independiente en el que se transporte disulfuro de carbono se inertizarán con un gas inerte adecuado hasta que el nivel de oxígeno sea del 2% o menos. Se dispondrán medios para vigilar y mantener estas condiciones durante todo el viaje. También se proveerán medios para tomar muestras de la atmósfera de dichos espacios a fin de detectar la presencia en ellos de vapores de disulfuro de carbono.

15.3.17 El embarque, el transporte y el desembarque de disulfuro de carbono se realizarán de modo que no se produzca ninguna emisión de gas a la atmósfera. Cuando se devuelvan los vapores de disulfuro de carbono a tierra durante el embarque de la carga, o al buque durante el desembarque de la carga, el sistema de retorno de vapores será independiente de todos los demás sistemas de contención.

15.3.18 El disulfuro de carbono se descargará únicamente por medio de bombas para pozos profundos sumergidas o por desplazamiento mediante un gas inerte adecuado. Las bombas para pozos profundos sumergidas funcionarán de modo que se evite la acumulación de calor en la bomba. Además, se instalará un sensor de temperatura de lectura a distancia en la carcasa de la bomba y una alarma en la cámara de control de la carga. La alarma se regulará para que se active cuando la temperatura alcance 80°C. La bomba estará equipada con un dispositivo de interrupción automática en caso de que la presión del tanque descienda por debajo de la presión atmosférica durante la descarga.

15.3.19 Mientras el sistema contenga disulfuro de carbono, se impedirá la entrada de aire en el tanque de carga, en la bomba de carga o en los conductos.

15.3.20 Durante el embarque y el desembarque de disulfuro de carbono no se manipulará ninguna otra carga, ni se llevarán a cabo operaciones de deslastrado o de limpieza de los tanques.

15.3.21 Se proveerá un sistema de aspersión de agua de capacidad suficiente para cubrir de manera eficaz la zona situada alrededor del colector de carga, así como las tuberías de la cubierta expuesta destinadas a la manipulación del producto y las bóvedas de los tanques. La instalación de las tuberías y las boquillas permitirá asegurar un régimen de distribución uniforme de 10 l/m^2 por minuto. El accionamiento manual a distancia se instalará de manera que se puedan poner en funcionamiento a distancia las bombas que abastecen el sistema de aspersión de agua y accionar todas las válvulas del sistema que normalmente permanecen cerradas, desde un lugar adecuado situado fuera de la zona de la carga, adyacente a los espacios de alojamiento y de fácil acceso y accionamiento si se declara un incendio en las zonas protegidas. El sistema de aspersión de agua podrá accionarse manualmente, tanto *in situ* como a distancia, y la instalación permitirá evacuar todo derrame de la carga. Además, cuando lo permita la temperatura ambiente, se conectará una manguera de agua con boquilla a presión que pueda utilizarse inmediatamente en el curso de las operaciones de carga y descarga.

15.3.22 Ningún tanque de carga se llenará de líquido por encima del 98% de su capacidad a la temperatura de referencia (R).

15.3.23 El volumen máximo (V_L) de llenado de un tanque se determinará mediante la fórmula siguiente:

$$V_L = 0,98 V \frac{r_R}{r_L}$$

donde :

- V = volumen del tanque
- r_R = densidad relativa de la carga a la temperatura de referencia (R)
- r_L = densidad relativa de la carga a la temperatura de embarque
- R = temperatura de referencia, es decir, temperatura a la que la presión del vapor de la carga corresponde a la presión de tarado de la válvula aliviadora de presión.

15.3.24 Los límites máximos admisibles de llenado de cada tanque de carga se indicarán en una lista aprobada por la Administración para cada temperatura de embarque prevista y para la temperatura máxima de referencia aplicable. El capitán llevará permanentemente un ejemplar de esa lista a bordo.

15.3.25 Las zonas de la cubierta expuesta, o los espacios semicerrados de la cubierta expuesta situados a menos de 3 m de un orificio de descarga de un tanque, de una salida de gas o vapor, de una brida de tubería de la carga o de una válvula de carga de un tanque certificado para transportar disulfuro de carbono, cumplirán las prescripciones relativas al equipo eléctrico especificadas para el disulfuro de carbono en la columna "i", del capítulo 17. Además, no se admitirán en la zona especificada otras fuentes de calor, tales como tuberías de vapor cuya superficie tenga una temperatura superior a 80°C .

15.3.26 Se dispondrán medios para determinar el espacio vacío del tanque y tomar muestras de la carga sin abrir el tanque o perturbar el relleno aislante de gas inerte adecuado con presión positiva.

15.3.27 El producto sólo se transportará de conformidad con un plan de manipulación de la carga aprobado por la Administración. En el plan de manipulación de la carga figurará el sistema de tuberías de la carga en su totalidad. Se dispondrá a bordo de un ejemplar de plan de manipulación de la carga aprobado. El Certificado internacional de aptitud para el transporte de productos químicos peligrosos a granel se refrendará de manera que incluya una referencia al plan aprobado de manipulación de la carga."

CAPÍTULO 16 - PRESCRIPCIONES DE ORDEN OPERACIONAL

4 El actual párrafo 16.3.3 se sustituye por el siguiente:

"16.3.3 Los oficiales recibirán formación sobre los procedimientos de emergencia que haya que seguir si se producen fugas, derrames o un incendio que afecte a la carga, teniendo en cuenta las directrices elaboradas por la Organización*, y a un número suficiente de ellos se les instruirá y formará en los aspectos esenciales de los primeros auxilios apropiados para las cargas transportadas."

* Véase la Guía de primeros auxilios para uso en caso de accidentes relacionados con mercancías peligrosas (GPA), que da indicaciones para el tratamiento de las víctimas según los síntomas que presenten y sobre el equipo y los antídotos que puedan ser apropiados para su tratamiento, y los capítulos pertinentes de las partes A y B del Código de Formación.

ANEXO 5**RESOLUCIÓN MEPC.91(45)****aprobada el 5 de octubre de 2000****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 72º periodo de sesiones, examinó y aprobó las propuestas de enmiendas al código CGrQ,

TOMANDO NOTA ADEMÁS de la resolución MEPC.90(45), 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 el 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 PARA LA CONSTRUCCIÓN Y EL
EQUIPO DE BUQUES QUE TRANSPORTEN PRODUCTOS QUÍMICOS
PELIGROSOS A GRANEL (CÓDIGO CGrQ)**

CAPÍTULO II - CONTENCIÓN DE LA CARGA

2.12 Conductos flexibles para la carga instalados en el buque

1 La actual sección 2.12 se sustituye por la siguiente:

"2.12 Conductos flexibles para la carga instalados en el buque

2.12.1 Las disposiciones de los párrafos 2.12.2 a 2.12.4 se aplicarán a los conductos flexibles para la carga instalados a bordo de los buques el 1 de julio de 2002 o posteriormente.

2.12.2 Los conductos flexibles para el trasvase de cargas líquidas y gaseosas serán compatibles con la carga que se transporte y adecuados para la temperatura de ésta.

2.12.3 Los conductos flexibles sometidos a la presión de tanques o a la presión de descarga de bombas se proyectarán con una presión de rotura no inferior a cinco veces la presión máxima a que se someterá el conducto flexible durante el trasvase de la carga.

2.12.4 Todo nuevo tipo de conducto flexible para la carga será sometido, con sus accesorios de extremo, a una prueba de prototipo a temperatura ambiente normal y a 200 ciclos de presión desde cero hasta dos veces su presión de trabajo máxima especificada. Una vez realizada esta prueba de ciclos de presión, la prueba de prototipo deberá demostrar que la presión de rotura es igual a cinco veces por lo menos la presión de trabajo máxima especificada, a la temperatura extrema prevista para el servicio. Los conductos flexibles utilizados en las pruebas de prototipo no se emplearán para la carga. A partir de entonces y antes de su asignación al servicio, cada nuevo tramo de conducto flexible para la carga que se fabrique será objeto, a la temperatura ambiente, de una prueba hidrostática a una presión no inferior a 1,5 veces su presión de trabajo máxima especificada, pero no superior a dos quintos de su presión de rotura. En el conducto se indicarán, con estarcido o por otro medio, la fecha de la prueba, su presión de trabajo máxima especificada y, si ha de ser utilizado en servicios a temperaturas distintas de la temperatura ambiente, su temperatura máxima y mínima de servicio, según corresponda. La presión manométrica máxima de trabajo especificada no será inferior a 10 bar."

CAPÍTULO III - EQUIPO DE SEGURIDAD Y CONSIDERACIONES CONEXAS

- 2 El actual párrafo 3.16.11 se sustituye por el siguiente:

"3.16.11 A bordo del buque habrá equipo de primeros auxilios sanitarios, incluido equipo de reanimación de oxígeno, y antídotos contra las cargas que se vayan a transportar, teniendo en cuenta las directrices elaboradas por la Organización*."

CAPÍTULO IV - PRESCRIPCIONES ESPECIALES

- 3 El texto actual de la sección 4.1 se sustituye por el siguiente:

"4.1 Disulfuro de carbono

El disulfuro de carbono podrá transportarse con un relleno aislante de agua o con un relleno aislante de un gas inerte adecuado, según se especifica en los siguientes párrafos.

Transporte con relleno aislante de agua

4.1.1 Se dispondrá lo necesario para mantener un relleno aislante de agua en el tanque de carga durante el embarque, el desembarque y el transporte de la carga. Además, durante el transporte se mantendrá un relleno aislante de un gas inerte adecuado en el espacio vacío del tanque.

4.1.2 Todas las aberturas estarán situadas en la parte superior del tanque por encima de la cubierta.

4.1.3 Los conductos de carga terminarán cerca del fondo del tanque.

4.1.4 Se habilitará una abertura normalizada en el espacio vacío para efectuar sondeos de emergencia.

4.1.5 Las tuberías de la carga y los conductos de respiración serán independientes de las tuberías y los conductos de respiración que se utilicen para otras cargas.

4.1.6 Para desembarcar esta carga cabrá utilizar bombas a condición de que sean bombas para pozos profundos o bombas sumergibles accionadas hidráulicamente. Los medios de impulsión de la bomba para pozo profundo serán tales que no puedan constituir una fuente de ignición del disulfuro de carbono y no incluirán equipo cuya temperatura pueda exceder de 80°C.

4.1.7 Si se utiliza una bomba para el desembarque de la carga, se introducirá en el tanque pasándola por un pozo cilíndrico que vaya desde la tapa del tanque hasta un punto próximo al fondo del mismo. Cuando se quiera retirar la bomba se formará previamente

* Véase la Guía de primeros auxilios para uso en caso de accidentes relacionados con mercancías peligrosas (GPA), que da indicaciones para el tratamiento de las víctimas según los síntomas que presenten y sobre el equipo y los antídotos que pueden ser apropiados para su tratamiento, y los capítulos pertinentes de las partes A y B del Código de Formación.

un relleno aislante de agua en dicho pozo, a menos que se haya certificado que el tanque está exento de gas.

4.1.8 Para desembarcar carga se podrá utilizar el desplazamiento mediante agua o gas inerte, a condición de que el sistema de carga esté proyectado para la presión y la temperatura previstas.

4.1.9 Las válvulas aliviadoras serán de acero inoxidable.

4.1.10 Habida cuenta de su baja temperatura de ignición y de los reducidos márgenes necesarios para detener la propagación de las llamas, sólo se autorizarán sistemas y circuitos intrínsecamente seguros en los emplazamientos potencialmente peligrosos descritos en 10.2.3.

Transporte con relleno aislante de un gas inerte adecuado

4.1.11 El disulfuro de carbono se transportará en tanques independientes a una presión manométrica de proyecto mínima de 0,6 bar.

4.1.12 Todas las aberturas estarán situadas en la parte superior del tanque por encima de la cubierta.

4.1.13 El material de las juntas que se utilicen en el sistema de contención no reaccionará ni se disolverá en presencia de disulfuro de carbono.

4.1.14 No se permitirán juntas roscadas en el sistema de contención de la carga, incluidos los conductos de vapores.

4.1.15 Antes de embarcar la carga, el tanque se inertizará con un gas inerte adecuado hasta que el nivel de oxígeno sea del 2%, o menos, en volumen. Se dispondrán medios para mantener automáticamente una presión positiva en el interior del tanque, utilizando un gas inerte adecuado, durante el embarque, el transporte y el desembarque de la carga. El sistema será capaz de mantener la presión manométrica positiva entre 0,1 y 0,2 bar, dispondrá de medios de comprobación a distancia y estará equipado con alarmas de sobrepresión y de subpresión.

4.1.16 Los espacios de bodega que rodeen a un tanque independiente en el que se transporte disulfuro de carbono se inertizarán con un gas inerte adecuado hasta que el nivel de oxígeno sea del 2% o menos. Se dispondrán medios para vigilar y mantener estas condiciones durante todo el viaje. También se proveerán medios para tomar muestras de la atmósfera de dichos espacios a fin de detectar la presencia en ellos de vapores de disulfuro de carbono.

4.1.17 El embarque, el transporte y el desembarque de disulfuro de carbono se realizarán de modo que no se produzca ninguna emisión de gas a la atmósfera. Cuando se devuelvan los vapores de disulfuro de carbono a tierra durante el embarque de la carga, o al buque durante el desembarque de la carga, el sistema de retorno de vapores será independiente de todos los demás sistemas de contención.

4.1.18 El disulfuro de carbono se descargará únicamente por medio de bombas para pozos profundos sumergidas o por desplazamiento mediante un gas inerte adecuado. Las bombas para pozos profundos sumergidas funcionarán de modo que se evite la acumulación de calor en la bomba. Además, se instalará un sensor de temperatura de lectura a distancia en la carcasa de la bomba y una alarma en la cámara de control de la carga. La alarma se regulará para que se active cuando la temperatura alcance 80°C. La bomba estará equipada con un dispositivo de interrupción automática en caso de que la presión del tanque descienda por debajo de la presión atmosférica durante la descarga.

4.1.19 Mientras el sistema contenga disulfuro de carbono, se impedirá la entrada de aire en el tanque de carga, en la bomba de carga o en los conductos.

4.1.20 Durante el embarque y el desembarque de disulfuro de carbono no se manipulará ninguna otra carga, ni se llevarán a cabo operaciones de deslastrado o de limpieza de los tanques.

4.1.21 Se proveerá un sistema de aspersión de agua de capacidad suficiente para cubrir de manera eficaz la zona situada alrededor del colector de carga, así como las tuberías de la cubierta expuesta destinadas a la manipulación del producto y las bóvedas de los tanques. La instalación de las tuberías y las boquillas permitirá asegurar un régimen de distribución uniforme de 10 l/m² por minuto. El accionamiento manual a distancia se instalará de manera que se puedan poner en funcionamiento a distancia las bombas que abastecen el sistema de aspersión de agua y accionar todas las válvulas del sistema que normalmente permanecen cerradas, desde un lugar adecuado situado fuera de la zona de la carga, adyacente a los espacios de alojamiento y de fácil acceso y accionamiento si se declara un incendio en las zonas protegidas. El sistema de aspersión de agua podrá accionarse manualmente, tanto *in situ* como a distancia, y la instalación permitirá evacuar todo derrame de la carga. Además, cuando lo permita la temperatura ambiente, se conectará una manguera de agua con boquilla a presión que pueda utilizarse inmediatamente en el curso de las operaciones de carga y descarga.

4.1.22 Ningún tanque de carga se llenará de líquido por encima del 98% de su capacidad a la temperatura de referencia (R).

4.1.23 El volumen máximo (V_L) de llenado de un tanque se determinará mediante la fórmula siguiente:

$$V_L = 0,98 V \frac{r_R}{r_L}$$

donde :

- V = volumen del tanque
- r_R = densidad relativa de la carga a la temperatura de referencia (R)
- r_L = densidad relativa de la carga a la temperatura de embarque
- R = temperatura de referencia, es decir, temperatura a la que la presión del vapor de la carga corresponde a la presión de tarado de la válvula aliviadora de presión.

4.1.24 Los límites máximos admisibles de llenado de cada tanque de carga se indicarán en una lista aprobada por la Administración para cada temperatura de embarque prevista y para la temperatura máxima de referencia aplicable. El capitán llevará permanentemente un ejemplar de esa lista a bordo.

4.1.25 Las zonas de la cubierta expuesta, o los espacios semicerrados de la cubierta expuesta situados a menos de 3 m de un orificio de descarga de un tanque, de una salida de gas o vapor, de una brida de tubería de la carga o de una válvula de carga de un tanque certificado para transportar disulfuro de carbono, cumplirán las prescripciones relativas al equipo eléctrico especificadas para el disulfuro de carbono en la columna "i", del capítulo 17. Además, no se admitirán en la zona especificada otras fuentes de calor, tales como tuberías de vapor cuya superficie tenga una temperatura superior a 80°C.

4.1.26 Se dispondrán medios para determinar el espacio vacío del tanque y tomar muestras de la carga sin abrir el tanque o perturbar el relleno aislante de gas inerte adecuado con presión positiva.

4.1.27 El producto sólo se transportará de conformidad con un plan de manipulación de la carga aprobado por la Administración. En el plan de manipulación de la carga figurará el sistema de tuberías de la carga en su totalidad. Se dispondrá a bordo de un ejemplar de plan de manipulación de la carga aprobado. El Certificado de aptitud para el transporte de productos químicos peligrosos a granel se refrendará de manera que incluya una referencia al plan aprobado de manipulación de la carga."

CAPÍTULO V - PRESCRIPCIONES DE ORDEN OPERACIONAL

4 El actual párrafo 5.3.3 se sustituye por el siguiente:

"5.3.3 Los oficiales recibirán formación sobre los procedimientos de emergencia que haya que seguir si se producen fugas, derrames o un incendio que afecte a la carga, teniendo en cuenta las directrices elaboradas por la Organización*, y a un número suficiente de ellos se les instruirá y formará en los aspectos esenciales de los primeros auxilios apropiados para las cargas transportadas."

* Véase la Guía de primeros auxilios para uso en caso de accidentes relacionados con mercancías peligrosas (GPA), que da indicaciones para el tratamiento de las víctimas según los síntomas que presenten y sobre el equipo y los antídotos que pueden ser apropiados para su tratamiento, y los capítulos pertinentes de las partes A y B del Código de Formación.

ANEXO 6

ENMIENDAS A LAS DIRECTRICES PARA LA DESIGNACIÓN DE ZONAS ESPECIALES EN VIRTUD DEL MARPOL 73/78 Y DE LAS DIRECTRICES PARA LA DETERMINACIÓN DE ZONAS MARINAS ESPECIALMENTE SENSIBLES

1) Hay un cambio de redacción que afecta a todo el texto de las **Directrices para la designación de zonas especiales en virtud del MARPOL 73/78**: el término **MARPOL 73/78** ha sido utilizado consecuentemente en ambas Directrices.

2) Los cambios siguientes afectan las **Directrices para la determinación de zonas marinas especialmente sensibles**:

1) Generalidades:

- .1 En todos los casos, "actividades **marítimas** internacionales" se ha sustituido por "actividades **del transporte marítimo** internacional".
- .2 En la mayor parte de los casos, "**determinación**" de una ZMES se ha sustituido por "**designación**" de una ZMES.

2) Cambios específicos en los párrafos siguientes:

1.3 Muchos instrumentos regionales **e internacionales** fomentan la protección de zonas **importantes para conservar la diversidad biológica así como** de gran importancia ecológica, cultural, histórica/arqueológica, socioeconómica o científica. Asimismo, instan a sus Partes ~~Contratantes~~ a que protejan dichas zonas de actividades, incluido el transporte marítimo, que puedan socavar su valor. ~~[De conformidad con dichos instrumentos, los Estados han establecido, a nivel nacional, zonas marinas protegidas con varios objetivos, que van desde la protección estricta contra toda actividad que podría causar daños ambientales, a los usos múltiples de las zonas. Una ZMES puede complementar una zona marina protegida, o puede establecerse con carácter independiente.]~~

2.1 ~~Los buques~~ **Las actividades del transporte marítimo** pueden constituir un riesgo ambiental para el medio marino en general y, por consiguiente **más aún** para las zonas ambiental y/o ecológicamente sensibles, ~~incluidas las zonas marinas protegidas~~. Las actividades navieras presentan para el medio ambiente los siguientes peligros:

4.4 Para ser clasificada como zona marina especialmente sensible, la zona en cuestión deberá satisfacer alguno de los criterios enunciados a continuación **y se considerará amenazada por actividades del transporte marítimo internacional, teniendo en cuenta los factores enunciados en la sección 5.**

Importancia biogeográfica

Una región que tiene características biogeográficas únicas, características geológicas únicas o excepcionales o representa un "tipo" o tipos biogeográficos.

6.3 En determinadas circunstancias, una zona marina especialmente sensible propuesta podrá incluir **dentro de sus límites** también una zona de separación, es decir, un área contigua al lugar específico o zona núcleo que se desea proteger del tráfico marítimo. No obstante, será preciso justificar la necesidad de dicha zona de separación desde el punto de vista de su idoneidad para proteger adecuadamente la zona núcleo. ~~Cuando se deban adoptar medidas especiales obligatorias, la zona de separación se deberá establecer claramente.~~

7.4 Cada solicitud constará de dos partes.

7.4.1 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 la sección 4 *supra*.
- .3 Vulnerabilidad de la zona a los daños causados por actividades **del transporte marítimo** internacional. En la solicitud, se facilitará una explicación de la índole y el grado de riesgo que las actividades **del transporte marítimo** internacional comporten para el medio ambiente de la zona propuesta teniendo en cuenta los factores enunciados en la sección 5. ~~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. En la solicitud se hará referencia explícita a las consideraciones de la sección 4 *supra*. 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 que los daños tienen en las características ambientales de la zona propuesta y se indicarán los posibles perjuicios económicos que puedan resultar de esos daños.~~

7.4.2 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 de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar siempre podrán adoptar tales medidas de conformidad con el derecho consuetudinario internacional.~~

***Nota: Esta disposición no deroga los derechos y obligaciones de los Estados litorales en los mares territoriales conforme a lo dispuesto en la UNCLOS (*este texto se incluirá como nota de pie de página*).**

- 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 los tipos de buques a los que se aplicarán las correspondientes medidas de protección propuestas, de conformidad con las disposiciones de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (incluidas las que se refieran a los buques que tengan derecho a inmunidad soberana) ~~y otros instrumentos pertinentes.~~

8.2 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 4 de las presentes Directrices. En especial, la OMI considerará:

- .1 el conjunto de medidas de protección disponibles, y resolverá si las correspondientes medidas de protección **propuestas** ~~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 **del transporte marítimo** internacional ~~y para facilitar la protección necesaria;~~
- .2 si ~~a causa de~~ tales medidas pueden tener **agravar** efectos desfavorables ~~notables por importantes de~~ las actividades **del transporte marítimo** internacional en el medio ambiente fuera de la ZMES propuesta; y

8.3 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 el asesoramiento del CPMM acerca de cuestiones pertinentes a la solicitud. El CPMM no tomará una decisión definitiva en cuanto a la aprobación de la **designación de una ZMES** ~~determinación~~ hasta después que el subcomité o comité pertinente haya estudiado ~~o aprobado~~ las medidas 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 **CSM y 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 **propuesto** ~~determinado plenamente~~ las medidas de protección correspondientes, **excepto lo indicado en 7.2**, 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;
- .5 si la solicitud se rechaza, el CPMM notificará al Gobierno Miembro proponente y facilitará una declaración de las razones de su decisión; y
- .6 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~~ designar la zona como ZMES.

RESÚMENES DE LAS ZONAS MARINAS ESPECIALMENTE SENSIBLES EXISTENTES

1 Gran Barrera de Coral - Australia

...

Restos de naufragios históricos: El registro nacional indica que la Gran Barrera de Coral contiene unos 30 restos de naufragios de importancia histórica.

2 Archipiélago de Sabana-Camagüey-Cuba

...

El CSM, en su 72º periodo de sesiones aprobó una **zona a evitar en los accesos de los puertos de Matanzas y Cárdenas**

Carta de referencia: ICH 11425 (Edición del 1/8/98)

Nota: Esta carta está basada en el *North American Datum* (27).

Descripción de la zona a evitar

Todos los buques de tonelaje bruto superior a 150 toneladas deberán evitar la zona descrita a continuación por razones de conservación de biodiversidad única, naturaleza y paisaje de gran belleza.

La zona a evitar se encuentra en la costa de la provincia de Matanzas y está limitada por una línea que conecta los siguientes puntos geográficos:

- | | | | |
|-----|--------------|--------------|------------------------|
| (1) | 23°05',60 N, | 081°28',50 W | Faro de Punta Maya |
| (2) | 23°10',60 N, | 081°28',50 W | |
| (3) | 23°19',50 N, | 081°11',50 W | |
| (4) | 23°14',60 N, | 081°07',20 W | Cayo Piedras del Norte |
| (5) | 23°11',50 N, | 081°07',20 W | Punta Las Morlas |

ANEXO 7**RESOLUCIÓN MEPC.92(45)
aprobada el 5 de octubre de 2000****ENMIENDAS A LAS DIRECTRICES REVISADAS PARA LA IMPLANTACIÓN
DEL ANEXO V DEL MARPOL 73/78 (RESOLUCIÓN MEPC.59(33))**

EL COMITÉ DE PROTECCIÓN DEL MEDIO MARINO,

RECORDANDO el artículo 38 c) del Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional, artículo que trata de las funciones del Comité de Protección del Medio Marino,

RECONOCIENDO que el Anexo V del Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, modificado por el correspondiente Protocolo de 1978 (MARPOL 73/78), contiene reglas para prevenir la contaminación por las basuras de los buques,

RECONOCIENDO TAMBIÉN la necesidad de contar con directrices que ayuden a los Gobiernos a elaborar y promulgar leyes y reglamentos internos para poner en vigor e implantar el Anexo V del MARPOL 73/78,

TOMANDO NOTA de que el Comité aprobó en su 26º periodo de sesiones las Directrices para la implantación del Anexo V del MARPOL 73/78,

TOMANDO NOTA TAMBIÉN de que el Comité aprobó en su 33º periodo de sesiones las Directrices revisadas para la implantación del Anexo V del MARPOL 73/78 mediante la resolución MEPC.59(33),

HABIENDO EXAMINADO las propuestas de enmienda a las Directrices revisadas para la implantación de Anexo V del MARPOL 73/78,

1. APRUEBA las enmiendas a las Directrices revisadas para la implantación del Anexo V del MARPOL 73/78 cuyo texto figura en el anexo de la presente resolución; y
2. RECOMIENDA a los Gobiernos que apliquen las disposiciones del Anexo V del MARPOL 73/78 teniendo en cuenta las Directrices enmendadas.

ANEXO

**ENMIENDAS A LAS DIRECTRICES PARA LA IMPLANTACIÓN
DEL ANEXO V DEL MARPOL 73/78**

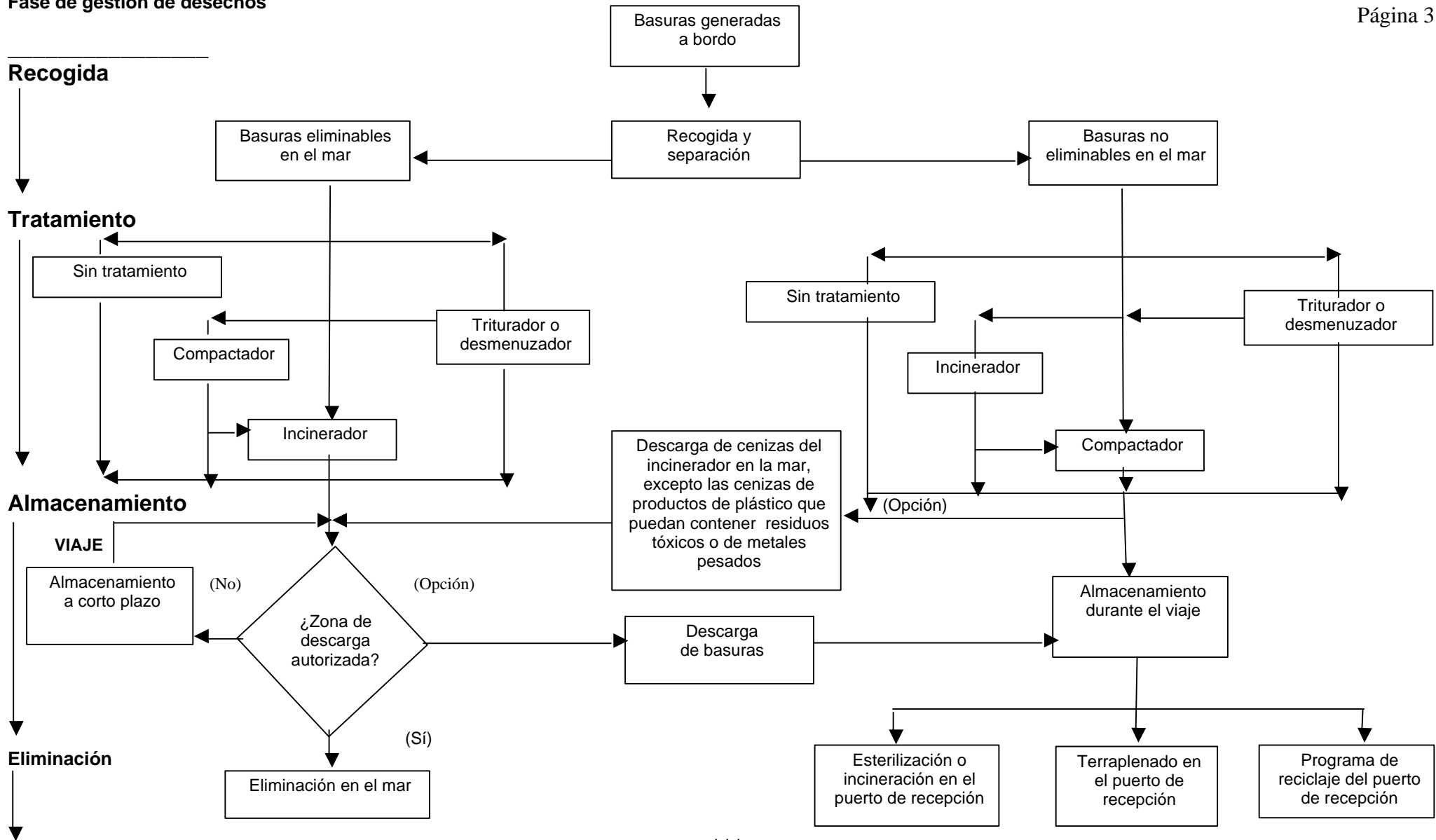
- 1 Se añade el siguiente texto al final del párrafo 1.7.10 existente:

"El material de carga contenido en el agua de sentina de las bodegas de carga no se considerará residuos de carga, siempre y cuando dicho material de carga no esté clasificado como contaminante del mar en el Código IMDG y el agua de sentina proceda exclusivamente de bodegas con carga y se descargue mediante el sistema fijo de tuberías de desagüe de sentinas del buque."
- 2 El párrafo 1.8.2 existente se sustituye por el siguiente:

"Las *cenizas y escorias* procedentes de los incineradores y calderas de carbón de a bordo, excepto las cenizas de productos de plástico que puedan contener residuos tóxicos o de metales pesados, cuya evacuación en el mar está prohibida en virtud de la regla 3 1) a), se considerarán desechos resultantes de las operaciones a efectos de la regla 1 1) del Anexo V y, por consiguiente, quedan incluidas en la expresión *todas las demás basuras* tal como se usa ésta en las reglas 3 1) b) ii) y 5 2) a) ii) del Anexo V, no obstante lo dispuesto en la regla 3 2) y en el párrafo 5.4.6.2 de las presentes Directrices."
- 3 Se suprime la expresión "siempre que ello sea posible" del párrafo 5.4.6.2 existente.
- 4 El cuadro 2 existente se sustituye por el siguiente:

"Cuadro 2 - Posibles métodos de manipulación y eliminación de basuras a bordo

Fase de gestión de desechos



ANEXO 8

**PROYECTO DE ENMIENDAS A LOS ANEXOS I, II, IV, Y VI*
DEL MARPOL SOBRE EL USO DEL ESPAÑOL****ANEXO 1****Regla 7***Modelo del certificado*

El Certificado internacional de prevención de la contaminación por hidrocarburos se redactará **por lo menos en español, francés o inglés, en un idioma oficial del país que lo expida**, conforme al modelo que figura en el apéndice II del presente Anexo. ~~Si el idioma utilizado no es el francés o el inglés, el texto incluirá una traducción a uno de estos dos idiomas.~~ **Cuando se use también un idioma oficial del país expedidor, dará fe el texto en dicho idioma en caso de controversia o discrepancia.**

Regla 20 4)

Cada una de las operaciones descritas en el párrafo 2) de esta regla será inmediatamente anotada con sus pormenores en el Libro registro de hidrocarburos, de modo que consten en él todos los asientos correspondientes a dicha operación. El asiento de cada operación será firmado por el oficial o los oficiales a cargo de la operación de que se trate, y cada página debidamente cumplimentada la refrendará el capitán del buque. Los asientos del Libro registro de hidrocarburos ~~se harán en un idioma oficial del Estado cuyo pabellón tenga el buque derecho a enarbolar~~ y, si se trata de buques que lleven un Certificado internacional de prevención de la contaminación por hidrocarburos, **se anotarán por lo menos en español, francés o inglés.** ~~En caso de controversia o discrepancia dará fe el texto de los asientos redactados en un idioma nacional oficial del Estado cuyo pabellón tenga el buque derecho a enarbolar.~~ **Cuando se utilicen también asientos redactados en un idioma nacional oficial del Estado cuyo pabellón tenga el buque derecho a enarbolar, dichos asientos darán fe en caso de controversia o discrepancia.**

* Se suprimirá el texto original ~~tachado~~ y se añadirá el texto **sombreado**.

Modelo A del suplemento del Certificado IOPP **Cuadernillo de construcción y equipo para buques no petroleros**

Notas:

- 1 El presente modelo se utilizará para el tercero de los tipos de buques indicados en el Certificado IOPP, es decir, *buques distintos de los arriba mencionados*. En cuanto a los petroleros y los buques no petroleros equipados con tanques de carga sujetos a la regla 2 2) del Anexo I del Convenio, se utilizará el modelo B.
- 2 El presente cuadernillo acompañará permanentemente al Certificado IOPP. Este Certificado estará disponible a bordo del buque en todo momento.
- 3 ~~Cuando el idioma utilizado en el cuadernillo original no sea ni el francés ni el inglés, se incluirá en el texto una traducción a uno de estos idiomas.~~ El cuadernillo se redactará por lo menos en español, francés o inglés. Cuando se use también un idioma oficial del país expedidor, dará fe el texto en dicho idioma en caso de controversia o discrepancia.
- 4 En las casillas se marcarán con una cruz (x) las respuestas *sí* y *aplicable*, y con un guión (-) las respuestas *no* y *no aplicable*, según corresponda.
- 5 Las reglas mencionadas en el presente cuadernillo remiten a las reglas del Anexo I del Convenio y las resoluciones se refieren a las aprobadas por la Organización Marítima Internacional.

Modelo B del suplemento del Certificado IOPP **Cuadernillo de construcción y equipo para petroleros**

Notas:

- 1 El presente modelo se utilizará para los dos primeros tipos de buques indicados en el Certificado IOPP, es decir, *petroleros* y *buques no petroleros* equipados con tanques de carga sujetos a lo dispuesto en la regla 2 2) del Anexo I del Convenio. En cuanto al tercero de los tipos de buques indicados en el Certificado IOPP, se utilizará el modelo A.
- 2 El presente cuadernillo acompañará permanentemente al Certificado IOPP. Este Certificado estará disponible a bordo del buque en todo momento.
- 3 ~~Cuando el idioma utilizado en el cuadernillo original no sea ni el francés ni el inglés, se incluirá en el texto una traducción a uno de estos idiomas.~~ El cuadernillo se redactará por lo menos en español, francés o inglés. Cuando se use también un idioma oficial del país expedidor, dará fe el texto en dicho idioma en caso de controversia o discrepancia.
- 4 En las casillas se marcarán con una cruz (x) las respuestas *sí* y *aplicable*, y con un guión (-) las respuestas *no* y *no aplicable*, según corresponda.
- 5 Salvo indicación en otro sentido, las reglas mencionadas en el presente cuadernillo remiten a las reglas del Anexo I del Convenio y las resoluciones se refieren a las aprobadas por la Organización Marítima Internacional.

ANEXO II

Regla 9 5)

Cada una de las operaciones descritas en los párrafos 2) y 3) de esta regla será inmediatamente anotada con sus pormenores en el Libro registro de carga, de modo que consten en él todos los asientos correspondientes a dicha operación. Cada asiento será firmado por el oficial o los oficiales a cargo de la operación de que se trate, y cada página debidamente cumplimentada la refrendará el capitán del buque. Los asientos del Libro registro de carga ~~se harán en un idioma oficial del Estado cuyo pabellón tenga el buque derecho a enarbolar~~ y, si se trata de buques que lleven un Certificado internacional de prevención de la contaminación para el transporte de sustancias nocivas líquidas a granel o un certificado al que se hace referencia en la regla 12A del presente Anexo, **se anotarán por lo menos en español, francés o inglés.** ~~En caso de controversia o discrepancia dará fe el texto de los asientos redactados en un idioma nacional oficial del Estado cuyo pabellón tenga el buque derecho a enarbolar.~~ **Cuando se utilicen también asientos redactados en un idioma nacional oficial del Estado cuyo pabellón tenga el buque derecho a enarbolar, dichos asientos darán fe en caso de controversia o discrepancia.**

Regla 11 4)

El Certificado internacional de prevención de la contaminación para el transporte de sustancias nocivas líquidas a granel se redactará **por lo menos en español, francés o inglés, en un idioma oficial del país que lo expida,** conforme al modelo que figura en el apéndice V del presente Anexo. ~~Si el idioma utilizado no es el francés o el inglés, el texto incluirá una traducción a uno de estos dos idiomas.~~ **Cuando se use también un idioma oficial del país expedidor, dará fe el texto en dicho idioma en caso de controversia o discrepancia.**

ANEXO IV

Regla 6

Modelo del certificado

El Certificado internacional de prevención de la contaminación por aguas sucias (1973) se redactará **por lo menos en español, francés o inglés, en un idioma oficial del país que lo expida** conforme al modelo que figura en el apéndice del presente Anexo. ~~Si el idioma utilizado no es el francés o el inglés el texto incluirá una traducción a uno de estos dos idiomas.~~ **Cuando se use también un idioma oficial del país expedidor, dará fe el texto en dicho idioma en caso de controversia o discrepancia.**

ANEXO VI

Regla 8

Modelo del certificado

El Certificado internacional de prevención de la contaminación atmosférica se redactará **por lo menos en español, francés o inglés**, en un idioma oficial del país que lo expida conforme al modelo que figura en el apéndice I del presente Anexo. ~~Si el idioma utilizado no es el español, el francés o el inglés, el texto incluirá una traducción a uno de estos tres idiomas.~~ Cuando se use también un idioma oficial del país expedidor, dará fe el texto en dicho idioma en caso de controversia o discrepancia.

Suplemento del Certificado IAPP Cuadernillo de construcción y equipo

Notas:

- 1 El presente cuadernillo acompañará permanentemente al Certificado IAPP. El Certificado IAPP estará disponible a bordo del buque en todo momento.
- 2 ~~Cuando el idioma utilizado en el cuadernillo original no sea el español, el francés o el inglés, se incluirá en el texto una traducción a uno de estos idiomas.~~ El cuadernillo se redactará **por lo menos en español, francés o inglés**. Cuando se use también un idioma oficial del país expedidor, dará fe el texto en dicho idioma en caso de controversia o discrepancia.
- 3 En las casillas se marcarán con una cruz (x) las respuestas *sí y aplicable*, y con un guión (-) las respuestas *no* y *no aplicable*, según corresponda.
- 4 Salvo indicación en otro sentido, las reglas mencionadas en el presente cuadernillo remiten a las reglas del Anexo VI del Convenio y las resoluciones o circulares se refieren a las aprobadas por la Organización Marítima Internacional.

Suplemento del Certificado EIAPP Cuadernillo de construcción, expediente técnico y medios de verificación

Notas:

- 1 El presente cuadernillo y sus adiciones acompañarán permanentemente al Certificado EIAPP. El Certificado EIAPP acompañará al motor durante toda su vida útil y estará disponible a bordo del buque en todo momento.
- 2 ~~Cuando el idioma utilizado en el cuadernillo original no sea ni el francés ni el inglés, se incluirá en el texto una traducción a uno de estos idiomas.~~ El cuadernillo se redactará **por lo menos en español, francés o inglés**. Cuando se use también un idioma oficial del país expedidor, dará fe el texto en dicho idioma en caso de controversia o discrepancia.
- 3 Salvo indicación en otro sentido, las reglas mencionadas en el presente cuadernillo remiten a las reglas del Anexo VI del Convenio y las prescripciones relativas al expediente técnico del motor y los medios de verificación se refieren a las prescripciones obligatorias del Código Técnico sobre los NO_x.

ANEXO 9

PROYECTO DE TEXTO DE LA REGLA 13G REVISADA
DEL ANEXO I DEL MARPOL

Regla 13G

Prevención de la contaminación por hidrocarburos en casos de abordaje o varada
Medidas aplicables a los buques tanque existentes

- 1) La presente regla:
 - a) se aplicará a los petroleros de peso muerto igual o superior a 5 000 toneladas respecto de los cuales se adjudique el oportuno contrato de construcción, cuya quilla sea colocada o cuya entrega se produzca antes de las fechas estipuladas en la regla 13F 1) del presente anexo; y
 - b) no se aplicará a los petroleros que cumplan lo prescrito en la regla 13F del presente anexo, respecto de los cuales se adjudique el oportuno contrato de construcción, cuya quilla sea colocada o cuya entrega se produzca antes de las fechas estipuladas en la regla 13F 1) del presente anexo; y
 - c) no se aplicará a los petroleros regidos por el subpárrafo a) anterior, que cumplan lo prescrito en las reglas 13F 3) a) y b) o 13F 4) o 13F 5) del presente anexo, aun cuando no se ajusten completamente a lo prescrito sobre las distancias mínimas entre los límites de los tanques de carga y el costado del buque y las planchas del fondo. En tal caso, las distancias de protección en el costado no deben ser inferiores a las estipuladas en el Código internacional para la construcción y el equipo de buques que transporten productos químicos peligrosos a granel para el emplazamiento de los tanques de carga en los buques de tipo 2, y las distancias de protección del fondo deben cumplir lo dispuesto en la regla 13E 4) b) del presente anexo.
- 2) A los efectos de la presente regla:
 - a) por "dieseloil pesado" se entiende el dieseloil cuya destilación a una temperatura que no sea superior a 340°C reduzca su volumen en un 50% como máximo al ser sometido a ensayo por el método aceptado por la Organización¹;
 - b) por "fueloil" se entiende los destilados pesados o los residuos de crudos o las mezclas de estos productos, destinados a ser utilizados como combustible para la producción de calor o de energía de una calidad equivalente a la especificación aceptada por la Organización².

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

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

- 3) A los efectos de la presente regla, los petroleros se dividen en las siguientes categorías:
- a) por "petroleros de categoría 1" se entiende los petroleros de peso muerto igual o superior a 20 000 toneladas que transportan cargas de crudos, fueloil, dieseloil pesado o aceite lubricante como carga, y los petroleros de peso muerto igual o superior a 30 000 toneladas que transportan hidrocarburos distintos de los mencionados anteriormente, que no cumplen las prescripciones aplicables a los petroleros nuevos definidos en la regla 1 26) del presente anexo;
 - b) por "petroleros de categoría 2" se entiende los petroleros de peso muerto igual o superior a 20 000 toneladas que transportan crudos, fueloil, dieseloil pesado o aceite lubricante como carga, y los petroleros de peso muerto igual o superior a 30 000 toneladas que transportan hidrocarburos distintos de los mencionados anteriormente, que cumplen las prescripciones aplicables a los petroleros nuevos definidos en la regla 1 26) del presente anexo;
 - c) por "petroleros de categoría 3" se entiende los petroleros de peso muerto igual o superior a 5 000 toneladas pero inferior a los especificados en los subpárrafos a) o b) del presente párrafo.
- 4) Los petroleros sujetos a las disposiciones de la presente regla cumplirán las prescripciones de la regla 13F del presente anexo de acuerdo con el calendario que figura en el siguiente cuadro:

Categoría de petrolero	Fecha límite para que el buque cumpla lo dispuesto en la regla 13F	
	Opción A	Opción B
Categoría 1	1 de enero de 2003 para los buques entregados en 1973 o anteriormente, 1 de enero de 2004 para los buques entregados en 1974 y 1975 1 de enero de 2005 para los buques entregados en 1976 y 1977 1 de enero de 2006 para los buques entregados en 1978, 1979 y 1980 1 de enero de 2007 para los buques entregados en 1981 o posteriormente	
Categoría 2	1 de enero de 2003 para los buques entregados en 1977 o anteriormente, 1 de enero de 2004 para los buques entregados en 1978 1 de enero de 2005 para los buques entregados en 1979 1 de enero de 2006 para los buques entregados en 1980 1 de enero de 2007 para los buques entregados en 1981 1 de enero de 2008 para los buques entregados en 1982 1 de enero de 2009 para los buques entregados en 1983 1 de enero de 2010 para los buques entregados en 1984 1 de enero de 2011 para los buques entregados en 1985	
	1 de enero de 2012 para los buques entregados en 1986 y 1987 1 de enero de 2013 para los buques entregados en 1988 y 1989 1 de enero de 2014 para los buques entregados en 1990 y 1991 1 de enero de 2015 para los buques entregados en 1992 o posteriormente	1 de enero de 2012 para los buques entregados en 1986 1 de enero de 2013 para los buques entregados en 1987 y 1988 1 de enero de 2014 para los buques entregados en 1989 y 1990 1 de enero de 2015 para los buques entregados en 1991 y 1992 1 de enero de 2016 para los buques entregados en 1993 y 1994 1 de enero de 2017 para los buques entregados en 1995 o posteriormente
Categoría 3	1 de enero de 2003 para los buques entregados en 1974 o anteriormente, 1 de enero de 2004 para los buques entregados en 1975 y 1976 1 de enero de 2005 para los buques entregados en 1977 y 1978 1 de enero de 2006 para los buques entregados en 1979 y 1980 1 de enero de 2007 para los buques entregados en 1981 1 de enero de 2008 para los buques entregados en 1982 1 de enero de 2009 para los buques entregados en 1983 1 de enero de 2010 para los buques entregados en 1984 1 de enero de 2011 para los buques entregados en 1985 1 de enero de 2012 para los buques entregados en 1986	
	1 de enero de 2013 para los buques entregados en 1987 y 1988 1 de enero de 2014 para los buques entregados en 1989, 1990 y 1991 1 de enero de 2015 para los buques entregados en 1992 o posteriormente	1 de enero de 2013 para los buques entregados en 1987 1 de enero de 2014 para los buques entregados en 1988 1 de enero de 2015 para los buques entregados en 1989 y 1990 1 de enero de 2016 para los buques entregados en 1991, 1992 y 1993 1 de enero de 2017 para los buques entregados en 1994 o posteriormente

5) Todo petrolero de categoría 1 de 25 años o más, contados desde la fecha de entrega, cumplirá una de las siguientes disposiciones:

- a) los tanques laterales o los espacios del doble fondo no utilizados para el transporte de hidrocarburos y que satisfacen las prescripciones relativas a anchura y altura establecidas en la regla 13E 4) abarcan por lo menos el 30% de L_t , y todo el puntal del buque en ambos costados, o por lo menos el 30% del área proyectada del forro exterior del fondo dentro de los límites de L_t , siendo L_t la sección definida en la regla 13E 2); o
- b) el buque utiliza el método de carga con equilibrio hidrostático, teniendo en cuenta las directrices elaboradas por la Organización¹.

¹ Véanse las Directrices para la aprobación de alternativas estructurales u operacionales, adoptadas mediante la resolución MEPC.64(36).

- 6) a) la Administración podrá permitir que un petrolero de categoría 1 siga operando después de [alcanzar los 25 años, contados desde la fecha de entrega] [2005], y que un petrolero de categoría 2 siga operando después de 2010, a reserva de que cumpla lo dispuesto en el plan de evaluación del estado del buque adoptado por el Comité de Protección del Medio Marino mediante la resolución MEPC ...(...), tal como se enmiende ésta, siempre y cuando tales enmiendas se adopten, entren en vigor y surtan efecto de conformidad con las disposiciones del artículo 16 del presente Convenio relativas a los procedimientos de enmienda aplicables al apéndice de un anexo;
- b) la Administración del Estado que autorice la aplicación del presente párrafo a un buque que tenga derecho a enarbolar su pabellón comunicará inmediatamente los pormenores del caso a la Organización para que ésta los distribuya a las Partes en el presente Convenio para su información y para que adopten las medidas pertinentes, si es necesario.

Alternativa para el párrafo 6

[6] Todo petrolero de [20] años o más, contados desde la fecha de entrega, estará sujeto a un plan especial de reconocimientos de conformidad con la resolución A.744(18), tal como se enmiende ésta, siempre y cuando tales enmiendas se adopten, entren en vigor y surtan efecto de conformidad con las disposiciones del artículo 16 del presente Convenio relativas a los procedimientos de enmienda aplicables al apéndice de un anexo.]

ANEXO 10

**PROYECTO DE RESOLUCIÓN MEPC.93(45)
Aprobada el 5 de octubre de 2000****ENMIENDAS A LA ESPECIFICACIÓN NORMALIZADA PARA
LOS INCINERADORES DE A BORDO**

EL COMITÉ DE PROTECCIÓN DEL MEDIO MARINO,

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

RECORDANDO TAMBIÉN que el Anexo V del Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, en su forma enmendada por el correspondiente Protocolo de 1978 (MARPOL 73/78), contiene reglas para prevenir la contaminación por las basuras de los buques,

RECONOCIENDO que la Conferencia de las Partes en el MARPOL 73/78, que se celebró en septiembre de 1997, adoptó el Protocolo de 1997 que enmienda el MARPOL 73/78, añadiendo un nuevo Anexo VI que contiene las Reglas para prevenir la contaminación atmosférica ocasionada por los buques,

RECONOCIENDO TAMBIÉN que el Comité aprobó en su 40º periodo de sesiones la resolución MEPC.76(40) - Especificación normalizada para los incineradores de a bordo,

CONSCIENTE de que la regla 16 2) a) (Incineradores de a bordo) del Anexo VI del MARPOL 73/78 exige que todo incinerador que se instale a bordo de un buque a partir del 1 de enero de 2000 se ajuste a los límites de servicio obligatorios establecidos para los incineradores de a bordo en el apéndice VI del Anexo VI del MARPOL 73/78, cuya aprobación por la Administración se basa en la Especificación normalizada para los incineradores de a bordo que figura en la resolución MEPC.76(40),

CONSCIENTE TAMBIÉN de que si bien esta prescripción no se puede hacer cumplir antes de la entrada en vigor del Protocolo de 1997, queda claro que todo incinerador que se instale a bordo de un buque a partir del 1 de enero de 2000 tendrá que ajustarse a esta prescripción una vez que entre en vigor el Protocolo de 1997,

HABIENDO EXAMINADO la necesidad de simplificar la verificación del cumplimiento de la regla 16 2) del Anexo VI una vez que entre en vigor el Protocolo de 1997,

1. APRUEBA las enmiendas al párrafo introductorio del modelo del Certificado de homologación para los incineradores de a bordo con una capacidad de hasta 1 500 kW por unidad, que figuran en el anexo de la presente resolución;

2. INSTA a las Administraciones a que tengan presente este párrafo introductorio cuando expidan certificados con arreglo a lo dispuesto en el Anexo VI del MARPOL 73/78, independientemente de que el certificado de homologación haya sido expedido por la propia Administración o una organización que actúe en su nombre, o por otro Gobierno; y

3. INVITA a las Administraciones a que notifiquen a la Organización los incineradores que hayan sido homologados de conformidad con lo dispuesto en la resolución MEPC.76(40), y le comuniquen la fecha de su aprobación.

ANEXO

**ENMIENDAS AL MODELO DE CERTIFICADO DE HOMOLOGACIÓN
DE LA OMI PARA LOS INCINERADORES DE A BORDO
CON CAPACIDAD DE HASTA 1 500 kW**

Enmiéndese el párrafo introductorio del modelo de certificado de homologación de la OMI para los incineradores de a bordo con capacidad de hasta 1 500 kW, que figura en el anexo de la resolución MEPC.76(40), de modo que diga:

"Se certifica que el incinerador de a bordo que se cita ha sido examinado y sometido a prueba de conformidad con lo prescrito en la norma aplicable a los incineradores de a bordo utilizados para eliminar los desechos originados en el buque, cuyo texto constituye el apéndice de las Directrices para la implantación del Anexo V del MARPOL 73/78, enmendado por la resolución MEPC.76(40), y citado en la regla 16 del Anexo VI del MARPOL 73/78."

ANEXO 11

PROGRAMAS DE TRABAJO DE LOS SUBCOMITÉS FSI Y BLG Y ÓRDENES DEL DÍA PROVISIONALES DE SUS PRÓXIMOS PERIODOS DE SESIONES

SUBCOMITÉ DE IMPLANTACIÓN POR EL ESTADO DE ABANDERAMIENTO (SUBCOMITÉ FSI)

		Plazo o periodos de sesiones previstos	Referencias
1	Notificación en virtud de los instrumentos de la OMI y análisis/evaluación de informes (distintos de los informes sobre supervisión por el Estado rector del puerto)	Indefinido	FSI 8/19, sección 10
	.1 Informes obligatorios en virtud del MARPOL 73/78	Indefinido	MSC 70/23, párrafo 20.12.1; FSI 8/19, sección 10
2	Estadísticas e investigaciones de siniestros	Indefinido	MSC 68/23, párrafos 7.16 a 7.24; FSI 8/19, sección 11
3	Supervisión por el Estado rector del puerto	Indefinido	MSC 68/23, párrafos 7.10 a 7.15
	.1 cooperación regional sobre la supervisión por el Estado rector del puerto	Indefinido	FSI 8/19, sección 12
	.2 procedimientos de notificación de las detenciones efectuadas en el marco de la supervisión por el Estado rector del puerto y análisis y evaluación de los informes	Indefinido	MSC 71/23, párrafo 20.16; FSI 8/19, párrafo 16.6.3
	.3 supervisión por el Estado rector del puerto respecto de las horas de trabajo de la gente de mar	2 periodos de sesiones	MSC 70/23, párrafo 20.12.3; FSI 7/14, párrafos 7.11 a 7.13; MSC 71/23, párrafo 13.13

		Plazo o periodos de sesiones previstos	Referencias
4	Asistencia técnica	Indefinido	MSC 68/23, párrafos 12.1 a 12.7; FSI 8/19, sección 15
5	Reconocimientos y certificación	Indefinido	MSC 67/22, párrafo 19.5
	.1 examen de las resoluciones A.744(18) y A.746(18)	2002	MSC 69/22, párrafo 10.9; FSI 8/19, sección 7; MSC 72/23, párrafo 21.27
B)	.2 introducción del SARC en el Anexo VI del MARPOL sobre prevención de la contaminación atmosférica	2001	MEPC 41/20, párrafo 8.22.1; MSC 69/22, párrafo 20.28; FSI 8/19, sección 9
A.1	Implantación de los instrumentos de la OMI	Indefinido	
	.1 responsabilidades de los Gobiernos y medidas para fomentar el cumplimiento por el Estado de abanderamiento	Indefinido	MSC 68/23, párrafos 7.2 a 7.8; FSI 8/19, sección 3
	.2 análisis detallado de las dificultades experimentadas en la implantación de los instrumentos de la OMI	Indefinido	MSC 69/22, párrafo 20.28; FSI 8/19, sección 4
	.3 autoevaluación de la actuación de los Estados de abanderamiento	2001	MSC 70/23, párrafos 9.2 a 9.14; MSC 71/23, párrafo 20.15; FSI 8/19, sección 5
A.2	Repercusiones de la pérdida por un buque del derecho a enarbolar el pabellón de un Estado	2001	MSC 68/23, párrafo 7.7; MSC 70/23, párrafo 22.12.4; FSI 8/19, sección 6

		Plazo o periodos de sesiones previstos	Referencias
A.3	Revisión de la expresión "buques construidos" del Convenio SOLAS	2002	MSC 71/23, párrafo 20.19; FSI 8/19, párrafo 16.7
A.4	Uso del idioma español en los certificados, manuales y otros documentos del Convenio SOLAS	2002	MSC 72/23, párrafo 21.26
A.5	Pesca ilícita, no regulada y no declarada, y cuestiones conexas	2002	MSC 72/23, párrafo 21.28
B	Elaboración de Directrices para la inspección y certificación de pinturas antiincrustantes	2 periodos de sesiones	de MEPC 45/20, párrafo 17.1

Orden del día provisional del 9º periodo de sesiones del Subcomité FSI

- Apertura del periodo de sesiones
- 1 Aprobación del orden del día
 - 2 Decisiones de otros órganos de la OMI
 - 3 Responsabilidades de los Gobiernos y medidas para fomentar el cumplimiento por el Estado de abanderamiento
 - 4 Autoevaluación de la actuación de los Estados de abanderamiento
 - 5 Repercusiones de la pérdida por un buque del derecho a enarbolar el pabellón de un Estado
 - 6 Cooperación regional sobre la supervisión por el Estado rector del puerto
 - 7 Procedimientos de notificación de las detenciones efectuadas en el marco de la supervisión por el Estado rector del puerto y análisis y evaluación de los informes
 - 8 Informes obligatorios en virtud del MARPOL 73/78
 - 9 Introducción del SARC en el Anexo VI del MARPOL sobre prevención de la contaminación atmosférica
 - 10 Estadísticas e investigaciones de siniestros
 - 11 Revisión de la expresión "buques construidos" del Convenio SOLAS
 - 12 Examen de las resoluciones A.744(18) y A.746(18)
 - 13 Asistencia técnica
 - 14 Uso del idioma español en los certificados, manuales y otros documentos del Convenio SOLAS
 - 15 Pesca ilícita, no regulada y no declarada, y cuestiones conexas
 - 16 Programa de trabajo y orden del día del 10º periodo de sesiones del Subcomité
 - 17 Elección de Presidente y Vicepresidente para 2002
 - 18 Otros asuntos
 - 19 Informe para los Comités

**SUBCOMITÉ DE TRANSPORTE DE LÍQUIDOS Y GASES A GRANEL
(SUBCOMITÉ BLG)**

		Plazo o periodos de sesiones previstos	Referencias
1	Evaluación de los riesgos que entrañan los productos químicos desde el punto de vista de la seguridad y la contaminación, y preparación de las consiguientes enmiendas	Indefinido	BLG 1/20, sección 3; BLG 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	Revisión de la circular MSC/Circ.677	2001	MSC 63/23, párrafo 18.4; BLG 5/14, sección 11
A.2	Cuestiones relacionadas con el método probabilista para el análisis del escape de hidrocarburos	2001	BLG 1/20, párrafos 8.7 a 8.11; BLG 4/18, sección 5
A.3	Examen del Anexo I del MARPOL 73/78	2002	BLG 1/20, sección 9; BLG 4/18, párrafo 15.2.5
A.4	Examen del Anexo II del MARPOL 73/78	2004	BLG 1/20, sección 9; BLG 5/14, sección 11

-
- 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 el orden del día provisional correspondiente al 6º periodo de sesiones del Subcomité.

		Plazo o periodos de sesiones previstos	Referencias
A.5	Aspectos relativos a la seguridad y al medio ambiente de las variantes de proyecto de buques tanque estipuladas en la regla I/13F del MARPOL 73/78		BLG 3/18, párrafo 15.7
	.1 elaboración de las directrices definitivas	2 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.6	Prescripciones para la protección del personal dedicado al transporte en todos los tipos de buques tanque de cargas que contienen sustancias tóxicas	2002	BLG 1/20, sección 12; BLG 5/14, sección 11
A.7	Evaluación del estudio de la OMI sobre las emisiones de gases de efecto invernadero	2001	MEPC 45/20, párrafo 17.4
A.8	Sistemas de marcado de hidrocarburos	2003	MEPC 45/20, párrafo 17.4
B.1	Elaboración de directrices para los buques que naveguen en aguas cubiertas de hielo (coordinado por el Subcomité DE)	2 periodos de sesiones	de DE 43/18, sección 12; MSC 71/23, párrafo 20.43; BLG 5/14, sección 11
B.2	Aplicación de las prescripciones del MARPOL a las IFPAD y a las UFA	2002	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	2002	MSC 71/23, párrafo 20.3; BLG 5/14, sección 11

Orden del día provisional del 6º periodo de sesiones del Subcomité BLG*

- Apertura del periodo de sesiones
- 1 Aprobación del orden del día
 - 2 Decisiones de otros órganos de la OMI
 - 3 Revisión de la circular MSC/Circ.677
 - 4 Cuestiones relacionadas con el método probabilista para el análisis del escape de hidrocarburos
 - 5 Examen del Anexo I del MARPOL 73/78
 - 6 Examen del Anexo II del MARPOL 73/78
 - 7 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**
 - 8 Enmiendas a las prescripciones sobre instalaciones eléctricas de los códigos CIQ y CIG
 - 9 Aplicación de las prescripciones del MARPOL a las IFPAD y las UFA
 - 10 Prescripciones para la protección del personal dedicado al transporte en todos los tipos de buques tanque de cargas que contienen sustancias tóxicas
 - 11 Sistemas de marcado de hidrocarburos
 - 12 Evaluación del estudio de la OMI sobre las emisiones de gases de efecto invernadero
 - 13 Programa de trabajo y orden del día del 7º periodo de sesiones del Subcomité
 - 14 Elección de Presidente y Vicepresidente para 2002
 - 15 Otros asuntos
 - 16 Informe para los Comités

* Los números de los puntos del orden del día no indican necesariamente su orden de prioridad.

** Punto sometido a examen continuo.

ANEXO 12

INSTRUCCIONES AL SUBCOMITÉ DE

Inclúyanse los siguientes tres puntos en el programa de trabajo del Subcomité DE, siendo 2002 el plazo de ultimación previsto, y añádanse en el orden del día provisional correspondiente a su 44º periodo de sesiones:

- 1 Interpretación de la regla 16 del Anexo I del MARPOL relativa al equipo filtrador de hidrocarburos (MEPC 45/7/10);
- 2 Cuestiones relativas a los incineradores (MEPC 45/8/4, MEPC 45/8/5, MEPC 45/8/6); y
- 3 Directrices para el muestreo del fueloil de combustión (MEPC 45/9/4 y 45/9/5).

ANEXO 13

**CUESTIONES DE FONDO QUE PROCEDE INCLUIR EN LOS ÓRDENES DEL DÍA
DE LOS PERIODOS DE SESIONES 46°, 47° Y 48° DEL CPMM**

N°	Punto	46° periodo de sesiones abril de 2001	47° periodo de sesiones marzo de 2002	48° periodo de sesiones octubre de 2002
1	Implantación del Convenio de Cooperación y del Protocolo de Cooperación - SNPP y de las resoluciones pertinentes de la Conferencia	X	X	X
2	Organismos acuáticos perjudiciales en el agua de lastre	X	X	X
3	Efectos perjudiciales de las pinturas antiincrustantes para buques .1 Preparación para la Conferencia .2 Actividades ulteriores a la Conferencia	X	X	X
4	Examen y adopción de enmiendas de los instrumentos de obligado cumplimiento	X	X	X
5	Determinación y protección de zonas especiales y de zonas marinas especialmente sensibles (ZMES) .1 Finalización del examen de los procedimientos aplicables a las ZMES .2 Propuestas para las ZMES	X	X	X
6	Insuficiencia de las instalaciones de recepción	X		X
7	Informes de los subcomités (FSI, BLG, DSC, DE, SLF, etc.)	X	X	X

Nº	Punto	46º periodo de sesiones abril de 2000	47º periodo de sesiones marzo de 2001	48º periodo de sesiones octubre de 2002
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 Normativa de la OMI sobre gases de efecto invernadero	X	X	
	.2 Actividades ulteriores a la Conferencia		X	X
11	Interpretación y enmiendas del MARPOL 73/78 y de los códigos conexos	X	X	X
12	Preparación para la Conferencia Río + 10	X	X	
13	Fomento de la implantación y ejecución del MARPOL y de los códigos conexos	X	X	X
14	Cuestiones relativas al Código CNI	X		
15	Influencia del factor humano en la prevención de la contaminación	X	X	X
16	Evaluación formal de la seguridad, incluida la clasificación de los buques desde el punto de vista ambiental		X	
17	Aplicación de las Directrices de los Comités	X	X	X
18	Programa de trabajo del Comité y de sus órganos auxiliares	X	X	X
	.1 Programa de trabajo para el bienio 2002/2003	X		
	.2 Plan de trabajo hasta 2008	X		

N°	Punto	46° periodo de sesiones abril de 2000	47° periodo de sesiones marzo de 2001	48° periodo de sesiones octubre de 2002
19	Reciclaje de buques	X	X	X
20	Cuestiones relacionadas con el Protocolo de Intervención, 1973	X		
21	Programa de cooperación técnica		X	
22	Otros asuntos	X	X	X

ANEXO 14

DECLARACIÓN DE LA DELEGACIÓN DEL GABÓN

Señor Presidente, honorables delegados, señoras y señores:

Antes de nada quiero expresar en nombre de mi país, el Gabón, en nombre de mi delegación y en el mío propio el deseo de que continúe ostentando la presidencia del Comité hasta 2001. Teniendo en cuenta su experiencia estoy convencido de que guiará nuestras labores con prudencia y eficacia, para beneficio de todos.

Como es conocido, el Gabón es un país muy boscoso con una extensa fachada marítima, por lo que es normal que los problemas relacionados con el medio ambiente y la protección del medio marino preocupen grandemente a nuestro Gobierno. Por todo esto podrá entenderse por qué el Gabón asigna una importancia especial a la labor de este Comité.

Quiero agradecer a la Organización el apoyo en materia institucional recientemente prestado al organizar un seminario en Libreville y hacerse cargo de los gastos que conlleva el que funcionarios de nuestra administración marítima asistan a seminarios que se celebran en otros países de África.

Señor Presidente,

Tal como sabe, el 8 de junio de 2000 el Peter, un buque griego para el transporte de madera de 6 940 toneladas de peso muerto, construido en 1975 en Japón y con pabellón de Malta, en ruta desde el puerto de Owendo-Libreville a Leixoes (Portugal) con una carga de 7 820 m³ de madera y alrededor de 420 toneladas de combustible para su propia propulsión, abordó el buque portacontenedores Adeline, propiedad de la *Société Delmas*, anclado cerca de la salida del puerto de Owendo. A pesar del abordaje (no notificado a las autoridades marítimas) el Peter prosiguió su travesía.

En la desembocadura del río Gabón el buque escoró, comenzó a hundirse y por último el 9 de junio encalló en unos bancos de arena a aproximadamente 8 millas náuticas del cabo Santa Clara. En este punto hay 9 metros de profundidad. En ese momento los tanques contenían 290 m de fueloil pesado, 40 toneladas de dieseloil y alrededor de 300 litros de aceite para motores.

Tras darse a conocer que el Peter había embarrancado, la Dirección General de la Marina Mercante ordenó que se diera comienzo a una investigación y el Primer ministro, y Jefe de Gobierno, solicitó ayuda a la Unión Europea para llevar a cabo una valoración del impacto ambiental. La experta nombrada por la Unión Europea, la Sra. Claudine Tiercelin du Cedre, llevó a cabo una excelente labor y quiero aprovechar esta oportunidad para manifestarle la gratitud del Gobierno del Gabón.

El reconocimiento del costado de babor del buque reveló lo siguiente:

Una rasgadura de 3 cm x 600 cm, a lo largo del casco por debajo de la línea de flotación;

Una deformación importante de los puntales de carga;

Dstrucción de la balsa salvavidas y de la barandilla al nivel del puesto de evacuación;

Arañazos de importancia a lo largo del casco.

La investigación por parte de la Administración, así como la misión enviada para evaluar el impacto ambiental, han revelado la presencia de manchas de fueloil y dieseloil, debidos a escapes de los tanques del buque. El estado de la mar ha imposibilitado que se tome ningún tipo de medidas para luchar contra la contaminación, como por ejemplo barreras de contención, y es imposible detener la dispersión de la contaminación. La única forma de parar el flujo sería bombear el contenido de los tanques. Esta operación es esencial antes de poder examinar la posible remoción del buque naufragado.

Estos restos de naufragio constituyen un peligro para la navegación que puede agravarse por la acción del viento y las olas que pueden hacer que el buque se deslice por el flanco del banco de arena y quede depositado en el canal, lo cual supondría un riesgo aún mayor para la navegación.

En la actualidad se puede observar la presencia de contaminación tanto en el mar como en el litoral. En el mar se ha observado una mancha importante de aceite que abarca centenares de metros, en dirección noreste. Otra mancha de dieseloil de forma circular se extiende desde la popa del buque, a babor, en dirección noreste y sudsudeste, abarcando varios kilómetros. También se han observado trazas de contaminación en Pointe Denis y Guinea Ecuatorial, país con el que el Gabón tiene frontera marítima.

La carga, consistente en 7 800 m³ de madera, se fue por la borda y avanza a la deriva en dirección noroeste, al norte del Cabo Santa Clara, con lo que aumenta el riesgo de accidentes y pone en peligro la seguridad de la navegación en la zona.

A la vista de la gravedad de la situación, esto es, el hundimiento del buque en la entrada del canal de acceso que une el puerto de Libreville-Owendo con el mar abierto, solicitamos urgentemente asistencia por parte de la OMI y de otros organismos internacionales con miras a resolver este problema y evitar un desastre ecológico en nuestras playas y litoral.

Solicito se tenga la amabilidad de incluir esta declaración en el informe definitivo del Comité. Le deseo a Vd. que sus labores sean fructíferas y que las mismas tengan como resultado un reforzamiento de la protección del medio marino.

Muchas gracias por su colaboración

Mburu Yi Ndjako
