



COMITÉ DE PROTECCIÓN  
DEL MEDIO MARINO  
46º periodo de sesiones  
Punto 23 del orden del día

MEPC 46/23  
16 mayo 2001  
Original: INGLÉS

**INFORME DEL COMITÉ DE PROTECCIÓN DEL MEDIO MARINO  
CORRESPONDIENTE A SU 6º PERIODO DE SESIONES**

	<b>Sección</b>	<b>Párrafos</b>	<b>Páginas</b>
1	INTRODUCCIÓN	1.1-1.45	4
2	EXAMEN Y ADOPCIÓN DE ENMIENDAS DE LOS INSTRUMENTOS DE OBLIGADO CUMPLIMIENTO	2.1-2.70	13
3	ORGANISMOS ACUÁTICOS PERJUDICIALES EN EL AGUA DE LASTRE	3.1-3.25	25
4	IMPLANTACIÓN DEL CONVENIO DE COOPERACIÓN Y DEL PROTOCOLO DE COOPERACIÓN-SNPP Y LAS RESOLUCIONES PERTINENTES DE LA CONFERENCIA	4.1-4.13	32
5	EFFECTOS PERJUDICIALES DE LAS PINTURAS ANTIINCRUSTANTES PARA BUQUES	5.1-5.69	35
6	DETERMINACIÓN Y PROTECCIÓN DE ZONAS ESPECIALES Y DE ZONAS MARINAS ESPECIALMENTE SENSIBLES	6.1-6.22	46
7	RECICLAJE DE BUQUES	7.1-7.19	50
8	INTERPRETACIÓN Y ENMIENDAS DEL MARPOL 73/78 Y DE LOS CÓDIGOS CONEXOS	8.1-8.11	54
9	INSUFICIENCIA DE LAS INSTALACIONES DE RECEPCIÓN	9.1-9.7	56
10	PREVENCIÓN DE LA CONTAMINACIÓN ATMOSFÉRICA OCASIONADA POR LOS BUQUES	10.1-10.20	57
11	INFORMES DE LOS SUBCOMITÉS	11.1-11.6	60
12	LABOR DE OTROS ÓRGANOS	12.1-12.21	62

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

	<b>Sección</b>	<b>Párrafos</b>	<b>Páginas</b>
13	FOMENTO DE LA IMPLANTACIÓN Y EJECUCIÓN DEL MARPOL 73/78 Y DE LOS CÓDIGOS CONEXOS	13.1-13.9	66
14	PREPARATIVOS PARA LA CONFERENCIA "RÍO 10 AÑOS DESPUÉS"	14.1-14.9	68
15	CUESTIONES RELATIVAS AL CÓDIGO CNI	15.1-15.4	70
16	INFLUENCIA DEL FACTOR HUMANO EN LA PREVENCIÓN DE LA CONTAMINACIÓN	16.1-16.4	70
17	CUESTIONES RELATIVAS AL PROTOCOLO DE INTERVENCIÓN DE 1973	17.1-17.4	71
18	ESTADO JURÍDICO DE LOS CONVENIOS	18.1-18.2	71
19	APLICACIÓN DE LAS DIRECTRICES RELATIVAS A LA LABOR DE LOS COMITÉS	19.1-19.4	72
20	PROGRAMA DE TRABAJO DEL COMITÉ Y DE SUS ÓRGANOS AUXILIARES	20.1-20.28	72
21	ELECCIÓN DE PRESIDENTE Y VICEPRESIDENTE PARA 2002	21.1	77
22	OTROS ASUNTOS	22.1-22.5	77

### **LISTA DE ANEXOS**

ANEXO 1	ORDEN DEL DÍA DEL 46º PERIODO DE SESIONES Y LISTA DE DOCUMENTOS
ANEXO 2	RESOLUCIÓN MEPC.94(46) - PLAN DE EVALUACIÓN DEL ESTADO DEL BUQUE
ANEXO 3	RESOLUCIÓN MEPC.95(46) - ENMIENDAS AL ANEXO DEL PROTOCOLO DE 1978 RELATIVO AL CONVENIO INTERNACIONAL PARA PREVENIR LA CONTAMINACIÓN POR LOS BUQUES, 1973
ANEXO 4	PROVISIÓN DE AGUAS ABRIGADAS PARA LOS BUQUES EN PELIGRO DESDE EL PUNTO DE VISTA DE LA PROTECCIÓN DEL MEDIO MARINO
ANEXO 5	PROYECTO DE TEXTO DEL CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE EL CONTROL DE LOS SISTEMAS ANTIINCRUSTANTES PERJUDICIALES (MODIFICADO POR EL CPMM 46)
ANEXO 6	PROYECTO DE RESOLUCIÓN DE LA ASAMBLEA - DIRECTRICES PARA LA DETERMINACIÓN DE ZONAS ESPECIALES EN VIRTUD DEL MARPOL 73/78 Y DIRECTRICES PARA LA DETERMINACIÓN Y DESIGNACIÓN DE ZONAS MARINAS ESPECIALMENTE SENSIBLES

- ANEXO 7 ENMIENDAS AL PROYECTO DE INFORME DE LA ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL PARA LA COMISIÓN SOBRE EL DESARROLLO SOSTENIBLE EN RELACIÓN CON LA CONFERENCIA "RIO 10 AÑOS DESPUÉS" (MEPC 46/14)
- ANEXO 8 PLAN DE TRABAJO A LARGO PLAZO DEL CPMM (HASTA 2008)
- ANEXO 9 PROGRAMAS DE TRABAJO DE LOS SUBCOMITÉS BLG Y FSI Y ÓRDENES DEL DÍA PROVISIONALES DE SUS PRÓXIMOS PERIODOS DE SESIONES
- ANEXO 10 PUNTOS DE LOS PROGRAMAS DE TRABAJO DE LOS SUBCOMITÉS DSC, DE Y SLF QUE SON DE INTERÉS PARA EL CPMM
- ANEXO 11 CUESTIONES DE FONDO QUE PROCEDE INCLUIR EN LOS ÓRDENES DEL DÍA DE LOS PERIODOS DE SESIONES 47°, 48° Y 49° DEL CPMM
- ANEXO 12 MANDATOS DE LOS GRUPOS DE TRABAJO POR CORRESPONDENCIA
- ANEXO 13 DECLARACIONES DE LAS DELEGACIONES

## 1 INTRODUCCIÓN

1.1 El 46º periodo de sesiones del Comité de Protección del Medio Marino se celebró en la sede de la OMI del 23 al 27 de abril de 2001 bajo la presidencia del Sr. Michael Julian (Australia).

1.2 Asistieron al periodo de sesiones delegaciones de:

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

representantes de los siguientes Miembros Asociados de la OMI:

HONG KONG (CHINA)  
MACAO (CHINA)

representantes de los siguientes organismos especializados de las Naciones Unidas:

NACIONES UNIDAS (UN)  
CONVENCIÓN MARCO DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE EL CAMBIO  
CLIMÁTICO (CMNUCC)  
PROGRAMA DE LAS NACIONES UNIDAS PARA EL MEDIO AMBIENTE  
(PNUMA)  
ORGANIZACIÓN INTERNACIONAL DEL TRABAJO (OIT)

observadores de las siguientes organizaciones intergubernamentales:

COMISIÓN EUROPEA (CE)  
COMISIÓN DE PROTECCIÓN DEL MEDIO MARINO DEL BÁLTIICO  
(COMISIÓN DE HELSINKI)  
LIGA DE ESTADOS ÁRABES  
ORGANIZACIÓN REGIONAL PARA LA PROTECCIÓN DEL MEDIO MARINO  
(ROPME)  
PROGRAMA REGIONAL DEL MEDIO AMBIENTE PARA EL PACÍFICO SUR  
(SPREP)  
ORGANIZACIÓN INTERNACIONAL DE TELECOMUNICACIONES MÓVILES  
POR SATÉLITE (IMSO)

y observadores de las siguientes organizaciones no gubernamentales:

CÁMARA NAVIERA INTERNACIONAL (ICS)  
ORGANIZACIÓN INTERNACIONAL DE NORMALIZACIÓN (ISO)  
UNIÓN INTERNACIONAL DE SEGUROS DE TRANSPORTES (IUMI)  
CONFEDERACIÓN INTERNACIONAL DE ORGANIZACIONES  
SINDICALES LIBRES (CIOSL)  
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE NAVEGACIÓN (AIPCN)  
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE PUERTOS (IAPH)  
CONSEJO MARÍTIMO INTERNACIONAL Y DEL BÁLTIICO (BIMCO)  
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE SOCIEDADES DE CLASIFICACIÓN  
(IACS)  
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)  
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE PRÁCTICOS (IMPA)  
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)  
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 OCEÁNICO INTERNACIONAL (IOI)  
INSTITUTO MUNDIAL DE TRANSPORTE NUCLEAR (WNTI)  
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE CAPITANES DE PUERTO (IHMA)

También estuvieron presentes el Presidente del Comité de Seguridad Marítima, Sr. T. Allan (Reino Unido), el Presidente de 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), y el Presidente del Subcomité de Transporte de Líquidos y Gases a Granel (BLG), Sr. Z. Alam (Singapur).

1.3 El Presidente señaló que ésta era la primera ocasión, desde la repentina y trágica pérdida del Sr. Giuliano Pattofatto, ex presidente del CSM, ocurrida el mes pasado, para enviar formalmente a la familia del Sr. Pattofatto el más sincero pésame del Comité. El Comité observó un minuto de silencio en memoria del Sr. Pattofatto, reflexionando sobre su personalidad y su invaluable contribución a la OMI.

1.4 El Secretario General dio la bienvenida a los participantes y señaló que esta reunión tenía que tratar diversas cuestiones de suma importancia, a saber: la propuesta de enmiendas a la regla 13G del Anexo I del MARPOL, junto con el Plan de evaluación del estado del buque, que deberá examinarse con miras a su adopción; el proyecto de convenio internacional para el control de sistemas antiincrustantes perjudiciales, que deberá examinarse con objeto de asegurar el éxito de una conferencia diplomática que se celebraría en octubre del presente año; y que debería avanzarse de manera sustancial por lo que respecta a la elaboración de un nuevo instrumento sobre la gestión del agua de lastre.

1.5 El Secretario General señaló que la conciencia pública sobre el medio marino y los daños que causan los hidrocarburos transportados por los petroleros nunca ha sido tan marcada como hoy en la actualidad. Durante los últimos 16 meses, tras el hundimiento del **Erika**, todos los Estados Miembros de la OMI y la comunidad marítima internacional se habían visto conmocionados por una serie de siniestros marítimos con petroleros, entre ellos el **Ievoli Sun**, el **Castor**, el **Kristal**, y tan sólo unas pocas semanas atrás, el abordaje del **Baltic Carrier** con el **Tern**, que provocó el derrame de miles de toneladas de hidrocarburos pesados en el Mar Báltico.

1.6 El Secretario General declaró que si bien las estadísticas muestran que los índices de accidentes y el número tanto de pérdidas totales como de derrames de hidrocarburos ha venido disminuyendo durante los últimos años, la percepción pública se ha ido agudizando. En términos generales, las medidas de seguridad establecidas en virtud del Convenio SOLAS y las prácticas operacionales con arreglo al Convenio MARPOL tienen un efecto positivo y la OMI debería estar satisfecha de esta tendencia general. Pero los daños catastróficos resultantes de un accidente que ocasione un derrame de hidrocarburos, sin importar su causa, continúan siendo punto de preocupación para el público en general y para los políticos. Los graves accidentes que han tenido lugar desde el desastre del **Erika** y la amplia cobertura que recibieron tanto en los medios de comunicación marítimos como no marítimos, confirman que el sector naviero tiene aún un largo camino por recorrer para convencer de que ha logrado mejorar su seguridad y reducir los casos de contaminación. Por consiguiente, la OMI debe enfrentarse a los problemas que presenta el sistema actual de reconocimientos y mantenimiento. En los órdenes del día del CPMM y del CSM habían tenido carácter destacado los temas relacionados con la calidad de las flotas de petroleros de cierta edad, con los reconocimientos y las reparaciones, con el papel de las sociedades de clasificación y con las responsabilidades de las Administraciones de los Estados de abanderamiento.

1.7 El Secretario General se refirió a los resultados preliminares de las investigaciones del incidente del **Erika**, llevadas a cabo por el Gobierno francés y la Autoridad marítima de Malta, quienes llegaron a la conclusión de que la edad, la corrosión, el mantenimiento insuficiente y los reconocimientos inadecuados fueron factores contribuyentes del fallo estructural del buque. Existe un amplio consenso entre los Gobiernos Miembros de que el accidente del **Erika** y otros recientes en los que se vieron involucrados petroleros, exigen medidas adicionales de carácter internacional que tengan por fin eliminar a los buques deficientes, especialmente a los petroleros en esa condición, teniendo en cuenta el impacto catastrófico que dichos buques pueden tener en el medio marino en caso de accidente.

1.8 El Secretario General tomó nota de las declaraciones y acontecimientos registrados en Europa tras el hundimiento del **Erika**, y que señalan la posibilidad concreta de que se adopten medidas de carácter regional o unilateral. Por consiguiente, consideró que era necesario reiterar la firme posición que había mantenido en varias ocasiones en el pasado de que la OMI debe, sin excepción alguna, ser considerada el único foro donde pueden examinarse y adoptarse normas de seguridad y de prevención de la contaminación que afecten al transporte marítimo internacional. Las medidas de carácter regional o unilateral serían perjudiciales para el transporte marítimo internacional, para el régimen normativo internacional y para el propio funcionamiento de la OMI, por lo que debían evitarse.

1.9 El Secretario General señaló que la OMI había demostrado claramente en el pasado que puede responder a las necesidades de los Gobiernos Miembros y de la comunidad marítima mundial. A fin de hacer frente a las consecuencias del siniestro del **Erika**, y tras consultar con los Presidentes del CPMM y del CSM, había concebido un calendario que adelantaba la fecha del presente periodo de sesiones del CPMM, de modo que cualesquiera enmiendas que se adopten en

el mismo pudieran entrar en vigor en septiembre del año próximo, que es la fecha más temprana posible permitida por el Convenio MARPOL. La adopción de la propuesta de enmiendas a la regla 13G del MARPOL reafirmaría la posición de la OMI como el foro más idóneo para tratar cuestiones técnicas, económicas y políticas complejas relacionadas con el transporte marítimo internacional, y donde pueden resolverse importantes diferencias de opinión y encontrarse una solución aceptable para todas las Partes.

1.10 El Secretario General recordó que el CPMM 45 había tomado nota de los resultados del estudio sobre el impacto del plan de retirada gradual de los petroleros de casco sencillo, que había sido llevado a cabo por expertos, sin costes para la Organización. Partiendo de los resultados de dicho estudio, y teniendo en cuenta la capacidad mundial de construcción y desguace de buques, el CPMM había aprobado el texto revisado de las enmiendas a la regla 13G, con miras a su adopción en el presente periodo de sesiones. El Grupo de trabajo interperiodos del CPMM que se reunió en enero pasado, había realizado importantes avances en la elaboración del Plan de evaluación del estado del buque, de modo que pudiera estudiarse y adoptarse en el presente periodo de sesiones, como parte de las enmiendas propuestas al MARPOL.

1.11 El Secretario General indicó que se había elaborado un esquema conceptual para las enmiendas del MARPOL pero que aún quedaban algunas cuestiones pendientes de resolución por lo que se invitaba al CPMM a que lograra un justo equilibrio entre las diversas consideraciones de orden técnico, ambiental, comercial y político y llegara a un acuerdo respecto de las enmiendas al MARPOL.

1.12 El Secretario General afirmó que la tarea prevista exigiría el usual espíritu de cooperación, y que confiaba en que el Comité alcanzaría con éxito una solución de transacción por consenso y que el resultado final beneficiara la causa de la seguridad y la protección del medio marino y que la credibilidad y autoridad de la OMI se mantendría, para beneficio de todas las Partes interesadas.

1.13 A continuación, el Secretario General señaló que los efectos perjudiciales del uso de pinturas antiincrustantes en los buques ha sido un tema prioritario en el orden del día del Comité durante años y que el CPMM 45 había decidido que este año debería convocarse una conferencia a efectos de adoptar un nuevo convenio al respecto. Por consiguiente, éste era el último periodo de sesiones del Comité antes de la Conferencia internacional sobre el control de los sistemas antiincrustantes perjudiciales para buques, que se celebrará en octubre del presente año. El Comité deberá abordar diversas cuestiones pendientes en el proyecto de convenio y mejorar ciertos artículos que fueron aprobados en el CPMM 45, con objeto de facilitar el éxito de la Conferencia.

1.14 El Secretario General estimó que otro punto muy importante era el relacionado con el agua de lastre. La introducción de organismos no autóctonos y sus efectos perjudiciales en el medio marino han sido notificados desde diversas regiones del mundo y se ha señalado que esta cuestión constituye una de las cuatro mayores amenazas para los océanos. Se calcula que cada nueve semanas se introduce una especie marina foránea en algún medio ambiente del mundo, lo que puede traer graves consecuencias ecológicas, económicas e incluso para la salud humana. No es un problema aislado de algunas regiones del mundo pero una cuestión que el sector marítimo debe enfrentar y resolver satisfactoriamente, sin poner en peligro la seguridad de los buques.

1.15 El Secretario General indicó que desde 1993 el Comité había trabajado activamente en la elaboración de un convenio que aborde este problema. Esta labor había alcanzando el punto en

que debe examinarse la posibilidad de celebrar una conferencia diplomática en 2003 con objeto de adoptar el instrumento pertinente. Solamente mediante el establecimiento de un sistema mundial eficaz de gestión del agua de lastre podrá la OMI cumplir con su papel de proteger el medioambiente y al mismo tiempo desalentar la adopción de medidas unilaterales. Teniendo en cuenta que se han programado tres periodos de sesiones del Subcomité antes de la celebración de la Conferencia diplomática, será esencial elaborar durante el presente periodo de sesiones un plan de trabajo claro, con metas realistas y concretas.

1.16 El Secretario General señaló que el cambio del agua de lastre es actualmente el único método posible de que se dispone, pero reconoció que se trata de una solución provisoria, ya que están emergiendo nuevas tecnologías basadas en investigaciones recientes. El Grupo de trabajo sobre el agua de lastre ha determinado la necesidad de contar con métodos alternativos y a este fin, el mes anterior se había celebrado en la OMI el Primer Simposio internacional sobre el tratamiento del agua de lastre, en el marco del Programa *Globalballast*, que fue seguido de un seminario de expertos sobre normas para el tratamiento del agua de lastre. El Secretario General expresó su esperanza de que los resultados del simposio y del seminario fueran de utilidad para el Comité cuando se aborde la cuestión de las normas.

1.17 Con respecto a la cuestión del reciclaje de los buques, el Secretario General afirmó que éste debía llevarse a cabo de un modo ambientalmente racional y aplicando normas y directrices de seguridad adecuadas. El Comité examinaría esta complicada cuestión basándose en el informe del Grupo de trabajo por correspondencia que fue establecido dos periodos de sesiones antes. El Convenio de Basilea y la Organización Internacional del Trabajo debían participar en el establecimiento de directrices internacionales para el reciclaje de los buques y el CPMM debía centrar sus esfuerzos en el papel del comercio internacional actuando, al mismo tiempo, como coordinador de las distintas partes, incluyendo la Reunión consultiva del Convenio de Londres.

1.18 Respecto del Convenio de Cooperación, el Secretario General señaló que, de conformidad con la decisión adoptada por el CPMM 45, está previsto que el Tercer Foro de Investigación y Desarrollo para hacer frente a los derrames de hidrocarburos de alta densidad se celebre en marzo próximo en la ciudad de Brest, Francia. Los sucesos del **Erika** y el **Baltic Carrier** han puesto de relieve la falta de adecuación de las técnicas actuales para combatir los derrames de hidrocarburos pesados y existe una evidente necesidad de llevar a cabo investigaciones sobre una nueva tecnología aplicable a estos productos. El Secretario General indicó, además, que durante el actual periodo de sesiones del Comité, se organizaría una comisión coordinadora encargada de preparar este Foro, incluido el examen de acuerdos para la obtención de asistencia financiera.

1.19 El Secretario General precisó que, en años recientes, el Comité había ampliado su competencia a fin de incluir cuestiones relacionadas con la contaminación del aire por los buques, la gestión del agua de lastre, las pinturas antiincrustantes, las zonas marinas especialmente sensibles y, últimamente, el reciclaje de los buques. El Comité ha conseguido mejoras importantes respecto de la protección del medio marino, proporcionando al mismo tiempo un marco internacional estable para el sector naviero.

1.20 El Secretario General indicó asimismo que, mientras que el Comité tiene su orden del día y programa de trabajo propios, es importante que los esfuerzos puedan apreciarse y examinarse en el contexto más amplio del medio ambiente mundial y el desarrollo sostenible, cuestiones que habrán de analizarse durante la reunión cumbre prevista para el próximo año. Por consiguiente, se invitaría al Comité a que examine varias cuestiones importantes en relación con el punto del orden del día "Río 10 años después", entre ellas un informe para la décima Comisión sobre el

Desarrollo Sostenible, sobre los logros de la OMI respecto de la protección del medio marino y la seguridad marítima, para su inclusión en la documentación destinada a la Cumbre mundial.

1.21 El Secretario General también informó al Comité acerca de un proyecto innovador del FMAM/Banco Mundial/OMI, denominado "Proyecto de autopista electrónica marina". El proyecto, que acababa de iniciarse, incluirá los estrechos de Malaca y Singapur en tanto que primeros lugares de demostración y mediante él se estudiará la viabilidad de utilización de nueva tecnología para la información marina a fin de mejorar la seguridad de la navegación de los buques y la protección del medio marino en toda la zona. Se espera que esta fase del Proyecto concluya antes del comienzo del próximo año y, por consiguiente, se proporcionará mayor información al respecto para el próximo periodo de sesiones.

1.22 El Secretario General señaló que el Comité debería aplicar los principios del planteamiento preventivo cuando examine nuevos puntos, pero que era importante que las prioridades se definan claramente en el plan de trabajo a largo plazo. Respecto del proyecto de mandato para la revisión de la estructura de los subcomités, elaborado por los presidentes del CPMM y el CSM, el Secretario General puso de relieve la importancia de esta actividad para permitir que los dos presidentes presenten propuestas adecuadas para el vigésimo segundo periodo de sesiones de la Asamblea.

1.23 La delegación de Dinamarca hizo suyas sin reservas las observaciones formuladas por el Secretario General respecto de los últimos sucesos relacionados con petroleros en Europa, entre ellos el reciente abordaje producido en el Mar Báltico. La colaboración en la operación de respuesta entre los buques de Suecia, Alemania, Dinamarca y las autoridades, había funcionado de manera óptima, y ya se habían retirado todos los hidrocarburos vertidos en el mar, si bien continuaba la limpieza de algunas playas. Dinamarca agradeció a los Estados antes mencionados por su asistencia.

1.24 La delegación de Dinamarca continuó señalando que tras las investigaciones preliminares, parecía evidente que el suceso había sido causado por un fallo en el mecanismo de gobierno del nuevo petrolero, el **Baltic Carrier**. Para Dinamarca este accidente ponía de relieve que, independientemente de cuán sofisticada sea la reglamentación de la navegación internacional, ocasionalmente habrán de registrarse, inevitablemente, accidentes. Sin embargo, Dinamarca opina que es importante determinar si puede hacerse algo para garantizar que los buques que transporten cargas peligrosas naveguen en condiciones de seguridad en la región del Báltico. Por consiguiente, el Ministro de Comercio e Industria de Dinamarca solicitó una reunión extraordinaria de los Estados Bálticos - en el marco de la Comisión Helsinki - que se celebraría en Copenhague, en septiembre del presente año, durante la cual habría de examinarse un más amplio espectro de medidas posibles.

1.25 La delegación de Dinamarca aseguró al Comité que, cualesquiera sean las medidas que puedan examinarse como consecuencia de este suceso, se mantendrá adecuadamente informada a la OMI y que debería prestarse la debida atención a las reglas y reglamentos establecidos por esta Organización.

1.26 La delegación de Grecia agradeció al Secretario General por sus sustanciales y orientadoras observaciones para la labor del Comité. A continuación la delegación afirmó que, tras un examen a fondo de las enmiendas propuestas a la regla 13G del Convenio MARPOL, confiaba en que el Comité adoptara las decisiones correctas sobre esta importante cuestión, que el sector y el medio ambiente requerían y la comunidad marítima mundial esperaba.

1.27 La delegación de Grecia señaló, además, que con tal decisión habría de ponerse de manifiesto la gran importancia que la Organización asigna a esta cuestión, que debería de ser adoptada y puesta en vigor con arreglo al calendario más corto posible a fin de acelerar la supresión progresiva de los petroleros de casco sencillo, evitando así cualquier posibilidad de que sea necesario adoptar otras medidas en el marco regional o unilateralmente.

1.28 La delegación de Grecia también señaló que se esperaba que este año la Conferencia diplomática, que se celebrará en octubre, apruebe un nuevo y eficaz régimen reglamentario de los sistemas antiincrustantes aplicados a los buques, y aludió a los evidentes avances conseguidos respecto de la elaboración de la Reglamentación sobre la gestión del agua de lastre, con miras a su adopción por una conferencia diplomática, que se celebraría durante el bienio 2002-2003.

1.29 La delegación de Italia afirmó que el desastre del **Erika** había constituido un toque de atención para la comunidad internacional. La mayor toma de conciencia de los peligros que el transporte por mar de materiales contaminantes plantea para el medio marino había impulsado a la OMI a actuar. La delegación señaló que se habían adoptado medidas en este foro para hacer frente a las consecuencias de tales hechos y que se estaban examinando otras; sin embargo, consideraba que aún podía hacerse más para evitar que volvieran a producirse. Durante la semana en curso, el Comité de Protección del Medio Marino adoptaría importantes decisiones sobre las enmiendas propuestas a la regla 13G del Anexo I del Convenio MARPOL.

1.30 La delegación de Italia señaló que las preocupaciones sobre el medio ambiente habían echado profundas raíces en ese país. En el pasado, al considerar la defensa del medio ambiente en relación con los costes para la economía y la industria, el resultado había sido, por lo general, en favor de estos últimos. Actualmente, la opinión pública, italiana o internacional, es distinta.

1.31 El siniestro del **Erika** afectó profundamente a Italia y se estima que si este accidente hubiera ocurrido en el Mediterráneo o el Adriático, las consecuencias perjudiciales hubieran sido mucho más graves. La opinión pública italiana espera que su Gobierno adopte las medidas oportunas. Ello supondrá gastos para el sector de la construcción naval y para la economía en general, si bien es preciso sopesar actualmente este hecho ante la creciente percepción de que es necesario defender el medio ambiente con una mayor energía. La opinión pública de muestra estar dispuesta a pagar un precio más elevado que en el pasado para alcanzar este objetivo. La delegación de Italia esperaba que el CPMM pueda satisfacer esta aspiración.

1.32 Italia se encuentra en primera línea entre los países que desean la introducción de reglas más rigurosas a fin de aumentar la seguridad de los buques tanque, por lo que decididamente apoya las enmiendas a la regla 13G del Anexo I del MARPOL encaminadas a eliminar gradualmente, pero tan pronto como sea posible los buques de casco sencillo. La delegación de Italia señaló que las condiciones no son las mismas en todo el mundo, por lo que el establecimiento de un régimen perfectamente razonable para el Mediterráneo podría no tener sentido en los océanos Atlántico o Pacífico. Diferentes situaciones requieren regímenes distintos. La negación del hecho de que en el mar Mediterráneo existe un riesgo particularmente grave de que se produzcan desastres ambientales sería considerado por la opinión pública italiana como una señal de que la OMI puede abordar esta cuestión con la firmeza esperada. Por consiguiente, el CPMM debería considerar seriamente este tema y demostrar que la OMI puede hacerse cargo de la situación. De no ser así, lo único que se conseguiría es favorecer a aquellos sectores radicales que consideran que tales objetivos se pueden alcanzar por otros medios distintos de la cooperación internacional.

1.33 La delegación de Italia declaró que el Gobierno italiano está dispuesto a cooperar con la OMI, y considera que únicamente mediante la cooperación esta Organización podrá establecer las medidas necesarias.

1.34 La delegación de España reiteró su gran preocupación por la cuestión de los petroleros deficientes, tras haber sufrido su país durante los últimos años las consecuencias de una serie de accidentes marítimos en el área de su jurisdicción, que si bien sirvieron para fomentar el desarrollo de unos servicios nacionales eficaces de búsqueda y salvamento beneficiosos para la comunidad internacional, ocasionaron la pérdida de vidas humanas y costosos daños al medio marino.

1.35 Tras recordar que estos siniestros ocurrieron con buques de más de 20 años, la delegación de España expresó la firme opinión de que es necesario resolver urgentemente este problema a fin de evitar nuevos siniestros marítimos. A este fin, y de acuerdo con el enfoque proactivo adoptado por la Organización, la delegación de España invitó a todas las delegaciones a que contribuyeran a lograr los objetivos de este periodo de sesiones del Comité, considerando seriamente el texto de las enmiendas ya aprobadas en el 45º periodo de sesiones del CPMM y distribuido por el Secretario General, y centrando su atención en las cuestiones técnicas más que en otros aspectos que podrían poner en duda la capacidad de la Organización de alcanzar una conclusión favorable sobre este tema.

1.36 La delegación de Francia agradeció al Secretario General y a su equipo la labor que han realizado para reducir al mínimo la contaminación del mar ocasionada por los buques.

1.37 A continuación, la delegación de Francia declaró que el pueblo francés está muy preocupado por los daños sufridos por el medio ambiente de su país debido a los accidentes de los buques tanque y que espera que se tomen medidas decisivas tan pronto como sea posible. Francia siempre ha promovido la postura de asegurar que la OMI sea el foro adecuado para examinar la mejora de las actividades marítimas y decidir al respecto. Asimismo ha tratado de llegar a un consenso con los demás países europeos para adoptar durante el actual periodo de sesiones del Comité las enmiendas necesarias al Convenio MARPOL. Si el Comité no logra tomar una decisión final, se produciría una gran decepción que provocaría la desconfianza de la comunidad marítima, especialmente de los propietarios de buques y las administraciones. En relación con el programa de eliminación de los buques tanque de casco sencillo, la delegación de Francia declaró que favorece la variante A para los buques tanque de las categorías 2 y 3, es decir, el año 2015.

1.38 La delegación de Francia informó también al Comité de que se han iniciado las operaciones de bombeo de los restos del naufragio del **Ievoli Sun**. Esta operación se organizó conjuntamente con las autoridades británicas y el propietario del buque, con el apoyo de un grupo de expertos. La delegación indicó que Francia mantendrá informada a la OMI sobre esta actividad y sus resultados.

1.39 La delegación de las Islas Marshall comunicó al Comité que el Estado de abanderamiento todavía está realizando la investigación sobre el abordaje del **Baltic Carrier** y el **Tern** y que cuando se finalice dicha investigación, se enviará a la Organización un informe con detalles de los hallazgos, las conclusiones y las recomendaciones pertinentes. La delegación manifestó su preocupación acerca de la contaminación ocasionada por este petrolero nuevo de doble casco.

1.40 La delegación de las Islas Marshall expresó su agradecimiento por la notable cooperación recibida por su país en el transcurso de la investigación por parte de las autoridades marítimas de

Chipre y por el Estado de abanderamiento del otro buque. Los investigadores trabajaron asimismo en estrecha colaboración con las autoridades de Dinamarca y Alemania. Esta investigación es un claro ejemplo del éxito obtenido por la OMI al instar a los Estados Miembros a que intercambien información, y demuestra que es posible implantar eficazmente el Código para la investigación de siniestros y sucesos marítimos, de la OMI.

1.41 Al manifestar su apoyo a la declaración del Secretario General, la delegación de Malta precisó que no sólo no se deberían adoptar medidas unilaterales o regionales, sino que además, si es posible, se debería evitar la adopción de medidas destinadas a una región particular. La delegación de Malta también indicó que, como Estado de abanderamiento, estaba llevando a cabo investigaciones sobre las pérdidas tanto del **Kristal** como del **Balu**. La delegación transmitió asimismo las condolencias de la Administración de Malta a las familias de quienes habían perdido la vida y agradeció la cooperación de las Administraciones de España y Portugal y de los equipos y buques de salvamento que habían ayudado a evitar que dichas pérdidas fueran mayores. Asimismo añadió que todavía era demasiado pronto para sacar conclusiones, aunque ya se disponían de algunos indicios.

1.42 La delegación de Malta añadió además que el suceso del **Kristal** presentaba dos facetas, una relacionada con la pérdida del buque en sí y la otra con la pérdida de vidas después del abandono del buque. El resultado de ambas investigaciones se pondrá en conocimiento de la OMI y de las partes interesadas.

1.43 La delegación de Malta declaró que, en relación con una declaración que figura en uno de los documentos del 46º periodo de sesiones del CPMM, debería señalarse que en el primer día del 45º periodo de sesiones del CPMM había presentado una copia del informe sobre la investigación del accidente del **Erika** a las partes interesadas, incluida la OMI, y que se había puesto a disposición de cada delegación una versión en CD de dicho informe.

1.44 El Comité tomó nota del informe del Secretario General indicando que todas las credenciales de las delegaciones estaban en orden.

1.45 En el anexo 1 figura el orden del día para el periodo de sesiones, aprobado por el Comité, junto con la lista de documentos presentados en relación con cada uno de sus puntos.

## **2 EXAMEN Y ADOPCIÓN DE ENMIENDAS DE LOS INSTRUMENTOS DE OBLIGADO CUMPLIMIENTO**

### **Introducción**

2.1 El Comité recordó que en su 45º periodo de sesiones (2 a 6 octubre 2000) había aprobado la propuesta de enmiendas a la regla 13G del Anexo I del Convenio MARPOL, tras el accidente del **Erika** (MEPC 45/20, párrafo 7.92 y anexo 9), cuyo texto figura en el documento MEPC 46/2.

2.2 El Comité tomó nota de que la propuesta de enmiendas fue distribuida por el Secretario General de la Organización, de conformidad con el artículo 16 2) a) del MARPOL 73/78, como Circular Nº 2264, de fecha 10 octubre 2000.

2.3 El Comité tomó nota además de que de conformidad con el artículo 16 2) c) del MARPOL 73/78, la propuesta de enmiendas sería examinada por el Comité, en cuyas deliberaciones podrán participar las Partes en el MARPOL 73/78, sean o no Miembros de la Organización.

2.4 El Comité señaló que en su 45º periodo de sesiones había reconocido que los pormenores del Plan de evaluación del estado del buque (CAS) citados el párrafo 6) de la propuesta de enmiendas a la regla 13G, deberían decidirse en el 46º periodo de sesiones del Comité, cuando se adopte la propuesta de enmiendas a dicha regla, por lo que acordó celebrar una reunión del Grupo de trabajo interperiodos del CPMM antes de la celebración del 46º periodo de sesiones del Comité, con objeto de elaborar dicho plan. El Consejo, en su 85º periodo de sesiones (13 a 17 noviembre 2000), aprobó la reunión del Grupo de trabajo.

2.5 El Comité recordó que el Grupo de trabajo interperiodos del CPMM sobre el Plan de evaluación del estado del buque se reunió del 31 de enero al 2 de febrero de 2001 con objeto de examinar el proyecto de propuesta (MEPC/CAS/3) presentado por Dinamarca, los Países Bajos y el Reino Unido, junto con las observaciones formuladas por la IACS. El Grupo debatió los principios del plan y cuestiones conexas. El informe del Grupo, incluido el proyecto de texto del Plan de evaluación del estado del buque, se presentó al Comité mediante el documento MEPC 46/2/3.

2.6 El Comité tomó nota de que se habían presentado 14 documentos con arreglo a este punto, que podrían dividirse en dos grupos, a saber: uno donde se formulan observaciones sobre las enmiendas a la regla 13G, mientras que en el otro se exponen observaciones sobre el Plan de evaluación del estado del buque. El Comité acordó que las observaciones sobre las enmiendas a la regla 13G serían tratadas en primer lugar, seguidas de un debate sobre el Plan de evaluación del estado del buque. El Comité también tomó nota de la labor llevada a cabo por el CSM 73 respecto de otras medidas necesarias para reducir al mínimo la contaminación por hidrocarburos ocasionada por buques deficientes, notificadas mediante el documento MEPC 46/12/3.

### **Propuesta de enmiendas a la regla 13G del Anexo I del MARPOL**

2.7 El Comité tomó nota de que las ponencias dedicadas exclusivamente a las enmiendas a la regla 13G figuraban en los documentos MEPC 46/2 (Secretaría), MEPC 46/2/1 (Brasil), MEPC 46/2/2 (Noruega), MEPC 46/2/4 (Francia), MEPC 46/2/5 (ICS, BIMCO, INTERTANKO), MEPC 46/2/9 (Dinamarca), MEPC 46/INF.18 y MEPC 46/INF.25.

2.8 El Comité observó que el Brasil, en el documento MEPC 46/2/1, había cuestionado la decisión del 45º periodo de sesiones del Comité de aprobar el proyecto de enmiendas a la regla 13G del MARPOL con objeto de acelerar la retirada progresiva de los petroleros de casco sencillo, sin haber estudiado debidamente las causas de los accidentes y basándose en el informe relativo al suceso del **Erika**. Brasil llevó a cabo su propio estudio sobre cascos sencillos y dobles, cuyos resultados se presentaron en este periodo de sesiones.

2.9 El Comité tomó nota de que Noruega, en su documento MEPC 46/2/2, había presentado una propuesta relativa al calendario de retirada gradual que figura en el proyecto de enmiendas a la regla 13G. Noruega, tras haber analizado las características de las dos alternativas que figuran en el documento MEPC 46/2 con respecto a los petroleros de categoría 2, llegó a la conclusión de que ambas podrían modificarse de modo de disminuir significativamente las consecuencias económicas perjudiciales para el sector de los petroleros. Las nuevas alternativas mantienen la fecha final de las originales. En opinión de Noruega, las alternativas modificadas también se ajustan más a los principios generales acordados durante el 45º periodo de sesiones del CPMM. Por consiguiente, Noruega propuso que las dos alternativas de retirada gradual modificadas que presentó en su documento MEPC 46/2/2, deberían sustituir a las "alternativa A" y "alternativa B" del documento MEPC 46/2, para los petroleros de categoría 2. La delegación de Noruega

también hizo hincapié en la necesidad de encontrar una solución de transacción respecto de la cuestión de la retirada definitiva del servicio de los petroleros de casco sencillo. La aceptación de que cada petrolero sea retirado del servicio al cumplir su aniversario, según proponen la ICS, BIMCO e INTERTANKO, en vez de que sean retirados el 1 de julio de cada año, como se postula en la propuesta básica, daría como resultado que 2015 se convirtiera en una solución de transacción equilibrada entre las dos alternativas que figuran en la propuesta de base. En vista de ello, Noruega recomendó decididamente a todas las delegaciones que aceptaran esta solución.

2.10 El Comité tomó nota de que en el documento MEPC 46/2/4, Francia había propuesto extender a los petroleros de categoría 3 la obligación de cumplir lo dispuesto en el Plan de evaluación del estado del buque a fin de que se les permita seguir operando después de 2010, y facilitó un texto alternativo del párrafo 6 a) del proyecto de enmiendas a la regla 13G.

2.11 El Comité tomó nota de que la India, en su documento MEPC 46/2/7 había expresado la opinión de que el Plan de evaluación del estado del buque no debería aplicarse a los petroleros de categoría 1.

2.12 El Comité tomó nota de que la ICS, BIMCO e INTERTANKO, en su documento MEPC 46/2/5, habían formulado observaciones tanto sobre las enmiendas propuestas a la regla 13G como al Plan de evaluación del estado del buque. Las tres organizaciones reiteraron su apoyo a la adopción de normas acordadas internacionalmente. No obstante, lamentaron que no se hubieran evaluado o justificado plenamente todas las consecuencias de enmendar la regla 13G, y formularon las observaciones que figuran en el documento MEPC 46/2/5.

2.13 El Comité tomó nota de que en su documento MEPC 46/2/9, relativo a la sección 12.1 del proyecto de documento sobre el CAS en la que se pide a las Administraciones que comuniquen a la Organización los pormenores de las declaraciones de cumplimiento, Dinamarca propuso que se enmendara el párrafo 6) b) del proyecto de enmienda a la regla 13G de modo que incluya información sobre la "suspensión, retirada o denegación" de la Declaración de cumplimiento en las comunicaciones que se envíen a la Organización.

2.14 El Comité tomó nota del documento MEPC 46/INF.18, en el cual el Japón hace una previsión sobre la cantidad de desguaces de petroleros de la categoría 1. De acuerdo a los cálculos de Japón, en los años 2000, 2001 y 2002 se desguazará una gran cantidad de petroleros. En consecuencia, la cantidad de desguaces con posterioridad al 2003 se calculó al nivel correcto y por lo tanto el calendario de retirada de los petroleros de categoría 1, aprobado durante el 45º periodo de sesiones del Comité, no crearía problemas desde el punto de vista de la construcción y desguace de buques.

2.15 El Comité tomó nota de que en el documento MEPC 46/INF.25, presentado por la Asociación de Constructores y Reparadores Navales de Europa (AWES), se facilitó información sobre la capacidad mundial disponible de construcción de buques por lo que respecta a la propuesta de enmiendas a la regla 13G. Tras su evaluación, la AWES llegó a la conclusión de que existiría suficiente capacidad en el sector a nivel mundial para hacer frente a la demanda como consecuencia de las enmiendas a la regla 13G.

### **Debate general sobre la regla 13G en el Pleno del lunes 23 de abril**

2.16 Brasil señaló que la razón por la que se había reservado su postura durante el 45º periodo de sesiones del CPMM respecto de la propuesta de enmienda a la regla 13G era que necesitaba tiempo para llevar a cabo sus propios estudios, en vista de la decisión política adoptada en dicho

periodo de sesiones de aceptar las propuestas para acelerar la retirada gradual de los petroleros de casco sencillo sin realizar estudios ulteriores, y el pertinente estudio sobre las causas del accidente del **Erika**, que llevó a la propuesta de enmiendas a la regla 13G.

2.17 Brasil subrayó que el Comité debería ser muy cuidadoso a la hora de adoptar decisiones en el periodo de sesiones en curso, ya que el doble casco no resolvería el problema, y lo que la comunidad marítima necesitaba eran petroleros con un mantenimiento adecuado. El Comité no debería acelerar su decisión por presiones políticas.

2.18 Durante el examen de la ponencia del Brasil, se expresaron las siguientes opiniones:

- .1 el concepto de doble casco ya estaba recogido en la regla 13F, adoptada por el Comité en 1992 con miras a prevenir la contaminación por hidrocarburos ocasionada por los petroleros;
- .2 la ponencia brasileña abordaba cuestiones económicas conexas, pero no otros temas importantes, tales como las cuestiones ambientales, sociales, políticas y de opinión pública;
- .3 a juzgar por la figura 5 (ubicación de los principales derrames de hidrocarburos) que figura en la ponencia brasileña, quedaría claro que la mayoría de los accidentes de petroleros durante el decenio pasado han tenido lugar en Europa occidental y Sudáfrica pero no en América del norte, lo que indica que los petroleros antiguos deficientes se han trasladado de América del Norte a otras regiones, con objeto de continuar sus operaciones, debido a la ley OPA 90. Por consiguiente es absolutamente necesario que la OMI adopte medidas con objeto de acelerar la retirada gradual de los antiguos petroleros de casco sencillo; y
- .4 los petroleros de casco sencillo que tienen un buen mantenimiento podrán continuar operando después de 2005, por lo que respecta a los de Categoría 1 y después de 2010, los de Categoría 2, a reserva de un reconocimiento CAS.

2.19 La delegación de España, tras reconocer el aporte del Brasil, según figura en el documento antes mencionado, y el hecho de que la cuestión de los buques de doble casco ya está contemplada en el Convenio MARPOL, subrayó la necesidad de acelerar la retirada de los buques antiguos que no se ajustan a las normas, de acuerdo con lo ya decidido por el Comité. Se refirió además a las varias contradicciones encontradas en el estudio técnico adjunto al documento de referencia que, en su opinión, apuntan a disminuir la urgencia de llegar a un acuerdo sobre un retiro del servicio acelerado de tales buques. En especial, se refirió a la directa correlación entre los accidentes y la edad de los buques, la elevada probabilidad de derrame en caso de buques de casco sencillo, en contraposición con los de doble casco, y al estudio económico-financiero presentado para justificar un periodo de 25 años de vida para que un petrolero resulte rentable.

2.20 Tailandia reconoció la importancia de prevenir la contaminación del mar y manifestó su apoyo a la iniciativa de la OMI de retirar progresivamente del servicio a los buques de casco sencillo. Sin embargo, estaba firmemente convencida de que el periodo para la retirada gradual debía examinarse detenidamente, a fin de evitar el impacto económico para los países que, como Tailandia, dependen en gran medida de la importación de hidrocarburos. El estudio debería tener en cuenta la capacidad financiera de los propietarios de petroleros pequeños, de menos de 20 000 TPM que operen en las aguas territoriales del país interesado. También debería

tenerse en cuenta la capacidad de construcción en esta región durante el periodo de retirada gradual, ya que la construcción de buques fuera de la misma podría tener consecuencias muy onerosas. Por consiguiente, la evaluación de tales posibilidad y capacidad era necesaria para determinar el periodo de retirada gradual. Tailandia subrayó que el mantenimiento adecuado y el funcionamiento en condiciones de seguridad de los petroleros seguían siendo esenciales para la prevención de derrames, independientemente de que fueran de casco sencillo o doble. También manifestó su apoyo al documento MEPC 46/2/1 del Brasil.

2.21 La mayoría de las delegaciones que intervinieron apoyaron la opinión del Brasil de que el costo de cumplir con las enmiendas propuestas a la regla 13G era muy alto, especialmente en el caso de los países en desarrollo. En su opinión, los petroleros de casco sencillo con un mantenimiento adecuado deberían estar autorizados a continuar sus operaciones más allá de las fechas de retirada propuestas en la regla 13G enmendada.

2.22 Gran número de delegaciones defendió la propuesta de enmiendas a la regla 13G, que ya había sido examinada en profundidad y aprobada por el Comité en su 45º periodo de sesiones. Esta decisión se adoptó teniendo en cuenta diversos factores, entre ellos el estudio del impacto del plan de retirada de los petroleros de casco sencillo que se había propuesto y que fue realizado por expertos, considerando muchos factores pertinentes, incluidas las capacidades de construcción y desguace de buques en todo el mundo.

2.23 El Comité reconoció que la ponencia del Brasil tenía algunos puntos dignos de consideración por lo que respecta al examen y adopción de la propuesta de enmiendas a la regla 13G, al mismo tiempo que tomó nota de que en el documento MEPC 46/2/1 no figuraban propuestas escritas de enmiendas a la regla 13G.

2.24 El Comité también reconoció que el error humano es la causa principal de muchos accidentes con petroleros, cuestión que ha sido abordada por la Organización y seguirá siéndolo, dada su importancia.

2.25 Tras un amplio intercambio de opiniones respecto de la ponencia del Brasil y cuestiones conexas, el Comité acordó que debería continuar su labor a partir de la propuesta de enmiendas a la regla 13G que figura en el documento MEPC 46/2, y que la ponencia brasileña y las opiniones de las delegaciones serían tenidas en cuenta toda vez que el Grupo de trabajo las considerase pertinentes. El objetivo era encontrar una solución consensuada.

2.26 El Comité examinó diversas ponencias sobre la propuesta de enmiendas que figura en el documento MEPC 46/2. En el proyecto de enmiendas quedaban cinco puntos por resolver, a saber:

- .1 la alternativa A estipula "1 de enero de **2015** para los buques entregados en 1992 o posteriormente", mientras que la alternativa B estipula "1 de enero de **2017** para los buques entregados en 1995 o posteriormente". En ambas alternativas se incluyen otras fechas, entre 2012 y 2015. Además de las alternativas A/B, debería resolverse la "fecha aniversario" para la retirada gradual;
- .2 la fecha de aplicación del CAS a los petroleros de categoría 1: [25 años después de su fecha de entrega] o [2005];

- .3 la aplicación del CAS solamente a los petroleros de categoría 2, propuesta por la India (MEPC 46/2/7) y aplicación del CAS a los petroleros de categoría 3, por Francia (MEPC 46/2/4);
- .4 existe un texto alternativo del párrafo 6) de la regla 13G enmendada para una opción distinta del CAS; y
- .5 "retirada y denegación" de la Declaración de cumplimiento.

2.27 Por lo que respecta a las dos series de fechas alternativas, muchas delegaciones apoyaron la alternativa A, mientras que otras prefirieron la B. Asimismo, un número importante de delegaciones consideró que la "fecha aniversario" es una opción que beneficiaría a la comunidad naviera. Tras debatir al respecto, el Comité acordó que las alternativas para la retirada gradual de los petroleros de casco sencillo deberían ser examinadas ulteriormente por el Grupo de trabajo, incluida la cuestión de la "fecha aniversario".

2.28 Respecto de la fecha de aplicación a los petroleros de categoría 1, el Comité convino en que la fecha debería ser 2005, y decidió suprimir del texto la expresión "25 años después de su fecha de entrega", que figuraba entre corchetes, del párrafo 6 a) de la propuesta de enmiendas a la regla 13G.

2.29 Por lo que respecta a la propuesta de la India de que la aplicación del CAS debería limitarse a los petroleros de categoría 2, y a la de Francia de que dicha aplicación debería extenderse a los petroleros de categoría 3, el Comité decidió que el CAS se aplique a los petroleros de categoría 1 y 2, según lo aprobara el Comité en su 45º periodo de sesiones. El Comité entendió que la aplicación del CAS a los petroleros de categoría 3 se examinaría en el futuro.

2.30 Por lo que respecta al texto alternativo del párrafo 6, de la regla 13G enmendada, relativo a una opción distinta del CAS, el Comité acordó que el CAS era necesario para implantar la regla 13 enmendada, por lo que decidió suprimir el texto de la opción distinta del CAS.

2.31 En cuanto a la inclusión de información sobre "retirada y denegación" de la Declaración de cumplimiento que deberá comunicarse a la Organización, el Comité acordó que dicha información es apropiada y que por lo tanto debería incluirse en las notificaciones.

### **Plan de evaluación del estado del buque**

2.32 El Comité tomó nota de las ponencias en que formulaban observaciones sobre el Plan de evaluación del estado del buque, a saber: MEPC 46/2/3 (Secretaría), MEPC 46/2/6 (IACS), MEPC 46/2/7 (India), MEPC 46/2/8 (República de Corea), MEPC 46/2/10 (IACS e INTERTANKO) y MEPC 46/2/11 (ICS e INTERTANKO).

2.33 El Comité tomó nota de que el documento MEPC 46/2/3 contenía el informe del Grupo de trabajo interperiodos del CPMm sobre el Plan de evaluación del estado del buque previsto en la regla 13G del MARPOL, cuya reunión se había celebrado el 31 de enero al 2 de febrero del corriente año.

2.34 El Comité tomó nota de que el Grupo había examinado el proyecto de documento CAS párrafo por párrafo, fundamentalmente los principios del plan. Los principales puntos de debate en el seno del Grupo se resumieron en el anexo del documento de referencia, que abarcaba las definiciones, disposiciones de carácter general, aplicación, alcance y calendario, prescripciones para la planificación de los reconocimientos, prescripciones relativas al reconocimiento CAS, criterios de aceptación, el informe CAS definitivo, la declaración de cumplimiento, la verificación y "segunda opinión".

2.35 Por lo que respecta a la verificación o "segunda opinión", el Comité tomó nota de que la mayoría del Grupo opinaba que la "segunda opinión" constituía una parte fundamental del proceso de verificación. Se reconoció que es la Administración la que tiene la responsabilidad general de la totalidad del procedimiento CAS.

2.36 La India, en su documento MEPC 46/2/7, estimó que el CAS debería incorporarse a la resolución A.744(18) con las enmiendas oportunas. En su opinión, el CAS representaba solamente una duplicación de los esfuerzos hechos por la OMI al adoptar la resolución A.744(18), por lo que toda labor ulterior debería tener por fin reforzar dicha resolución.

2.37 El Comité tomó nota de que la República de Corea, en su documento MEPC 46/2/8, proponía cambios de redacción o técnicos en el documento del CAS, que debería tratar el Grupo de trabajo. Sin embargo, la República de Corea también propuso agregar una nueva sección: "Sección 11.3 -**Declaración provisional de cumplimiento**" con objeto de contemplar cualquier demora posible en el proceso CAS por parte de la organización reconocida y/o la Administración. La República de Corea opinó que no sería justo ni razonable exigir al buque que suspendiera sus actividades hasta que la Administración hubiera adoptado una decisión al respecto. Por consiguiente, propuso la introducción de una Declaración provisional de cumplimiento, que la Administración podrá expedir al buque.

2.38 El Comité tomó nota de que la IACS e INTERTANKO, en su documento MEPC 46/2/10, recordaron que el Grupo de trabajo interperiodos del CPMM había acordado que el Plan del reconocimiento CAS debía elaborarse en un formato coherente y común, ajustado a un modelo. No obstante, debido a las limitaciones de tiempo, el Grupo de trabajo interperiodos del CPMM no pudo elaborar dicho modelo de plan. Con miras a facilitar su examen por el Comité, la IACS e INTERTANKO elaboraron un modelo de Plan del reconocimiento CAS, que se adjuntó a su documento.

2.39 El Comité tomó nota de que la IACS e INTERTANKO, en su documento MEPC 46/2/11, habían facilitado observaciones de carácter técnico o de redacción a las directrices CAS. No obstante, también habían invitado al Comité a que examinara un aspecto importante de las directrices CAS, que parecía haberse pasado por alto, a saber, el plazo que necesita una Administración para evaluar la labor realizada por la OR en su nombre y para expedir la Declaración de cumplimiento del buque. Según la IACS e INTERTANKO, la certificación CAS exige nuevos procedimientos y los propietarios de buques deberían conocer por adelantado la fecha prevista para el reconocimiento CAS.

**Debate general sobre el CAS en el Pleno, el lunes 23 de abril**

2.40 Tras examinar el informe del Grupo, el Comité aprobó el informe en general e invitó al MEPC 74 a que tome nota del párrafo dispositivo 4 del proyecto de resolución MEPC sobre el CAS y el debate del Grupo sobre las cuestiones relacionadas con el procedimiento IGS y a que adopte las medidas que estime oportunas.

2.41 En vista del gran número de observaciones sobre las prescripciones del CAS, el Comité acordó que en el Pleno examinarían únicamente aquellas cuestiones de principio relativas a las directrices del CAS y que los pormenores se dejarían al Grupo de trabajo.

2.42 El Comité examinó las siguientes cuestiones planteadas por la India en el documento MEPC 46/2/7:

- .1 incorporación en la resolución A.744(18) de las prescripciones del CAS propuesto;
- .2 supresión de la sección 10 del proyecto de texto del CAS propuesto; y
- .3 supresión de la prescripción de presentar una certificación adicional en virtud del CAS o de otro instrumento análogo, ya que dicha prescripción puede incorporarse en el Certificado IOPP.

2.43 Las Bahamas señalaron que en su forma original, el CAS requería una segunda opinión sobre el estado del buque, pero que esto había demostrado ser inviable después de que la IACS hubiera declarado que sus miembros no inspeccionarían buques clasificados por otros miembros. Según las Bahamas, el examen de los documentos por el Estado de abanderamiento, que ahora se proponía como reemplazo, sólo constituía una actividad burocrática que nada añadiría a la seguridad del buque sometido a reconocimiento. Por consiguiente, este país se manifestó a favor de la supresión de la sección 10.

2.44 El Comité recordó que dichos puntos se debatieron en el CPMM 45 y acordó que, por el momento, el CAS debería ser un documento independiente. No obstante, se podría considerar la posibilidad de incluir las prescripciones del CAS en la resolución A.744(18) en el futuro.

2.45 En lo que se refiere a la eliminación de la sección 10 del proyecto de texto del CAS y de la sección 9 propuesta durante las deliberaciones, el Comité acordó que ambas secciones eran partes fundamentales del CAS y, por lo tanto, deberían conservarse.

2.46 Con respecto a la fusión de la Declaración de cumplimiento y el Certificado IOPP, el Comité convino en que el Grupo de trabajo debería estudiar la posibilidad de adjuntar dicha Declaración al Certificado.

### **Plazo y declaración provisional**

2.47 En cuanto a la propuesta de la República de Corea de añadir una nueva sección 11.3 sobre la "Declaración provisional de cumplimiento", el Comité la examinó teniendo en cuenta la propuesta de la ICS y de INTERTANKO, indicada en el documento MEPC 46/2/11, de especificar el plazo que ha de mediar entre la ultimación del reconocimiento CAS y la expedición de la Declaración de cumplimiento. El Comité consideró que la cuestión del plazo tenía importancia para el sector marítimo y acordó que el Grupo de trabajo debería determinar dicho plazo.

### **Observaciones sobre la redacción**

2.48 El Comité decidió remitir al Grupo de trabajo las observaciones sobre el texto y sobre el contenido técnico presentadas por la IACS en el documento MEPC 46/2/6, por la República de Corea en el documento MEPC 46/2/8 y por la ICS e INTERTANKO en el documento MEPC 46/2/11. El proyecto de modelo del plan de reconocimientos del CAS preparado por la IACS e INTERTANKO también sería examinado por el Grupo de trabajo.

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

2.49 El Comité constituyó un Grupo de trabajo con el siguiente mandato:

Teniendo en cuenta las observaciones y propuestas que figuran en los documentos remitidos, así como las opiniones expresadas en el Pleno sobre dichos documentos, se pide al Grupo de trabajo que tenga a bien:

- .1 hallar una solución de transacción sobre el plan de eliminación progresiva;
- .2 ultimar la propuesta de enmiendas a la regla 13G del Anexo I del MARPOL 73/78, tal como figura en el documento MEPC 46/2, y el proyecto de resolución del CPMM sobre la adopción de tales enmiendas;
- .3 ultimar el proyecto de documento sobre el CAS, que figura en MEPC 46/2/3, incluyendo una decisión sobre el texto entre corchetes y el proyecto de resolución del CPMM sobre la adopción de las directrices del CAS;
- .4 examinar, si dispone de tiempo suficiente, los resultados de las deliberaciones del CSM 73 sobre la seguridad de los petroleros y cuestiones ambientales, y aclarar o precisar los temas relacionados con el medio ambiente; y
- .5 remitir un informe al Pleno para que éste lo examine el jueves, con miras a su adopción.

### **Resultados del Grupo de trabajo**

2.50 El Grupo de trabajo se reunió del 23 al 26 de abril de 2001 bajo la presidencia del Sr. Z. Alam (Singapur). Tras examinar el informe del Grupo (MEPC 46/WP.4) el Comité adoptó las decisiones que se resumen en los párrafos siguientes.

## **Enmiendas a la regla 13G y al certificado IOPP**

2.51 El Comité tomó nota de que el Grupo había llevado a buen término la tarea de elaborar un conjunto de propuestas de transacción para la regla 13G y el Plan de evaluación del estado del buque. En especial, el Comité señaló las siguientes deliberaciones que tuvieron lugar en el seno del grupo:

### **Petroleros de categoría 1**

- .1 Varias delegaciones apoyaron en principio la propuesta que figura en el documento MEPC 46/2/5 de que deberían considerarse detenidamente otras fechas de retirada gradual del servicio, a fin de que este proceso se realice armoniosamente. Después de deliberar al respecto, el Grupo decidió conservar las fechas que figuran en el documento MEPC 46/2.

### **Petroleros de categorías 2 y 3**

- .2 El Grupo estuvo de acuerdo con la propuesta que se recoge en el documento MEPC 46/2/5 de que las fechas para la retirada progresiva del servicio de los petroleros de categoría 2 deberían armonizarse con la correspondiente a los petroleros de la categoría 1, de modo que los petroleros de categoría 2, que plantean un menor riesgo para el medio ambiente que los de categoría 1, no se retiren del servicio antes que estos últimos. Por consiguiente, se efectuaron las correspondientes correcciones respecto de los petroleros de categoría 3.
- .3 Con respecto a la última fecha de retirada progresiva del servicio de los petroleros de categoría 2 y 3, varias delegaciones, especialmente las de los países miembros de la Unión Europea, insistieron en fijar el año 2015, mientras que la delegación de Brasil, apoyada por otras delegaciones, propuso que estos buques funcionaran hasta cumplir los 25 años.
- .4 Después de intensivas consultas entre las delegaciones con intereses diferentes, el Grupo estuvo de acuerdo respecto de una combinación de la regla 13G revisada, que podría recomendarse al Comité para su adopción. A continuación se esbozan los principios fundamentales de la solución de transacción:
  - .4.1 el periodo de retirada progresiva del servicio que figura en la tabla del párrafo 4) concluye el 2015;
  - .4.2 los petroleros de categoría 2 y de categoría 3 que estén dotados, bien de doble fondo o de doble forro en el costado solamente o de espacios en el doble casco, que no cumplan plenamente con el párrafo 1) c) de la regla 13G revisada, podrán ser autorizados a seguir funcionando hasta que cumplan 25 años;
  - .4.3 otros petroleros de la categoría 2 y 3 que cumplan con el párrafo 6) a) o b) de la regla 13G revisada podrán ser autorizados a seguir funcionando hasta la fecha aniversario, en 2017, o hasta que tengan 25 años, si esta última es anterior;

4.4 los Estados rectores del puerto tienen derecho a negar la entrada a tales petroleros en sus puertos o terminales mar adentro. En dichos casos, esa Parte debe comunicar a la Organización, los pormenores pertinentes, para que sean distribuidos entre las Partes en el presente Convenio, a efectos de información.

2.52 La delegación de Suecia señaló que los Estados miembros de la Unión Europea aceptaban el informe del Grupo y la solución de transacción.

2.53 Las delegaciones de Italia y las Bahamas retiraron las reservas que habían formulado ante el Grupo.

2.54 Un gran número de delegaciones felicitó al Grupo por la exitosa elaboración de la solución de transacción y brindó su apoyo a la regla 13G revisada.

2.55 Tras tomar nota de las declaraciones precedentes, el Comité adoptó por consenso, y mediante la resolución MEPC.95(46), enmiendas a la regla 13G del Anexo I del MARPOL 73/78 así como las consiguientes enmiendas al suplemento del certificado IOPP. El texto de la resolución y las enmiendas al MARPOL 73/78 adjuntas a la misma, adoptadas por el Comité, figuran en el anexo 3 del presente documento.

### **Plan de evaluación del estado del buque**

2.56 El Comité examinó y mediante la resolución MEPC.94(46) adoptó el Plan de evaluación del estado del buque, en tanto que instrumento obligatorio con arreglo a la regla 13G del Anexo I del MARPOL, en el entendimiento de que el Plan modelo de reconocimientos mencionado en el Plan de evaluación del estado del buque sería elaborado por el CPMM 47, y oportunamente pasaría a tener carácter obligatorio. El texto de la resolución y el Plan de evaluación del estado del buque anexo a la misma, adoptados por el Comité, figura en el anexo 2 del presente documento.

### **Logros**

2.57 Tras la adopción por consenso, de la regla 13G revisada y del Plan de evaluación del estado del buque, varias delegaciones señalaron que este era un logro importante en la historia de la OMI, por el cual debería felicitarse a todos los Estados Miembros de la Organización.

2.58 Muchas delegaciones señalaron asimismo que una vez más la OMI había demostrado que puede responder a las necesidades de los Estados Miembros y de la comunidad marítima mundial. Las delegaciones también subrayaron que siempre se debería considerar a la OMI el foro más idóneo para examinar y adoptar normas de seguridad y de prevención de la contaminación que afecten a la navegación marítima internacional.

### **Agradecimiento**

2.59 Numerosas delegaciones expresaron su profundo agradecimiento al Secretario General por el liderazgo que ejercía en la Organización con miras a prestar apoyo a las delegaciones para encontrar una solución a la cuestión de los petroleros de casco sencillo tras el siniestro del Erika. El estudio de los impactos, iniciado por el Secretario General el año anterior proporcionó información que resultó muy útil para que el Comité pudiera alcanzar, en el actual periodo de sesiones, una solución de transacción respecto de la regla 13G revisada.

2.60 El Comité manifestó un agradecimiento al Sr. Z. Alam (Singapur), Presidente del Grupo de trabajo, al Sr. Y. Sasamura (Japón), presidente del Grupo de redacción oficioso de la regla 13G, al Sr. N. Charalambous (Chipre), Presidente del Grupo de redacción oficioso sobre el Plan de evaluación del estado del buque y a todas las delegaciones que contribuyeron eficazmente a que se adoptara por consenso la regla 13G revisada y el Plan de evaluación del estado del buque.

### **Reservas y declaraciones de las delegaciones**

2.61 La delegación de los Estados Unidos se reservó su opinión sobre la regla 13G revisada.

2.62 En nombre de los Estados Miembros de la Comunidad Europea, la delegación de Suecia señaló que éstos harían uso del párrafo 8 b) de la regla 13G revisada del Anexo I del MARPOL para negar la entrada de los petroleros indicados en el párrafo 5 de la misma en los puertos o terminales mar adentro de la Comunidad, más allá de la fecha aniversario de 2015 de tales petroleros, en aplicación plena de las condiciones establecidas en el párrafo 8 b).

2.63 La delegación de Italia instó a los Estados Miembros de la OMI que pertenecen a la zona del Mediterráneo a aprovechar las disposiciones del párrafo 8 b) de la regla 13G revisada del Anexo I del MARPOL, con objeto de hacer del Mediterráneo un mar más limpio y seguro.

2.64 Tras la adopción de la regla 13G revisada, la delegación de Chipre formuló una declaración relativa a la aplicación del párrafo 5) a) o 5) b) de dicha regla y cuestiones conexas. El texto completo de la declaración figura en el anexo 13.

2.65 Tras la adopción de la regla 13G revisada, la delegación de Malta formuló una declaración relativa a la aplicación del párrafo 5) a) o 5) b) de dicha regla y cuestiones conexas. El texto completo de la declaración figura en el anexo 13.

### **Declaración del Secretario General**

2.66 Una vez adoptada por consenso la regla 13G, el Secretario General declaró que la decisión del Comité había demostrado claramente que la OMI, en tanto que único foro en el que podían considerarse reglas internacionales relativas a cuestiones de navegación, era capaz de proceder de manera eficiente y expeditiva y que podía ocuparse de otras cuestiones independientemente de cuán difíciles se presentaran a primera vista. La Organización también había adaptado el Convenio de Líneas de Carga y el Convenio del Fondo en relación con cuestiones de responsabilidad, había introducido enmiendas a la resolución A.744(18) respecto de los programas de reconocimientos mejorados, y habría tomado medidas en relación con determinadas cuestiones operacionales de los petroleros.

2.67 El Secretario General señaló, además, que lo que el Comité acababa de lograr era la culminación de una importante tarea llevada a cabo desde enero de 2000, que garantizaría que la OMI estaría, de hecho, a la altura de su papel de organismo encargado de la reglamentación de la seguridad marítima internacional y la prevención de la contaminación ocasionada por los buques. El Secretario General consideraba que ello había quedado en claro y que, en consecuencia, debía felicitarse al Comité.

2.68 El Secretario General recordó que, por iniciativa suya, se había pedido a un grupo de expertos que elaborara un informe detallado a efectos de presentarlo al Comité para que éste, durante los meses de julio y agosto último, pudiera tomar decisiones fácticas y no meramente

teóricas. El Secretario General agradeció a esos expertos, por cuanto habían dejado de lado sus vacaciones para consagrarse a esa tarea.

2.69 El Secretario General también agradeció a todos los que habían intervenido a lo largo del proceso, y especialmente al Sr. Julian, Presidente del Comité, el Sr. Alam, Presidente del Grupo de Trabajo y a quienes habían participado en labor del Grupo de trabajo o le habían prestado asistencia, incluido el personal de la Secretaría, por su enorme contribución para conducir a buen término el tratamiento de esta cuestión, posiblemente una de las más importantes que haya abordado la Organización

### **Cuestiones derivadas del siniestro del "Erika"**

2.70 El Comité tomó nota de que el Grupo había examinado los documentos MEPC 46/12/3 y MEPC 46/WP.3 respecto de las recomendaciones formuladas por el FSI 9 (MEPC 46/WP.3, párrafo 5.2) de incluir en su programa de trabajo un nuevo punto relativo a la elaboración de disposiciones sobre el "cambio de clasificación" y del DE 44 (MEPC 46/WP.3, párrafo 6.2.1.2) de incluir en su programa de trabajo un nuevo punto sobre "protección de los tanques de combustible líquido" (DE 44/19, anexo 12). Debido a que ningún Estado u organización presentó documento alguno sobre cuestiones ambientales, el Comité tomó nota de que el Grupo no había podido continuar elaborando los puntos del orden del día relativos a dichas cuestiones.

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

3.1 El Comité recordó los debates que tuvieron lugar desde 1990 sobre la cuestión de los organismos acuáticos perjudiciales y los agentes patógenos en el agua de lastre y, en particular, que en su 44º periodo de sesiones había acordado que debía centrar su atención en la celebración de una Conferencia sobre la gestión del agua de lastre, durante el bienio 2002-2003. El Comité también tomó nota de que si la Conferencia se celebrase en 2003, sólo se dispondría de tres periodos de sesiones (incluido el actual) para finalizar el texto del instrumento jurídico sobre esta materia tan compleja.

3.2 El Comité señaló asimismo que, en su 45º periodo de sesiones, había 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 había avanzado considerablemente durante el último periodo de sesiones y había elaborado varias reglas del proyecto de "Convenio para el control y la gestión del agua de lastre y de los sedimentos de los buques", que se presenta en el anexo 2 del documento MEPC 46/3, basándose en el enfoque de dos niveles, que el Comité había aprobado en principio (MEPC 45/20, párrafo 2.5), a saber:

- .1 el primer nivel exigiría 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 segundo nivel se permitiría que las Partes Contratantes designen zonas de control del agua de lastre, donde fuere necesario aplicar medidas adicionales.

3.3 El Comité tomó nota, además, de que el Grupo de trabajo también había examinado diversas cuestiones en detalle, como se señala en su informe, y que en particular:

- .1 había elaborado una circular MEPC/MSC para que se tengan en cuenta las opciones de gestión del agua de lastre y de sedimentos al proyectar y construir

buques nuevos, a fin de que el Comité la examinase con miras a su adopción en el actual periodo de sesiones;

- .2 había acordado que el cambio de agua de lastre debería seguir considerándose una solución provisional y que el objetivo era lograr opciones de tratamiento del agua de lastre más seguras y eficaces, que eventualmente sustituyan al cambio, en vista de:
  - .1 la dudosa eficacia de la eliminación de los organismos acuáticos perjudiciales y agentes patógenos;
  - .2 las limitaciones geográficas y de explotación relativas a las zonas de cambio del agua de lastre y en alta mar; y
  - .3 las limitaciones de seguridad relativas al cambio del agua de lastre; y
- .3 había opinado que la principal cuestión aún pendiente de resolución era la de la elaboración de las normas necesarias.

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

3.4 El Comité examinó el documento MEPC 46/3/2 que contiene un proyecto de texto refundido de los artículos y reglas del instrumento jurídico, que los Estados Unidos habían presentado en respuesta a la petición del presidente del Grupo de trabajo sobre el agua de lastre. Al presentar dicho documento, la delegación de los Estados Unidos explicó que este texto reestructurado se basaba en el anexo 2 del informe del Grupo de trabajo sobre el agua de lastre (MEPC 46/3) y que los textos habían sido perfeccionados y nuevamente redactados a fin de armonizarlos con el proyecto de convenio sobre los sistemas antiincrustantes, que el Comité estaba examinando (véase el punto 5 del presente informe). Asimismo, se había incorporado un cuadro indicando la nueva organización de los textos preparados, además de las notas a pie de página, y las fuentes de los textos nuevos y existentes. Los proyectos de textos relativos a las prescripciones especiales para ciertas zonas (nivel 2), que el Grupo de trabajo sobre el agua de lastre había elaborado como sección D del anexo 2 del documento MEPC 46/3, y que ahora aparecen como sección C del anexo del documento MEPC 46/3/2, no habían sido incluidos con el fin de permitir que estas cuestiones puedan examinarse detenidamente. Del mismo modo, la sección E sobre las normas se ha dejado abierta a fin de que el Comité pueda debatir plenamente acerca de las mismas.

3.5 El Comité agradeció a la delegación de los Estados Unidos la preparación del documento MEPC 46/3/2 y remitió al Grupo de trabajo sobre el agua de lastre, para su examen, las observaciones específicas formuladas por varias delegaciones respecto de este documento.

3.6 El Comité acordó utilizar el "proyecto de texto del Convenio internacional para el control y la gestión del agua de lastre y los sedimentos de los buques", elaborado por los Estados Unidos (anexo del documento MEPC 46/3/2), como base para perfeccionar este instrumento.

3.7 El Comité tomó nota de los demás documentos presentados en relación con este punto del orden del día y los remitió, junto con los documentos anteriormente mencionados, al Grupo de trabajo sobre el agua de lastre para su examen detallado.

## **Informe del Grupo de trabajo sobre el agua de lastre reunido durante el 45º periodo de sesiones del Comité**

3.8 El Comité aprobó, en general, el informe del Grupo de trabajo sobre el agua de lastre que se reunió durante su 45º periodo de sesiones (MEPC 46/3), y señaló que varias cuestiones indicadas en dicho informe todavía estaban pendientes de resolución y que el anexo del informe que contiene el proyecto de texto del Convenio quedaba reemplazado por el proyecto de texto refundido presentado por los Estados Unidos en el documento MEPC 46/3/2.

### **Mandato del Grupo de trabajo sobre el agua de lastre**

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

- .1 revisar el proyecto de texto refundido preparado por los Estados Unidos, que figura en el documento MEPC 46/3/2, y, a continuación, seguir preparando el proyecto de instrumento jurídico, teniendo en cuenta el informe del Grupo de trabajo sobre el agua de lastre (MEPC 46/3), además de las observaciones generales sobre el informe de dicho Grupo de trabajo, que figuran en los documentos MEPC 46/3/5 (Australia), MEPC 46/3/14 (Brasil), y las observaciones específicas sobre el proyecto de instrumento que figuran en los documentos MEPC 46/3/1 (Grecia), MEPC 46/3/7 (Japón) y MEPC 46/3/15 (India);
- .2 elaborar un marco para las normas relativas al tratamiento del agua de lastre y continuar trabajando sobre las normas de la sección E, teniendo presentes las propuestas y sugerencias formuladas en los documentos MEPC 46/3 (Informe del Grupo de trabajo), MEPC 46/3/3 (Estados Unidos), MEPC 46/3/6 (Alemania), MEPC 46/3/8 (Noruega), MEPC 46/3/11 y Rev.1 (Japón), MEPC 46/3/14 (Brasil) y MEPC 46/INF.34 (Países Bajos);
- .3 continuar trabajando sobre las normas de la sección B (prescripciones del primer nivel), utilizando el informe del Grupo de trabajo y los documentos pertinentes presentados en el actual periodo de sesiones;
- .4 examinar las cuestiones relacionadas los aspectos de la gestión del agua de lastre para su inclusión en la sección C, "Prescripciones especiales para ciertas zonas", basándose en las propuestas formuladas en los documentos MEPC 46/3/4 (Secretaría), MEPC 46/3/5 (Australia), MEPC 46/3/9 (Noruega), MEPC 46/3/10 (Internacional Amigos de la Tierra), MEPC 46/3/12 (Japón) y MEPC 46/INF.17 (Reino Unido);
- .5 señalar las cuestiones acerca de las cuales se deberían elaborar las directrices que se indican en el proyecto de reglas (MEPC 46/3, párrafo 9.8) y considerar la adopción de medidas para elaborar tales directrices;
- .6 tomar nota de:
  - .1 las cuestiones relacionadas con las opciones de tratamiento del agua de lastre basándose en las propuestas formuladas en los documentos MEPC 46/3/13 (Japón), MEPC 46/INF.19 (Japón) y MEPC 46/INF.22 (Australia);

- .2 la información relativa a las actividades realizadas en el marco del Programa mundial de gestión del agua de lastre FMAM/PNUD/OMI, que figura en los documentos MEPC 46/INF.13 (India), MEPC 46/INF.28 (Secretaría) y MEPC 46/INF.30 (Brasil) y presentar las observaciones que estime oportunas; y
- .3 la información relacionada con la investigación y el desarrollo facilitada en los documentos MEPC 46/INF.23 (Australia), MEPC 46/INF.24 (Internacional Amigos de la Tierra) y MEPC 46/INF.27 (Secretaría);
- .7 proporcionar un informe verbal al Pleno el viernes, 27 de abril de 2001, y un informe completo en el próximo periodo de sesiones del Comité.

### **Informe verbal del Grupo de trabajo sobre el agua de lastre**

3.10 El Comité recibió un informe verbal del Sr. M. Hunter (Reino Unido), Presidente del Grupo de trabajo sobre el agua de lastre, sobre el estado de la labor realizada por el Grupo durante el presente periodo de sesiones, como se indica en los párrafos siguientes:

3.11 El Grupo de trabajo era consciente de que el programa de trabajos preparatorios de la Conferencia diplomática (MEPC 46/3, anexo 4) exigía que se completara el texto de la propuesta de instrumento jurídico durante el CPMM 47. El Grupo de trabajo reconoció que si se quería cumplir con dicho programa los principios básicos del instrumento debían ultimarse durante el periodo de sesiones en curso y, por consiguiente, consideró prioritario abordar dichos temas fundamentales en el marco del mandato formulado por el Pleno.

3.12 El Grupo de trabajo examinó el texto refundido del proyecto de instrumento jurídico elaborado por los Estados Unidos (MEPC 46/3/2) y aceptó, con pequeñas modificaciones, sus principios subyacentes, reconociendo al mismo tiempo que algunos elementos exigirían un examen ulterior a la luz de la elaboración posterior del instrumento. El Grupo de trabajo también acordó que este texto debería servir de base para la elaboración más a fondo del instrumento e invitó a los Miembros a que presentaran propuestas pormenorizadas para su examen durante el CPMM 47. La Secretaría se comprometió a recopilar todas las propuestas en el texto que serviría como documento de trabajo en dicho periodo de sesiones.

3.13 El Grupo de trabajo aceptó los siguientes principios fundamentales relativos a las prescripciones aplicables a los buques que realizan la gestión del lastre en el nivel 1<sup>1</sup>:

- .1 el cambio de agua de lastre sería una de las opciones de la serie de técnicas que actualmente permite el instrumento, pero se reconoció que tenía esta solución carácter provisional en vista de su dudosa eficacia y de las inquietudes respecto de su seguridad (MEPC 45/20, párrafo 2.17);
- .2 habida cuenta de las dificultades relativas a la definición de la eficacia biológica del cambio de agua de lastre, ninguna norma de tratamiento debería basarse en el resultado del cambio de agua de lastre; y

---

1 Prescripciones aplicables a todos los buques.

- .3 el objetivo de la Organización debería ser, alentar la adopción de tecnologías nuevas y eficaces de Tratamiento del agua de lastre, a medida de que se encuentren disponibles, lo cual debería reflejarse en la estructura del proyecto de instrumento. Con objeto de asegurar el examen periódico de las normas y de las tecnologías disponibles, el Grupo de trabajo incluyó en el proyecto de texto el compromiso de la Organización de volver a examinar esta cuestión a intervalos regulares.

3.14 Por lo que respecta a las propias normas, el Grupo de trabajo acordó que los siguientes puntos podrían usarse como punto de partida y marco para ultimar las mismas:

- .1 al examinar la norma relativa al cambio del agua de lastre, el Grupo de trabajo convino en que la norma aplicable a los buques *nuevos* debería basarse en la eficacia del cambio volumétrico, pero que una alternativa claramente menos rigurosa, como el método de flujo continuo equivalente a tres volúmenes podría ser el adecuado para los buques existentes. Se preparó un proyecto de texto, que sería necesario completar con prescripciones que podrían extraerse de las Directrices que figuran en la resolución A.868(20)<sup>?</sup> y de otros documentos disponibles; y
- .2 al examinar la elaboración de las normas para el tratamiento del agua de lastre, el Grupo de trabajo convino en que debería existir una norma única, basada en sus consecuencias para el medio ambiente y que sería necesario complementar con prescripciones adicionales, particularmente en relación con tecnologías específicas de tratamiento. El Grupo de trabajo examinó diversos documentos presentados en este periodo de sesiones, así como los resultados del Primer Seminario internacional sobre normas de tratamiento del agua de lastre<sup>?</sup> y acordó que la norma debería ser una norma de rendimiento que sea posible homologar y que a los buques se les exigiría simplemente que se sirvieran de un equipo homologado. El Grupo acordó asimismo que las conclusiones del Seminario y las opciones propuestas para las normas constituirían la base de su futura labor, cuyo objetivo sería finalizar las normas durante el CPMM 48, de conformidad con lo indicado en el anexo 4 del documento MEPC 46/3.

3.15 Con objeto de facilitar la labor necesaria para continuar elaborando la norma relativa al tratamiento del agua de lastre, el Grupo de trabajo acordó recomendar la creación de un "Grupo de trabajo por correspondencia sobre la norma del agua de lastre", al cual se asignará el siguiente mandato:

- .1 el Grupo por correspondencia debería elaborar una norma sobre el tratamiento del agua de lastre, teniendo en cuenta:
  - .1 los resultados del Primer seminario internacional sobre normas de tratamiento del agua de lastre, celebrado en marzo de 2001;

---

? Directrices para el control y la gestión del agua de lastre de los buques a fin de reducir al mínimo la transferencia de organismos acuáticos perjudiciales y agentes patógenos.

? Organizado por la Unidad de Coordinación del Programa GloBallast y celebrado en la sede de la OMI del 28 al 30 de marzo 2001.

- .2 cualesquiera otras cuestiones relacionadas con la elaboración de dicha norma. Entre éstas figurarían los aspectos esbozados en los párrafos 2 y 3 del documento MEPC 46/3/3;
  - .3 la importancia del muestreo en la verificación del cumplimiento de cualquier norma que se elabore; y
  - .4 las observaciones respecto de la disponibilidad de tecnologías de tratamiento.
- .2 el Grupo de trabajo por correspondencia presentará un informe sobre su labor al CPMM 47 para que éste lo examine y adopte las medidas que estime oportunas;
  - .3 se invita a todas las delegaciones interesadas a que contribuyan a la labor de este Grupo de trabajo por correspondencia.

3.16 En caso que el Comité acuerde constituir este grupo de trabajo por correspondencia, la delegación de los Estados Unidos se ofreció para actuar como coordinador.

3.17 En relación con los progresos realizados con miras a la celebración de una conferencia diplomática en 2003, el Grupo de trabajo decidió mantener el calendario propuesto en el anexo 4 del documento MEPC 46/3, a reserva de que los principios esbozados *supra* fueran acordados en el presente periodo de sesiones. En caso de cambiarse estos principios durante el CPMM 47, podría ser difícil ultimar el texto en dicho periodo de sesiones. Partiendo de este supuesto, el Grupo de trabajo recomendó al Comité que provisionalmente se dispusiera la celebración de la conferencia diplomática en 2003.

3.18 Por lo que respecta al proyecto de circular MEPC/MSC sobre el examen de sugerencias de proyectos aplicables a las opciones de gestión del agua de lastre y de los sedimentos (MEPC 46/3, anexo 3), a fin de informar y estimular a la comunidad marítima acerca del curso que ha de seguir la gestión del agua de lastre, no se recibieron observaciones durante el lapso interperiodos. El Grupo de trabajo examinó algunos cambios sustantivos de la propuesta de texto y acordó recomendar al Comité que tuviera a bien:

- .1 remitir el texto actual al CSM 74, recomendándole que examine aspectos específicos de seguridad a la luz del documento MEPC 46/INF.22, presentado por Australia; y
- .2 completar el texto una vez que el CPMM 47 lo examine.

3.19 Al formular observaciones sobre el informe verbal, la delegación de los Estados Unidos señaló que la elaboración de una norma sobre el agua de lastre era la piedra fundamental del instrumento propuesto y que era importante que el punto de partida y el marco se hayan elaborado en el presente periodo de sesiones, para así poder ultimar la norma en el CPMM 48. Señaló, además, que es esencial que se establezca una norma única, basada en los efectos para el medio ambiente, y que la misma se incorpore en el instrumento para su aplicación tanto a los buques nuevos como a los existentes. Finalmente, la delegación se ofreció a coordinar el Grupo de trabajo por correspondencia propuesto sobre Normas de tratamiento del agua de lastre, de modo que las normas basadas en los efectos ambientales puedan ocupar un lugar preponderante en la versión final del instrumento.

3.20 La delegación del Brasil señaló la cuestión de los organismos patógenos transportados en el agua de lastre, que pueden propagar enfermedades, incluidos el cólera, las hepatitis A y E y la toxina paralizante PSP. En vista de los riesgos que presentan dichos agentes patógenos, la delegación se ofreció a liderar un grupo oficioso de contacto con objeto\* de intercambiar información y sugerencias relativas a la creación de normas para la gestión de agentes patógenos presentes en el agua de lastre. Brasil recopilaría toda la información recibida y elaboraría una ponencia que presentará al CPMM 47.

3.21 El Comité aceptó el ofrecimiento formulado por el Brasil e invitó a las delegaciones a que proporcionaran la información pertinente a la dirección de contacto indicada.

### **Medidas adoptadas por el Comité**

3.22 El Comité acordó establecer un grupo de trabajo por correspondencia sobre las normas de tratamiento del agua de lastre y aceptó el amable ofrecimiento formulado por los Estados Unidos para liderar este grupo\*\*. El mandato del Grupo de trabajo por correspondencia figura en el anexo 12.

3.23 El Comité consideró que en vista del progreso alcanzado en el presente periodo de sesiones, respecto a la elaboración de normas y el perfeccionamiento del proyecto de instrumento jurídico, sentía confianza suficiente para recomendar al Consejo que se celebrara una conferencia diplomática durante el próximo bienio.

3.24 El Comité estuvo de acuerdo en pedir al CSM 74 que estudie determinados aspectos de seguridad del proyecto de circular MEPC/MSC, sobre las sugerencias de proyectos para las opciones de gestión del agua de lastre y de los sedimentos (MEPC 46/3, anexo 3), a la luz del documento MEPC 46/INF.22.

3.25 En respuesta a una pregunta de la delegación de Panamá sobre la labor en curso en el CSM respecto de los aspectos de seguridad de los graneleros que efectúan el cambio del agua de lastre en alta mar, el Presidente del CSM informó al Comité que una vez que éste hubiera completado su examen de esta cuestión se informaría en consecuencia al CPMM.

---

\* Agencia Nacional de Vigilancia Sanitaria  
[www.anvisa.gov.br](http://www.anvisa.gov.br)

Dr. Cátia Pedroso Ferreira  
Gerente de Puertos  
[Catia.Ferreira@anvisa.gov.br](mailto:Catia.Ferreira@anvisa.gov.br)  
Teléfono: (61) 448-1094 Facsímil: (61)448-1291  
SEPN 515 Bloco B Ed. Omega 3º piso  
Brasilia DF 70770-502

\*\* Sr. Scott Newsham  
Jefe, División de Normas Ambientales  
Comandante (G-MSO-4)  
Servicio de Guardacostas de los Estados Unidos  
2100 Second Street S.W.  
Washington, DC. 20593-0001  
Estados Unidos

Teléfono: +1 202 267 1354  
Facsímil: +1 202 267 4690  
Correo electrónico:  
[snewsham@comdt.uscg.mil](mailto:snewsham@comdt.uscg.mil)  
Profesión: Seguridad marítima y protección  
del medio ambiente

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

4.1 El Comité examinó el informe del Grupo de trabajo sobre el Convenio de Cooperación que se reunió durante el CPMM 45 (MEPC 46/4) y recordó lo siguiente:

- .1 el Grupo de trabajo sobre el Convenio de Cooperación elaboró el perfil de un programa para implantar el artículo 12 del Convenio de Cooperación y para determinar de qué manera la Organización puede desempeñar las funciones mencionadas en el Protocolo de Cooperación-SNPP;
- .2 a la luz del accidente del petrolero **Erika** y de otros derrames de hidrocarburos de alta densidad que se habían producido recientemente, el Comité aprobó en principio que un Foro de investigación y desarrollo se ocupara de las medidas de lucha en caso de derrame de estos tipos de hidrocarburos, y aceptó el ofrecimiento de Francia de patrocinar el tercer Foro de investigación y desarrollo, encuentro que se celebraría en Brest en marzo de 2002, tras el CPMM 47 y de ayudar en su organización; y
- .3 el Grupo de trabajo sobre el Convenio de Cooperación aprobó el proyecto revisado del documento MEPC 46/4/2, "Orientaciones sobre la gestión de la seguridad de los alimentos de origen marino cuando se produce un derrame de hidrocarburos y posteriormente", y pidió a la Secretaría que transmitiera este documento a la FAO con objeto de acordar la elaboración de una publicación conjunta FAO/OMI.

4.2 Tras examinar el orden del día del Grupo de trabajo sobre el Convenio de Cooperación para el actual periodo de sesiones, el Comité decidió:

- .1 suprimir el punto 5 sobre el Protocolo de Intervención 1973, ya que ese tema se trataría en el Pleno, bajo el punto 17 del orden del día del Comité; y
- .2 suprimir el punto 10 sobre "Otros asuntos", debido a que el Grupo de trabajo no debería ocuparse de otras cuestiones sin contar con las pertinentes instrucciones del Comité.

4.3 Al examinar el calendario de tareas y los plazos de ultimación indicados en el anexo 4 del documento MEPC 46/4, el Comité señaló que, si bien podría estar de acuerdo con las tareas propuestas, su planificación respecto de las futuras reuniones y de los plazos de ultimación, debería examinarse en relación con el punto 20 del orden del día.

4.4 Habida cuenta de lo expresado en su discurso por el Secretario General al inaugurar el periodo de sesiones del CPMM 46, respecto del suceso del **Castor**, oportunidad en la cual puso de manifiesto la cuestión de las aguas abrigadas en relación con los buques necesitados de socorro, el Presidente pidió al Grupo de trabajo sobre el Convenio de Cooperación que agregase este punto a su orden del día y que tratara la cuestión de los refugios seguros estableciendo los principios y criterios que habría que tener en cuenta al elaborar planes de emergencia nacionales en caso de que un buque solicite refugio, especialmente por lo que se refiere a las prescripciones

sobre el transbordo de buque a buque y otras cuestiones sobre la prevención de la contaminación, a fin de facilitar las deliberaciones del CSM.

4.5 El Comité aprobó el orden del día del Grupo de trabajo sobre el Convenio de Cooperación (MEPC 46/1/1) enmendado (véase el párrafo 4.2 *supra*).

### **Lucha contra los derrames de hidrocarburos de alta densidad**

4.6 El Presidente recordó que durante el CPMM 44 se había invitado a Francia a que presentara un informe sobre las medidas de lucha contra la contaminación tomadas a raíz del accidente del **Erika**. El Presidente agradeció a Francia por haber presentado dicho informe (MEPC 46/4/4), que se remitió al Grupo de trabajo sobre el Convenio de Cooperación para que sirviera como punto de partida de sus deliberaciones sobre los derrames de hidrocarburos de alta densidad.

4.7 El Comité también recordó que había pedido a la Secretaría que, en cooperación con otros gobiernos y organizaciones, constituyera una comisión coordinadora para el Tercer Foro de investigación y desarrollo y que en el actual periodo de sesiones la Secretaría había organizado una reunión de esa comisión. El Presidente instó a los Estados Miembros y a las organizaciones a efectuar donaciones y contribuir a tan importante acontecimiento, además de participar en el mismo.

### **Orientaciones sobre la gestión de la seguridad de los alimentos marinos los derrames de hidrocarburos y posteriormente**

4.8 El Comité señaló que durante su 45º periodo de sesiones el Grupo de trabajo sobre el Convenio de Cooperación había revisado y aprobado el documento MEPC 46/4/2, "Orientaciones sobre la gestión de la seguridad de los alimentos marinos durante los derrames de hidrocarburos y posteriormente", con el fin de elaborar una publicación conjunta OMI/FAO.

4.9 El Comité recordó que el Departamento de Pesca de la FAO había aceptado el documento revisado sobre las orientaciones, que se adjunta como anexo al documento MEPC 46/4/2, y que había dado su conformidad respecto de la elaboración de una publicación conjunta OMI/FAO.

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

4.10 El Comité pidió al Grupo de trabajo sobre el Convenio de Cooperación que llevase a cabo sus tareas conforme a su programa de trabajo y su orden del día enmendados, y que el día viernes presentara al Comité un informe verbal sobre aquellas cuestiones respecto de las cuales fuera necesario que éste adoptara decisiones, tales como las siguientes:

- .1 labor del Grupo de trabajo por correspondencia para la revisión de la sección IV del Manual sobre la contaminación ocasionada por hidrocarburos;
- .2 avances realizados en el tercer Foro de investigación y desarrollo;
- .3 orientaciones sobre la gestión de la seguridad de los alimentos marinos durante los derrames de hidrocarburos y posteriormente; y

- .4 elaboración de criterios que pueden utilizar los Estados ribereños al examinar cuestiones relacionadas con las aguas abrigadas/refugios, desde el punto de vista de la protección del medio marino.

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

4.11 Tras recibir el informe provisional del Grupo de trabajo sobre el Convenio de Cooperación (MEPC 46/WP.6), el Comité:

- .1 aprobó el proyecto de documento titulado "Orientaciones sobre la gestión de la seguridad de los alimentos marinos durante los derrames de hidrocarburos y posteriormente", en tanto que publicación conjunta de la OMI y la FAO y pidió a la Secretaría que lo imprimiera;
- .2 tomó nota de los avances realizados en la labor de preparación del Tercer Foro de investigación y desarrollo - Lucha contra derrames de hidrocarburos de alta densidad, y pidió a la Secretaría que examine la posibilidad de servirse del Fondo de Cooperación Técnica para permitir la participación en dicho Foro de los países en desarrollo;
- .3 tomó nota de los avances en la labor del Grupo de trabajo por correspondencia encargado de revisar la sección IV del Manual sobre la contaminación ocasionada por hidrocarburos, en especial de la adición de tres capítulos nuevos sobre biorrehabilitación, fueloil pesado/combustibles emulsionados y combustión *in situ* y estuvo de acuerdo en establecer un grupo de trabajo por correspondencia encargado de elaborar un proyecto de documento refundido al CPMM 47 para que éste formule observaciones y lo examine a fin de que el CPMM 48 lo apruebe para su publicación. El mandato del Grupo figura en el anexo 12.
- .4 estuvo de acuerdo en que durante el CPMM 47 debería reunirse un grupo de redacción a fin de lograr los objetivos señalados en el subpárrafo 3 *supra* y examinar el proyecto final de Sección IV del Manual sobre la contaminación ocasionada por hidrocarburos antes de que lo examine el Comité en su 48º periodo de sesiones, con miras a su aprobación y publicación; y
- .5 examinó la labor llevada a cabo por el Grupo de trabajo sobre el Convenio de Cooperación respecto de la cuestión de las aguas abrigadas/refugios, desde el punto de vista de la protección del medio marino, y acordó remitirla al CSM para su examen. En el anexo 4 figura una serie de medidas a partir de las cuales sería necesario elaborar criterios de carácter orientativo para los Estados Miembros, cuando se considere la cuestión de las aguas abrigadas/refugios desde el punto de vista de la respuesta para la protección del medio marino.

4.12 La delegación de Nueva Zelanda felicitó al Grupo de trabajo por correspondencia por su labor sobre la revisión de la Sección IV del Manual sobre la Contaminación ocasionada por Hidrocarburos y, en especial, a los Países Bajos por haber ejercido el liderazgo y al Grupo de trabajo sobre el Convenio de Cooperación por su labor sobre la cuestión de las aguas abrigadas, contando para ello con tan poco tiempo.

4.13 España también felicitó al Grupo de trabajo sobre el Convenio de Cooperación por su labor sobre la cuestión de las aguas abrigadas, sobre todo teniendo en cuenta que había dispuesto de un material de referencia limitado.

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

5.1 El Comité examinó el texto del proyecto de instrumento jurídico aprobado por el CPMM 45, teniendo en cuenta las diversas observaciones que figuran en los documentos presentados al CPMM 46 y constituyó un Grupo de redacción encargado de elaborar un texto revisado del proyecto de instrumento, que se presentará a la Conferencia Diplomática como documento de la misma, con todas las modificaciones señaladas claramente.

### **OBSERVACIONES SOBRE LAS PARTES PENDIENTES DEL TEXTO DEL PROYECTO DE CONVENIO**

#### **Artículo 4 y anexo 1, Medidas de control de los sistemas antiincrustantes**

##### *Alcance de la prohibición:*

5.2 El Comité, tras haber tomado nota de que el Reino Unido, Liberia, el Japón y la AWES (documentos MEPC 46/5/6, MEPC 46/5/9, MEPC 46/5/15 y MEPC 46/5/7, respectivamente) habían acordado por unanimidad incorporar una obligación en el proyecto de instrumento, señaló que era necesario redactar textos alternativos para limitar la posibilidad de que las Partes en el Convenio apliquen o instalen dentro de su territorio, los sistemas antiincrustantes, que se indican en el anexo 1.

5.3 El Comité accedió a modificar el texto del artículo 4 según la propuesta del Reino Unido que figura en el párrafo 3 del documento MEPC 46/5/6, y encargó al Grupo de redacción que añadiese una referencia a los astilleros para completar la referencia existente a puertos y terminales mar adentro.

##### *Interpretación de prohibición absoluta:*

5.4 El Presidente recordó que aún era necesario aclarar la cuestión de la interpretación de la prohibición total respecto de los compuestos organoestánicos que actúan como biocidas en los sistemas antiincrustantes, es decir que debía aclararse si se ha de exigir la remoción de los sistemas antiincrustantes basados en el organoestaño o si basta con recubrir dichos sistemas con un revestimiento aislante.

5.5 El Comité examinó las opciones A y B del anexo 1 y numerosas delegaciones manifestaron que preferían la opción A mientras que otras se inclinaron por la opción B.

5.6 Al examinar la cuestión, el Comité tomó nota asimismo de la información sobre los revestimientos aislantes, facilitada por el CEFIC (MEPC 46/5/12), a saber:

- .1 el sector de los revestimientos puede suministrar "revestimientos aislantes" inertes, no pulimentantes que forman una barrera que impide la lixiviación del tributilestaño de una pintura antiincrustante que contiene este producto;

- .2 en ciertos casos, la aplicación de un "revestimiento aislante" puede no ser apropiada para un tipo determinado de buque, por ejemplo cuando el sustrato se encuentre en mal estado, en cuyo caso la opción más adecuada es el decapado; y
- .3 el coste relativo de un nuevo decapado por chorro del casco de un buque puede ser cuatro veces superior (por metro cuadrado) al coste de la aplicación de un revestimiento aislante.

5.7 Al examinar la cuestión y las consecuencias de la remoción de los sistemas antiincrustantes a base de organoestaño, el Comité decidió que en el proyecto de texto se incluyese una disposición obligatoria exigiendo la manipulación y la eliminación sin riesgos de los desechos generados por la remoción de los sistemas antiincrustantes, cuyo uso está limitado con arreglo al anexo 1 del Convenio.

5.8 El representante de la AWES opinó que tal vez dicha disposición tenga que adoptar la forma de una recomendación ya que no le constaba si todos los astilleros disponían de instalaciones adecuadas para eliminar sistemas antiincrustantes basados en el organoestaño. A este respecto informó al Comité de que, si bien varios astilleros europeos cuentan con tales instalaciones, no podía afirmarse lo mismo de los astilleros de otras partes del mundo. Tras reconocer que la mayoría de los astilleros se hallan en el Japón y en la República de Corea, y teniendo en cuenta que la mayoría son propiedad de empresas privadas y que es posible que algunos estén atravesando dificultades financieras, el delegado de la AWES invitó a las delegaciones del Japón y de la República de Corea a manifestar sus opiniones al respecto.

5.9 En respuesta a la petición de la AWES, las delegaciones del Japón y de la República de Corea informaron al Comité de que los astilleros de ambos países no tendrían ningún problema a la hora de dotarse de las instalaciones adecuadas para eliminar los sistemas antiincrustantes a base de organoestaño aplicados a los buques. La delegación de Corea indicó asimismo que los astilleros coreanos habían administrado bien sus negocios gracias a los generosos encargos de buques realizados por otros países.

5.10 El Comité examinó los argumentos a favor de cada opción y decidió mantener por el momento ambas opciones, A y B, entre corchetes, para que la Conferencia diplomática decida al respecto.

5.11 El Comité tomó nota de que tanto los Estados Unidos como el Japón habían presentado documentos (MEPC 46/5/1 y MEPC 46/5/16, respectivamente) en los que se señala que la opción B del anexo 1, tal como está redactada en el proyecto de instrumentos (MEPC 45/20, anexo 2) es equívoca ya que permite la remoción y el recubrimiento con pintura aislante así como el recubrimiento sin la utilización de pinturas aislantes y esta última era una posibilidad que el Comité no estaba examinando. Habida cuenta de ello, el Comité encargó al Grupo de redacción que modificase el texto de la opción B.

#### *Fechas efectivas de la prohibición:*

5.12 El Presidente recordó que aún faltaba resolver la cuestión de la conveniencia de que las fechas efectivas de la prohibición sean independientes de la entrada en vigor.

5.13 El Comité examinó la propuesta de suprimir el texto entre corchetes "o fecha de entrada en vigor del Convenio, si ésta es posterior" que sigue a las fechas efectivas del 1 de enero

de 2003 y el 1 de enero de 2008. Tras un intercambio de opiniones al respecto, el Comité decidió mantener el texto entre corchetes para que la Conferencia diplomática decida al respecto.

5.14 El Comité tomó nota asimismo de que el Japón apoyaba la supresión del texto a condición de que se aceptase su propuesta de modificarlo con respecto a las medidas de control para la fecha efectiva del 1 de enero de 2003, ya que la regla retroactiva sobre la prohibición y la restricción de una "acción" (planteada por las expresiones "aplicar" y "volver a aplicar") daría lugar a problemas de índole jurídica cuando los países traten de ratificar el Convenio.

#### **Anexo 4, Modelo del Certificado internacional relativo al sistema antiincrustante**

5.15 El Comité tomó nota de las propuestas presentadas por el Japón y el Fondo Mundial para la Naturaleza (WWF) (MEPC 46/5/16 y MEPC 46/5/3, respectivamente) para que se modifique el texto del certificado y encargó al Grupo de redacción que examinase los cambios recomendados y enmendase el texto según fuera conveniente.

#### **Artículo 9, Reconocimientos**

##### *Categoría de buques sujetos a reconocimientos y certificación:*

5.16 Al examinar el tamaño de buque que debería servir como valor límite respecto a las prescripciones sobre el reconocimiento y la certificación, el Comité tomó nota de que los Estados Unidos y el Japón se habían declarado partidarios de los valores límite de 400 y 500 toneladas de arqueo bruto, respectivamente.

5.17 Tras haber analizado la cuestión, el Comité decidió elegir un límite de 400 toneladas de arqueo bruto, reconociendo que prácticamente todos los buques con este arqueo bruto están sometidos a reconocimiento. El Comité tomó nota de que Chipre y el Japón manifestaron que preferían escoger un valor umbral de 300 y 500 toneladas de arqueo bruto, respectivamente.

##### *Directrices relativas a los reconocimientos:*

5.18 El Presidente recordó que en el párrafo 4 del artículo 9 se exige que los reconocimientos se efectúen teniendo en cuenta las Directrices relativas a los reconocimientos de sistemas antiincrustantes, que ha de elaborar la Organización.

5.19 El Comité tomó nota de que, tras una petición formulada por el CPMM 45 para que el Subcomité FSI examinase el anteproyecto de Directrices elaborado por el Japón (MEPC 45/4/3) y le presentase un informe, en su 9º periodo de sesiones el Subcomité FSI había incluido el examen de las Directrices en su programa de trabajo, como cuestión que se examinaría una vez que se haya celebrado la Conferencia diplomática.

5.20 Al examinar la petición formulada por el Japón para que el CPMM 46 apruebe el proyecto de Directrices elaborado por el Japón (MEPC 46/5/17), que ha de adoptar la Conferencia diplomática como resolución de la misma, el Comité decidió que dichas Directrices se deberían elaborar antes de que el Convenio entre en vigor y pidió al Subcomité FSI que examine el proyecto de Directrices en su periodo de sesiones de 2002.

## **Artículo 10 [Rótulos y] Expedición o refrendo del Certificado internacional relativo al sistema antiincrustante**

5.21 Tras tomar nota de que el Japón, la Federación Internacional de Vela y la AWES habían manifestado en sus documentos (MEPC 46/5/15, MEPC 46/5/2 y MEPC 46/5/7, respectivamente) que eran partidarios de suprimir el texto que figura entre corchetes en el artículo 10 que exige que los buques pequeños lleven fijados rótulos, el Comité decidió suprimir dicho texto.

5.22 Al examinar la propuesta presentada por la AWES (MEPC 46/5/7) para que los buques pequeños, en vez de un rótulo, lleven una declaración relativa al sistema antiincrustante utilizado a bordo el Comité decidió incluir dicha prescripción en el proyecto de instrumento. También aprobó una propuesta para que se exija a los buques de determinado tamaño (por ejemplo, de eslora superior a 25 m pero de arqueado bruto inferior a 400 toneladas) que lleven tal declaración y pidió al Grupo de redacción que examinase cuál debería ser el valor umbral adecuado.

5.23 El Comité aprobó asimismo la propuesta presentada por la India (MEPC 46/5/14) de que la prescripción relativa a los buques de menor tamaño debería limitarse a los que efectúen viajes internacionales.

5.24 El Comité encargó al Grupo de redacción que examinase el texto de este artículo teniendo en cuenta las decisiones antes mencionadas.

## **Artículo 15, Inspección de buques y detección de infracciones**

5.25 El Comité tomó nota de las propuestas formuladas por los Estados Unidos, el Japón y el Reino Unido (documentos MEPC 46/5/1, MEPC 46/5/15 y MEPC 46/5/6, respectivamente) de suprimir el párrafo *1bis* que figura entre corchetes, en virtud del cual se impone a la Parte que dañe un sistema antiincrustante durante el muestreo la obligación de reparar el sistema y de indemnizar por cualquier retraso o daño resultante, si el capitán del buque constata que el sistema antiincrustante ha sido dañado durante el muestreo.

5.26 El Comité también tomó nota de la opinión de Liberia (MEPC 46/5/11) de que, si bien en el párrafo *1bis* se aborda la cuestión de las reparaciones o indemnizaciones como consecuencia de los daños causados por la Parte que toma las muestras, era improbable, habida cuenta de la limitada posibilidad de entablar litigios con arreglo a la legislación nacional de cada Parte, que éste fuera un recurso expedito para los propietarios de buques.

5.27 El Comité también tomó nota de la propuesta formulada por el Reino Unido para incorporar en el artículo 16 el concepto de daños al sistema antiincrustante, que figura en el párrafo *1bis*.

5.28 Tras estudiar detenidamente esta cuestión, el Comité convino en las medidas que se indican a continuación y pidió al Grupo de redacción que modificara el texto en consecuencia:

- .1 conservar el artículo *1bis* entre corchetes;
- .2 incorporar en el artículo 16, entre corchetes, el concepto de daños según la propuesta del Reino Unido (MEPC 46/5/6); e

- .3 incluir una nota a pie de página que indique que la propuesta del Reino Unido constituye una sugerencia alternativa a la propuesta que figura en el párrafo 1*bis*.

5.29 El Comité tomó nota de que la Conferencia diplomática debía pronunciarse acerca de la inclusión de una cláusula sobre daños en el texto del instrumento. En caso de que se decidiera incluir en el Convenio una disposición sobre daños, a continuación se debería determinar dónde hacerlo, es decir, bien en el artículo 15 o en el artículo 16, y cuál sería su texto.

### **Artículo 18, Enmiendas**

5.30 El Comité tomó nota de que el Japón y los Estados Unidos habían presentado propuestas (MEPC 46/5/15 y MEPC 46/5/1, respectivamente) sobre cómo realizar la enmienda del tratado y sus anexos, difiriendo las dos propuestas principalmente en que, de acuerdo con el documento del Japón, los artículos 9 a 13 serían objeto del procedimiento de enmienda tácito.

5.31 Tras tomar conocimiento de que los Estados Unidos y el Japón habían acordado una propuesta combinada, basada en el texto del documento MEPC 46/5/1, con la modificación de incluir los artículos 9 a 13 en un anexo, el Comité pidió al Grupo de redacción que elaborase el texto de este artículo basándose en los procedimientos indicados en el documento MEPC 46/5/1 e incluyendo los artículos 9 a 13 en un anexo, con las necesarias modificaciones de redacción.

5.32 Chipre y el Japón señalaron que si al anexo 1 se añade una nueva sustancia, debería considerarse el establecimiento de un periodo de transición igual al previsto actualmente respecto de la eliminación de los sistemas antiincrustantes a base de estaño.

5.33 El Comité pidió al Grupo de redacción que, si disponía del tiempo necesario, revisara los procedimientos de enmienda, teniendo en cuenta la propuesta de Chipre anteriormente mencionada.

### **Artículo 20, Entrada en vigor**

5.34 El Presidente informó que no se esperaba que en el actual periodo de sesiones el Comité adoptase una decisión respecto de la disposición relativa a la entrada en vigor del Convenio, la cual se dejará a criterio de la Conferencia diplomática.

5.35 Aunque algunas delegaciones opinaron que debería elaborarse texto para este artículo, la mayoría convino en que primero era importante examinar todo el contenido del Convenio, antes de incluir dicho texto. El Comité recordó el documento presentado por los Países Bajos en su anterior periodo de sesiones (MEPC 45/4/2) en el que se recogían varias opciones relativas a las condiciones de entrada en vigor del instrumento jurídico, y acordó dejar este artículo en blanco para que la Conferencia diplomática elaborase el texto pertinente.

### **Artículo 23, Relación con el derecho internacional y con otros acuerdos**

5.36 El Comité tomó nota de que este artículo figura actualmente entre corchetes, como consecuencia de un extenso debate, realizado en su 45º periodo de sesiones acerca de una propuesta presentada por Dinamarca para suprimirlo, en vista de las dificultades que presentaría desde el punto de vista de las legislaciones nacionales, y para incluir en su lugar, en el preámbulo, una referencia a la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar.

5.37 El Comité examinó la propuesta de Dinamarca (MEPC 46/5/5) de suprimir este artículo para no supeditar el Convenio sobre sistemas antiincrustantes a todos los demás acuerdos existentes. Tras examinar esta cuestión, el Comité acordó suprimir el texto del final de la oración, que dice "o de cualquier acuerdo internacional existente".

5.38 Tras la decisión de suprimir la cláusula relativa a "cualquier acuerdo internacional existente", Dinamarca propuso que el texto restante se trasladara al preámbulo, aunque no hubo apoyo suficiente para esta propuesta.

5.39 La delegación de Dinamarca mantuvo su posición con respecto a la resupresión o desplazamiento del artículo al preámbulo.

#### **OBSERVACIONES SOBRE LA PARTES DEL PROYECTO DE INSTRUMENTO QUE NO APARECEN ENTRE CORCHETES**

#### **Artículo 1, Obligaciones generales y Artículo 5, Procedimiento para proponer enmiendas de las medidas de control de los sistemas antiincrustantes**

##### *Principio preventivo:*

5.40 El Presidente recordó que el Comité, en su último periodo de sesiones, convino en no hacer referencia al principio preventivo en el cuerpo principal del texto, dado que consideró que ya se hacía referencia al mismo en el preámbulo del Convenio, pero que Dinamarca podía optar por formular por escrito dicha propuesta para que la examinara el CPMM 46.

5.41 El Comité tomó nota de la información facilitada en el documento presentado conjuntamente por Dinamarca y Suecia (MEPC 46/5/8) y en el documento de Italia (MEPC 46/5/4) en los que se destacaban las razones por las que consideraban que era importante incorporar la referencia al principio preventivo en el cuerpo principal del Convenio.

5.42 Aunque varias delegaciones manifestaron su apoyo a la incorporación del texto propuesto, el Comité, en vista de la opinión mayoritaria, decidió que no incluir dicha referencia en el cuerpo principal del tratado, pues consideró que ya figuraba en el preámbulo.

5.43 La delegación de Dinamarca, al hacer referencia a otros acuerdos internacionales en cuyo cuerpo principal figuran referencias análogas (por ejemplo, el Convenio sobre contaminantes orgánicos persistentes y el Protocolo de Cartagena sobre bioseguridad), mantuvo su posición respecto de que este texto debería figurar en el cuerpo principal del tratado.

5.44 La delegación de las Bahamas señaló que el párrafo 3 del artículo 1 no está en consonancia con el objetivo de establecer una norma mundial única, dado que prevé que los puertos de los Estados Partes puedan adoptar, individual o conjuntamente, medidas más rigurosas que las previstas en el Convenio. Esta opinión fue compartida por la delegación de Vanuatu. Una delegación solicitó aclaraciones respecto del párrafo 3 del artículo 1. En respuesta a esta petición, el Sr. Bryan Wood-Thomas (Estados Unidos), Presidente del Grupo de redacción, explicó que el párrafo 3 del artículo 1 constituye una indicación explícita de que los Estados Partes en el acuerdo son libres de adoptar medidas más rigurosas que las indicadas en el tratado. Aunque los Estados tienen el derecho a adoptar medidas más rigurosas, la indicación explícita a este efecto en el Convenio suprime la posibilidad de que se pueda aducir que el tratado está destinado a limitar este derecho.

## **Artículo 5, Procedimiento para proponer enmiendas de las medidas de control de los sistemas antiincrustantes**

5.45 El Comité tomó nota de la propuesta del Japón (MEPC 46/5/15) de ampliar el artículo 5 a fin de añadir que el procedimiento de enmienda del anexo 1 estará sujeto a las disposiciones del artículo 18, y de la petición del Reino Unido (MEPC 46/5/6) de que el Comité considere el mecanismo para facilitar los datos necesarios para la presentación de la propuesta inicial y detallada.

5.46 El Comité convino en que el Grupo de redacción examinase la propuesta del Japón habida cuenta del texto propuesto para el artículo 18.

## **Artículo 2, Ámbito de aplicación**

5.47 El Comité tomó nota de la propuesta del Reino Unido (MEPC 46/5/6) de modificar el artículo 2 a fin de establecer la aplicación del Convenio a las plataformas fijas o flotantes que, en la práctica, no enarbolan el pabellón de ninguna Parte, pero que operan bajo la autoridad de una de ellas, y de aclarar en qué circunstancias el Convenio se aplica a los buques de Estados que no son Partes en el mismo.

5.48 Tras examinar la propuesta, el Comité acordó modificar el texto del artículo del modo propuesto por el Reino Unido y dio al Grupo de redacción las instrucciones pertinentes.

5.49 El Comité acordó modificar el texto propuesto por el Reino Unido en consonancia con una propuesta formulada para hacer una referencia específica a los astilleros.

## **Propuesta para la designación de laboratorios encargados de la certificación de sistemas alternativos**

5.50 El Comité debatió la propuesta del Brasil (MEPC 46/5/13) encaminada a incluir dos nuevos artículos con disposiciones relativas a la designación de laboratorios autorizados por la OMI para efectuar la certificación de sistemas antiincrustantes y para que la Organización prepare una publicación sobre procedimientos para someter a prueba los sistemas antiincrustantes.

5.51 El Comité señaló que ya había examinado la cuestión de la participación de la OMI en la aprobación de sistemas antiincrustantes, y que se había decidido que la Organización no debería participar en la aprobación de productos químicos y la evaluación de la eficacia de los sistemas antiincrustantes.

5.52 El delegado del CEFIC informó al Comité de que el sector podía confirmar que se dispone de revestimientos alternativos, que el mercado era el mejor juez de la eficacia de los nuevos sistemas, y que ciertos países disponen de legislación nacional para la aprobación de sistemas.

5.53 Si bien varias delegaciones apoyaron la propuesta del Brasil el Comité, teniendo en cuenta la opinión mayoritaria, decidió que no convenía que la OMI participe en la aprobación de sistemas antiincrustantes y decidió no incluir dichas disposiciones en el Convenio.

## **Artículo 6, Grupos de expertos**

5.54 El Comité aprobó la propuesta de los Estados Unidos (MEPC 46/5/1) de modificar la referencia a "Grupo de expertos" de modo que diga "Grupo técnico", a fin de que quede claro que se trata de un mecanismo formado por las Partes, responsable de la revisión técnica de una propuesta o propuestas concretas presentadas en virtud del convenio en años venideros, y abierto a la participación de los Estados Parte y de los que no lo sean, así como a las organizaciones intergubernamentales y no gubernamentales, y no de un grupo de personas designadas, expertas en una o varias materias relacionadas con la revisión y que únicamente prestarían sus servicios a título individual.

## **Artículo 9, Reconocimientos**

5.55 El Comité tomó nota de la información facilitada por el CEFIC (MEPC 46/5/12) relacionada con la utilidad de las Hojas informativas sobre la seguridad de los materiales (MSDS) e instó a los Estados Miembros a que se aseguren de que dichas hojas siempre se faciliten y se encuentren disponibles para inspección en el lugar de aplicación de un sistema antiincrustante.

## **Artículo 13, Validez del Certificado internacional relativo al sistema antiincrustante**

5.56 Tras tomar nota de la propuesta de los Estados Unidos (MEPC 46/5/1), el Comité decidió encargar al Grupo de redacción que modifique el texto del artículo 13 de acuerdo con esa propuesta, a fin de aclarar que las normas actuales que figuran en la regla 14 i), 9) ii) del capítulo I del Convenio SOLAS, en la regla 8 3) del Anexo I del Convenio MARPOL 73/78 y la Introducción del sistema armonizado de reconocimientos y certificación en el marco de los Anexos I y II del MARPOL 73/78 (MEPC.39(29)), regla 8 9) c), prescriben la expedición de un nuevo certificado siempre que se produzca una transferencia, pero que dicho certificado nuevo puede expedirse basándose en 1) un nuevo reconocimiento cuyos resultados sean satisfactorios, o 2) el certificado existente.

## **Anexo I, Medidas de control de los sistemas antiincrustantes**

*Aplicación de la prohibición propuesta del uso de sistemas antiincrustantes a base de organoestaño:*

5.57 El Comité tomó nota de la propuesta de Liberia (MEPC 46/5/10) encaminada a modificar la aplicación de la prohibición propuesta del uso de sistemas antiincrustantes a base de organoestaño, de modo que se tenga en cuenta la relación entre el número de buques y sus dimensiones y el riesgo para el medio ambiente, a saber:

- .1 que la prohibición empiece a regir para los buques de arqueo bruto inferior a 20 000 al entrar en vigor el proyecto de convenio; y
- .2 que para los restantes buques, es decir los de arqueo bruto igual o superior a 20 000, la prohibición empiece a regir a los cinco años de la entrada en vigor del proyecto de convenio, cuando se disponga de otros sistemas con una eficacia probada de 60 meses, y cuando se haya podido realizar una evaluación ambiental más completa de esos sistemas.

5.58 El Comité tomó nota de que Irán apoyaba la propuesta de Liberia y, tras examinar las opiniones de otras delegaciones al respecto decidió que no era necesario introducir tal modificación.

5.59 El Comité tomó nota asimismo de las siguientes cuestiones planteadas en el documento MEPC 46/5/11 (Liberia):

- .1 es necesario que en el Convenio se disponga que los buques pueden reparar los daños en su revestimiento antiincrustante utilizando el mismo sistema de pintura y no otros revestimientos que podrían ser incompatibles con su revestimiento actual durante el periodo comprendido entre la prohibición de la aplicación y la prohibición absoluta;
- .2 es necesario incluir en el proyecto de convenio disposiciones mediante las que se exceptúen los buques que, normalmente se ha previsto reciclar en un espacio de tiempo breve, ya sea antes o después de que entre en vigor la prohibición absoluta. Otra posibilidad guarda relación con los buques tanque de casco sencillo que vayan a ser "desguazados" como resultado de las propuestas de enmienda a la regla 13G del Anexo I del MARPOL. Estos buques tanque de casco sencillo deben quedar totalmente exentos de la aplicación del proyecto de convenio. Incluso cuando se trate de buques tanque de casco sencillo que vayan a continuar operando bien entrada la próxima década, el hecho de que queden exceptuados de la aplicación de las disposiciones del convenio no crearía ningún problema para el medio ambiente, dado que su número es reducido. El costo de efectuar el mantenimiento de los revestimientos a base de tributilestaño, en comparación con las alternativas disponibles, alentaría por sí mismo la utilización de sistemas antiincrustantes que no estén basados en tributilestaño.

5.60 Al examinar la cuestión de la compatibilidad de la pintura, el observador del CEFIC informó al Comité de que es posible reparar sistemas antiincrustantes a base de organoestaño con un sistema que no esté basado en organoestaño, a condición de que se mantengan consultas entre el propietario del buque y el fabricante de la pintura para garantizar la compatibilidad de los sistemas específicos en cuestión. Varias delegaciones opinaron que no era necesario utilizar una pintura con la misma fórmula cuando se repara una zona dañada.

5.61 Al examinar la propuesta de incluir en el proyecto de convenio una disposición mediante la que se exceptúe a los buques que se prevea reciclar en un espacio de tiempo breve, ya sea antes o después de que entre en vigor la prohibición absoluta, algunas delegaciones observaron que no sería razonable suponer que a un buque se le aplique una nueva capa de pintura tan sólo uno o dos años antes de su retirada de servicio prevista. También se señaló que no debería exigirse la remoción o el recubrimiento hasta el primer intervalo en dique seco previsto para después de 2008. Se indicó también que ello daría como resultado la ampliación del plazo de 2008 hasta 2012 ó 2013. Algunas delegaciones señalaron que los buques estarán en dique seco entre 2003 y 2008 y que tendrán la oportunidad de aplicar sistemas antiincrustantes que sean a base de tributilestaño.

5.62 Tras debatir las cuestiones planteadas por Liberia, el Presidente llegó a la conclusión de que para que la Conferencia examine dichas propuestas, es necesario presentar por escrito propuestas específicas.

### **Observaciones generales relacionadas con el proyecto de convenio**

5.63 El Comité tomó nota de la información que figura en el documento MEPC 46/5/11 (Liberia) en relación con la prueba de los sistemas antiincrustantes, y la información que figura en el documento MEPC 46/INF.26 (Australia) sobre el proyecto en curso para someter a prueba los sistemas antiincrustantes alternativos.

### **Documentos relacionados con la Conferencia Diplomática**

5.64 El Comité examinó el proyecto de reglamento provisional de la Conferencia internacional sobre el control de los sistemas antiincrustantes perjudiciales para buques, que figura en el documento MEPC 46/5, y lo aprobó a fin de que se remita a la Conferencia Diplomática.

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

5.65 Se encargó al Grupo de redacción que tuviera a bien:

- .1 examinar el proyecto de texto del Convenio, así como los cuatro anexos, de conformidad con las decisiones del Comité y teniendo en cuenta las observaciones formuladas en las ponencias y las opiniones expresadas en el Pleno;
- .2 preparar un texto revisado del Convenio, así como de los cuatro anexos, en el que se incorporen todas las modificaciones, señalándolas de manera clara, y presentarlo al Pleno el viernes, 27 de abril de 2001; y
- .3 presentar un informe oral al Pleno el viernes, 27 de abril de 2001.

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

5.66 El Presidente del Grupo de redacción, Sr. Bryan Wood-Thomas (Estados Unidos) al brindar un informe oral sobre las deliberaciones del Grupo, el día 27 de abril de 2001, señaló al Comité lo siguiente:

- .1 el Grupo había llegado a un consenso respecto de un texto único, que recibió el pleno apoyo de cada uno de sus miembros, y que no se había colocado entre corchetes, excepto por lo que respecta a los artículos 15 y 16 relacionados con la cláusula sobre daños;
- .2 como resultado de las propuestas presentadas por los Estados Unidos y el Japón sobre el procedimiento de enmienda del tratado, el Grupo convirtió los artículos 9 a 13, relativos a las prescripciones sobre reconocimientos y certificación, en reglas 1 a 5 del anexo 4. El Grupo también examinó los artículos 18 y 19, con arreglo a la propuesta formulada por los Estados Unidos, e introdujo los pertinentes cambios de redacción. Dinamarca, y al menos otra delegación, señaló que no estaba de acuerdo con el párrafo *3bis* del artículo 19;
- .3 al examinar la cuestión planteada por Chipre respecto de un periodo adecuado de retirada gradual para los buques existentes cuando se enmienda el anexo 1 para añadir una nueva sustancia, el Grupo estuvo de acuerdo en general en que sería conveniente establecer un periodo de retirada gradual, pero otras opiniones indicaron que dicho periodo debería determinarse de acuerdo con las circunstancias específicas de cada sistema antiincrustante. Otros miembros

opinaron que la incorporación de una cláusula de ese tipo en el cuerpo principal del tratado resultaba inadecuada. Después de examinar la cuestión, el Grupo acordó incluir en el informe sobre la reunión el texto propuesto por Chipre en el Grupo de redacción; y

- .4 los temas principales de la deliberación durante la Conferencia deberían limitarse a las disposiciones sobre la entrada en vigor, la remoción y las pinturas aislantes, la cláusula sobre indemnización de daños propuesta, las disposiciones sobre enmienda y otras cuestiones planteadas en las ponencias anteriores a la Conferencia. El Presidente del Grupo de redacción opinó que la Conferencia diplomática de octubre podía encararse planteando un conjunto de cuestiones manejables y una expectativa razonable de éxito.

5.67 Tras escuchar el informe oral del Presidente del Grupo de redacción, y de examinar el proyecto de texto del Convenio modificado por el Grupo de redacción (MEPC 46/WP.10), el Comité tomó nota de que:

- .1 varias delegaciones manifestaron su inquietud respecto del artículo 19 *3bis*) y plantearon la necesidad de volver a examinar este artículo durante la Conferencia. El observador de Greenpeace expresó su preocupación respecto de las excepciones introducidas al procedimiento de "enmienda tácita", especialmente por lo que hace al anexo 1 y opinó que un simple criterio de "enmienda tácita" brinda garantías suficientes respecto de las preocupaciones mencionadas;
- .2 el delegado de Dinamarca informó al Comité de que su país, junto con Italia, Suecia y otros, se proponían presentar una propuesta a la Conferencia diplomática a efectos de incluir y hacer operativo el planteamiento preventivo en el cuerpo principal del texto. Invitó a las delegaciones a que examinaran cuidadosamente esta cuestión a la luz de la experiencia que brindaban los convenios más recientes relacionados con la protección del medio ambiente (por ejemplo, el Convenio sobre contaminantes orgánicos persistentes y el Protocolo de Cartagena sobre bioseguridad) y a que trabajaran en forma conjunta durante la Conferencia diplomática con miras a la elaboración de un Convenio que todos estuvieran en condiciones de firmar. Greenpeace también instó a las delegaciones a que se interesaran por esta cuestión; y
- .3 la delegación del Japón, apoyada por la de Noruega, opinó que la disposición sobre el control de los desechos del anexo 1, que figura en el artículo *4bis*), debería adoptar la forma de una recomendación, ya que asignarle carácter obligatorio podría demorar la ratificación del Convenio.

5.68 El Comité aprobó el proyecto de texto revisado que figura en el anexo 5, que habrá de presentarse a la Conferencia diplomática como documento de trabajo.

5.69 Durante los debates sobre el proyecto de texto del Convenio, una delegación formuló al Comité una cuestión relativa a la necesidad de disponer de días adicionales para la Conferencia. Tras las oportunas consultas con la Secretaría, se informó al Comité de que, debido a la celebración de otras reuniones previstas, la Conferencia diplomática solamente podría prolongarse hasta el fin de semana siguiente, el 6 y 7 de octubre. Se informó al Comité de que si se procede a la prolongación se necesitaría una financiación adicional para sufragar

principalmente, los costes de los servicios de interpretación requeridos durante los días complementarios. El Comité, no adoptó medida alguna al respecto.

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

### **Antecedentes**

6.1 El Comité recordó que en 1991, mediante la resolución A.720(17) se adoptaron las Directrices para la determinación de zonas marinas especialmente sensibles (ZMES). Desde entonces, esta resolución ha sido objeto de varias enmiendas adoptadas a través de la resolución A.885(21).

6.2 El Comité también recordó que durante su 44º periodo de sesiones se había aprobado el mandato del Grupo de trabajo por correspondencia encargado de examinar la resolución A.720(17) y revisar las Directrices para la designación de zonas especiales y la determinación de zonas marinas especialmente sensibles, como se indica en el anexo 14 del documento MEPC 44/20.

6.3 El Comité señaló asimismo que en su 45º periodo de sesiones había examinado seis cuestiones respecto de las cuales el Grupo de trabajo por correspondencia no había podido llegar a un acuerdo y, a continuación, había pedido a un Grupo de redacción que ultimase el texto correspondiente a la revisión de la resolución A.720(17). Tras tomar nota de los resultados de la labor del Grupo de redacción, el Comité:

- .1 pidió a la Secretaría que preparase un documento con información adicional y que incluyese un organigrama para ayudar a los Estados Miembros a tomar una decisión sobre el método más apropiado de proporcionar protección adicional a las zonas marinas especialmente sensibles; y
- .2 pidió a la Secretaría que preparara un proyecto de resolución de la Asamblea, junto con un texto final de las Directrices revisadas, con miras a su examen y aprobación durante el presente periodo de sesiones.

### **Proyecto de resolución de la Asamblea sobre la determinación y protección de zonas especiales y de zonas marinas especialmente sensibles**

6.4 El Comité tomó nota del proyecto de resolución de la Asamblea y de un proyecto de documento independiente en el que se proporcionaba información adicional y que deberá utilizarse junto con la resolución, según figuran en los documentos del Comité, a saber: MEPC 46/6, MEPC 46/6/1, MEPC 46/6/1/Corr.1 y MEPC 46/6/1/Add.1.

6.5 Tras deliberar en general acerca de estos documentos, el Comité pidió al Grupo de redacción que ultimase el texto del proyecto de resolución de la Asamblea para así aprobarlo y presentarlo a la Asamblea.

## **Propuesta de los Estados Unidos para designar ZMES la zona marina alrededor de los Cayos de Florida**

6.6 Al presentar el documento MEPC 46/6/2, los Estados Unidos formularon las siguientes observaciones:

- .1 la propuesta de designar zona marina especialmente sensible (ZMES), la zona marina que rodea los Cayos de Florida, para así para proteger el frágil ecosistema de arrecifes de coral, está en consonancia con las Directrices para la designación de zonas especiales y la determinación de zonas marinas especialmente sensibles (resolución A.720(17)) y los Procedimientos para la determinación de zonas marinas especialmente sensibles y la adopción de las correspondientes medidas de protección, y enmiendas a las Directrices de la resolución A.720(17) (resolución A.885(21)), además de los resultados de los debates del Grupo de redacción sobre las ZMES, mantenidos durante el 45º periodo de sesiones del Comité;
- .2 se han cumplido los criterios estipulados en el párrafo 3.3.4 de la resolución A.720(17), según se indica en la sección 3.1;
- .3 las prescripciones relativas a la solicitud de designación de la zona como ZMES, además de las propuestas relativas a las medidas de protección conexas, como se estipula en la sección 3 de la resolución A.885(21), también han sido descritas; y
- .4 por consiguiente, los Estados Unidos solicitan al Comité que apruebe, en principio, la propuesta de designar zona marina especialmente sensible, la zona marina alrededor de los Cayos de Florida e informe al Subcomité NAV acerca de esta decisión y, a continuación, apruebe definitivamente esta propuesta.

6.7 Tras examinar la propuesta de los Estados Unidos, el Comité acordó, en principio, que cumplía todas las prescripciones previstas en las resoluciones A.720(17) y A.885(21). No obstante, antes de aprobar finalmente la propuesta, el Comité pidió al Subcomité NAV (que se reunirá en julio de 2001) que le informase sobre todas las cuestiones relacionadas con la navegación que deberían tenerse en cuenta antes de aprobar definitivamente la propuesta, de modo que puedan incorporarse en la pertinente resolución MEPC.

6.8 El Comité estuvo de acuerdo en que la propuesta de los Estados Unidos relativa a una ZMES, según figura en el documento MEPC 46/6/2, debería servir de modelo a los Estados Miembros cuando propongan la designación de ZMES.

### **Información adicional para la designación de la Isla Malpelo como ZMES**

6.9 El Comité recordó que en su 44º periodo de sesiones había examinado una propuesta de Colombia para designar la isla Malpelo como zona marina especialmente sensible (ZMES). Los Miembros también recordaron que, aunque el Comité convino en que la propuesta incluía muchas de las prescripciones necesarias, se debía disponer de información adicional, indicada en la resolución A.885(21), a fin de adoptar una decisión definitiva al respecto.

6.10 Al presentar el documento MEPC 46/6/3, la delegación de Colombia indicó que había proporcionado la siguiente información adicional para que el Comité la tuviese en cuenta:

- .1 una carta de la zona en cuestión;
- .2 una explicación del riesgo que representan las actividades marítimas internacionales, debido principalmente a la pesca ilegal y a la eliminación de basuras en el mar llevada a cabo por las embarcaciones de recreo;
- .3 una indicación del tipo de buques que navegan en la zona; y
- .4 las propuestas relativas a las correspondientes medidas de protección.

6.11 Colombia destacó que esta zona, de especial importancia ecológica, era particularmente vulnerable a la pesca ilegal y al vertimiento de basuras de las embarcaciones de recreo y de los buques pesqueros.

6.12 Colombia solicitó al Comité que apoye en el ámbito internacional sus esfuerzos para proteger sus recursos naturales, sin que planteen problemas para el transporte marítimo con fines legítimos que se realiza en la zona.

6.13 Además, Colombia expresó su preocupación porque los problemas relacionados con la isla Malpelo demuestran la existencia de un vacío jurídico internacional respecto de la protección de la pesca. A este respecto, propuso que se considerase la posibilidad de enmendar los Convenios de Formación y de Torremolinos a fin de tener en cuenta los buques pesqueros. Sin embargo, el Comité convino en que esta cuestión debía remitirse al CSM para su examen.

6.14 Colombia pidió que su declaración se añadiese al informe, y la misma se recoge en el anexo 13.

6.15 En apoyo de la propuesta de Colombia, Cuba informó al Comité sobre las medidas que había tomado para justificar la designación de la región de Sabana Camagüey como ZMES y pidió que su declaración se incluyese en el informe, según figura en el anexo 13.

6.16 Habiéndose manifestado un apoyo general a esta propuesta, el Comité la aprobó en principio.

6.17 No obstante, antes de conceder su aprobación final de esta propuesta y en vista de que la medida adoptada significaría la introducción de "una zona a evitar", el Comité pidió al Subcomité NAV que le examinara todas las cuestiones relacionadas con la navegación que deberían tenerse en cuenta y le informara al respecto. El Comité también pidió al Subcomité NAV que se asegure de que las coordenadas de los puntos geográficos de la "zona a evitar", según figuran en el documento MEPC 46/6/3, son correctos, o que los modificara en consecuencia.

## **Ampliación de la "zona especial" de la zona del Golfo, de conformidad con los Anexos I y V del MARPOL 73/78**

6.18 El Comité tomó nota de la información facilitada en el documento MEPC 46/INF.32 acerca de la intención de Omán de proponer una ampliación de la zona especial de conformidad con los Anexos I y V del MARPOL 73/78, con miras a incluir todo el litoral de Omán. Para ello, Omán señaló su propósito de presentar un documento detallado al CPMM 47, con toda la información pertinente requerida por la resolución A.720(17), que podría ser sustituida por la resolución que adopte la Asamblea en su vigésimo segundo periodo de sesiones.

## **Informe de Australia sobre la varada de un buque en la Gran Barrera de Coral**

6.19 Australia informó al Comité sobre los efectos de la varada de un buque, que transportaba hidrocarburos y cargas peligrosas, en la Gran Barrera de Coral, y de una amplia gama de medidas adoptadas para fomentar la seguridad de los buques y la prevención de la contaminación. La declaración de Australia figura en el anexo 13.

## **Mandato del Grupo de redacción**

6.20 El Comité pidió al Grupo de redacción que tuviera a bien:

- .1 ultimar el texto del proyecto de resolución de la Asamblea sobre la determinación y protección de zonas especiales y de zonas marinas especialmente sensibles, que sustituiría a las resoluciones A.720(17) y A.885(21);
- .2 realizar cualesquiera cambios de redacción en el texto de las Directrices; y
- .3 preparar instrucciones para la Secretaría, con miras a facilitar la elaboración de información adicional para ayudar a los Gobiernos Miembros a examinar posibles opciones para la protección de zonas ambientalmente sensibles contra el tráfico marítimo, y a aplicar la resolución antes mencionada.

6.21 Tras recibir el informe del Grupo de redacción (MEPC 46/WP.5), el Comité aprobó en principio el texto del proyecto revisado de resolución de la Asamblea, que se recoge en el anexo 6, y pidió al Subcomité NAV que analice el texto detenidamente y presente sus observaciones directamente a la Asamblea en su 22º periodo de sesiones.

6.22 Además, el Comité consideró la petición del Grupo de redacción de establecer un Grupo de trabajo por correspondencia para evaluar las posibilidades de preparar un documento adecuado que ayude a los Gobiernos Miembros a tomar una decisión sobre el medio más apropiado para proteger una zona marina sensible. El Comité reconoció que ya se había constituido el máximo de tres grupos de trabajo por correspondencia y, por consiguiente, decidió no dar curso en esta etapa a la petición. No obstante, se invitó a los Miembros a que formularan propuestas respecto de dicho documento a fin de examinarlas en un periodo de sesiones futuro.

## **7 RECICLAJE DE BUQUES**

### **Antecedentes**

7.1 El Comité recordó que en su 44º periodo de sesiones se había llegado a un acuerdo general respecto de que a la OMI le corresponde una función en la reducción de los riesgos que plantea el reciclaje de buques en relación con la seguridad y el medio ambiente.

7.2 En esa oportunidad, el Comité había manifestado su agradecimiento al sector por el enfoque positivo que había adoptado y le recordó que esperaba con interés recibir información sobre cualquier novedad al respecto.

7.3 Si bien se expresó alguna duda sobre la necesidad de constituir un grupo de trabajo por correspondencia para que proporcionara información al Comité sobre este asunto, había llegado a la conclusión general de que, en caso de que el mismo se estableciera, proporcionaría una información útil que podría facilitar nuevos exámenes sobre la cuestión.

7.4 Tras someter el tema a un debate en profundidad, el CPMM 44 decidió que la cuestión se examinara nuevamente en su 46º periodo de sesiones y, a fin de facilitar las deliberaciones, decidió establecer un grupo de trabajo por correspondencia coordinado por Bangladesh.

7.5 El Comité también tomó nota de que la cuestión del reciclaje de buques puede estar relacionada con la seguridad y acordó informar al CSM sobre cualquier novedad, solicitando al mismo tiempo sus observaciones sobre las actividades del CPMM en cuanto al reciclaje de buques.

### **Informe del Grupo de trabajo por correspondencia**

7.6 El Comité examinó el informe del Grupo de trabajo por correspondencia (documento MEPC 46/7) y tomó nota de los siguientes aspectos:

- .1 el informe contiene información basada en los documentos presentados al Comité, así como una bibliografía completa de la OMI adjunta como anexo al mismo;
- .2 en el informe figuran seis anexos, correspondientes a cada uno de los puntos del mandato del Grupo de trabajo por correspondencia, a saber:

Anexo 1 - Reciclaje de buques - Prácticas actuales:

Anexo 2 - Identificación de información pertinente a partir de documentos presentados al CPMM y los debates del Comité sobre este tema, durante los periodos de sesiones 42º, 43º y 44º.

Anexo 3 - Riesgos ambientales y de seguridad asociados con las prácticas actuales.

Anexo 4 - Procedimientos introducidos por los Gobiernos y por el sector para reducir los riesgos ambientales y de seguridad asociados con el reciclaje de buques.

- Anexo 5 - Información presentada por las secretarías de la OIT, el Convenio de Basilea, el Convenio de Londres y por el sector, sobre sus actividades y sobre la manera en que entienden sus responsabilidades respecto del reciclaje de buques.
- Anexo 6 - Puntos de vista sobre las esferas en las que la OMI podría contribuir de manera positiva a reducir los riesgos ambientales y de seguridad asociados con el reciclaje de buques, señalando el fundamento de tales opiniones.
- .3 en tanto que los anexos 1 a 4 se refieren a hechos y presentan información sobre la situación y prácticas actuales, así como sobre las sustancias potencialmente peligrosas y los problemas ambientales, los anexos 5 y 6 contienen las opiniones de los miembros del Grupo de trabajo por correspondencia sobre la función de las partes interesadas y de la OMI;
- .4 en el anexo 5 se describen las posibles funciones de los distintos participantes en el reciclaje de buques, así como las responsabilidades a este respecto de la OMI, la OIT, el Convenio de Basilea sobre el control de los movimientos transfronterizos de los desechos peligrosos y su eliminación, el Convenio de Londres 1972, y el sector, incluido el sector naviero y las sociedades de clasificación;
- .5 en el anexo 6 se examina el posible papel futuro de la OMI en cuanto al reciclaje de buques. También se analiza la participación de la OMI en las actividades previas al reciclaje, para hacer que los buques y sus desechos no resulten peligrosos al llegar a los astilleros de reciclaje. Trata asimismo de las funciones de la OMI como organismo coordinador entre las organizaciones internacionales pertinentes.

7.7 Varias delegaciones respaldaron la opinión de la India, según figura en el documento MEPC 46/7/1, acerca de las mejoras que se estaban introduciendo en la instalación de reciclaje de Alang. En el párrafo 4 de ese mismo documento, la India recomienda firmemente que la OMI debería limitarse a elaborar directrices obligatorias a nivel internacional sobre la preparación de los buques para su reciclaje y que su función debería concluir una vez que se haya cancelado la matrícula del buque, al llegar al astillero de desguace.

7.8 El Comité tomó nota de la información presentada por Greenpeace Internacional (MEPC 46/INF.21) en su informe sobre el análisis de muestras del medio ambiente tomadas en los astilleros de desguace *Alang-Sosiya Shipbreaking Yards* de la India.

7.9 El Comité tomó nota de la información presentada por la Secretaría (MEPC 45/INF.5) sobre la relación con el Convenio de Basilea respecto del desguace de buques, así como sobre la decimoséptima reunión del Grupo de trabajo técnico del Convenio de Basilea, durante la cual se habían realizado progresos en la labor de preparación de las directrices técnicas sobre el desguace de buques.

7.10 El Comité también tomó nota de la presentación de la película de la OIT sobre el desguace de buques, *"The Shipbreakers"* (los desguazadores).

7.11 Tras tomar nota de todos los documentos pertinentes, el Comité expresó su agradecimiento por la labor llevada a cabo por el Grupo de trabajo por correspondencia bajo el

liderazgo del Sr. M.U. Ahmed y sometió a debate las cuestiones de principio relacionadas con las funciones de la OMI en el futuro y el tema de la necesidad de normas ambientales aplicables a los buques destinados al reciclaje.

7.12 En el curso de las deliberaciones del Comité se examinaron los siguientes puntos:

- .1 la función principal de la OMI debería estar relacionada con los buques antes de que se sometan al proceso de reciclaje, para lo que deberían establecerse unas directrices obligatorias a nivel internacional;
- .2 la OMI debería analizar la viabilidad de implantar cualesquiera directrices antes de comenzar a elaborarlas;
- .3 la OMI debería continuar considerando si resulta conveniente que adopte el papel de coordinador principal en el reciclaje de buques;
- .4 se sugirió la elaboración de un proyecto de resolución para la vigésima tercera Asamblea;
- .5 durante los preparativos para el viaje final al lugar del reciclaje, debería velarse porque los buques no resulten peligrosos;
- .6 la OMI debería someter a debate la cuestión de la preparación para el reciclaje de los buques existentes;
- .7 deberían elaborarse nuevos conceptos de buque a fin de reducir los problemas para la seguridad y el medio ambiente que se plantean en el sector del reciclaje;
- .8 se debería reestablecer el Grupo de trabajo por correspondencia y encomendarle que centre su labor en el papel futuro de la OMI y en determinar el ámbito en que el Comité deberá centrar su atención; y
- .9 el Grupo de trabajo por correspondencia debería analizar los pros y los contras de la elaboración de directrices, obligatorias o no, de una resolución de la Asamblea o de un nuevo instrumento relativo al reciclaje de buques.

### **Propuesta para la constitución de un grupo de trabajo**

7.13 La delegación de los Países Bajos manifestó una grave preocupación acerca de los aspectos ambientales del reciclaje de buques y consideró que el CPMM debería asumir una función de liderazgo y coordinación en esta cuestión. Era necesaria la estrecha colaboración de las autoridades nacionales tanto de los Estados de abanderamiento como de los países donde se lleva a cabo el reciclaje, así como la de organizaciones internacionales tales como la OIT, el Convenio de Basilea, la UE, ICS y Greenpeace. La OMI y sus Estados Miembros deberían fomentar iniciativas destinadas a la autorregulación en el sector. Los Países Bajos manifestaron también que acogían con suma satisfacción las iniciativas del sector hasta el momento.

7.14 Los Países Bajos propusieron el establecimiento de un Grupo de trabajo para abordar la cuestión del reciclaje de buques, y estudiar la posibilidad de poner en práctica las siguientes medidas:

***A corto plazo:***

- .1 elaboración de directrices técnicas y códigos de conducta para los propietarios de buques y, quizás, para los Estados de abanderamiento;
- .2 asistencia para la elaboración de un programa de tecnología del reciclaje de buques, destinado a mejorar las condiciones de las instalaciones de reciclaje en los países que actualmente se dedican a esa actividad. Este programa se está elaborando en el marco del Convenio de Basilea;
- .3 recopilación de datos y cifras sobre el reciclaje de buques.

***A largo plazo:***

- .4 implantación de medidas preventivas mediante el desarrollo de nuevas técnicas de construcción y la utilización materiales que no perjudiquen el medio ambiente; y
- .5 desarrollo de instrumentos financieros destinados al reciclaje de buques, en caso de que se decida emprender esta vía.

7.15 El Comité decidió reestablecer el Grupo de trabajo por correspondencia sobre el reciclaje de buques, con Bangladesh como país coordinador? con objeto de que prepare un documento que sería examinado en profundidad por un grupo de trabajo durante su próximo periodo de sesiones y estuvo de acuerdo con su mandato, que figura en el anexo 12.

7.16 Los Países Bajos informaron también al Comité acerca de la Segunda cumbre mundial sobre el reciclaje de buques que se celebrará en Rotterdam, el 25 de junio del presente año.

**Declaraciones de la Secretaría del Convenio de Basilea**

7.17 El representante del Convenio de Basilea acogió con beneplácito el informe del Grupo de trabajo por correspondencia sobre el reciclaje de buques y puso de relieve los puntos siguientes:

- .1 el examen del informe del Grupo de trabajo por correspondencia para el CPMM 46, resultaba oportuno y crucial teniendo en cuenta los progresos realizados en el marco del Convenio de Basilea;
- .2 en la próxima reunión del Grupo de trabajo técnico, que se celebrará en Ginebra del 18 al 20 de junio de 2001, se estudiará un anteproyecto de texto de las Directrices técnicas sobre el desguace de buques ambientalmente racional;

---

? Sr. Moin Ahmed  
Representante de Bangladesh ante la OMI y encargado de cuestiones navieras  
2 Abbey Road  
Barking  
Essex IG11 7AX  
Reino Unido  
Tel: 020 8507 8800  
Facsímil: 020 8594 0234  
Telex: 8811818  
Correo electrónico: [moin@bscuk.fsnet.co.uk](mailto:moin@bscuk.fsnet.co.uk)

- .3 la complejidad de este asunto requiere la intervención de varias partes interesadas y a tal respecto la secretaría del Convenio de Basilea manifiesta su satisfacción por la fructífera colaboración entre la OMI y la OIT, así como con el sector naviero y las organizaciones no gubernamentales relacionadas con el medio ambiente; y
- .4 como nuevo paso, en 2002, la Conferencia de las Partes en el Convenio de Basilea examinará la labor realizada por el Grupo de trabajo técnico y tomará decisiones sobre nuevas medidas. También se abordarán las cuestiones jurídicas relacionadas con el desguace de buques. Es evidente que en este proceso resultarán esenciales la experiencia y autoridad de la OMI.

### **Declaración de la OIT**

7.18 El representante de la OIT, tras participar en la labor del Grupo de trabajo por correspondencia, agradeció la oportunidad de informar al Comité sobre las siguientes cuestiones:

- la OIT ha decidido abordar sin demora la esfera del reciclaje de buques y se beneficiará de la labor llevada a cabo por la OMI y el Convenio de Basilea;
- la OIT está organizando seminarios y misiones de investigación en Chittagong (Bangladesh) y en el Estado de Gadanni (Pakistán);
- el Convenio de Basilea y el presidente del Grupo de trabajo por correspondencia de la OMI, han participado en actividades conjuntas, respecto de las cuales la OIT expresó su satisfacción; y
- la función de la OIT es mejorar las condiciones de trabajo del personal que interviene en el proceso de reciclaje de buques, así como la productividad de los empresarios.

7.19 El Comité estuvo de acuerdo en que la Secretaría de la OMI continúe manteniendo su enlace y diálogo con las secretarías de la OIT y del Convenio de Basilea. El presidente puso de relieve que además de ser importante que dichas Secretarías mantengan conexiones entre ellas, también resulta esencial que los delegados al CPMM establezcan contactos con los colegas de sus países de origen que asisten a las reuniones de la OIT y del Convenio de Basilea relacionadas con el reciclaje de buques, para así garantizar que los Gobiernos Miembros tienen un enfoque armonioso al respecto, puesto que no puede esperarse que las secretarías resuelvan el problema de qué organización debería asumir la dirección de este asunto.

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

### **Información sobre las instalaciones portuarias de recepción de desechos con arreglo al Anexo IV**

8.1 El Comité recordó que en su 44º periodo de sesiones había aprobado el texto del Anexo IV revisado del MARPOL y había pedido a la Secretaría que elaborara un proyecto de circular MEPC con la información enviada a la Organización por los Estados Contratantes del Anexo IV del MARPOL, acerca de las normas aplicables a la descarga de aguas sucias en aguas

sometidas a su jurisdicción y sobre la disponibilidad de instalaciones de recepción en sus puertos, para someterla a la consideración del CPMM 46 (MEPC 44/20, párrafo 12.40 y anexo 10).

8.2 En respuesta a las instrucciones del CPMM 44, la Secretaría elaboró un proyecto de circular MEPC (MEPC 46/8, anexo). El presidente puso de relieve que las enmiendas efectuadas durante el CPMM 44 respondían a la preocupación de los países que no habían adherido al Anexo IV revisado del MARPOL, a fin de ayudarlos y facilitar su entrada en vigor.

8.3 El Comité acordó suprimir la frase "antes del 1 de octubre de 2001" del párrafo 4 del proyecto de circular MEPC que figura en el anexo del documento MEPC 46/8 e incluir una petición dirigida a los Estados que posteriormente decidan imponer prescripciones más estrictas, o habilitar instalaciones de recepción, para que notifiquen a la OMI a tal respecto y mantengan actualizada la información.

8.4 El Comité aprobó el proyecto de circular y pidió a la Secretaría que lo publicara lo antes posible con la signatura MEPC/Circ.380. La información recopilada mediante dicha circular deberá presentarse para su examen en futuros periodos de sesiones, con objeto de facilitar la implantación del Anexo IV revisado del MARPOL una vez que dicho Anexo entre en vigor.

### **Interpretación del término "avería" a los efectos de las disposiciones sobre descargas del MARPOL**

8.5 El Comité tomó nota de que en el documento MEPC 46/8/1 y en la subsecuente modificación, Australia proponía la adopción de una interpretación unificada del término "avería" con objeto de aclarar la cláusula de exención "... averías sufridas por un buque o sus equipos" que figura en la regla 11 b) del Anexo I y en la regla 6 b) del Anexo II del MARPOL.

8.6 A juicio de Australia, la interpretación resulta necesaria dado que ni en las reglas ni en las interpretaciones unificadas figura la definición del término "avería", lo que hizo que en un caso presentado ante un tribunal australiano se aceptara el argumento de la defensa de que la descarga de hidrocarburos procedentes de un buque, debida a una ruptura de la manguera hidráulica conectada a la grúa de abordaje, era resultado de una "avería" y que dicho término incluía el "desgaste normal" del equipo, por lo que, la descarga no contravenía lo prescrito en el MARPOL 73/78.

8.7 Australia se mostró preocupada por cuanto ese precedente se opone a los objetivos del MARPOL 73/78 y porque, en su opinión, el término "avería" no debería incluir los derrames o fugas de hidrocarburos resultantes de defectos que se han producido gradualmente y que son evitables, sino que debería limitarse estrictamente a los derrames causados por daños de naturaleza repentina o violenta, normalmente asociados con los siniestros marítimos o incidentes análogos. A este respecto, Australia propuso que el término "avería" que figura en la regla 11 del Anexo I y en la regla 6 del Anexo II se interprete en el sentido de que no incluye el deterioro ocasionado por la falta de mantenimiento o debido a defectos que se producen durante el funcionamiento normal del buque o de su equipo.

8.8 El Comité tomó nota de las opiniones expuestas por varias delegaciones en apoyo de la propuesta de Australia indicada en el párrafo 8.7 *supra*. No obstante, algunas de ellas no estuvieron de acuerdo con la propuesta de interpretar el término "avería". En opinión de estas delegaciones, el Convenio MARPOL brinda las salvaguardias adecuadas para que un tribunal competente interprete la expresión "avería".

8.9 La mayoría de las delegaciones que hicieron uso de la palabra estuvieron de acuerdo en que la interpretación propuesta por Australia es oportuna pero, debido a falta de consenso sobre el tema, no se pudo convenir una interpretación unificada.

### **Retirada de una declaración de reserva en virtud del Anexo IV del MARPOL**

8.10 El Comité recordó que en su 44º periodo de sesiones había aprobado el texto del Anexo IV revisado del MARPOL con objeto de que se adoptara una vez que dicho Anexo entre en vigor (MEPC 44/20, párrafo 12.40.1 y anexo 10). En ese momento la delegación de Alemania reservó su postura al respecto (MEPC 44/20, párrafo 12.41).

8.11 El Comité tomó nota de que el documento MEPC 46/INF.46 contenía una comunicación de la Embajada de la República Federal de Alemania en Londres, fechada el 8 de diciembre de 2000, en la que se informaba de que Alemania reservaba su postura sobre el Anexo IV revisado con ocasión del 44º periodo de sesiones del CPMM debido a las normas jurídicas nacionales vigentes en ese momento. Desde entonces, se habían adoptado medidas legislativas en el marco nacional, y Alemania retiraba su reserva lo que le permitía aceptar la versión revisada del Anexo IV del MARPOL.

## **9 INSUFICIENCIA DE LAS INSTALACIONES DE RECEPCIÓN**

9.1 El Comité volvió a confirmar que éste era un punto importante de su orden del día, que brindaría la oportunidad de que se presenten propuestas para mejorar las instalaciones de recepción.

9.2 El Comité recordó que, en su 44º periodo de sesiones, había adoptado las Directrices para garantizar que las instalaciones y servicios portuarios de recepción de desechos sean adecuados, incluidas en la resolución MEPC.83(44) y que aparecieron en 2000 como publicación de la OMI, con el apoyo económico de INTERTANKO. El Comité también recordó que las Directrices incluyen un anexo titulado "Revisión del formulario refundido para notificar supuestas deficiencias de las instalaciones de recepción".

9.3 El Comité reiteró su agradecimiento a INTERTANKO por haber contribuido a sufragar los costes de impresión de las Directrices.

9.4 Se informó al Comité de que, conforme a lo indicado en el documento FSI 9/8 sobre Informes obligatorios en virtud del MARPOL 73/78, correspondientes a 1999, únicamente un Estado de abanderamiento había informado sobre instalaciones de recepción deficientes. Por lo tanto, el Comité recordó que los Estados de abanderamiento tienen la obligación de notificar si hay instalaciones de recepción deficientes y que los Estados portuarios deben proporcionar información sobre las instalaciones de recepción existentes en sus puertos, incluidos los cambios o mejoras en dichas instalaciones.

9.5 El Comité agradeció a Dinamarca por los datos facilitados (MEPC 46/INF.20) en relación con un sistema de información regional basado en la Internet sobre las instalaciones de recepción en la zona del Mar Báltico para los desechos indicados en los Anexos I, II, IV y V del MARPOL 73/78 y pidió informes sobre la situación a medida que se desarrolle el sistema.

9.6 El Comité agradeció al Gobierno de Dinamarca por su presentación del sistema de información basado en la Internet.

9.7 Al deliberarse sobre la notificación acerca de las instalaciones de recepción, una delegación señaló que era posible que hubiera algún problema para implantar las Directrices, y a ello podría deberse el hecho de que no se hubiera recibido casi ningún informe, y sugirió que se pida al Subcomité FSI que analice dichas Directrices. El Comité tomó nota de que las Directrices se habían publicado recientemente y consideró que tal examen sería prematuro.

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

10.1 El Comité acordó examinar las siguientes cuestiones en relación con este punto:

- .1 el informe de la Secretaría sobre la marcha de las actividades (MEPC 46/10);
- .2 las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes de los buques (MEPC 46/10/1, MEPC 46/INF.9 y MEPC 46/INF.33); y
- .3 otras cuestiones (MEPC 46/INF.29).

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

10.2 El Comité examinó el informe sobre la marcha de las actividades complementarias preparado por la Secretaría, que figura en el documento MEPC 46/10, y observó que continuaba la cooperación entre las Secretarías de la OMI y de la CMNUCC y que las cuestiones relacionadas con las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes de los buques, incluida la asignación internacional de emisiones de fueloil para combustible, podrán ser examinadas por el Órgano Subsidiario de Asesoramiento Científico y Tecnológico (SBSTA) en su 14<sup>a</sup> reunión, que se celebrará en julio de este año.

10.3 El Comité tomó nota de las opiniones manifestadas por el BLG 6 acerca de las conclusiones del Estudio de la OMI sobre las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes de los buques y acordó tener en cuenta estas opiniones para la elaboración de los principios generales de la OMI sobre las emisiones de gases de efecto invernadero.

10.4 El Comité tomó nota de los progresos realizados por el DE 44 sobre las cuestiones relacionadas con la elaboración de las directrices relativas a los dispositivos para la vigilancia y el registro de las emisiones de NO<sub>x</sub> a bordo, las directrices para el muestreo del fueloil de combustión entregado para su uso a bordo de los buques y de los resultados de la revisión llevada a cabo por el Subcomité de la resolución MEPC.74(44) sobre la Especificación normalizada para los incineradores de a bordo, y convino en examinar exhaustivamente estas cuestiones en su próximo periodo de sesiones.

### **Emisiones de gases de efecto invernadero procedentes de los buques**

10.5 El Comité agradeció la información facilitada por la Secretaría de la CMNUCC durante una presentación verbal a la hora del almuerzo del martes 24 de abril de 2001 y tomó nota de las siguientes reuniones, que se celebrarán próximamente:

- .1 la reunión COP 6/II tendrá lugar del 16 al 27 de julio de 2001 en Bonn (Alemania); y
- .2 la 14<sup>a</sup> reunión del SBSTA tendrá lugar conjuntamente con la reunión COP 6/II.

10.6 El Comité examinó la propuesta de Noruega (MEPC 46/10/1 y MEPC 46/INF.9) relativa a las ventajas de elaborar una norma sobre las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes de los buques, como medio de facilitar la implantación de las prescripciones del Protocolo de Kyoto destinadas a limitar o reducir las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes de los buques.

10.7 La delegación del Reino Unido reafirmó su compromiso con el Protocolo de Kyoto y refrendó el objetivo de que entre en vigor antes de 2002. Asimismo, opinó que existe un claro consenso internacional con respecto a la necesidad de adoptar medidas de alcance mundial para abordar la cuestión del cambio climático y que a la OMI le incumbe la responsabilidad de determinar una estrategia destinada a reducir las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes de los buques, además de que la Organización debería proceder a la elaboración de dicha estrategia sin dilación.

10.8 El Reino Unido apoyó la opinión de Noruega y señaló que es importante que el Comité fije una estrategia relativa a las emisiones de gases de efecto invernadero a tiempo para la vigésima segunda Asamblea en 2003 y antes de que se lleven a cabo las negociaciones correspondientes al segundo periodo de compromiso de Kyoto, que darán comienzo en 2005. También apuntó que este objetivo debería recogerse en el proyecto de resolución de la Asamblea sobre el programa de trabajo a largo plazo del Comité, que figura en el anexo del documento MEPC 46/20/1.

10.9 La delegación de España reiteró su compromiso de lograr, en la medida de lo posible, el objetivo del Protocolo de Kyoto de reducir las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes de los buques.

10.10 En opinión del Reino Unido y de Noruega, en vez de limitar los debates a cuestiones técnicas también se deberían tener en cuenta las medidas operacionales y de mercado que la OMI debería facilitar. A fin de alcanzar este objetivo, se propuso la constitución de un grupo de trabajo en el 47º periodo de sesiones del Comité.

10.11 La delegación del Japón manifestó su acuerdo con la opinión del Reino Unido y de Noruega y propuso que el informe sobre el actual periodo de sesiones se remita a la Secretaría de la CMNUCC.

10.12 Otras delegaciones también apoyaron la propuesta de Noruega y las opiniones manifestadas por el Reino Unido y señalaron que el Grupo de trabajo propuesto debería examinar todos los tipos de emisiones de gases de efecto invernadero contemplados en el Protocolo de Kyoto.

10.13 Tras el pertinente debate, el Comité convino en constituir un grupo de trabajo en su 47º periodo de sesiones, con el siguiente mandato:

- .1 evaluar las propuestas de la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero que figuran en el Estudio de la OMI sobre las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes de los buques;
- .2 comparar y evaluar la información y las propuestas presentadas por los Miembros;
- .3 indicar los subcomités competentes con miras a su participación;

- .4 elaborar un plan de trabajo; y
- .5 preparar la documentación necesaria para su examen a efectos de la elaboración de una estrategia de la OMI para la reducción de los gases de efecto invernadero.

10.14 El Comité pidió a los Miembros que presentaran propuestas escritas para facilitar la labor del Grupo de trabajo.

10.15 El Comité agradeció el ofrecimiento de INTERTANKO de presentar en su próximo periodo de sesiones las conclusiones de un estudio sobre las emisiones de componentes orgánicos volátiles (COV) procedentes de los petroleros.

10.16 El Comité tomó nota de la información facilitada por el Japón (MEPC 46/INF.33) sobre una estimación preliminar de la emisión de gases de efecto invernadero distintos del CO<sub>2</sub>, realizada por la *Ships & Oceans Foundation* de ese país.

### **Otras cuestiones**

10.17 El Comité tomó nota de la información facilitada por la Internacional Amigos de la Tierra (MEPC 46/INF.29) sobre las conclusiones de un estudio a escala nacional realizado por el Ministerio del Medio Ambiente de los Países Bajos sobre las pérdidas de sustancias que agotan la capa de ozono de los sistemas de refrigeración de los buques pesqueros y mercantes, e invitó a los Miembros a que le informen debidamente acerca de las conclusiones de estudios nacionales similares.

10.18 El Comité tomó nota de que el próximo año (2002) se cumple el 5º aniversario de la adopción del Protocolo de 1997 y recordó que la Conferencia MARPOL también adoptó la resolución 1 acerca del "Examen del Protocolo de 1997" en la que, entre otras cosas, se pide al Comité que, si al 31 de diciembre de 2002 no se han reunido las condiciones para la entrada en vigor del Protocolo de 1997, empiece a examinar con carácter de urgencia los obstáculos para la entrada en vigor del Protocolo y las medidas necesarias para superarlos.

10.19 El Comité convino en instar a los Miembros a que adopten las medidas necesarias para la implantación del Protocolo de 1997 y a que informen al Secretario General sobre los progresos realizados en aras de su implantación, a fin de facilitar la labor preparatoria de un examen que se llevaría a cabo en 2003, en caso de ser necesario.

10.20 El Comité tomó nota de la información facilitada por los Países Bajos sobre la imposibilidad de cumplir con el plazo para la presentación de 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, para 2000. El informe anual correspondiente a este año se presentará al Comité en su 47º periodo de sesiones, junto con el informe anual de 2001, siempre que los Países Bajos reciban los informes del proveedor de servicios de muestreo y análisis a tiempo para cumplir con el plazo de presentación de documentos en el próximo periodo de sesiones del Comité.

## 11 INFORMES DE LOS SUBCOMITÉS

### Resultados del BLG 6

11.1 El Comité tomó nota de que el 6º periodo de sesiones del Subcomité de Transporte de Líquidos y Gases a Granel se había celebrado del 5 al 9 de febrero de 2001, de que su informe se había distribuido con la signatura BLG 6/16, y de que en el documento MEPC 46/11 se informaba sobre las cuestiones de interés para el Comité.

11.2 Basándose en este informe, el Comité:

- .1 tomó nota de los avances respecto de las cuestiones relacionadas con el método probabilista para el análisis del escape de hidrocarburos (párrafos 4.6 a 4.16);
- .2 tomó nota de los avances respecto de la revisión del Anexo I del MARPOL 73/78 (párrafos 5.7 a 5.46);
- .3 tomó nota de los avances respecto de la revisión del Anexo II del MARPOL 73/78 (párrafos 6.5 a 6.20);
- .4 tomó nota de los avances respecto de la mejora de los criterios aplicados para asignar las prescripciones de transporte de los productos regidos por el Código CIQ (párrafos 7.3 a 7.12);
- .5 aprobó la recomendación del Subcomité de que la OMI participe en las reuniones del Subcomité de las Naciones Unidas sobre el Sistema mundial armonizado (párrafo 7.12.9);
- .6 tomó nota de los avances respecto del alcance de la aplicación del MARPOL 73/78 a las IFPAD y UFA (párrafos 9.6 a 9.8);
- .7 tomó nota de los avances respecto de la posible aplicación del método de marcado de hidrocarburos con DNA como medio para determinar el origen de la contaminación por hidrocarburos (párrafos 11.2 a 11.9);
- .8 señaló que, bajo el punto 10 del orden del día, ya había examinado las opiniones del Subcomité en relación con el Estudio de la OMI sobre la emisión por los buques de gases de efecto invernadero, al fijar las orientaciones generales de la OMI respecto de las emisiones de gases de efecto invernadero, antes de informar a la Convención marco de las Naciones Unidas sobre el cambio climático (párrafo 12.8);
- .9 tomó nota de los resultados del examen llevado a cabo por el Subcomité, como consecuencia del suceso del **Erika**, respecto de cuestiones relativas a la seguridad (párrafos 2.2 a 2.4 y 13.2 a 13.3);
- .10 aprobó, a reserva de que la refrende el CSM, la propuesta de programa de trabajo revisado y el orden del día provisional correspondientes al BLG 7 (párrafo 13.15 y anexo 6);?

---

? Este punto se examinó bajo el punto 20 del orden del día. Véase el párrafo 20.17 del presente informe.

- .11 aprobó, a reserva de que el CSM esté de acuerdo con esta decisión, la celebración en 2002 de una reunión interperiodos del Grupo de trabajo ESPH (párrafos 7.12.8 y 13.10); y
- .12 aprobó el informe en general.

### **Resultados del FSI 9**

11.3 El Comité tomó nota de que el 9º periodo de sesiones del Subcomité de Implantación por el Estado de Abanderamiento se celebró del 19 al 23 de enero de 2001, y de que su informe se distribuyó bajo la signatura FSI 9/19, en tanto que las cuestiones de interés para el Comité se reseñaron en el documento MEPC 46/11/1, que fue reemplazado por el documento MEPC 46/11/1/Rev.1.

11.4 Basándose en este informe, el Comité:

- .1 aprobó el proyecto de circular MSC/MEPC relativa a la Comunicación de información sobre la autorización concedida a organizaciones reconocidas, con las modificaciones del texto propuestas por la Secretaría;
- .2 aprobó el proyecto de resolución de la Asamblea sobre Autoevaluación revisada de la actuación de los Estados de abanderamiento, con el fin de remitirlo a la vigésima segunda Asamblea para su adopción;
- .3 tomó nota de la opinión de la Oficina Jurídica sobre las repercusiones de las recomendaciones del párrafo 15 del informe del Cursillo para las Secretarías de los Memorandos de entendimiento sobre supervisión por el Estado rector del puerto y directores de centros de información, a saber, que los Memorandos de entendimiento sobre supervisión por el Estado rector del puerto consideren la posibilidad de inspeccionar los buques cuyas dimensiones sean inferiores a las de los buques regidos por los convenios e incluyan los resultados en su base de datos;
- .4 refrendó la opinión del Subcomité en relación con los resultados del cursillo de la OMI mencionado en el párrafo 3 anterior;
- .5 aprobó el proyecto de resolución de la Asamblea sobre las Directrices revisadas para la implantación del Código IGS por las Administraciones, a reserva de que el CSM adopte una decisión sobre la conveniencia de conservar el texto entre corchetes, con el fin de remitirlo a la vigésima segunda Asamblea para su adopción;
- .6 aprobó el proyecto de circular MSC/MEPC sobre Medidas para mejorar los procedimientos de supervisión por el Estado rector del puerto (párrafo 7.25 y anexo 6);
- .7 aprobó el proyecto de circular MSC/MEPC sobre el Refrendo de certificados con la fecha de ultimación del reconocimiento en el que se basan;

- .8 tomó nota de los resultados de las deliberaciones del Subcomité sobre la pesca ilícita, no regulada y no declarada, y consideró la adopción de las medidas pertinentes;
- .9 tomó nota de la opinión del Subcomité con respecto a las medidas para eliminar los petroleros deficientes;
- .10 aprobó el proyecto de programa de trabajo revisado y el orden del día correspondientes al FSI 10 (párrafos 16.5 y 16.6 y anexo 12);
- .11 tomó nota de la preocupación del Subcomité sobre el hecho de que el 75% de las Partes en el MARPOL no han cumplido la obligación, de presentar sus informes obligatorios en virtud del Convenio;
- .12 refrendó las instrucciones formuladas a la Secretaría para que prepare información, preferiblemente en forma de tablas, enumerando las Partes que han presentado sus informes obligatorios en virtud del MARPOL 73/78 durante los últimos cinco años y las Partes que no lo han hecho; y
- .13 refrendó la decisión del Subcomité respecto de la introducción del SARC en el Anexo VI del MARPOL sobre prevención de la contaminación atmosférica.

11.5 La delegación de Alemania formuló una declaración que figura en el informe del FSI 9, relativa al proyecto de resolución de la Asamblea sobre la autoevaluación de la actuación del Estado de abanderamiento, que se recoge en el anexo 13 del presente informe.

### **Cuestiones urgentes derivadas del Subcomité DE**

11.6 El Comité decidió posponer su examen de las cuestiones resultantes del Subcomité DE tras señalar Chipre que, debido a la proximidad entre el DE 44 y el CPMM 46, no había tenido tiempo suficiente para examinar el informe del DE 44. Como el CPMM 47 se reunirá en marzo de 2002, esto le permitirá al Comité examinar las cuestiones del Subcomité DE antes de su próxima reunión.

## **12 LABOR DE OTROS ÓRGANOS**

### **Resultados del 85º periodo de sesiones del Consejo**

12.1 El Comité tomó nota de que el Consejo había celebrado su 85º periodo de sesiones del 13 al 17 de noviembre de 2000, y de que se había publicado un resumen de sus decisiones bajo la signatura C 85/D, en tanto que las cuestiones de interés para este Comité se distribuyeron con la signatura MEPC 46/12.

12.2 El Comité tomó nota de que, según se le había pedido, el Consejo tomó nota de las cuestiones que le había remitido en su 45º periodo de sesiones y aprobó la celebración de la reunión del Grupo de trabajo interperiodos sobre el plan de evaluación del estado del buque. Además, el Consejo pidió al CPMM que examinara la posibilidad de fijar una estrategia ambiental para su integración con la estrategia sobre seguridad de la Organización, teniendo en cuenta:

- .1 las novedades en el ámbito de las Naciones Unidas, incluidas las medidas complementarias de la CNUMAD;
- .2 las actividades realizadas en el marco de la Comisión de las Naciones Unidas sobre el Desarrollo Sostenible; y
- .3 las actividades realizadas en el marco de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (CMNUCC).

12.3 Al examinar esta cuestión, Chipre señaló que las estrategias de la OMI en cuanto a la seguridad y el medio ambiente eran complementarias y diferían sólo en cuanto a determinados detalles.

12.4 Tras tomar nota de esta cuestión, el Comité acordó examinarla más detenidamente bajo el punto 20 del orden del día.

12.5 El Comité señaló que el Consejo había aprobado el informe del 28º periodo de sesiones del Comité de Facilitación (FAL), tomando nota de los progresos conseguidos con respecto a la armonización de los certificados de los buques, y refrendado el establecimiento de un Grupo de trabajo por correspondencia sobre esta cuestión.

12.6 El Comité también tomó nota de que el Consejo había abordado otras cuestiones, relativas a la coordinación dentro del sistema de las Naciones Unidas y al monumento a la gente de mar, según se indica en el documento MEPC 46/12.

### **Resultados del 82º periodo de sesiones del Comité Jurídico**

12.7 El Comité tomó nota de que el Comité Jurídico había celebrado su 82º periodo de sesiones del 16 al 20 de octubre de 2000, y de que se había publicado su informe bajo la signatura LEG 82/12, en tanto que las cuestiones de interés para el Comité se distribuyeron con la signatura MEPC 46/12/1.

12.8 El Comité tomó nota de que el Comité Jurídico había decidido posponer su recomendación al Consejo de que se convocara una Conferencia Diplomática sobre el Proyecto de convenio sobre remoción de restos de naufragio hasta 2004-2005, con el fin de que hubiera tiempo para elaborar un proyecto de tratado. Asimismo, el Comité Jurídico decidió recomendar al Consejo que se atribuyera carácter consultivo a la Asociación Mundial de los GPL (WLPGA).

### **Resultados del 28º periodo de sesiones del Comité de Facilitación**

12.9 El Comité tomó nota de que el Comité de Facilitación había celebrado su 28º periodo de sesiones del 30 de octubre al 3 de noviembre de 2000, y de que se había publicado su informe bajo la signatura FAL 28/19, en tanto que las cuestiones de importancia para este Comité se distribuyeron con la signatura MEPC 46/12/2.

12.10 Basándose en este informe, el Comité:

- .1 examinó la opinión y las medidas adoptadas por el Comité de Facilitación en relación con la armonización de los certificados de los buques;

- .1.1 tomó nota, a este respecto, del documento MEPC 46/12/5 que se había publicado a petición del coordinador del Grupo de trabajo por correspondencia. En este documento se informó sobre los progresos realizados por el Grupo de trabajo por correspondencia e incluyó un ejemplo de certificado armonizado para que lo examine el Comité;
- .1.2 tomó nota de que, si bien se había encargado al Grupo de trabajo por correspondencia la creación de un único certificado armonizado para el buque, se proponía una solución de transacción basada en cuatro certificados. En consecuencia, se le pedía al Comité que facilitara orientaciones al Grupo sobre si consideraba adecuado seguir adelante con el criterio de transacción o si todavía era necesario elaborar un solo documento, titulado *Certificado internacional de prevención de la contaminación*;
- 1.3 tras examinar esta cuestión, refrendó el enfoque del Grupo de trabajo por correspondencia de elaborar cuatro certificados, e instó a los Gobiernos Miembros y a las organizaciones internacionales a que participen en la labor del Grupo de trabajo por correspondencia;
- .2 estuvo de acuerdo con la opinión y las medidas adoptadas por el Comité de Facilitación sobre la cuestión de la asistencia con remolcadores y en mantener el punto correspondiente en el programa de trabajo del Grupo de trabajo SPI;
- .3 tomó nota de la opinión y las medidas adoptadas por el Comité de Facilitación sobre la elaboración de directrices para la formación del personal marítimo portuario; y
  - .3.1 tomó nota de que esta cuestión también había sido examinada por el CSM, el cual había acordado que, en vez de elaborar directrices, el Grupo de trabajo SPI debería:
    - .1 indicar las esferas en las que es necesario impartir formación al personal portuario;
    - .2 justificar pormenorizadamente la necesidad de tal tipo de trabajo; y
    - .3 indicar qué órganos de la OMI o qué organizaciones internacionales podrían contribuir a elaborar tales directrices.
  - .3.2 En consecuencia, el Comité refrendo las opiniones del CSM; y
- .4 acordó examinar los temas ambientales del programa de trabajo del Grupo de trabajo SPI bajo el punto 20 del orden del día.

### **73º periodo de sesiones del CSM**

12.11 El Comité tomó nota de que el Comité de Seguridad Marítima había celebrado su 73º periodo de sesiones del 27 de noviembre al 6 de diciembre de 2000 y de que su informe se había publicado bajo las firmas MSC 73/21, Add.1, Add.2 y Add.3, en tanto que las cuestiones de importancia para este Comité se distribuyeron con la firma MEPC 46/12/3, parte de las cuales ya se había abordado bajo este punto del orden del día.

12.12 En consecuencia, el Comité tomó nota de la información facilitada en dicho documento, incluido el informe del Grupo de trabajo sobre la seguridad de los petroleros y cuestiones ambientales, si bien trató las cuestiones siguientes, que requerían un examen específico:

- .1 **Armonización de las referencias a los instrumentos de la OMI** - el Comité tomó nota de que el CSM había aprobado el proyecto de resolución de la Asamblea sobre la Armonización de las referencias a los instrumentos de la OMI (MSC 73/21, anexo 32) para su envío a la vigésima segunda Asamblea con miras a su adopción, a reserva de que lo refrenden el CPMM y los Comités LEG y FAL.
- .1.1 Por consiguiente, el Comité refrendó la aprobación del proyecto de circular MSC/MEPC por el CSM.
- .2 **Inspecciones múltiples** - el Comité tomó nota de que el CSM había aprobado, a reserva de igual decisión del CPMM, el anteproyecto de circular MSC/MEPC sobre los efectos positivos del Código IGS y su función como indicador de la seguridad operacional y la protección del medio ambiente.
- .2.1 En consecuencia, el Comité refrendó la aprobación de este proyecto de resolución MSC/MEPC por el CSM.

### **Resultados del 49º periodo de sesiones del Comité de Cooperación Técnica**

12.13 El Comité tomó nota de que el Comité de Cooperación Técnica había celebrado su 49º periodo de sesiones del 15 al 16 de noviembre de 2000 y de que su informe se había publicado bajo la signatura TC 49/11, en tanto que las cuestiones de importancia para el Comité se distribuyeron con la signatura MEPC 46/12/4.

12.14 El Comité observó que no había ningún tema que requiriera su contribución y tomó nota del informe.

### **Informe sobre la Conferencia diplomática para examinar un régimen internacional de responsabilidad e indemnización de daños debidos a contaminación por los combustibles líquidos de los buques**

12.15 El Comité tomó nota del documento MEPC 46/12/6 en el que se informaba de los resultados satisfactorios de la Conferencia diplomática para examinar un régimen internacional de responsabilidad e indemnización de daños debidos a contaminación por los combustibles líquidos de los buques.

12.16 El Comité también tomó nota de que en el informe de la Conferencia se indicaba que el Comité había reconocido la necesidad de establecer un régimen de responsabilidad e indemnización de daños debidos a contaminación por los combustibles líquidos de los buques. Por consiguiente, el Comité felicitó tanto al Comité Jurídico, que había elaborado el proyecto de Convenio como a quienes habían participado en la Conferencia contribuyendo así a su éxito.

## **Resolución A/RES/55/7 de la Asamblea General de las Naciones Unidas sobre Los Océanos y el Derecho del Mar**

12.17 El Comité tomó nota de que el 30 de octubre de 2000 la Asamblea General de las Naciones Unidas había adoptado la Resolución A/RES/55/7 sobre Los Océanos y el Derecho del Mar, cuyo proyecto de texto se incluyó en el anexo del documento MEPC 46/INF.7.

12.18 El representante de las Naciones Unidas informó al Comité de que, además de la resolución A/RES/55/7 de la Asamblea General, en su 55º periodo de sesiones había adoptado, bajo el punto del orden del día *Los Océanos y el Derecho del Mar* la resolución A/RES/55/8, sobre "Pesca de altura en gran escala con redes de enmalle y deriva, pesca no autorizada en zonas sujetas a jurisdicción nacional y en la alta mar, capturas incidentales y descartes en la pesca, y otras cuestiones".

12.19 Se informó al Comité de que, en el párrafo 16 de la parte dispositiva de dicha resolución, la Asamblea General insta a la OMI y a otros organismos, organizaciones y Estados pertinentes a que sigan colaborando de manera constructiva con la FAO para luchar contra la pesca no autorizada en zonas de jurisdicción nacional y contra la pesca ilícita, no regulada y no declarada en alta mar.

12.20 También se informó al Comité de que, en el párrafo 20 de la parte dispositiva, la Asamblea General hace un llamamiento a la FAO, la OMI, las organizaciones de gestión de pesquerías a nivel regional y subregional y a otras organizaciones intergubernamentales a que hagan suya, con carácter prioritario, la cuestión de los desechos marinos por lo que respecta a las pesquerías y, cuando proceda, que fomenten una mayor coordinación y ayuden a los Estados a implantar los acuerdos internacionales pertinentes, incluido el Anexo V del MARPOL 73/78 y las Directrices para su implantación. La Asamblea General examinará la implantación de la resolución A/RES/55/8 en su 57º periodo de sesiones, el año próximo.

12.21 Al referirse al documento informativo MEPC 46/INF.7, el presidente del CSM invitó al Comité a tomar nota especialmente de lo indicado en los párrafos 33, 34 y 35 en los que se aborda la cuestión de la piratería. Subrayó el hecho de que en la resolución se insta a los Estados de las regiones afectadas a que adopten todas las medidas necesarias y adecuadas para evitar y luchar contra los sucesos de piratería, y pidió a los Estados que colaboren con la OMI remitiendo informes sobre tales sucesos a la Organización.

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

### **Segunda reunión de la Comisión coordinadora regional sobre la implantación del MARPOL 73/8 en la zona marítima de la ROPME**

13.1 El Comité tomó nota del resumen de los resultados de la segunda reunión de la Comisión coordinadora regional sobre la implantación del MARPOL 73/78 en la zona marítima de la ROPME, que se desarrolló en Bahrein, en enero de 2001. En el documento (MEPC 46/13) se reseñan los logros alcanzados en la región desde la primera reunión, sobre lo cual se informó en el 45º periodo de sesiones del Comité. El Comité reconoció la importancia e interés de esos avances y reiteró su apoyo por lo que respecta a la intención de los países de ratificar, implantar y hacer cumplir las disposiciones del MARPOL 73/78, incluida la provisión de instalaciones de recepción.

13.2 El Comité también tomó nota de que, con miras a lograr el objetivo de designar zona especial la zona de los Golfos, así como para que el Comité pueda dar cumplimiento a la regla 10 7) b) iii) del Anexo I del MARPOL 73/78 a partir de 2002, los países ribereños de la zona marítima de la ROMPE debían, a más tardar en julio 2002, adherirse al Convenio, y cumplir con sus disposiciones, entre ellas la de proveer instalaciones de recepción a través de una licitación dirigida al sector privado, así como presentar información adecuada acerca del estado de las instalaciones de recepción en la zona de los Golfos de modo que el Comité, en un próximo periodo de sesiones, pueda formalmente determinar la fecha a partir de la cual tendrá efecto la denominación de zona especial, de conformidad con las reglas 10 7) b) iii) del Anexo I y 5 4) b) del Anexo V del MARPOL 73/78.

13.3 El Comité tomó nota asimismo de la intención de Omán de proponer la ampliación del carácter de zona especial de la zona de los Golfos, tema que también se había abordado en relación con el punto 6 del orden del día.

13.4 La delegación de Irán también informó al Comité de que:

- .1 el Gabinete iraní había dado su visto bueno a la ratificación del MARPOL 73/78;
- .2 estaba en curso el proceso de ratificación por el Parlamento;
- .3 tan pronto como el Parlamento apruebe su ratificación, el Gobierno de Irán ratificará el instrumento;
- .4 la fecha más probable para su ratificación sería a finales de 2001; y
- .5 en la actualidad, la Autoridad marítima de Irán tiene contrato con una compañía privada para proveer instalaciones de recepción en los puertos de Irán, a fin de que pueda entrar en vigencia el carácter de zona especial y de implantar las disposiciones del MARPOL 73/78, una vez que el mismo sea ratificado.

#### **Anexo V del MARPOL y desechos del sector marítimo**

13.5 El Comité tomó nota de la información facilitada por los Estados Unidos en el documento MEPC 46/INF.8 con respecto a la Conferencia sobre restos de artes de pesca y el medio ambiente marino, que se desarrolló en Honolulu (Hawai) del 6 al 11 de agosto de 2000.

13.6 El Comité pidió a la Secretaría que pusiese en conocimiento de la FAO la celebración de esta Conferencia y el documento informativo pertinente, así como los resultados de toda deliberación al respecto.

13.7 El Comité agradeció a los Estados Unidos por haberle señalado esta cuestión e invitó a los Estados Miembros a que revisen sus obligaciones tal como se indica en las Directrices para la implantación del Anexo V del MARPOL 73/78, especialmente en los párrafos 2.2 y 2.2.4, y a que presenten nuevos documentos al respecto en periodos de sesiones futuros del Comité, a fin de poder evaluar de manera continua la implantación del Anexo V.

## **Revisión de las Directrices para la implantación del Anexo V del MARPOL y del Manual sobre gestión de desechos a bordo de los buques**

13.8 El Comité recordó que en su 45º periodo de sesiones había decidido postergar el examen de estas cuestiones hasta el actual periodo de sesiones a fin de aguardar a que los Estado Miembros presentasen más documentos al respecto.

13.9 Se informó al Comité de que si bien estas cuestiones han figurado en este punto del orden del día desde su 37º periodo de sesiones, todavía no se ha presentado ningún documento al respecto. Por tanto, el Comité decidió suprimir las de su orden del día hasta el momento en que se presenten documentos. Tales documentos se examinarán en relación con este punto del orden del día.

## **14 PREPARATIVOS PARA LA CONFERENCIA DE "RÍO 10 AÑOS DESPUÉS"**

14.1 El Comité recordó que en 1992 la CNUMAD había adoptado el Programa 21. En ese mismo año la Asamblea General de las Naciones Unidas adoptó la resolución 47/191 en la que se pedía a todos los organismos especializados del sistema, incluida la OMI, que fortalecieran y adaptaran sus actividades con arreglo al programa anteriormente mencionado. En 1995, la Asamblea de la OMI aprobó la resolución A.832(19) sobre Actividades de seguimiento de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Medio Ambiente y el Desarrollo 1992, en la que pedía al CPMM que, como punto de convergencia, mantuviera sometido a examen el aporte del sector marítimo a la implantación de las resoluciones de la CNUMAD. La labor de la OMI se relaciona principalmente con los temas de gestión con miras a la prevención, reducción y control de la contaminación del mar causada por el transporte marítimo y las actividades petroleras y gaseas mar adentro.

14.2 El Comité recordará también que este punto se insertó en su orden del día a fin de que el Comité debatiera sobre los preparativos, en su esfera de competencia, para la Conferencia "Río 10 años después" que se celebrará en Sudáfrica en junio de 2002. El Comité recordó asimismo que en su 42º periodo de sesiones había examinado un proyecto de informe provisional en el que se recogían los logros principales de las actividades de seguimiento de la CNUMAD (MEPC 42/12/2). En ese momento, las delegaciones que presentaron el proyecto de informe a la Comisión sobre Desarrollo Sostenible encomiaron la labor de la Secretaría y sugirieron la introducción de algunas mejoras en el texto y la incorporación de puntos en el proyecto. La Secretaría elaboró una serie de modificaciones basadas en las observaciones formuladas por las delegaciones, que figuran en el documento MEPC 42/WP.14.

14.3 Se recordó al Comité que, en su 44º periodo de sesiones, había acordado tener en cuenta el capítulo 19 al examinar las cuestiones relacionadas con el capítulo 17 bajo el punto de su orden del día "Actividades de seguimiento de la CNUMAD". El Comité también decidió que, en su carácter de convergencia de la OMI para las actividades de seguimiento de la CNUMAD, en los futuros informes a la CDS debería proporcionar mayor información sobre las actividades de la OMI relacionadas con la seguridad y el medio ambiente.

14.4 El Comité tomó nota de la información sobre los preparativos para la Conferencia "Río 10 años después" que se celebrará en Sudáfrica en septiembre de 2002 (MEPC 46/INF.6).

14.5 Al presentarse el documento MEPC 46/14, se señaló que si bien el ámbito principal de responsabilidad de la OMI corresponde al capítulo 17 del Programa 21, algunos aspectos del capítulo 19 (productos químicos), 21 (transporte de desechos peligrosos), y 22 (desechos

radiactivos), también estaban relacionados con su labor. El trabajo de la OMI se relaciona básicamente con todas las cuestiones de gestión destinadas a la prevención, reducción y control de la contaminación del mar (incluida la contaminación de la atmósfera y las cuestiones sobre el cambio climático, los fondeaderos, el agua de lastre, el desguace de buques, las instalaciones portuarias de recepción de desechos, etc.) ocasionada por el transporte marítimo y las actividades petroleras y gaseras mar adentro. También se señaló que:

- .1 en su 42º periodo de sesiones, el Comité había examinado un proyecto de informe provisional, con la signatura MEPC 42/12/2, en el que se recogían los logros principales de la OMI en cuanto a las actividades de seguimiento de la CNUMAD. El anexo del documento MEPC 46/14 constituye un informe actualizado y ampliado que se presentará a la conferencia "Río 10 años después"; y
- .2 en el proyecto de informe para la Comisión sobre el Desarrollo Sostenible (CDS), elaborado por la Secretaría, se proporciona información general sobre los logros principales de la OMI desde la celebración de la CNUMAD, así como sobre las esferas en las que cabe un mayor progreso, incluidas las recomendaciones formuladas por la Comisión. Si bien el informe se centra principalmente en la labor del CPMM desde 1992, también deben señalarse como elementos importantes del mismo el avance directamente relacionado con la mejora de la seguridad en el mar, el desarrollo del derecho internacional y la asistencia técnica (es decir, tópicos pertenecientes a los ámbitos de competencia del CSM, el Comité Jurídico y el Comité de Cooperación Técnica).

14.6 Se invitó al Comité a que examinara el proyecto de informe y, si fuera necesario, lo revisara con objeto de que se apruebe para presentarlo en el marco del proceso preparatorio de la Conferencia "Río - diez años después".

14.7 Durante los debates, las delegaciones que se refirieron al proyecto de informe expresaron su agradecimiento a la Secretaría por la labor llevada a cabo. Se propusieron y se aceptaron varias modificaciones sustantivas y de redacción. De conformidad con la petición del Comité, la Secretaría elaboró varias enmiendas basadas en las observaciones de las delegaciones, que figuran en el documento MEPC 46/WP.9.

14.8 Tras someter a debate el documento MEPC 46/WP.9, el Comité aprobó en principio el informe modificado, a reserva de que determinados capítulos, principalmente los que se refieren a la seguridad marítima, la navegación y la asistencia técnica sean objeto de enmiendas durante los próximos periodo de sesiones del CSM y del Comité de Cooperación Técnica. Dichas enmiendas figuran en el Anexo 7.

14.9 El Comité pidió a la Secretaría que elabore el informe definitivo teniendo en cuenta el documento MEPC 46/WP.9, las posibles observaciones que formulen el CSM y el Comité de Cooperación Técnica, así como los nuevos avances, y que presente el informe a la conferencia "Río - 10 años después" con tiempo suficiente para que pueda tenerse en cuenta en el proceso preparatorio de la misma. También se señaló que el Consejo y la Asamblea recibirán información a través del informe del Comité.

## 15 CUESTIONES RELATIVAS AL CÓDIGO CNI

15.1 El Comité recordó que el estudio de la bibliografía sobre las posibles consecuencias de accidentes marítimos graves durante el transporte de material radiactivo, realizado por el grupo mixto OIEA/OMI, se había distribuido mediante el documento MEPC 45/INF.2.

15.2 El Comité recordó que anteriormente había convenido en que era necesario disponer de tiempo suficiente para prestar la debida atención a este informe, por lo cual se decidió aplazar el debate sobre el mismo hasta el presente periodo de sesiones y que se había pedido a los Miembros que presentaran sus opiniones sobre el informe y formularan propuestas sobre el modo de abordar la cuestión.

15.3 El Comité consideró que el informe constituía un documento de referencia de gran valía, al cual se podría remitir en caso de que fuere necesario.

## 16 INFLUENCIA DEL FACTOR HUMANO EN LA PREVENCIÓN DE LA CONTAMINACIÓN

16.1 El Comité recordó que en su último periodo de sesiones había examinado el informe sobre la última reunión del Grupo mixto de trabajo CSM/CPMM, y tomó nota de que el Grupo no se reunió durante el 73º periodo de sesiones del CSM, en diciembre del año pasado, pero que lo hará durante el 74º periodo de sesiones, en mayo del presente año.

16.2 Tras observar que el Grupo mixto de trabajo CSM/CPMM está avanzando en su labor sobre la fatiga, el Comité acordó instar a los Miembros a que en sus delegaciones para el 74º periodo de sesiones del CSM incluyan a expertos en materia de protección del medio marino.

16.3 El Presidente recordó que en el primer párrafo de la parte dispositiva de la resolución A.900(21), titulada "Objetivos de la Organización a partir del año 2000", se señala que la Asamblea:

"ENCOMIENDA a los comités, que bajo la coordinación del Consejo:

- .1 adopten medidas para que la política proactiva acordada en los años noventa se aplique con mayor diligencia que en el pasado, a fin de que las tendencias que puedan afectar adversamente a la seguridad de los buques y de las personas a bordo o al medio ambiente se identifiquen cuanto antes y se tomen medidas para evitar o mitigar sus efectos. Al aplicar estas instrucciones se deberá utilizar en la mayor medida posible la evaluación formal de la seguridad durante el proceso normativo;
- .2 centren su atención en la necesidad de:
  - cambiar de énfasis para destacar el factor humano;
  - asegurar la implantación efectiva y uniforme de las reglas y normas de la OMI relativas a la seguridad marítima y la protección del medio ambiente, haciendo especial hincapié en la implantación del Convenio de Formación y el Código IGS y en la creación de la infraestructura necesaria para implantar

el plan SAR mundial y las prescripciones del MARPOL relativas a las instalaciones receptoras de desechos generados por los buques;"

16.4 El Comité observó que el subpárrafo .2 *supra* guarda relación con la influencia del factor humano y acordó que esta cuestión debía seguir siendo prioritaria.

## **17 CUESTIONES RELATIVAS AL PROTOCOLO DE INTERVENCIÓN DE 1973**

17.1 El anexo del Protocolo de Intervención de 1973 incluye una lista de sustancias basada 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, el código CIG y el código IMDG, así como en el perfil de peligrosidad del GESAMP.

17.2 En su 41º periodo de sesiones, el Comité convino en que la lista de sustancias del anexo del Protocolo de Intervención debería actualizarse aproximadamente cada cinco años. El proyecto de lista actual, que acompaña al documento MEPC 46/17 con el título "Proyecto de lista revisada de sustancias que figuran en el anexo del Protocolo de Intervención de 1973", constituye la actualización más reciente.

17.3 Al recopilar la lista la Secretaría observó que muchos productos a los que se podrían aplicar los criterios, según se describen en el párrafo 2.1 del documento MEPC 46/17, no pueden identificarse, y por lo tanto se han omitido de las listas por los motivos señalados en el párrafo 2.2 del mismo documento.

17.4 El Comité tomó nota de la lista de sustancias adjunta al documento MEPC 46/17 y de los problemas que supone mantener dicha lista, y acordó aplazar las deliberaciones hasta el próximo periodo de sesiones y pidió a la Secretaría que examinara una enmienda al Protocolo de Intervención de 1973 mediante la cual se podría hacer una sencilla referencia a los criterios y a los instrumentos, a fin de garantizar que se utilizan los métodos más rápidos para mantener en el Protocolo de Intervención la información sobre los productos químicos.

## **18 ESTADO JURÍDICO DE LOS CONVENIOS**

18.1 El Comité tomó nota de la información, que figura en el documento MEPC 46/18, sobre el estado jurídico de los convenios y otros instrumentos relacionados con la protección del medio marino, en particular respecto del MARPOL 73/78 y de las enmiendas al mismo según se indica a continuación:

- en el anexo 1 figura el estado jurídico, al 1 de febrero de 2001, de los convenios y otros instrumentos relacionados con la protección del medio marino;
- en el anexo 2 figura el estado jurídico del MARPOL 73/78 al 1 de febrero de 2001; y
- en el anexo 3 figura el estado jurídico de las enmiendas al MARPOL 73/78 al 1 de febrero de 2001.

18.2 El Comité también tomó nota de información actualizada al 25 de abril de 2001, mediante un documento oficioso, respecto del estado de los convenios y de otros instrumentos relativos a la protección del medio marino.

## **19 APLICACIÓN DE LAS DIRECTRICES RELATIVAS A LA LABOR DE LOS COMITÉS**

19.1 El Comité recordó que en su último periodo de sesiones había acordado enmiendas de redacción de menor importancia y enmiendas de fondo en los párrafos 14, 28 y 29 de las Directrices relativas a la labor de los Comités.

19.2 Se informó al Comité de que el Comité de Seguridad Marítima, en su 73º periodo de sesiones (27 de noviembre a 6 de diciembre de 2000) había aceptado dichas enmiendas. Además, el Comité de Seguridad Marítima había decidido que dichas modificaciones y enmiendas, junto con las enmiendas adicionales que figuran en el anexo 33 del informe del CSM (MSC 73/22) deberían adjuntarse, por el momento, al informe del Comité en tanto que referencia y a efectos de su aplicación, según proceda. Dichas modificaciones y enmiendas se incorporarán en las Directrices en una fase ulterior, cuando se haya aprobado un número suficiente de enmiendas que justifique una nueva versión revisada.

19.3 En relación con las enmiendas antes mencionadas a los párrafos 28 y 29 de las Directrices, el CSM 73:

- .1 respecto del párrafo 28 de las Directrices, tomó nota de que, en el CPMM 45, para responder a la preocupación manifestada por algunas delegaciones de que como consecuencia del cumplimiento de sus obligaciones de acuerdo con los párrafos 13.1 y 13.2 de las Directrices, es posible que los órganos auxiliares no tengan tiempo suficiente para elaborar la información requerida debido a que sus programas de trabajo sólo se examinan al final de los periodos de sesiones, se llegó al acuerdo de que las delegaciones interesadas, en consulta con el Presidente del Subcomité y con la Secretaría, elaborarían la información que debe acompañar a las propuestas de los subcomités, para que el(los) Comité(s) decida(n) si debe incluirse un nuevo punto en el programa de trabajo de los subcomités; y, tras haber coincidido con la opinión del CPMM, convino en que lo antedicho debería constar en las Directrices; y
- .2 respecto del párrafo 29 de las Directrices, coincidió con la opinión del CPMM 45 de que el derecho de los Gobiernos Miembros a remitir propuestas a los comités y a sus órganos auxiliares simultáneamente no se vería afectado por las disposiciones introducidas por las enmiendas.

19.4 El Comité refrendó las decisiones adoptadas por el CSM 73.

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

20.1 El Comité consideró su propio programa de trabajo y los de sus órganos auxiliares para el próximo bienio. Habida cuenta de que este año se reúne la Asamblea, el Comité también se ocupó de su programa a largo plazo (hasta 2008). Además, pasó revista a los aspectos ambientales del plan de trabajo de los órganos auxiliares. En relación con este punto del orden del día también se trató del debate clave sobre la futura estructura de los subcomités.

20.2 El Comité también recordó que en su último periodo de sesiones se había ocupado de los programas de trabajo de los subcomités BLG, FSI, DE y DSC.

20.3 El Comité tomó nota de que, después de su último periodo de sesiones, se habían reunido los subcomités BLG, FSI, DE, DSC y SLF y de que se examinarían los aspectos ambientales de sus programas de trabajo.

**Plan de actividades, prioridades y reuniones de los Comités y de sus órganos auxiliares**

20.4 Con referencia a las actividades y prioridades de los Comités, el Comité tomó nota de que la Asamblea, en su vigésimo primer periodo de sesiones, había aprobado la resolución A.879(21) relativa al Plan de trabajo a largo plazo de la Organización (hasta 2006), cuyo anexo contenía una lista indicativa de temas, asignando prioridad a ciertos puntos específicos, para su examen por los respectivos Comités.

20.5 Sobre este particular, el Comité señaló las disposiciones de la resolución A.900(21), en la cual se establecen los objetivos de la Organización a partir del año 2000 y se formulan instrucciones específicas relativas a aspectos en los cuales los Comités deberían centrar su atención durante la década actual, y tomó nota de las disposiciones de la resolución A.901(21), titulada La OMI y la cooperación técnica a partir del año 2000.

20.6 En este mismo contexto y con respecto a las actividades y prioridades de los subcomités, el Comité recordó que el CSM y el CPMM, en sus periodos de sesiones, 72° y 45° respectivamente, habían aprobado los programas de trabajo de los subcomités, incluidas las prioridades de cada punto del programa de trabajo y las fechas de ultimación o el número de sesiones necesarias para ultimar los puntos. Los programas de trabajo revisados propuestos por los subcomités figuran en los anexos de los documentos MEPC 46/20/2/Add.1, MEPC 46/20/2/Add.2, MEPC 46/20/3 y MEPC 46/20/3/Add.1.

**Plan de semanas de reuniones propuesto para el CSM, el CPMM y sus órganos auxiliares para el bienio 2002-2003**

20.7 Teniendo en cuenta el volumen de trabajo técnico de la Organización, el orden de prioridad asignado por la Asamblea a los temas que deben examinar el CSM y el CPMM y la opinión de los presidentes de los subcomités, el Comité estuvo de acuerdo con el siguiente plan de reuniones del CSM y del CPMM y de sus órganos auxiliares para el bienio 2002-2003:

Año	CSM	CPMM	Subcomité BLG	Subcomité DSC	Subcomité FP	Subcomité FSI	Subcomité COMSAR	Subcomité NAV	Subcomité DE	Subcomité SLF	Subcomité STW	Total
2002	3	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	14
2003	1,5	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	11,5
<b>Total (semanas)</b>												<b>25,5</b>

20.8 Si bien aprobó el calendario precedente de reuniones de los Comités y Subcomités, el Comité tomó nota de las siguientes opiniones expresadas en la reunión:

- .1 en vista del creciente volumen de trabajo del Comité, por lo que respecta a los programas ambientales existentes y nuevos, deberían asignarse al CPMM más días de reunión, teniendo en cuenta que el CSM contará con una semana y media para su periodo de sesiones. Sobre este punto el Presidente señaló que, excepto en un periodo de sesiones, el Comité había tratado todos los puntos del orden del día gracias a la cooperación de las delegaciones y a la eficacia de las medidas adoptadas al respecto, por lo que sugirió mantener la asignación propuesta de tres semanas para el CPMM; y

- .2 debería establecerse un nuevo procedimiento para programar las semanas de reuniones de los subcomités, en vez de asignar dos semanas a cada uno de ellos.

20.9 El Comité consideró que las necesidades en materia de reuniones que se indican en el cuadro anterior representan el mínimo requerido para mantener la eficacia de los órganos técnicos de la Organización.

### **Otras semanas de reuniones**

20.10 Atendiendo a la petición formulada por la Asamblea, en su vigésimo primer periodo de sesiones, para que el Comité proceda a ultimar las disposiciones jurídicamente vinculantes sobre gestión del agua de lastre, el Comité acordó programar provisionalmente la celebración de una Conferencia diplomática en 2003 y propuso incluir en el plan de reuniones de la Organización una conferencia de cinco días en 2003.

### **Plan de trabajo a largo plazo del Comité (hasta 2008)**

20.11 El Comité recordó que en su vigésimo primer periodo de sesiones celebrado en 1999, la Asamblea había aprobado las resoluciones A.900(21), sobre los Objetivos de la Organización a partir del año 2000, y A.879(21), sobre el Plan de trabajo a largo plazo de la Organización (hasta 2008), cuyo anexo contenía una lista de temas que incluían puntos de alta prioridad que debe examinar el Comité.

20.12 El Comité recordó que la Asamblea había solicitado información acerca de los temas cuya labor ya había concluido con el fin de apreciar los resultados, comparándolos con los planes anteriormente aprobados (A 21/C.2/WP.1/Add.1). En respuesta a dicha solicitud, la Secretaría había presentado un proyecto de informe (MEPC 46/WP.2).

20.13 Al examinar el documento MEPC 46/WP.2, si bien aceptó el contenido del informe sobre la marcha de la labor, el Comité acordó pedir a la Secretaría que lo presentara a la Asamblea en forma de cuadro, y en consecuencia le pidió que volviera a formular el informe.

20.14 Durante las deliberaciones sobre el proyecto de plan de trabajo a largo plazo (MEPC 46/20/1), varias delegaciones plantearon cuestiones acerca del ámbito del mismo, de las prioridades asignadas y de la necesidad de armonizar la labor con el plan de trabajo del CSM, así como del formato del plan, teniendo en cuenta los debates que tuvieron lugar durante la última Asamblea. Después de intercambiar puntos de vista sobre el proyecto de plan de trabajo, el Comité pidió al Presidente y a la Secretaría que examinaran el proyecto de plan de trabajo efectuando consultas con el Presidente del CSM.

20.15 Tras examinar el plan de trabajo revisado presentado en un documento oficioso, el Comité lo aprobó y pidió a la Secretaría que incluyera dicho plan en un documento apropiado del Consejo, con miras a su incorporación en el proyecto de plan de trabajo a largo plazo de la Organización (hasta 2008), a efectos de su adopción por la Asamblea.

20.16 En el anexo 8 figura el Plan de trabajo a largo plazo del CPMM (hasta 2008), en su forma aprobada por el Comité.

### **Programa de trabajo del Subcomité BLG**

20.17 El Comité refrendó el programa de trabajo revisado propuesto para el Subcomité BLG, tal como figura en el documento MEPC 46/20/2/Add.1. El Programa de trabajo del Subcomité BLG y el orden del día aprobado por el Comité figuran en el anexo 9 del presente informe.

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

20.17 El Comité aprobó el programa de trabajo del Subcomité FSI, según figura en el documento MEPC 46/20/2/Add.2. Dicho programa de trabajo y el orden del día provisional, en su forma aprobada por el Comité, se adjunta como anexo 9.

### **Programas de trabajo de los subcomités DE, DSC y SLF relacionados con el medio ambiente**

20.18 El Comité aprobó los programas de trabajo relacionados con el medio ambiente de los Subcomités DE, DSC y SLF (MEPC 46/20/3 y Add.1), incluido el punto sobre "protección de los tanques de combustible" para el Subcomité DE. Los programas de esos tres subcomités, relacionados con el medio ambiente, en su forma aprobada por el Comité, figuran en el anexo 10.

### **Mandato para la reestructuración de los subcomités**

20.19 El Comité recordó que en su 44º periodo de sesiones, tras tomar nota de que aún no había concluido el estudio de la estructura orgánica de la Secretaría de la OMI, sugirió que, en un plazo más largo, los presidentes del CSM y del CPMM podrían plantearse, en el futuro, la posibilidad de examinar la estructura de los subcomités con el fin de mejorar la eficacia de los comités y los subcomités.

20.20 Además, se informó al Comité de que, en su 73º periodo de sesiones, el CSM había acordado, entre otras cosas, que:

- .1 a corto plazo, los presidentes del CSM y del CPMM preparasen, con miras a su examen por sus respectivos Comités en sus siguientes periodos de sesiones (es decir, el CPMM 46 y el CSM 74), el mandato para someter a examen de la reestructuración de los subcomités: y
- .2 a largo plazo, los presidentes preparasen, basándose en los resultados de los debates del CPMM 46 y del CSM 74 sobre el mandato mencionado anteriormente, un proyecto de plan de trabajo para llevar a cabo una revisión de la estructura de los subcomités y determinar las medidas que convendría tomar, a fin de que la Asamblea lo examine en su vigésimo segundo periodo de sesiones.

20.21 Al examinar el proyecto de mandato para el estudio de una posible reestructuración de los subcomités, propuesto por los presidentes del CSM y del CPMM (MEPC 46/20/4), la mayoría de los oradores manifestaron su apoyo a dicho proyecto y al proceso en sí. Sin embargo, se señaló que éste debía ser tan abierto como fuera posible, teniendo en cuenta las limitaciones de tiempo ya que los presidentes se proponían obtener la aprobación de la Asamblea respecto del proyecto de plan de trabajo y del mandato que figuran en los documentos MEPC 46/20/4 y MSC 72/21/4. Los presidentes señalaron que se presentarían varias oportunidades para analizar en profundidad el proyecto de mandato, la primera de ellas durante el CSM 74 y en el seno del Consejo, cuando se tendría en cuenta el examen de la estructura orgánica de la OMI. También se precisó que, a

partir de las respuestas y del tenor de las deliberaciones, los presidentes someterían a la Asamblea un documento a efectos de que ésta le preste su acuerdo. Además, se propuso que las delegaciones presenten sus observaciones a los presidentes y que éstos, a su vez brinden información en el informe final, respecto de las observaciones recibidas. Oportunamente se opinó que, siempre que la Asamblea esté de acuerdo, junto con el 75º periodo de sesiones del CSM, se celebraría una reunión de los presidentes con los presidentes del Comité FAL y de los subcomités, tras lo cual se elaboraría un documento que sería sometido al examen del CSM 76 y del CPMM 48.

20.22 La delegación de Chipre formuló una declaración sobre esta cuestión, que se adjunta en el anexo 13.

### **Programa de trabajo del Comité**

20.23 El Comité aprobó las cuestiones de fondo que se incluirán en el orden del día de los periodos de sesiones 47º a 49º, que figuran en el anexo 11.

20.24 El Comité acordó suprimir por el momento del orden del día para su próximo periodo de sesiones, el punto sobre el "Código CNI y cuestiones conexas" en el entendimiento de que, si se presentara cualquier documento sobre la cuestión, ésta volvería a incorporarse.

20.25 El Comité tomó nota de los progresos realizados en relación con el examen del tema de la gestión del agua de lastre y decidió proponer al Consejo, con carácter provisional, la celebración durante el próximo bienio de una conferencia diplomática con miras a finalizar un instrumento sobre el control del agua de lastre y de los sedimentos.

### **Grupos de trabajo/redacción para el 47º periodo de sesiones del CPMM**

20.26 El Comité acordó, en principio, establecer los siguientes grupos de trabajo o de redacción durante su 47º periodo de sesiones:

Grupos de trabajo:	.1	Organismos perjudiciales en el agua de lastre;
	.2	Reciclaje de buques; y
	.3	Gases de efecto invernadero.
Grupos de redacción:	.1	Manual OPRC;
	.2	Plan del modelo de reconocimiento para la evaluación del estado del buque (CAS).

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

20.27 El Comité decidió establecer los siguientes grupos de trabajo por correspondencia, que le someterán informes en su 47º periodo de sesiones:

Grupos de trabajo por correspondencia	.1	Reciclaje de buques;
	.2	Agua de lastre;
	.3	Manual OPRC sobre contaminación por hidrocarburos.

## **Fechas de los periodos de sesiones 47º y 48º**

20.28 El Comité tomó nota de que el 47º periodo de sesiones se celebrará del 4 al 8 de marzo de 2002 y de que el 48º periodo de sesiones se había programado, con carácter provisional, para octubre de 2002.

## **21 ELECCIÓN DE PRESIDENTE Y VICEPRESIDENTE PARA 2002**

21.1 De conformidad con el artículo 17 del Reglamento interior, el Comité volvió a elegir, para 2002 Presidente del Comité al Sr. Michael Julian (Australia) y Vicepresidente al Sr. Gabriel Fernández (Panamá) en ambos casos por unanimidad.

## **22 OTROS ASUNTOS**

### **Labor del Grupo de expertos en seguridad marítima de la región Asia-Pacífico para el fomento de una navegación más segura**

22.1 El Comité tomó nota de la información facilitada por Canadá en el documento MEPC 46/INF.12 sobre la labor del Grupo de expertos en seguridad marítima (EGMS) del Grupo de trabajo sobre transporte de la Cooperación económica para Asia y el Pacífico [APEC(TPT-WG)]. El documento da cuenta de la labor realizada por el Grupo de expertos durante sus cuatro años de existencia. El Comité tomó nota además de que la labor del Grupo de expertos complementa la función de la OMI en materia de seguridad marítima y de protección del medio marino en la región de Asia y el Pacífico, sin duplicarla.

### **Nuevas prescripciones relativas al seguro obligatorio en aguas australianas**

22.2 El Comité tomó nota de la información facilitada por Australia en el documento MEPC 46/INF.14 sobre la introducción de nuevas prescripciones relativas al seguro obligatorio en aguas australianas, vigentes a partir del 6 de abril de 2001.

### **Fomento de la conciencia ambiental entre la juventud**

22.3 El Comité tomó nota de la información facilitada por los Estados Unidos sobre dos programas de concienciación ambiental relacionados entre sí y dirigidos a los jóvenes con objeto de subrayar la importancia de los recursos hídricos y de la prevención de la contaminación. El Comité expresó su agradecimiento a los Estados Unidos y alentó a los Estados Miembros a informar acerca de actividades similares en curso.

### **Ejecución del proyecto FMAM/Banco Mundial/OMI mediante financiación del PDF, bloque B – Creación de una autopista marina electrónica regional en los mares del Asia Oriental**

22.4 El Comité tomó nota de la información facilitada por la Secretaría, que también figura en el documento MEPC 46/INF.35, sobre los elementos clave y los resultados previstos del nuevo proyecto para la creación de una autopista electrónica regional sobre temas marinos para los mares del Asia Oriental. Tomó nota asimismo de que la primera fase del proyecto, de un año de duración y que se inició en marzo de 2001, se desarrollaría en los estrechos de Malaca y Singapur. El proyecto tiene por objeto la elaboración de un plan de acción y de un informe de proyecto para desarrollar la primera fase de la autopista electrónica marina.

**Disponibilidad de los documentos en los idiomas de trabajo**

22.5 La delegación española se declaró consciente de los esfuerzos del Presidente y de la Secretaría para tratar todos los puntos del orden del día, sustanciados por la documentación pertinente en los idiomas de trabajo del Comité, de acuerdo con su Reglamento interno. En un espíritu de cooperación, y para no demorar el tratamiento de temas trascendentes, esta delegación había aceptado participar en la aprobación de algunos informes de los grupos de trabajo, aún no teniendo el texto en el idioma español. Con respecto al informe final de la Reunión se requería, no obstante, su presentación, como ha sido la norma, en los idiomas de trabajo de la Organización. En este sentido y ante la carencia en idioma español, que se espera no sirva de precedente, de la parte del texto referida a la aprobación del debate del punto 2 del orden del día, esta delegación se reservó el derecho de presentar los comentarios y observaciones pertinentes, cuando el texto relevante esté disponible.

\*\*\*

## ANEXO 1

**ORDEN DEL DÍA DEL 46º PERIODO DE SESIONES  
Y LISTA DE DOCUMENTOS**

**1 Aprobación del orden del día**

MEPC 46/1	Secretaría	Orden del día provisional
MEPC 46/1/1	Secretaría	Anotaciones y calendario provisional

**2 Examen y adopción de enmiendas de los instrumentos de obligado cumplimiento (GT)**

MEPC 46/2	Secretaría	Enmiendas a la regla 13G del Anexo I del MARPOL 73/78
MEPC 46/2/1	Brasil	Opinión de Brasil sobre la retirada progresiva de los petroleros de casco sencillo como consecuencia del <b>Erika</b>
MEPC 46/2/2	Noruega	Enmiendas a la regla 13G del Anexo I del MARPOL 73/78: Observaciones y propuestas sobre los planes de retirada alternativos para los "Petroleros de categoría 2"
MEPC 46/2/3	Secretaría	Informe del Grupo de trabajo interperiodos del CPMM sobre el plan de evaluación del estado del buque previsto en la regla 13G del MARPOL
MEPC 46/2/4	Francia	Examen y adopción de enmiendas a las Instrucciones de obligado cumplimiento
MEPC 46/2/5	ICS, BIMCO e INTERTANKO	Enmiendas a la regla 13G del Anexo I del MARPOL 73/78
MEPC 46/2/6	IACS	Plan de evaluación del estado del buque previsto en la regla 13G del MARPOL
MEPC 46/2/7	India	Observaciones relativas al informe del Grupo de trabajo interperiodos del CPMM sobre el plan de evaluación del estado del buque previsto en la regla 13G del MARPOL

MEPC 46/2/8	República de Corea	Observaciones relativas al informe del Grupo de trabajo interperiodos del CPMM sobre el Plan de evaluación del estado del buque previsto en la regla 13G del MARPOL
MEPC 46/2/9	Dinamarca	Plan de evaluación del estado del buque previsto en la regla 13G del MARPOL
MEPC 46/2/10	IACS e INTERTANKO	Observaciones relativas al Plan de evaluación del estado del buque previsto en la regla 13G del MARPOL
MEPC 46/2/11	ICS e INTERTANKO	Observaciones sobre Plan de evaluación del estado del buque previsto en la regla 13G del MARPOL
MEPC 46/INF.18	Japón	<i>Amendments to regulation 13G of Annex I to MARPOL 73/78 A comparison of forecasts by Japan and the Secretariat on Demolition amount of Category 1 tankers</i>
MEPC 46/INF.25	AWES	<i>Amendments to regulation 13G of Annex I to MARPOL 73/78</i>

### **3 Organismos acuáticos perjudiciales en el agua de lastre (GT)**

MEPC 46/3		Informe del Grupo de trabajo sobre el agua de lastre, reunido durante el 45º periodo de sesiones del CPMM
MEPC 46/3/1	Grecia	Observaciones sobre el proyecto de Convenio
MEPC 46/3/2	Estados Unidos	Proyecto de texto refundido para un Convenio internacional sobre el control y la gestión del agua de lastre y los sedimentos de los buques
MEPC 46/3/3	Estado Unidos	El establecimiento de normas y la continuidad del desarrollo tecnológico
MEPC 46/3/4	Secretaría	Asesoramiento sobre los aspectos jurídicos del proyecto de Convenio internacional para el control y la gestión del agua de lastre y de los sedimentos de los buques

MEPC 46/3/5	Australia	Nuevas disposiciones sobre la gestión del agua de lastre aplicables a buques de navegación internacional que lleguen a Australia
MEPC 46/3/6	Alemania	Propuesta de un método normalizado de evaluación de las opciones de tratamiento químico del agua de lastre
MEPC 46/3/7	Japón	Observaciones y propuestas relativas al informe del Grupo de trabajo sobre el agua de lastre y el proyecto de texto del Convenio para el control y la gestión del agua de lastre y de los sedimentos de los buques
MEPC 46/3/8	Noruega	Propuesta y enfoque metódico para establecer normas sobre el agua de lastre
MEPC 46/3/9	Noruega	Prescripciones del "nivel 2" para la gestión del agua de lastre
MEPC 46/3/10	FOEI	Esbozo de criterios ambientales para el establecimiento de zonas de gestión del agua de lastre y para una notificación previa adecuada
MEPC 46/3/11	Japón	Normas técnicas para el tratamiento del agua de lastre
MEPC 46/3/11/Rev.1	Japón	Normas técnicas para el tratamiento del agua de lastre
MEPC 46/3/12	Japón	Organismos acuáticos perjudiciales y patógenos desde el punto de vista de la biología acuática
MEPC 46/3/13	Japón	Comparación de las técnicas de tratamiento del agua de lastre y de los sedimentos
MEPC 46/3/14	Brasil	Normas para la gestión y control del agua de lastre
MEPC 46/3/15	India	Observaciones sobre el proyecto de Convenio – Gestión del agua de lastre para los buques existentes
MEPC 46/INF.13	India	<i>Development of ballast water management programme</i>
MEPC 46/INF.17	Reino Unido	<i>Recent and current UK research into the transport of non-indigenous species by ballast water</i>
MEPC 46/INF.19	Japón	<i>Alternative ballast water treatment method</i>

MEPC 46/INF.22	Australia	<i>Suggested Designs to Facilitate Improved Management and Treatment of Ballast Water on New and Existing Ships</i>
MEPC 46/INF.23	Australia	<i>Research and Development to improve Ballast Water Management in Australia - Including the use of International Shipping Levy Funds</i>
MEPC 46/INF.24	FOEI	<i>Marine Forum "Alien Species from Ballast Water, How does it affect the North Sea Region?"</i>
MEPC 46/INF.27	Secretaría	<i>International Ballast Water Treatment R&amp;D Symposium (26 to 27 March 2001) and Standards Workshop (28 to 30 March 2001)</i>
MEPC 46/INF.28	Secretaría	<i>GloBallast Programme: Progress Report to MEPC</i>
MEPC 46/INF.30	Brasil	<i>Information regarding the first Country Project Task Force Meeting in Brazil for the development of the National Workplan for the GloBallast Programme and the First Brazilian Seminar on Ballast Water</i>
MEPC 46/INF.34	Países Bajos	<i>Report "Standards for Ballast Water Treatment"</i>

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

MEPC 46/4		Informe del Grupo de trabajo sobre el Convenio de Cooperación reunido durante el CPMM 45
MEPC 46/4/1	Secretaría	Orden del día provisional del Grupo de trabajo sobre el Convenio de Cooperación, que se reunirá durante el 46º periodo de sesiones del CPMM
MEPC 46/4/2	Secretaría	Orientaciones sobre la gestión de la seguridad de los alimentos marinos durante derrames de hidrocarburos y posteriormente

MEPC 46/4/3	ISO	Elaboración de normas que permitan asegurar la compatibilidad de técnicas y equipo de lucha contra la contaminación por hidrocarburos (artículo 8 b)) del Convenio de Cooperación) Proyecto definitivo de norma internacional elaborada por el TC8/SC2 de la ISO-Terminología para la lucha contra derrames de hidrocarburos
MEPC 46/4/4 MEPC 46/INF.4	Francia ISO	El accidente del <b>Erika</b> <i>Standards for Terminology Relating to Oil Pollution Combating Techniques and Equipment IOT/TC8/SC2 Final Draft Standards - Terminology Relating to Oil Spill Response</i>
MEPC 46/INF.11	CE	<i>Decision No 2850/2000/EC of the European Parliament and of the Council of 20 December 2000 setting up a Community Framework for Cooperation in the field of accidental and deliberate marine pollution</i>
MEPC 46/INF.15	Australia	<i>Response to the Port Stanvac Oil Spill</i>
MEPC 46/INF.36	Secretaría	<i>Third Research and Development Forum on "high-density oil spill response"</i>

## 5 Efectos perjudiciales de las pinturas antiincrustantes para buques (GR)

MEPC 46/5	Secretaría	Proyecto de reglamento provisional de la conferencia internacional sobre el control de los sistemas antiincrustantes perjudiciales para buques
MEPC 46/5/1	Estados Unidos	Observaciones sobre el proyecto del Convenio internacional sobre el control de los sistemas antiincrustantes perjudiciales y modificaciones recomendadas
MEPC 46/5/2	FIV	Observaciones sobre el proyecto de convenio
MEPC 46/5/3	WWF	Observaciones sobre el proyecto de texto del convenio
MEPC 46/5/4	Italia	Observaciones sobre el proyecto de convenio

MEPC 46/5/5	Dinamarca	Observaciones sobre el proyecto de convenio internacional sobre el control de los sistemas antiincrustantes perjudiciales para buques
MEPC 46/5/6	Reino Unido	Observaciones sobre el proyecto de convenio
MEPC 46/5/7	AWES	Observaciones y propuestas sobre el proyecto de instrumento jurídico
MEPC 46/5/8	Dinamarca y Suecia	Observaciones sobre el proyecto de convenio internacional sobre el control de los sistemas antiincrustantes perjudiciales
MEPC 46/5/9	Liberia	Control de la aplicación de sistemas antiincrustantes
MEPC 46/5/10	Liberia	Eliminación gradual de tribuilestaño en función del riesgo
MEPC 46/5/11	Liberia	Cuestiones relativas al examen de las sustancias antiincrustantes aplicadas a los cascos
MEPC 46/5/12	CEFIC	Observaciones acerca del proyecto de tratado sobre pinturas antiincrustantes que se debatió en el CPMM 45
MEPC 46/5/13	Brasil	Propuesta de enmienda al proyecto de convenio sobre las pinturas antiincrustantes
MEPC 46/5/14	India	Observaciones sobre el proyecto de convenio internacional sobre el control de los sistemas antiincrustantes perjudiciales
MEPC 46/5/15	Japón	Observaciones sobre el cuerpo del proyecto de convenio
MEPC 46/5/16	Japón	Observaciones sobre los anexos del proyecto de convenio
MEPC 46/5/17	Japón	Proyecto de texto de las Directrices para los reconocimientos de los sistemas antiincrustantes
MEPC 46/INF.2	Italia, los Países Bajos, Portugal y España	<i>Information on TBT levels and the occurrence of imposex in certain marine species in the North Sea, the Mediterranean and the coastal waters of Portugal</i>
MEPC 46/INF.26	Australia	<i>Harmful effects of the use of anti-fouling paints for ships</i>

MEPC 46/INF.31	Brasil	<i>Seminar on TBT-based Anti-fouling System</i>
<b>6</b>	<b>Determinación y protección de zonas especiales y de zonas marinas especialmente sensibles (GR)</b>	
MEPC 46/6	Secretaría	Determinación y protección de zonas especiales y de zonas marinas especialmente sensibles
MEPC 46/6/1	Secretaría	Protección adicional de las zonas marinas especialmente sensibles (ZMES)
MEPC 46/6/1/Corr.1	Secretaría	Protección adicional de las zonas marinas especialmente sensibles (ZMES)
MEPC 46/6/1/Add.1	Secretaría	Protección adicional de las zonas marinas especialmente sensibles (ZMES)
MEPC 46/6/2	Estados Unidos	Designación de la zona marina de los Cayos de Florida como Zona marina especialmente sensible (ZMES)
MEPC 46/6/3	Colombia	Información adicional sobre la designación de la isla Malpelo como "Zona marina especialmente sensible"
MEPC 46/INF.32	Omán	<i>Extension of the "Special Area" in the Gulf Area of Annexes I and V of MARPOL 73/78</i>
<b>7</b>	<b>Reciclaje de buques</b>	
MEPC 46/7		Informe del Grupo por correspondencia
MEPC 46/7/1	India	Reciclaje de buques
MEPC 46/INF.5	Secretaría	<i>Report on the seventeenth meeting of the Technical Working Group of the Basel Convention (TWG 17)</i>
MEPC 46/INF.21	Greenpeace Internacional	<i>Environmental contamination in Alang-Sosiya Shipbreaking Yards</i>
<b>8</b>	<b>Interpretación y enmiendas del MARPOL 73/78 y de los códigos conexos</b>	
MEPC 46/8	Secretaría	Instalaciones de recepción en virtud del Anexo IV del MARPOL
MEPC 46/8/1	Australia	Interpretación y enmiendas del MARPOL 73/78 y de los códigos conexos

MEPC 46/INF.3	Secretaría	<i>Withdrawal of reservation on the revised MARPOL Annex IV</i>
<b>9</b>	<b>Insuficiencia de las instalaciones de recepción</b>	
MEPC 46/INF.10	Secretaría	<i>Guidelines for ensuring the adequacy of port reception facilities</i>
MEPC 46/8/INF.20	Dinamarca	<i>Regional database regarding reception facilities</i>
<b>10</b>	<b>Prevención de la contaminación atmosférica ocasionada por los buques</b>	
MEPC 46/10	Secretaría	Informe sobre la marcha de las actividades complementarias
MEPC 46/10/1	Noruega	Propuesta de contenido de una estrategia de la OMI sobre los gases de efecto invernadero
MEPC 46/INF.9	Noruega	<i>Information on some mechanisms to curb greenhouse gas emissions from international shipping</i>
MEPC 46/INF.29	FOEI	<i>IMO policy on ozone-depleting substances and greenhouse gases</i>
MEPC 46/INF.33	Japón	<i>Preliminary Study on estimation of GHG emissions other than CO<sub>2</sub> from ocean-going vessels</i>
<b>11</b>	<b>Informes de los subcomités</b>	
MEPC 46/11	Secretaría	Resultados del 6º periodo de sesiones del Subcomité BLG
MEPC 46/11/1	Secretaría	Resultados del FSI 9
MEPC 46/11/1/Rev.1	Secretaría	Resultados del FSI 9
MEPC 46/11/2	Secretaría	Cuestiones urgentes resultantes de la reunión del Subcomité DE
<b>12</b>	<b>Labor de otros órganos</b>	
MEPC 46/12	Secretaría	Resultado del 85º periodo de sesiones del Consejo
MEPC 46/12/1	Secretaría	Resultado del 82º periodo de sesiones del Comité Jurídico
MEPC 46/12/2	Secretaría	Resultado del 28º periodo de sesiones del Comité de Facilitación
MEPC 46/12/3	Secretaría	Resultado del CSM 73
MEPC 46/12/4	Secretaría	Resultado del 49º periodo de sesiones del Comité de Cooperación Técnica

MEPC 46/12/5	Secretaría	Resultado del 28º periodo de sesiones del Comité de Facilitación sobre la armonización de certificados y documentos
MEPC 46/12/6	Secretaría	Informe sobre la Conferencia diplomática para examinar un régimen internacional de responsabilidad e indemnización de daños debidos a contaminación por los combustibles líquidos de los buques
MEPC 46/INF.7	Secretaría	Resolución A/RES/55/7 de la Asamblea General de las Naciones Unidas: Los océanos y el derecho del mar

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

MEPC 46/13	ROPME/MEMAC	Segunda reunión de la Comisión coordinadora regional sobre la implantación del MARPOL 73/78 en la zona marítima de la ROPME
MEPC 46/INF.8	Estados Unidos	<i>MARPOL Annex V and Marine Debris</i>

### **14 Preparativos para la Conferencia "Río 10 años después"**

MEPC 46/14	Secretaría	Proyecto de informe de la Organización Marítima Internacional para la Comisión sobre el Desarrollo Sostenible en relación con la Conferencia "Río 10 años después"
MEPC 46/INF.6	Secretaría	<i>The preparatory process</i>

### **15 Cuestiones vinculadas con el Código CNI**

### **16 Influencia del factor humano en la prevención de la contaminación**

### **17 Cuestiones relativas al Protocolo de Intervención de 1973**

MEPC 46/17	Secretaría	Proyecto de lista revisada de sustancias que figuran en el anexo del Protocolo de Intervención 1973
------------	------------	---

**18 Estado jurídico de los convenios**

MEPC 46/18	Secretaría	Estado jurídico de los convenios
------------	------------	----------------------------------

**19 Aplicación de las directrices relativas a la labor de los Comités**

MEPC 46/19	Secretaría	Resultados del CSM 73
------------	------------	-----------------------

**20 Programa de trabajo del Comité y de sus órganos auxiliares**

MEPC 46/20	Presidentes del CSM y del CPMM	Planes de actividades, prioridades y reuniones de los Comités y de los órganos auxiliares
------------	--------------------------------	---

MEPC 46/20/1	Secretaría	Plan de trabajo a largo plazo del Comité (hasta 2008)
--------------	------------	---

MEPC 46/20/2	Secretaría	Programas de trabajo y órdenes del día provisionales de los Subcomités BLG y FSI
--------------	------------	--

MEPC 46/20/2/Add.1	Secretaría	Programa de trabajo revisado y orden del día provisional del Subcomité BLG
--------------------	------------	--

MEPC 46/20/2/Add.2	Secretaría	Programa de trabajo revisado y orden del día provisional del Subcomité FSI
--------------------	------------	--

MEPC 46/20/3	Secretaría	Programa de trabajo de los Subcomités DSC, DE y SLF relacionados con cuestiones medioambientales
--------------	------------	--

MEPC 46/20/3/Add.1	Secretaría	Propuesta de programa de trabajo revisado del Subcomité DE que guarda relación con las cuestiones ambientales
--------------------	------------	---

MEPC 46/20/4	Nota de los presidentes del CSM y del CPMM	Reestructuración de los subcomités - Propuesta de mandato
--------------	--	---

**21 Elección de Presidente y Vicepresidente para 2002****22 Otros asuntos**

MEPC 46/INF.12	Canadá	<i>Advancing safer shipping in the Asia-Pacific region - The work of the Experts Group on maritime safety</i>
----------------	--------	---

MEPC 46/INF.14	Australia	<i>New Compulsory Insurance Requirements in Australian Waters</i>
----------------	-----------	---

MEPC 46/INF.16	Estados Unidos	<i>Environmental Awareness among the youth</i>
----------------	----------------	--

MEPC 46/INF.35

Secretaría

*The Implementation of the  
GEF/World Bank/IMO PDF Block  
B Grant, Development of a Regional  
Marine Electronic Highway in the  
East Asian Seas*

**23 Examen del informe del Comité**

\*\*\*



**ANEXO 2****RESOLUCIÓN MEPC.94(46)****adoptada el 27 de abril de 2001****PLAN DE EVALUACIÓN DEL ESTADO DEL BUQUE**

EL COMITÉ DE PROTECCIÓN DEL MEDIO MARINO,

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

RECORDANDO TAMBIÉN que, mediante la resolución MEPC.52(32) el Comité adoptó las reglas 13F y 13G del Anexo I del Protocolo de 1978 relativo al Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, enmendado (MARPOL 73/78), con objeto de mejorar las prescripciones para el proyecto y la construcción de petroleros a fin de prevenir la contaminación por hidrocarburos en caso de abordaje o varada,

HABIENDO ADOPTADO, en su 46º periodo de sesiones, enmiendas a la regla 13G del Anexo I del MARPOL 73/78 mediante la resolución MEPC.95(46) para acelerar la retirada de los buques tanque de casco sencillo como medio de mejorar la protección del medio marino,

TOMANDO NOTA de que, de conformidad con la regla 13G revisada del Anexo I del MARPOL 73/78, las Administraciones podrán permitir que los petroleros de categoría 1 continúen en servicio después del aniversario en 2005 de la fecha de entrega del buque y los de categoría 2 después del aniversario en 2010 de la fecha de entrega del buque, siempre que se cumplan las prescripciones del Plan de evaluación del estado del buque adoptadas por el Comité,

RECONOCIENDO la necesidad de proporcionar el Plan de evaluación del estado del buque requerido a los efectos de la aplicación de la regla 13G revisada del Anexo I del MARPOL 73/78,

HABIENDO EXAMINADO el proyecto de Plan de evaluación del estado del buque elaborado por el Grupo de trabajo interperiodos del Comité y enmendado por éste en su 46º periodo de sesiones,

1. ADOPTA el Plan de evaluación del estado del buque (CAS), cuyo texto figura en el anexo de la presente resolución, en el entendimiento de que el modelo de Plan del reconocimiento se elaborará en el CPMM 47 y se hará obligatorio;
2. PIDE al Secretario General que remita copias certificadas de la presente resolución y del texto del Plan de evaluación del estado del buque, que figura en el anexo, a todas las Partes en el MARPOL 73/78;

3. PIDE TAMBIÉN al Secretario General que remita copias de la presente resolución y de su anexo a todos los Miembros de la Organización que no son Partes en el MARPOL 73/78;
4. INVITA al Comité de Seguridad Marítima a que tome nota del Plan de evaluación del estado del buque;
5. INSTA al Comité de Seguridad Marítima a que considere la introducción e incorporación de los elementos y disposiciones pertinentes del Plan de evaluación del estado del buque en las Directrices sobre el programa mejorado de inspecciones durante los reconocimientos de graneleros y petroleros adoptadas mediante la resolución A.744(18), enmendada mediante la resolución 2 de la Conferencia de 1997 sobre el Convenio SOLAS, la resolución MSC.49(66) y la resolución MSC.105(73), cuando revise dichas Directrices; e
6. INSTA TAMBIÉN a las Partes en el MARPOL 73/78 a que:
  - .1 cuando un buque que enarbole su pabellón sea transferido al pabellón de otra Parte en el MARPOL 73/78, siempre que dicha Parte en el MARPOL 73/78 lo solicite, y a los efectos de garantizar la implantación uniforme y coherente de las disposiciones del Plan de evaluación del estado del buque, remitan copias de todos los documentos y registros relativos a la evaluación del buque en cuestión a fin de cumplir con las prescripciones del Plan de evaluación del estado del buque; y
  - .2 acepten, dado el hecho de que ciertos petroleros de categoría 1 deberán someterse al reconocimiento CAS antes del 1 de septiembre de 2002, las Declaraciones de cumplimiento expedidas en virtud de las disposiciones del Plan de evaluación del estado del buque tras haber completado satisfactoriamente los reconocimientos CAS comenzados antes del 1 de septiembre de 2002.

## ANEXO

### PLAN DE EVALUACIÓN DEL ESTADO DEL BUQUE

#### 1 PREÁMBULO

1.1 El Plan de evaluación del estado del buque (CAS) tiene por finalidad complementar las prescripciones del anexo B de las Directrices sobre el programa mejorado de inspecciones durante los reconocimientos de graneleros y petroleros (en adelante denominado el programa mejorado de reconocimientos) adoptadas por la Asamblea de la Organización Marítima Internacional mediante la resolución A.744(18), enmendada. El Plan servirá para verificar que el estado estructural de los petroleros de casco sencillo es aceptable en el momento del reconocimiento y que, siempre que los reconocimientos periódicos subsiguientes sean satisfactorios y el armador del buque lleve a cabo un programa de mantenimiento eficaz, continuará siendo aceptable por el periodo de explotación prolongado que se indique en la declaración de cumplimiento.

1.2 El Plan prescribe una verificación mejorada y transparente del estado estructural declarado del buque y la verificación de que los procedimientos documentales y de reconocimiento se han aplicado correctamente y en su totalidad.

1.3 El Plan requiere que su cumplimiento se evalúe durante el programa mejorado de reconocimientos al mismo tiempo que se realizan los reconocimientos intermedios o de renovación exigidos actualmente por la resolución A.744(18), enmendada.

1.4 En el Plan no se especifican normas estructurales superiores a las dispuestas en otros convenios, códigos y recomendaciones de la Organización Marítima Internacional.

1.5 El Plan se ha elaborado a partir de las prescripciones de la resolución A.744(18), enmendada, que se conocían\* en el momento de su aprobación. La intención es actualizar el Plan a medida que surja necesidad de ello como consecuencia de la introducción de modificaciones en la resolución A.744(18), enmendada.

#### 2 PROPÓSITO

El propósito del Plan de evaluación del estado del buque es proporcionar una norma internacional para cumplir lo prescrito en la regla 13G 7) del Anexo I del Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, modificado por el Protocolo de 1978, y enmendada mediante la resolución ~~MEPC.99(46)~~ <sup>MEPC.99(46)</sup>

---

\* Resolución A.744(18) de la Asamblea, enmendada por la resolución 2 de la Conferencia de 1997 sobre el Convenio SOLAS, la resolución MSC.49(66) y la resolución MSC.105(73).

### 3 DEFINICIONES

Salvo disposición expresa en otro sentido, a los efectos del Plan regirán las siguientes definiciones:

3.1 **"MARPOL 73/78"**: el Protocolo de 1978 relativo al Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, enmendado.

3.2 **"Regla"**: las reglas que figuran en el Anexo I del MARPOL 73/78.

3.3 **"Resolución A.744(18), enmendada"**: las Directrices sobre el programa mejorado de inspecciones durante los reconocimientos de graneleros y petroleros, aprobadas por la Asamblea de la Organización Marítima Internacional mediante la resolución A.744(18), enmendada por la resolución 2 de la Conferencia de 1997 sobre el Convenio SOLAS, la resolución MSC.49(66) y la resolución MSC.105(73).

3.4 **"Organización reconocida (OR)"**: una organización reconocida por la Administración para llevar a cabo los reconocimientos de conformidad con lo dispuesto en la regla 4 3) del Anexo I del MARPOL 73/78\*.

3.5 **"Administración"**: el Gobierno del Estado según se define en el artículo 2 5) del MARPOL 73/78.

3.6 **"Petroleros de categoría 1"**: petroleros de peso muerto igual o superior a 20 000 toneladas que transporten crudos, fueloil, dieseloil pesado o aceite lubricante como carga, y petroleros de peso muerto igual o superior a 30 000 toneladas que transporten hidrocarburos distintos de los mencionados anteriormente, que no cumplan las prescripciones aplicables a los petroleros nuevos definidos en la regla 1 26) del Anexo I del MARPOL 73/78.

3.7 **"Petroleros de categoría 2"**: petroleros de peso muerto igual o superior a 20 000 toneladas que transporten crudos, fueloil, dieseloil pesado o aceite lubricante como carga, y petroleros de peso muerto igual o superior a 30 000 toneladas que transporten hidrocarburos distintos de los mencionados anteriormente, que cumplan las prescripciones aplicables a los petroleros nuevos definidos en la regla 1 26) del Anexo I del MARPOL 73/78.

3.8 **"Compañía"**: el propietario del buque o cualquier otra organización o persona, como el gestor naval o el fletador a casco desnudo, al que el propietario haya confiado la responsabilidad de la explotación del buque y que al asumir tal responsabilidad ha accedido a asumir también todos los deberes y obligaciones que impone el Código Internacional de Gestión de la Seguridad (Código IGS).

3.9 **"Corrosión importante"**: la que ha alcanzado extensión suficiente para que la evaluación de sus características indique un grado de deterioro superior al 75% de los márgenes admisibles, pero dentro de límites aceptables.

3.10 **"BUEN estado"**: estado del revestimiento que únicamente presenta una ligera oxidación en puntos aislados.

---

\* En virtud de lo prescrito en la regla XI/1 del Convenio SOLAS 1974, enmendado, a las organizaciones reconocidas les son aplicables las resoluciones A.739(18) y A.789(19).

3.11 **"Firma de medición de espesores (TM)":** compañía competente acreditada por una OR de conformidad con los principios recogidos en el anexo 7 del anexo B de la resolución A.744(18) enmendada.

3.12 **"Zonas estructurales críticas":** las zonas que, a juzgar por los cálculos pertinentes, necesitan vigilancia o que, a la vista del historial de servicio en cuestión o de buques gemelos o análogos, son susceptibles de agrietarse, alabearse o corroerse de forma que menoscabarían la integridad estructural del buque.

3.13 **"Zonas sospechosas":** las zonas en las que se observe corrosión importante o que, a juicio del inspector, sean susceptibles de deteriorarse rápidamente.

3.14 **"Organización":** la Organización Marítima Internacional.

## **4 DISPOSICIONES GENERALES**

4.1 La Administración dará, o hará que se den, instrucciones detalladas a la OR, que se encargará de que los reconocimientos CAS se realicen de conformidad con lo dispuesto en las secciones 5 a 10 del Plan.

4.2 Nada de lo dispuesto en el Plan impedirá que una Administración realice ella misma los reconocimientos CAS siempre que tales reconocimientos sean como mínimo tan eficaces como los estipulados en las secciones 5 a 10 del Plan.

4.3 La Administración exigirá que los petroleros de categoría 1 y de categoría 2 que enarbolan su pabellón permanezcan fuera de servicio durante los periodos que se mencionan en los párrafos 5.1.1 y 5.1.2, respectivamente, hasta que se les haya expedido una declaración de cumplimiento válida.

## **5 ÁMBITO DE APLICACIÓN, ALCANCE Y CALENDARIO**

### **5.1 Ámbito de aplicación**

Las prescripciones del CAS se aplicaran a:

- .1 los petroleros de categoría 1 definidos en la sección 3, en los casos en que se solicite autorización para que el buque continúe en servicio después del aniversario en 2005 de la fecha de entrega del buque, hasta la fecha programada en el calendario de cumplimiento de las prescripciones relativas al doble casco de la regla 13F, indicada en la regla 13G.
- .2 los petroleros de categoría 2 definidos en la sección 3, en los casos en que se solicite autorización para que el buque continúe en servicio después del aniversario en 2010 de la fecha de entrega del buque, hasta la fecha programada en el calendario de cumplimiento de las prescripciones relativas al doble casco de la regla 13F, indicada en la regla 13G .

## **5.2 Alcance del CAS**

El CAS se aplicará a los reconocimientos de la estructura del casco a la altura de los tanques de carga, cámaras de bombas, coferdanes, túneles de tuberías, espacios vacíos en la zona de la carga y todos los tanques de lastre.

## **5.3 Calendario**

5.3.1 El primer reconocimiento CAS deberá coordinarse con las inspecciones del programa mejorado de reconocimientos de manera que tenga lugar al mismo tiempo que el reconocimiento intermedio o de renovación programado antes del aniversario en 2005 de la fecha de entrega del buque en el caso de los petroleros de categoría 1, y antes del aniversario en 2010 de la fecha de entrega del buque en el caso de los petroleros de categoría 2.

5.3.2 Todo reconocimiento CAS posterior exigido para la renovación de la declaración de cumplimiento deberá efectuarse al mismo tiempo que el reconocimiento intermedio o de renovación que deberá completarse antes de la fecha de expiración de la declaración de cumplimiento.

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

# **6 PRESCRIPCIONES PARA LA PLANIFICACIÓN DEL RECONOCIMIENTO**

## **6.1 Preparativos para el reconocimiento CAS**

### **6.1.1 Procedimientos generales**

6.1.1.1 Una planificación pormenorizada y temprana para identificar las zonas de posible riesgo es uno de los requisitos previos para completar con éxito y a tiempo el CAS. Para ello se deberá observar la siguiente secuencia de medidas.

6.1.1.2 La notificación de la compañía de su intención de proceder con el CAS a la Administración y a la OR deberá hacerse al menos ocho meses antes de la fecha prevista de comienzo del reconocimiento CAS.

6.1.1.3 Al recibir tal notificación, la OR:

- .1 remitirá a la compañía el cuestionario para la planificación del reconocimiento (véase el apéndice 2) al menos siete meses antes de la fecha prevista de comienzo del reconocimiento; y
- .2 comunicará a la compañía si ha habido algún cambio en los niveles máximos permitidos de disminución del espesor de la estructura por corrosión aplicables al buque.

6.1.1.4 La compañía cumplimentará y devolverá el cuestionario para la planificación del reconocimiento a la OR al menos cinco meses antes de la fecha prevista de comienzo del

reconocimiento CAS. La compañía remitirá una copia del cuestionario cumplimentado a la Administración.

6.1.1.5 El plan del reconocimiento para el CAS se cumplimentará y presentará debidamente firmado por la compañía a la OR al menos dos meses antes de la fecha prevista de comienzo del reconocimiento CAS. La compañía remitirá una copia del plan del reconocimiento para el CAS a la Administración.

6.1.1.6 En circunstancias especiales, tales como la vuelta a la actividad de un buque retirado del servicio o acontecimientos inesperados tales como un periodo de paro debido a averías del casco o de las máquinas, la Administración podrá permitir, estudiando cada caso por separado, cierta flexibilidad en los plazos indicados en los párrafos 6.1.1.2 a 6.1.1.5 para el comienzo de los procedimientos CAS.

6.1.1.7 Tal flexibilidad estará siempre sujeta a que la OR tenga tiempo suficiente para completar el reconocimiento CAS y para que la Administración examine el informe final del CAS y expida la declaración de cumplimiento antes de las fechas indicadas en el párrafo 5.1.

## **6.1.2 Plan del reconocimiento del CAS**

6.1.2.1 La compañía elaborará el plan del reconocimiento del CAS en colaboración con la OR. La Administración podrá participar en la elaboración de dicho plan, si lo estima necesario. La OR deberá estar plenamente convencida de que el plan del reconocimiento se ajusta a las prescripciones recogidas en el párrafo 6.2.2 antes de que dé comienzo el CAS. El reconocimiento CAS no comenzará hasta que se haya acordado el plan del reconocimiento.

6.1.2.2 El cuestionario para la planificación del reconocimiento se ajustará al modelo que figura en el apéndice 2.

## **6.2 Documentación del plan del reconocimiento**

6.2.1 Al elaborar el plan del reconocimiento, se recopilará y examinará la siguiente información con miras a determinar los tanques, zonas y elementos estructurales que han de ser examinados:

- .1 información básica sobre el buque y situación con respecto a los reconocimientos;
- .2 planos estructurales principales de los tanques de carga y de lastre (dibujos de escantillones), incluida la información relativa al uso de acero de gran resistencia a la tracción;
- .3 informe sobre la evaluación del estado del buque elaborado conforme a lo dispuesto en el anexo 9 del anexo B de la resolución A.744(18), enmendada, y, cuando proceda, los informes finales anteriores del CAS;
- .4 informes sobre las mediciones de espesores;
- .5 historial de reparaciones y averías anteriores pertinentes del buque;

- .6 informes pertinentes de los reconocimientos e inspecciones anteriores realizados tanto por la OR como por la compañía;
- .7 historial de la carga y del lastre de los tres últimos años, incluidos los datos relativos al transporte de carga calentada;
- .8 pormenores de la planta de gas inerte y de los procedimientos de limpieza de los tanques, según lo indicado en el cuestionario del plan del reconocimiento;
- .9 información relativa a la transformación o modificación de los tanques de carga y de lastre del buque desde el momento de su construcción, y cualquier otro dato pertinente al respecto;
- .10 descripción e historial del revestimiento y del sistema de protección contra la corrosión (incluidos los ánodos y anotaciones previas de la sociedad de clasificación), de haberlos;
- .11 inspecciones realizadas por el personal de la compañía durante los tres últimos años con respecto a lo siguiente:
  - .1 deterioro estructural en general,
  - .2 fugas en los contornos de los tanques y tuberías,
  - .3 estado del revestimiento y del sistema de protección contra la corrosión (incluidos los ánodos), de haberlos;
- .12 información relativa al nivel de mantenimiento pertinente durante la explotación, incluidos:
  - .1 los informes de inspección en relación con la supervisión por el Estado rector del puerto que incluyan deficiencias en el casco;
  - .2 los casos de incumplimiento del sistema de gestión de la seguridad en relación con el mantenimiento del casco, incluidas las correspondientes medidas correctivas; y
- .13 toda otra información que ayude a identificar las zonas sospechosas y las zonas estructurales críticas.

6.2.2 El plan del reconocimiento incluirá toda aquella información que permita la ejecución eficaz y con éxito del reconocimiento CAS y contendrá las prescripciones relativas a los reconocimientos minuciosos y las mediciones de espesores. El plan del reconocimiento incluirá lo siguiente:

- .1 información básica sobre el buque y pormenores de éste;
- .2 planos estructurales principales de los tanques de carga y de lastre (dibujos de escantillones), incluida la información relativa al uso de acero de gran resistencia a la tracción;

- .3 disposición de los tanques;
- .4 lista de los tanques con información sobre su uso, extensión de los revestimientos y sistemas de protección contra la corrosión;
- .5 condiciones para el reconocimiento (por ejemplo, información sobre la limpieza, desgasificación, ventilación, iluminación, etc., de los tanques);
- .6 disposiciones y métodos para acceder a estructuras;
- .7 equipo para reconocimientos;
- .8 selección de los tanques y zonas para el reconocimiento minucioso;
- .9 designación de los tanques para las pruebas con arreglo al anexo 3 del anexo B de la resolución A.744(18), enmendada;
- .10 selección de las zonas y secciones para las mediciones de espesores;
- .11 identificación de la firma de medición de espesores (TM);
- .12 experiencia de averías en relación con el buque de que se trate; y
- .13 zonas estructurales críticas y zonas sospechosas, cuando sea pertinente.

### **6.3 Documentación que procede llevar a bordo**

6.3.1 La compañía se asegurará de que, además del plan del reconocimiento acordado, todos los demás documentos utilizados en la elaboración de dicho plan, a los que se hace referencia en el párrafo 6.2.1, está, disponibles a bordo en el momento del reconocimiento CAS.

6.3.2 Antes del comienzo de cualquier parte del reconocimiento CAS, el inspector o inspectores que participen en el reconocimiento examinarán la documentación existente a bordo y se cerciorarán de que está completa, y repararán su contenido para asegurarse de que el plan del reconocimiento sigue siendo pertinente.

## **7 PRESCRIPCIONES RELATIVAS AL RECONOCIMIENTO CAS**

### **7.1 Generalidades**

7.1.1 Antes del comienzo de cualquier parte del reconocimiento CAS, tendrá lugar una reunión entre el inspector o inspectores participantes, el representante o representantes de la compañía que asistan al reconocimiento, el personal de la firma de medición de espesores (según proceda) y el capitán del buque, con la finalidad de asegurarse de que todas las medidas previstas en el plan del reconocimiento han sido debidamente puestas en práctica para garantizar que la labor de reconocimiento se lleva a cabo de manera eficaz y en condiciones de seguridad.

7.1.2 El reconocimiento CAS será efectuado, como mínimo, por dos inspectores exclusivos de la OR con la debida competencia. Durante la medición de espesores estará presente a bordo un inspector competente de la OR para supervisar el proceso.

7.1.3 La OR designará al inspector o inspectores y al resto del personal que vayan a encargarse del CAS de cada buque y mantendrá registros a este efecto. El inspector o inspectores competentes tendrán pruebas documentales de que poseen experiencia en la realización de reconocimientos intermedios o de renovación de conformidad con lo dispuesto en el Programa mejorado de reconocimientos para buques tanque. Asimismo, todo el personal de la OR al que vaya a asignarse funciones en relación con el CAS deberá completar un programa adecuado de formación y familiarización con anterioridad a la asignación de dichas funciones, a fin de que la OR pueda garantizar la aplicación coherente y uniforme del CAS. La Administración exigirá a la OR que mantenga un registro de la titulación y experiencia de los inspectores y de cualquier otro personal asignado a las tareas del CAS. La Administración exigirá a la OR que vigile el rendimiento del personal que haya participado de una forma u otra en la ejecución del Plan, y que a tal fin mantenga el debido registro.

7.1.4 Cuando el reconocimiento CAS se divida entre varias estaciones de reconocimiento, se pondrá a disposición de los inspectores participantes en la próxima estación de reconocimiento una lista de los puntos examinados y se indicará si se ha completado el reconocimiento CAS antes de proseguir el reconocimiento.

7.1.5 Siempre que los inspectores participantes consideren necesario efectuar reparaciones, se indicará en una lista numerada cada pieza que deba repararse. Siempre que se lleven a cabo reparaciones, deberán documentarse los detalles de la misma refiriéndose específicamente a las piezas de la lista numerada.

7.1.6 Siempre que los inspectores participantes consideren que es aceptable postergar una reparación del casco más allá de una fecha anteriormente fijada, dicha decisión no deberá dejarse exclusivamente a la discreción de los inspectores participantes. En tales circunstancias, deberá consultarse a la sede o al centro regional de la OR que deberá aprobar la medida recomendada.

7.1.7 El reconocimiento CAS no estará completo a menos que todas las recomendaciones y condiciones de la sociedad de clasificación que guarden relación con las estructuras del casco inspeccionadas en el reconocimiento CAS se hayan rectificado de manera satisfactoria a juicio de la OR.

## **7.2 Alcance de los reconocimientos generales y minuciosos**

### **7.2.1 Reconocimiento general**

Durante el reconocimiento CAS se realizará un reconocimiento general de todos los espacios indicados en el párrafo 5.2.

## 7.2.2 Reconocimiento minucioso

En el siguiente cuadro figuran las prescripciones para los reconocimientos minuciosos durante el reconocimiento CAS:

**Cuadro 7.2.2**

<b>Prescripciones del reconocimiento minucioso</b>
Todos los anillos de bulárcama – de todos los tanques de lastre (véase la nota 1)
Todos los anillos de bulárcama – de un tanque lateral de carga (véase la nota 1)
30%, como mínimo, de todos los anillos de bulárcama – de cada uno de los tanques laterales de carga restantes (véase la nota 1)
Todos los mamparos transversales –de todos los tanques de carga y de lastre (véase la nota 2)
30%, como mínimo, de los baos reforzados y varengas, incluidos los miembros estructurales adyacentes – de cada tanque central de carga
Otros anillos de bulárcama transversales completos o baos reforzados y varengas, incluidos los miembros estructurales adyacentes, que considere necesarios el inspector

### **Notas:**

- 1 *Anillo de bulárcama transversal completo, incluidos los miembros estructurales adyacentes.*
- 2 *Mamparo transversal completo, incluidas las vagras y los sistemas de soporte y miembros adyacentes.*

7.2.3 Los inspectores participantes podrán ampliar el alcance del reconocimiento minucioso si lo consideran necesario, teniendo en cuenta el plan del reconocimiento, el estado de los tanques inspeccionados, el estado del sistema de prevención de la corrosión, y también lo siguiente:

- .1 toda información de que se disponga sobre las zonas estructurales críticas;
- .2 tanques que tengan estructuras con escantillones reducidos junto con un sistema de prevención de la corrosión aprobado por la OR.

7.2.4 En aquellas zonas de los tanques en que los revestimientos estén en BUEN estado, el alcance de los reconocimientos minuciosos conforme a lo dispuesto en el párrafo 7.2.2 podrá ser objeto de una decisión especial de la OR. No obstante, en todos los casos se realizarán reconocimientos minuciosos suficientes que confirmen el estado medio real de la estructura y que permitan tomar nota de las disminuciones máximas observadas en la estructura.

## 7.3 Alcance de la medición de espesores

7.3.1 La medición de espesores se registrará utilizando los cuadros que figuran en el apéndice 2 del anexo 10 del anexo B de la resolución A.744(18), enmendada. Es recomendable archivar estos registros por medios electrónicos.

7.3.2 La medición de espesores se llevará a cabo antes o, en la medida de lo posible, al mismo tiempo que el reconocimiento minucioso.

7.3.3 En el siguiente cuadro figuran las prescripciones mínimas aplicables a la medición de espesores en el reconocimiento CAS:

**Cuadro 7.3.3**

<b>Prescripciones aplicables a la medición de espesores</b>	
1	En la zona de la carga:  .1 Cada plancha de la cubierta .2 Tres secciones transversales .3 Cada plancha del fondo
2	Medición de miembros estructurales sujetos a reconocimientos minuciosos de conformidad con el párrafo 7.2.2, para su evaluación general y registro del tipo de corrosión
3	Zonas sospechosas
4	Determinadas tracas de la obra viva y de la obra muerta situadas fuera de la zona de la carga
5	Todas las tracas de la obra viva y de la obra muerta en la zona de la carga
6	Estructura interna de los tanques del pique de proa y de popa
7	Todas las planchas de la cubierta principal expuestas fuera de la zona de la carga y todas las planchas expuestas de la cubierta de las superestructuras del primer nivel

7.3.4 En aquellos lugares que sufran corrosión importante se aumentará el alcance de la medición de espesores de conformidad con lo dispuesto en el anexo 4 del anexo B de la resolución A.744(18), enmendada.

7.3.5 Además, la medición de espesores se podrá ampliar según juzguen necesario los inspectores participantes.

7.3.6 En aquellas zonas de los tanques en que los revestimientos estén en BUEN estado, el alcance de la medición de espesores conforme a lo dispuesto en el párrafo 7.3.3 podrá ser objeto de una decisión especial de la OR. No obstante, en todos los casos se tomarán suficientes mediciones de espesores para confirmar el estado medio real y la disminución máxima observada de la estructura.

7.3.7 La medición de espesores será suficiente para poder realizar los cálculos de resistencia de reserva de conformidad con lo dispuesto en el anexo 12 del anexo B de la resolución A.744(18), enmendada.

7.3.8 Se elegirán las secciones transversales donde se sospeche que tienen lugar las disminuciones máximas o donde esto sea observado mediante la medición del espesor de las planchas de cubierta. Por lo menos una de las secciones transversales incluirá un tanque de lastre situado en una sección central del buque de 0,5L.

## **8 CRITERIOS DE ACEPTACIÓN**

Los criterios de aceptación para el CAS serán los que figuran en la resolución A.744(18), enmendada.

## 9 INFORMES SOBRE LOS RECONOCIMIENTOS CAS

9.1 Deberá elaborarse un informe sobre el reconocimiento CAS. En dicho informe se indicará la fecha, el lugar y, cuando proceda, si el reconocimiento se realizó en dique seco, a flote o en el mar. Cuando el reconocimiento se efectúe en diferentes estaciones de reconocimiento, habrá de elaborarse un informe para cada parte del reconocimiento.

9.2 Los informes del reconocimiento CAS, así como las medidas adoptadas, formarán un expediente verificable que se pondrá a disposición de la Administración, si ésta lo solicita

9.3 Cada uno de esos informes incluirá, además, los siguientes elementos:

.1 Alcance del reconocimiento:

- .1 identificación de los espacios en los que se ha efectuado un reconocimiento general;
- .2 identificación de los lugares en cada espacio en los que se ha efectuado un reconocimiento minucioso, así como de los medios utilizados para acceder a ellos; y
- .3 identificación de los espacios, y de los lugares en cada espacio, en los que se han efectuado mediciones de espesores; y

.2 Resultados del reconocimiento:

- .1 extensión y estado del revestimiento en cada espacio. Identificación de los espacios provistos de ánodos y estado general de los ánodos;
- .2 informe sobre el estado estructural de cada espacio que incluirá información sobre los siguientes aspectos, según proceda:
  - .1 corrosión (ubicación y tipo, indicando la existencia de ranuras, picaduras, etc.);
  - .2 grietas (ubicación, descripción y extensión);
  - .3 pandeo (ubicación, descripción y extensión);
  - .4 hendeduras (ubicación, descripción y extensión); y
  - .5 zonas que presentan corrosión importante; y

.3 Medidas adoptadas en relación con las conclusiones:

- .1 información sobre las reparaciones efectuadas en miembros estructurales de los espacios indicados, incluidos el método de reparación y el alcance de ésta; y

- .2 lista de elementos que hay que mantener en observación para planificar las inspecciones y los reconocimientos futuros, incluida la medición de espesores.

9.4 Si no se detectan deficiencias, habrá que indicarlo en el informe correspondiente a cada espacio.

9.5 El texto del informe irá acompañado de fotografías que ilustren el estado general de cada espacio, y también de fotografías o esbozos representativos de cualquiera de los elementos antes mencionados.

9.6 El inspector participante verificará y refrendará el informe sobre las mediciones de espesores.

9.7 Los inspectores participantes firmarán el informe sobre el reconocimiento.

## **10 INFORME FINAL DEL CAS PARA LA ADMINISTRACIÓN**

### **10.1 Examen del CAS por la OR**

10.1.1 La OR llevará a cabo en su sede un examen de verificación de los informes sobre los reconocimientos, los documentos, fotografías y otros datos relacionados con el CAS, tal como se indica en la sección 9, con el fin de determinar y confirmar que se han cumplido las prescripciones del CAS.

10.1.2 Las personas que realicen ese examen no estarán relacionadas en modo alguno con el reconocimiento CAS de que se trate.

### **10.2 Informe final del CAS para la Administración**

10.2.1 La OR elaborará un informe final del CAS para la Administración al concluir el reconocimiento CAS y tras el examen de los informes sobre los reconocimientos realizados en la sede de la OR, tal como se indica en el párrafo 10.1.1.

10.2.2 La OR presentará el informe final del CAS a la Administración sin demora y en todo caso a más tardar dos meses antes de la fecha en que se deba expedir una declaración de cumplimiento al buque.

10.2.3 El informe final del CAS incluirá, como mínimo:

- .1 los siguientes datos de carácter general:

- Nombre del buque
- Número IMO
- Estado de abanderamiento
- Puerto de matrícula
- Arqueo bruto
- Peso muerto (toneladas métricas)
- Calado correspondiente a la línea de carga de verano
- Fecha de entrega

Categoría del buque  
Fecha de cumplimiento de lo dispuesto en la regla 13F  
Compañía  
Referencia para la identificación del informe

- .2 un resumen en el que se indique el lugar y la fecha del reconocimiento, cómo se realizó y quién lo hizo;
- .3 una relación de toda la documentación utilizada, incluido el plan del reconocimiento;
- .4 una declaración sobre el estado del sistema o sistemas de prevención de la corrosión utilizados en los espacios;
- .5 una relación de todos los informes sobre medición de espesores;
- .6 un resumen de las conclusiones de los reconocimientos generales;
- .7 un resumen de las conclusiones de todos los reconocimientos minuciosos;
- .8 un resumen de todas las reparaciones efectuadas en el casco;
- .9 la identificación de todas las zonas en que se haya detectado corrosión importante, con su ubicación, extensión y estado;
- .10 un resumen de los resultados de la evaluación de mediciones de espesores en el que se indiquen las zonas y secciones en las que se efectuaron dichas mediciones;
- .11 una evaluación de la resistencia estructural del buque y la valoración del cumplimiento de los criterios de aceptación indicados en la sección 8;
- .12 una declaración haciendo constar que se han cumplido todas las prescripciones aplicables del CAS;
- .13 una recomendación a la Administración en el sentido de si se debe o no permitir que el buque continúe operando hasta la fecha prevista en la regla 13G para efectos del cumplimiento con las prescripciones de la regla 13F o durante el periodo de validez del CAS, si éste es anterior; y
- .14 conclusiones.

## **11 VERIFICACIÓN DEL CAS POR LA ADMINISTRACIÓN**

11.1 La Administración, además de las instrucciones que haya dado a la OR a la que haya autorizado para efectuar los reconocimientos del programa mejorado de reconocimientos, dará instrucciones a esa OR y a las compañías que exploten buques petroleros de categoría 1 y categoría 2 que enarboleden su pabellón para poder supervisar ella misma la eficacia del CAS y verificar el cumplimiento del mismo.

11.2 La administración, con el objeto de garantizar la aplicación uniforme y coherente del CAS, establecerá, como mínimo, procedimientos que le permitan:

- .1 aplicar las prescripciones del CAS;
- .2 supervisar la labor relativa al CAS que la OR realiza en su nombre;
- .3 examinar el informe final del CAS:
- .4 examinar casos de buques que han sido sometidos a una nueva evaluación del CAS; y
- .5 expedir la declaración de cumplimiento.

11.3 La Administración examinará el informe final del CAS antes de expedir la declaración de cumplimiento, registrará y documentará los resultados y conclusiones del examen y su decisión de aceptar o rechazar el informe final del CAS, y presentará un registro del examen.

11.4 La Administración se cerciorará de que toda persona asignada a las tareas de supervisar la ejecución del CAS o examinar el informe final del CAS:

- .1 cuenta con la competencia y experiencia exigidas por la Administración;
- .2 recibe órdenes directas de la Administración; y
- .3 no tiene ningún tipo de relación con la OR que haya llevado a cabo el reconocimiento del CAS objeto de examen.

## **12 NUEVA EVALUACIÓN DE BUQUES QUE NO HAYAN SUPERADO LAS PRESCRIPCIONES DEL CAS**

12.1 Un buque que, a juicio de la Administración, no ha superado las prescripciones del CAS, podrá presentarse a una nueva evaluación. En tal caso, será necesario analizar y subsanar las deficiencias que impulsaron a la Administración a no expedir la declaración de cumplimiento y posteriormente se examinarán las medidas correctivas con el objeto de determinar si se han cumplido las prescripciones del CAS.

12.2 Como regla de carácter general la nueva evaluación será realizada por la OR y por la Administración que habían efectuado el reconocimiento CAS anterior.

12.3 Si un buque que no haya superado el reconocimiento CAS cambia de pabellón, la nueva Administración pedirá a la anterior, de conformidad con lo dispuesto en la regla 8 3), que le remita copias de la documentación del CAS relativa al buque con el fin de determinar si se han subsanado las deficiencias que impulsaron a la Administración anterior a no expedir la declaración de cumplimiento al buque y si la aplicación del CAS ha sido uniforme y coherente.

12.4 Como regla de carácter general, la nueva evaluación se realizará lo antes posible y en todos los casos, de acuerdo a lo dispuesto en el párrafo 5.3, a más tardar seis meses después de la fecha en la cual la Administración decidió no expedir la declaración de cumplimiento al buque.

### 13 DECLARACIÓN DE CUMPLIMIENTO

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

13.2 La declaración de cumplimiento se redactará en el idioma oficial de la Administración expedidora de un modo que corresponda al modelo que figura en el apéndice 1. Si el idioma utilizado no es inglés, francés o español, el texto incluirá una traducción a uno de estos idiomas.

13.3 El original de la declaración de cumplimiento se llevará a bordo junto con el Certificado internacional de prevención de la contaminación por hidrocarburos.

13.4 Además, se llevará a bordo, junto con la declaración de cumplimiento, una copia del informe final del CAS que la Administración examinó para expedir la declaración de cumplimiento y una copia del registro del examen, tal como se especifica en el párrafo 11.3.

13.5 La Administración remitirá a la OR una copia certificada de la declaración de cumplimiento y una copia del registro del examen, como se especifica en el párrafo 11.3, que se guardarán junto con el informe final del CAS.

13.6 La declaración de cumplimiento será válida, una vez terminado el reconocimiento del CAS, hasta la fecha más temprana de las dos siguientes:

- .1 la fecha en la cual el buque deba someterse:
  - .1 a un reconocimiento intermedio, de conformidad con la regla 4 1) c); o
  - .2 a un reconocimiento de renovación, de conformidad con la regla 4 1) b), si ésta es anterior;
- o
- .2 la fecha en que el buque tenga que cumplir las prescripciones de la regla 13F, de conformidad con la regla 13G.

13.7 Si la declaración de competencia expira antes de la fecha en que el buque tenga que cumplir las prescripciones de la regla 13F, de conformidad con la regla 13G, el buque, para poder continuar operando después de la fecha de expiración de su declaración de cumplimiento, deberá someterse a un reconocimiento de renovación del CAS de conformidad con las prescripciones de las secciones 5 a 10.

13.8 La Administración podrá considerar y declarar que la declaración de cumplimiento de un buque sigue siendo válida y en pleno vigor si:

- .1 el buque se transfiere a una OR que no sea la que presentó el informe final del CAS que fue examinado y aceptado para la expedición de la declaración de cumplimiento; o

- .2 el buque es explotado por una compañía que no sea la que lo explotaba cuando se concluyó el reconocimiento del CAS;

siempre y cuando el periodo de validez y los términos y condiciones para la expedición de la declaración de cumplimiento de que se trate sigan siendo los que adoptó la Administración en el momento de expedición de la declaración de cumplimiento.

13.9 Si un buque con una declaración de cumplimiento válida se transfiere al pabellón de otra Parte, la nueva Administración podrá expedir al buque una declaración de cumplimiento basándose en la declaración de cumplimiento expedida por la Administración anterior, siempre que la nueva Administración:

- .1 solicite a la Administración anterior y reciba, de conformidad con la regla 8 3), copias de todos los documentos del CAS relativos a ese buque que la Administración anterior ha utilizado para la expedición o renovación y el mantenimiento de la validez de la declaración de cumplimiento expedida al buque en el momento en que tiene lugar la transferencia;
- .2 establezca que la OR que presentó los informes finales del CAS a la Administración anterior es una OR autorizada para actuar en su nombre;
- .3 examine la documentación a que se hace referencia en el subpárrafo .1 y compruebe que se cumplen satisfactoriamente las prescripciones del CAS; y
- .4 limite el periodo y los términos y condiciones de validez de la declaración de cumplimiento que va a emitir a los que ya ha establecido la Administración anterior.

13.10 La Administración:

- .1 suspenderá y/o retirará el certificado de cumplimiento de un buque si éste deja de cumplir las prescripciones del CAS; y
- .2 retirará el certificado de cumplimiento de un buque si éste ya no está autorizado a enarbolar su pabellón.

## **14 COMUNICACIÓN DE INFORMACIÓN A LA ORGANIZACIÓN**

14.1 La Administración comunicará a la Organización:

- .1 los pormenores de las declaraciones de cumplimiento que expida;
- .2 las circunstancias de la suspensión o retirada de declaraciones de cumplimiento expedidas por ella; y
- .3 los pormenores de los buques a los que haya decidido no expedir una declaración de cumplimiento y los motivos de ello.

14.2 La Organización distribuirá dicha información a todas las Partes en el MARPOL 73/78 y mantendrá una base de datos electrónica con dicha información, a la que únicamente podrán acceder las Partes en el MARPOL 73/78.

## Apéndice 1

### MODELO DE LA DECLARACIÓN DE CUMPLIMIENTO

#### DECLARACIÓN DE CUMPLIMIENTO

Expedida en virtud de las disposiciones del Plan de evaluación del estado del buque (CAS) adoptado por la Organización mediante la resolución MEPC...~~(46)~~, con la autoridad conferida por el Gobierno de:

.....  
(nombre completo del país)

#### Datos relativos al buque

Nombre del buque .....

Número o letras distintivos.....

Puerto de matrícula .....

Arqueo bruto .....

Peso muerto (toneladas métricas) .....

Número IMO .....

Categoría de buque tanque .....

#### SE CERTIFICA:

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

Esta declaración de cumplimiento es válida hasta .....

Expedida en .....  
(Lugar de expedición)

.....  
(Fecha de expedición)

.....  
(Firma del funcionario debidamente autorizado  
que expide la declaración)

(Sello o estampilla de la autoridad)

## Apéndice 2

### CUESTIONARIO PARA LA PLANIFICACIÓN DEL RECONOCIMIENTO

La información que figura a continuación permitirá a la compañía, en colaboración con la OR, confeccionar un plan del reconocimiento que cumpla las prescripciones del CAS.

Es fundamental que al cumplimentar el presente formulario la compañía facilite información actualizada.

El presente cuestionario, una vez cumplimentado, incluirá toda la información y material prescritos por el CAS.

#### Pormenores

Nombre del buque:

Número IMO:

Estado de abanderamiento:

Puerto de matrícula:

Arqueo bruto:

Peso muerto (toneladas métricas):

Calado correspondiente a la línea de carga de verano:

Fecha de entrega:

Categoría del buque:

Fecha de cumplimiento de lo dispuesto en la regla 13F:

Compañía:

Referencia para la identificación del informe:

#### Información sobre los medios de acceso para realizar los reconocimientos minuciosos y la medición de espesores:

Se pide a la compañía que indique en el cuadro que figura a continuación los medios de acceso a las estructuras en las que va a realizarse el reconocimiento minucioso y la medición de espesores.

Un *reconocimiento minucioso* es el reconocimiento de los elementos estructurales que se encuentran dentro del campo visual inmediato del inspector encargado, es decir, preferentemente al alcance de la mano.

Espacios		Andamios provisionales	Balsas	Escalas	Acceso directo	Otros medios (especifíquense)
Pique de proa						
Tanques laterales	Bajo cubierta					
	Forro del costado					
	Varenga					
	Mamparo longitudinal					
	Mamparo transversal					
Tanques centrales	Bajo cubierta					
	Varenga					
	Mamparo transversal					

<b>Sistema de limpieza de los tanques:</b>		
Indíquese la frecuencia del lavado de los tanques, en particular de los que no tienen revestimiento:		
Agente de lavado utilizado:	Crudos:	Sí/No
	Agua de mar calentada:	Sí/No
	Otro agente (especifíquese):	

<b>Sistema de gas inerte</b> instalado: Sí/No
Indíquese el contenido medio de oxígeno durante la inertización:
Pormenores sobre la utilización de la planta de gas inerte:

<b>Historial de la carga transportada durante los últimos tres años. Indíquese si la carga había sido calentada:</b>

<b>Historial del lastre durante los tres últimos años</b>

## Inspecciones por la compañía

Usando un formato semejante al del cuadro que figura a continuación (y que constituye un ejemplo), la compañía facilitará pormenores de los resultados de sus inspecciones durante los últimos tres años de todos los tanques de **CARGA** y **LASTRE** y de los espacios **VACÍOS** de la zona de la carga, de conformidad con las prescripciones de la resolución A.744(18), enmendada, incluidas las relativas al CAS.

Espacios (incluir N° cuadernas)	Protección contra la corrosión (1)	Extensión del revestimiento (2)	Estado del revestimiento (3)	Deterioro estructural (4)	Historial de los tanques (5)
<b>Tanques de carga centrales:</b>					
<b>Tanques de carga laterales:</b>					
<b>Tanques de decantación:</b>					
<b>Tanques de lastre:</b>					
Pique de popa					
Pique de proa					
<b>Otros espacios:</b>					

\* Indíquense los tanques que se utilizan para hidrocarburos/lastre.

- 1) RD = Revestimiento duro; RB = Revestimiento blando;  
A = Ánodos; SP = Sin protección.
- 2) S = Parte superior; M = Sección media; I = Parte inferior;  
C = Completo.
- 3) B = Bueno; R = Regular; D = Deficiente; NR = Nuevo revestimiento.
- 4) N = No se han registrado resultados; S = Se han registrado resultados. La descripción de éstos se adjuntará al cuestionario.
- 5) DR = Daños y reparaciones  
F = Fugas  
Tr = Transformación  
SPC = Sistema de protección contra la corrosión (se adjuntarán los informes)

Compañía: .....  Nombre/firma: .....  Fecha: .....
--

**Informes sobre las inspecciones realizadas en el marco de la supervisión por el Estado rector del puerto**

Relación de los informes de las inspecciones realizadas en el marco de la supervisión por el Estado rector del puerto donde se describan las deficiencias relacionadas con el casco y se incluya la información pertinente sobre las deficiencias:


**Sistema de gestión de la seguridad**

Relación de los casos de incumplimiento relacionados con el mantenimiento del casco, incluidas las correspondientes medidas correctoras:


**Nombre de la firma de medición de espesores (TM):** \_\_\_\_\_

\*\*\*

**ANEXO 3****RESOLUCIÓN MEPC.95(46)****adoptada el 27 de abril de 2001****ENMIENDAS AL ANEXO DEL PROTOCOLO DE 1978 RELATIVO  
AL CONVENIO INTERNACIONAL PARA PREVENIR LA  
CONTAMINACIÓN POR LOS BUQUES, 1973****(Enmiendas a la regla 13G del Anexo I del MARPOL 73/78 y  
al Suplemento del Certificado IOPP)**

EL COMITÉ DE PROTECCIÓN DEL MEDIO MARINO,

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

TOMANDO NOTA del artículo 16 del Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973 (en adelante denominado "Convenio de 1973"), y del artículo VI del Protocolo de 1978 relativo al Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973 (en adelante denominado "Protocolo de 1978"), 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 adoptar las enmiendas al Convenio de 1973, modificado por el Protocolo de 1978 (MARPOL 73/78),

HABIENDO EXAMINADO la propuesta de enmiendas a la regla 13G del Anexo I del MARPOL 73/78, que el Comité aprobó en su 45º periodo de sesiones y distribuyó de conformidad con lo dispuesto en el artículo 16 2) a) del Convenio de 1973,

HABIENDO EXAMINADO TAMBIÉN la propuesta de enmiendas al Suplemento del Certificado IOPP, que es consecuencia de las enmiendas propuestas para la regla 13G del Anexo I del MARPOL 73/78,

1. ADOPTA, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 16 2) d) del Convenio de 1973, las enmiendas a la regla 13G del Anexo I del MARPOL 73/78 y al Suplemento del Certificado IOPP, 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 marzo de 2002, salvo que, con anterioridad a esa fecha un tercio cuando menos de las Partes, o aquellas Partes cuyas flotas mercantes combinadas representen como mínimo el 50% del tonelaje bruto de la flota mercante mundial, 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 septiembre 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 a todas las Partes en el MARPOL 73/78 copias certificadas de la presente resolución y del texto de las enmiendas que figura en el Anexo; y

5. PIDE ADEMÁS al Secretario General que remita a los Miembros de la Organización que no sean Partes en el MARPOL 73/78 copias de la presente resolución y de su anexo.

ANEXO

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

1) *Se sustituye el actual texto de la regla 13G por el siguiente:*

**"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 serán 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 cumplirán lo dispuesto en la regla 13E 4) b) del presente anexo.
- 2) A los efectos de la presente regla:
  - a) Por "dieseloil pesado" se entiende el dieseloil 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 Organización<sup>4</sup>.
  - 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 Organización<sup>5</sup>.

---

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

5 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:
- 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;
  - 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;
  - 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 a los que se aplique la presente regla cumplirán las prescripciones de la regla 13F del presente anexo a más tardar en la fecha del aniversario de la entrega del buque del año que figura en el siguiente cuadro:

Categoría de petrolero	Año
Categoría 1	2003 para los buques entregados en 1973 o anteriormente, 2004 para los buques entregados en 1974 y 1975 2005* para los buques entregados en 1976 y 1977 2006* para los buques entregados en 1978, 1979 y 1980 2007* para los buques entregados en 1981 o posteriormente
Categoría 2	2003 para los buques entregados en 1973 o anteriormente, 2004 para los buques entregados en 1974 y 1975 2005 para los buques entregados en 1976 y 1977 2006 para los buques entregados en 1978 y 1979 2007 para los buques entregados en 1980 y 1981 2008 para los buques entregados en 1982 2009 para los buques entregados en 1983 2010* para los buques entregados en 1984 2011* para los buques entregados en 1985 2012* para los buques entregados en 1986 2013* para los buques entregados en 1987 2014* para los buques entregados en 1988 2015* para los buques entregados en 1989 o posteriormente
Categoría 3	2003 para los buques entregados en 1973 o anteriormente, 2004 para los buques entregados en 1974 y 1975 2005 para los buques entregados en 1976 y 1977 2006 para los buques entregados en 1978 y 1979 2007 para los buques entregados en 1980 y 1981 2008 para los buques entregados en 1982 2009 para los buques entregados en 1983 2010 para los buques entregados en 1984 2011 para los buques entregados en 1985 2012 para los buques entregados en 1986 2013 para los buques entregados en 1987 2014 para los buques entregados en 1988 2015 para los buques entregados en 1989 o posteriormente

\* A reserva del cumplimiento de las disposiciones del párrafo 7).

- 5) No obstante las disposiciones del párrafo 4) de la presente regla:
- a) en el caso de un petrolero de categoría 2 ó 3 provisto solamente de dobles fondos o de dobles forros en los costados no utilizados para el transporte de hidrocarburos y que abarcan toda la longitud de los tanques de carga o espacios de doble casco no utilizados para el transporte de hidrocarburos y que abarcan toda la longitud de los tanques de carga, pero que no cumple las condiciones para ser exento del cumplimiento de las disposiciones del párrafo 1) c) de la presente regla, la Administración podrá permitir que dicho buque siga operando después de la fecha especificada en el párrafo 4) de la presente regla, siempre que:
    - i) el buque ya prestase servicio el 1 de julio de 2001;
    - ii) la Administración esté satisfecha mediante la verificación de los registros oficiales de que el buque cumple las condiciones especificadas anteriormente;
    - iii) las condiciones del buque especificadas anteriormente no cambien; y
    - iv) dicha operación no continúe después de la fecha en que el buque alcance 25 años contados desde la fecha de entrega;
  - b) en el caso de un petrolero de categoría 2 ó 3 distinto de los petroleros mencionados en el subpárrafo a) del presente párrafo que cumpla las disposiciones del párrafo 6) a) o b) de la presente regla, la Administración podrá permitir que dicho petrolero siga operando después de la fecha especificada en el párrafo 4) de la presente regla, siempre que dicha operación no continúe después de la fecha del aniversario en 2017 de la entrega del buque o la fecha en que el buque alcance 25 años contados desde su fecha de entrega, si ésta es anterior.
- 6) 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 Organización<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> Véanse las Directrices para la aprobación de alternativas estructurales u operacionales, adoptadas mediante la resolución MEPC.64(36).

7) La Administración podrá permitir que un petrolero de categoría 1 siga operando después de la fecha del aniversario en 2005 de la entrega del buque, y que un petrolero de categoría 2 siga operando después de la fecha del aniversario en 2010 de la entrega del buque, 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.94(46), tal como se enmienda ésta, siempre y cuando tales enmiendas se adopten, entren en vigor y surtan efecto de conformidad con las disposiciones del artículo 16 del presente Convenio relativas a los procedimientos de enmienda aplicables al apéndice de un anexo;

- 8) a) La Administración del Estado que autorice la aplicación del párrafo 5) de la presente regla, o permita, suspenda, retire o no aplique las disposiciones del párrafo 7) de esta regla, a un buque que tenga derecho a enarbolar su pabellón comunicará inmediatamente los pormenores del caso a la Organización para que ésta los distribuya a las Partes en el presente Convenio para su información y para que adopten las medidas pertinentes, si es necesario.
- b) Las Partes en el presente Convenio tendrán derecho a negar la entrada a los petroleros que operen de conformidad con las disposiciones del párrafo 5) de la presente regla en los puertos o terminales mar adentro bajo su jurisdicción. En dichos casos, las Partes comunicarán los pormenores del caso a la Organización para que ésta los distribuya a las Partes en el presente Convenio para su información."

## **ENMIENDAS AL APÉNDICE II DEL ANEXO I DEL MARPOL 73/78**

### **Enmiendas al Suplemento del Certificado IOPP (Modelo B)**

2 *Se sustituye el actual párrafo 5.8.4 por el siguiente:*

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

- .1 debe cumplir con la regla 13F a más tardar el .....
- .2 está configurado de tal manera que los siguientes tanques o espacios no se utilizan para el transporte de hidrocarburos .....
- .3 está provisto del manual de operaciones aprobado el ... de conformidad con la resolución MEPC.64(36) .....
- .4 se le permite seguir operando de conformidad con la regla 13G 5) a) .....
- .5 se le permite seguir operando de conformidad con la regla 13G 5) b) .....
- .6 se le permite seguir operando de conformidad con la regla 13G 7) .....

\*\*\*

**ANEXO 4****PROVISIÓN DE AGUAS ABRIGADAS PARA LOS BUQUES EN PELIGRO DESDE EL PUNTO DE VISTA DE LA PROTECCIÓN DEL MEDIO MARINO****Lista de puntos propuestos a partir de los cuales se elaborarán criterios que sirvan de orientación para los Estados Miembros**

- 1 A la luz del discurso del Secretario General durante la sesión de apertura del CPMM 46 acerca del accidente del **Castor**, en el que destacó la cuestión de la provisión de aguas abrigadas/refugios para los buques en peligro, y de la posterior solicitud del Presidente del Comité, el Grupo de trabajo sobre el Convenio de Cooperación examinó la cuestión de las aguas abrigadas/refugios, teniendo presentes varios aspectos desde el punto de vista de la protección del medio marino, a fin de facilitar el debate.
- 2 El Grupo de trabajo reconoció la ventaja de este examen, pero también observó que, sin una previa preparación, esta labor era difícil, y el examen exhaustivo de esta cuestión requeriría un periodo de tiempo significativo. Se hizo hincapié en el hecho de que varios países ya han incluido en sus planes nacionales para contingencias y en los planes de emergencias portuarias cuestiones que se deberán tener en cuenta en la selección de aguas abrigadas/refugios. Por consiguiente, es beneficioso remitirse a la experiencia ya adquirida.
- 3 Durante el intercambio de opiniones al respecto, el Grupo de trabajo también tomó nota de que se deberían elaborar principios que rijan la designación de aguas abrigadas/refugios y los procedimientos de adopción de decisiones, en consonancia con las pertinentes resoluciones existentes de la OMI.
- 4 El mandato del Grupo de trabajo era "establecer una serie de puntos a partir de los cuales se deberán elaborar criterios que sirvan de orientación para los Estados Miembros cuando examinen la cuestión de las aguas abrigadas/refugios desde el punto de vista de la actuación ambiental en el medio marino".
- 5 Se observó que las obligaciones de actuación ambiental de algunos Estados Miembros incluían el remolque, alijo y salvamento de los buques en peligro.
- 6 Los puntos identificados por el Grupo de trabajo fueron los siguientes:
  - .1 Alertas y análisis de la situación
    - a) estado del buque (capacidad del buque y de la tripulación, amenaza inmediata)
    - b) materiales de a bordo (carga, tanques de combustible, materiales potencialmente peligrosos, riesgos relacionados con estos materiales)
    - c) evaluación de los riesgos (incendio/explosión, pérdida de la carga y de los tanques de combustible, etc.)

- .2 Análisis ambiental de la zona
  - a) recursos (los riesgos para la seguridad pública, las zonas ambientales designadas, los hábitat y especies sensibles, la pesca, las instalaciones económicas/industriales, los recursos de recreo)
  - b) condiciones/modelos meteorológicos (estado del tiempo y de la mar, batimetría, efectos estacionales, etc.)
- .3 Planificación para contingencias
  - a) funciones y responsabilidades de las autoridades y las entidades de actuación
  - b) necesidades en materia de equipos de actuación y disponibilidad de los mismos
  - c) técnicas de actuación
  - d) cooperación internacional
- .4 Actuación
  - a) hidrocarburos, sustancias nocivas y potencialmente peligrosas, incendios, etc.
  - b) alijo de emergencia
  - c) estiba de emergencia
  - d) remolque de emergencia
  - e) salvamento de emergencia
  - f) almacenamiento de emergencia

\*\*\*

**ANEXO 5****PROYECTO DE TEXTO DEL CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE EL CONTROL DE LOS SISTEMAS ANTIINCRUSTANTES PERJUDICIALES (MODIFICADO POR EL CPMM 46)****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:
  - a) todos los buques con derecho a enarbolar el pabellón de una Parte;
  - b) todos los buques que sin tener derecho a enarbolar el pabellón de una Parte operen bajo la autoridad de un Estado Parte; y
  - c) todos los buques que entren en un puerto, un astillero o en un terminal mar adentro de una de las Partes y que no estén comprendidos en el párrafo a) o b).
- 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

~~4 De conformidad con las prescripciones del anexo 1, las Partes prohibirán o restringirán: 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

- a) la aplicación, reaplicación, instalación o utilización de sistemas antiincrustantes perjudiciales en los buques, según se indica en el anexo 1, mencionados en el artículo 2 1) a) o b), y
- b) la aplicación, reaplicación o utilización de dichos sistemas, mientras los buques mencionados en el artículo 2 1) c) se encuentren en un puerto, un astillero o un terminal mar adentro de una de las Partes,

y tomarán medidas efectivas para asegurarse de que tales buques cumplen dichas prescripciones.

#### **ARTÍCULO 4(BIS)**

##### **Materiales de desecho resultantes de las medidas de control del Anexo 1**

Teniendo en cuenta las reglas, normas y prescripciones internacionales, las Partes adoptarán las medidas pertinentes en su territorio para exigir que los desechos resultantes de la aplicación o remoción de los sistemas antiincrustantes objeto de las medidas de control que figuran en el Anexo 1, sean recogidos, manipulados, tratados y eliminados en condiciones de seguridad y de forma ecológicamente racional para proteger la salud de los seres humanos y el medio ambiente.

#### **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 la 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~~ técnico de conformidad con el artículo 6, cuando reciba la propuesta detallada.

4 El grupo ~~de expertos técnico~~ 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 para organismos no combatidos o para la salud de los seres humanos que justifique enmendar el anexo 1. A este respecto:

- a) El examen del Grupo de ~~expertos técnico~~ consistirá en comprenderá:
- i) ~~evaluar una evaluación de~~ la relación entre el sistema antiincrustante en cuestión y los efectos perjudiciales conexos observados ya sea en el medio ambiente o en la salud de los seres humanos (~~incluse por incluido, entre otros aspectos, el~~ consumo de alimentos de origen marino), o ~~realizando mediante~~ estudios controlados basados en los datos ~~recogidos en la propuesta~~ descritos en el Anexo 3 o en cualquier otra información que pueda surgir;
  - ii) ~~evaluar una evaluación de~~ 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 técnico~~;
  - iii) ~~examinar el examen de~~ 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 el examen de~~ 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 el examen de~~ posibles alternativas apropiadas.
- b) El Grupo ~~de expertos técnico~~ presentará su informe por escrito y en él se tendrá en cuenta cada una de las evaluaciones y exámenes 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 técnico~~ incluirá, entre otros, una recomendación sobre la justificación, en virtud del presente Convenio, del control internacional de los sistemas antiincrustantes en cuestión, sobre la idoneidad de las medidas específicas de control que figuran en la propuesta detallada, o sobre otras medidas de control que considere más apropiadas.

5 El informe del Grupo técnico se distribuirá a todos los miembros de la Organización, a las organizaciones que gozan del carácter consultivo ante la Organización y a todas las Partes, al menos seis meses antes de que lo examine el Comité, en su calidad de reunión de las Partes. El Comité, según se dispone en el párrafo 2 del artículo 18, decidirá si procede ~~aprobar~~ adoptar y, si procede, modificar cualquier propuesta de enmienda del anexo 1, teniendo en cuenta el informe del Grupo ~~de expertos técnico~~. 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~~ técnico

1 El Comité establecerá un grupo especial ~~de expertos~~ técnico para examinar cada propuesta detallada presentada en virtud del artículo 5 del presente Convenio. Se establecerá un nuevo grupo ~~de expertos~~ técnico 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 técnicos~~. Estos grupos ~~estarán integrados por especialistas~~ reunirán conocimientos especializados en sobre destino y toxicidad de los contaminantes en el medio ambiente y efectos ambientales, efectos toxicológicos, 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~~ técnico debería aprovechar los conocimientos ~~técnicos~~ pertinentes de que dispongan ~~sus respectivos departamentos o ministerios~~.

3 El Comité determinará el mandato, la organización y el funcionamiento de los grupos ~~de expertos~~ técnico. 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 en la elaboración de recomendaciones destinadas al Comité de conformidad con el artículo 5 del presente Convenio. Todo grupo ~~de expertos~~ técnico 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~~ Convenio, 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.

### **ARTÍCULOS 9 A 13**

[Nota: los artículos 9 a 13 pasan a ser las reglas 1 a 5 del Anexo 4.]

### **ARTÍCULO ~~15~~ 14**

#### Inspección de buques y detección de infracciones

1 Todo buque al que sean aplicables las disposiciones del presente Convenio podrá ser ~~objeto~~ inspeccionado, en cualquier puerto, astillero 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 (en el caso de un buque mencionado en el artículo 2 1) a)) o una declaración válida; 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 buque.<sup>6</sup>

[*Ibis* Cuando el capitán del buque determina que la integridad, estructura o funcionamiento del sistema aniecrustante se ha visto afectada por el muestreo realizado por una Parte, esta Parte deberá restablecer la integridad, estructura o funcionamiento del sistema aniecrustante o compensar al buque por cualquier retraso o daño ocurrido.]<sup>7</sup>

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 en cuestión.

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, un astillero 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 14 15** 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.

---

~~6 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.~~

7 El párrafo Ibis del artículo 14 y parte del texto del artículo 16, elaborados por el Reino Unido, figuran entre corchetes ya que se reconoce que la Conferencia deberá decidir si incluye o no una cláusula sobre avería en el texto del instrumento. Si se decide incluir una cláusula sobre avería en el tratado, será preciso decidir si se incluye en el artículo 14 o en el 16, y cómo debe redactarse.

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 16**

### Demoras innecesarias causadas a los buques

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

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.

[Alternativa para el párrafo 2. Cuando en virtud del artículo 14 o 15 del presente Convenio, un buque sufra una detención o demora innecesaria, o se cause una avería innecesaria a su sistema antiincrustante, dicho buque tendrá derecho a una indemnización por todo daño o perjuicio que haya sufrido.]<sup>3</sup>

## **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]~~

1 Todas las Partes podrán proponer enmiendas al presente Convenio. El texto de las propuestas de enmienda se presentará a la Organización que lo distribuirá entre todos los

---

<sup>3</sup> Véase nota anterior.

Miembros de la Organización y todas las Partes, por lo menos seis meses antes de que el Comité, en tanto que reunión de todas las Partes, proceda a examinarlo.

2 Las enmiendas se aprobarán por una mayoría de dos tercios de los votos de las Partes presentes y votantes.

3 Las Partes en el Convenio, sean o no Miembros de la Organización, tendrán derecho a participar en las actuaciones del Comité, en tanto que reunión de las Partes.

4 La Organización remitirá las enmiendas aprobadas a todos sus Miembros y a todas las Partes.

5 Toda enmienda aprobada entrará en vigor para las Partes que la hayan ratificado, aceptado o aprobado 90 días después de la fecha en la que [ ]<sup>4</sup> de las Partes haya depositado un instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión con respecto a una enmienda, ante la Organización. A partir de ese momento la enmienda entrará en vigor para cualquier otra Parte, 90 días después de la fecha en la que esa Parte haya depositado su instrumento de ratificación, aceptación, o aprobación con respecto a una enmienda.

6 La Organización informará a todos sus Miembros y a todas las Partes, de toda enmienda que entre en vigor, así como de su fecha de entrada en vigor, de manera general y en relación con cada una de las Partes.

7 Los anexos adoptados después de la entrada en vigor del presente Convenio se circunscribirán a cuestiones de procedimiento, científicas, técnicas o administrativas y se propondrán, adoptarán y entrarán en vigor, de conformidad con el presente artículo.

### **Nuevo artículo 18bis - Enmiendas al anexo 1**

1 Las enmiendas al anexo 1 se propondrán y se considerarán de conformidad con los párrafos 1, 2, 3 y 4 del artículo 5 y se adoptarán de conformidad con los párrafos 5 y 6 del artículo 5 y los párrafos 2, 3 y 4 del artículo 18.

2 Toda enmienda al anexo 1 entrará en vigor 12 meses después de que la Organización la haya comunicado a las Partes, excepto para las Partes que:

- a) dentro de un periodo de 12 meses a partir de la fecha de adopción de la enmienda hayan notificado a la Organización que no las aceptan; o
- b) hayan formulado la declaración pertinente, de conformidad con el párrafo 3bis del artículo 19.

3 Las Partes que hayan notificado que no aceptan la enmienda, con arreglo a lo dispuesto en el párrafo 2 a) del presente artículo, pueden notificar posteriormente a la Organización que la acepta. Dicha enmienda entrará en vigor para la Parte en cuestión el décimo noveno día después de la fecha en que haya notificado su aceptación, o de la fecha en que la enmienda entre en vigor, si ésta es posterior.

---

4 Por determinar.

4 En el caso de las Partes que hayan formulado la declaración pertinente, de conformidad con el párrafo 4 del artículo 19 y que depositen un instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión con respecto a una enmienda, ésta entrará en vigor para la Parte en cuestión el décimo noveno día después de la fecha de depósito del instrumento relativo a tal enmienda, o en la fecha en que la enmienda entre en vigor, si ésta es posterior.

### **Nuevo artículo 18ter - Enmiendas de los Anexos diferentes del anexo 1**

1 Las enmiendas a los anexos diferentes del anexo 1, se propondrán y adoptarán de conformidad con los párrafos 1, 2, 3 y 4 del artículo 18.

2 Toda enmienda a los anexos, diferentes del anexo 1, entrará en vigor 12 meses después de que la Organización haya comunicado su adopción a las Partes, excepto para aquellas que dentro de un periodo de 12 meses a partir de la fecha de adopción de la enmienda, haya notificado a la Organización que no la acepta.

3 Las partes que hayan notificado que no aceptan una enmienda, con arreglo al párrafo 2 del presente artículo, pueden notificar posteriormente a la Organización que la acepta. Dicha enmienda entrará en vigor para la Parte en cuestión el décimo noveno día después de la fecha en que haya notificado su aceptación, o en la fecha en que la enmienda entre en vigor, si ésta es posterior.

## **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.

3bis En su instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión, los Estados pueden declarar que las enmiendas al anexo 1 del Convenio entrarán en vigor para el Estado declarante únicamente después de que deposite ante el Secretario General su instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión con respecto a dichas enmiendas.

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; y

- 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~~ marítimo

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**

	<b>Sistema antiincrustante</b>	<b>Medidas de control</b>	<b>Aplicación</b>	<b>Fecha de entrada en vigor</b>
OPCIÓN A	Compuestos organoestánicos que actúan como biocidas en los sistemas antiincrustantes	Los buques no aplicarán ni reaplicarán estos compuestos <sup>1)</sup>	Todos los buques	1 de enero de 2003 [o fecha de entrada en vigor del <u>presente</u> 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 <u>presente</u> 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	<del>1) No se utilizarán dichos compuestos como sustancia antiincrustante activa</del> en el casco de los buques ni en sus partes o superficies externas <sup>1)</sup> <u>o 2) se utilizarán revestimientos que formen una barrera que impida la lixiviación de dichos compuestos en los sistemas antiincrustantes no autorizados que se encuentren debajo.</u>	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 <u>presente</u> Convenio si esta fecha es posterior] o posteriormente	1 de enero de 2008 [o fecha de entrada en vigor del <u>presente</u> 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,~~ que contenga como mínimo lo siguiente:

- a) la identificación del sistema antiincrustante objeto de la propuesta: designación del sistema antiincrustante; nombre del ingrediente, ~~componente o elemento secundario~~ activo y número CAS, si procede, o componentes del sistema del de los que se sospecha que causan los efectos perjudiciales;
- b) una caracterización de la información que indique que el sistema antiincrustante o los productos de su degradación pueden constituir un riesgo para la salud o 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 o los 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, la salud 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 o los datos de las superficies tratadas 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 documentación suficiente que contenga lo siguiente información:~~

- a) ~~cualquier~~ las novedades 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; y una identificación o descripción de los métodos utilizados para obtener los datos;
- 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 utilizando todos los parámetros de destino en el medio ambiente disponibles, preferiblemente los determinados de forma experimental, junto con una identificación o descripción de la metodología utilizada para la elaboración de los modelos;
- 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 disponibles sobre ~~la información disponible, en el que se especifiquen~~ los posibles efectos de las medidas de control recomendadas 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 detallada incluirá también, si procede, las siguientes información sobre las propiedades físicas y químicas de los componentes que causen preocupación:

- 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; e
  - ~~impurezas;~~
  - ~~subproductos;~~
- otras propiedades físicas y químicas señaladas en la propuesta inicial.

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

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

- modos de degradación-disipación (por ejemplo, hidrólisis, fotodegradación, biodegradación);
- persistencia en el medio de que se trate (por ejemplo 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; y
- bioacumulación, coeficiente de partición, 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 no buscados en las plantas acuáticas, los invertebrados, los peces, las aves marinas, los mamíferos marinos, las especies en peligro de extinción, otras biotas, la calidad del agua, el lecho del mar o el hábitat de los organismos no combatidos, especialmente de organismos sensibles y representativos:

- ~~toxicidad aguda y crónica para los organismos sensibles o representativos;~~
- toxicidad crónica;
- ~~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~~ red alimentaria y las poblaciones;
- ~~sucesos~~, observaciones de los efectos negativos sobre el terreno, mortandad de peces, peces varados, análisis de tejidos; y
- residuos en los alimentos de origen marino.

Estos datos se referirán a uno o más tipos de organismos no combatidos, tales como plantas acuáticas, invertebrados, peces, aves, mamíferos y especies en peligro de extinción.

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

ANEXO 4

**RECONOCIMIENTOS Y PRESCRIPCIONES RELATIVAS AL SISTEMA ANTIINCRUSTANTE**

**REGLA 1 - Reconocimientos**

1 Los buques de arqueo bruto igual o superior a 400 a los que se hace referencia en el artículo 2 1) a), que efectúen viajes internacionales, excluidas las plataformas fijas o flotantes, las unidades flotantes de almacenamiento y las instalaciones flotantes de producción, almacenamiento y descarga, 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 las reglas 2 ó 3 del presente anexo; y
- 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 las reglas 2 ó 3 del presente anexo.

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 de la presente regla, a fin de garantizar que cumplan las disposiciones aplicables del Convenio.

4 a) En lo que al cumplimiento del presente Convenio se refiere, los reconocimientos de buques estarán a cargo de funcionarios debidamente autorizados por la Administración, o se efectuarán conforme a lo estipulado en el párrafo 1 de la regla 3 del presente anexo, teniendo en cuenta las directrices relativas a los reconocimientos, que elabore la Organización. La Administración podrá también 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.

- 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 las reglas 2 ó 3 del presente aneexo 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.
- d) En el caso descrito en el apartado c), 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 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 a la Administración, el inspector o la organización toda la ayuda necesaria para que pueda cumplir con sus obligaciones en virtud de la presente regla, incluidas las medidas indicadas en el artículo 15 del presente Convenio.

## **REGLA 2 - Declaración y expedición o refrendo del Certificado internacional relativo al sistema antiincrustante**

1 La Administración exigirá que todo buque de eslora total igual o superior a 25 metros y de arqueo bruto inferior a 400 que efectúe viajes internacionales y al que sean aplicables las disposiciones del párrafo 2 1) a) (excluidas las plataformas fijas o flotantes, las unidades flotantes de almacenamiento y las instalaciones flotantes de producción, almacenamiento y descarga) lleve una declaración firmada por el capitán o el propietario en la que se indique cuál es el sistema antiincrustante utilizado en el buque. Esa declaración llevará adjunta la oportuna documentación (como, por ejemplo, un recibo de pintura o una factura de un contratista).

2 La Administración que a todo buque al que sea aplicable la regla 1 del presente anexo, se le expide un Certificado internacional relativo al sistema antiincrustante, una vez que se haya llevado a cabo satisfactoriamente el reconocimiento dispuesto en la regla 1 del presente anexo. 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 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.

## **REGLA 3 - Expedición o refrendo del Certificado internacional relativo al sistema antiincrustante por otra Parte**

1 A petición de la Administración, otra Parte 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 la Administración con arreglo a lo dispuesto en el párrafo 1 de la presente regla 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.

#### **REGLA 4 - Forma del Certificado internacional relativo al sistema antiincrustante**

1 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 apéndice del presente 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.

#### **REGLA 5 - Validez del Certificado internacional relativo al sistema antiincrustante**

1 El Certificado internacional relativo al sistema antiincrustante expedido en virtud de las reglas 2 ó 3 del presente anexo 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 el presente Convenio;
- 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 presente Convenio. 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.

2 La expedición por una Parte de un nuevo certificado a un buque que haya cambiado su pabellón anterior por el de ella podrá hacerse a raíz de un nuevo reconocimiento o sobre la base del certificado expedido por la Parte cuyo pabellón el buque tenía derecho a enarbolar anteriormente.

APÉNDICE

**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 buque<sup>5</sup>*

Nombre del buque .....

Número o letras distintivos .....

Puerto de matrícula .....

Arqueo bruto .....

Número IMO<sup>6</sup> .....

En este buque nunca se ha aplicado un sistema antiincrustante prohibido en virtud de lo dispuesto en el anexo 1<sup>7</sup>.....

<sup>5</sup> Los datos relativos al buque podrán indicarse también en casillas dispuestas horizontalmente.

<sup>6</sup> 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.

<sup>7</sup> Noruega ha señalado que habría que elaborar directrices sobre la forma de documentar esta situación.

En este buque se ha aplicado un sistema antiincrustante prohibido en virtud de lo dispuesto en el anexo 1, pero ya se ha eliminado<sup>8</sup>.....

Detalles del sistema o sistemas antiincrustantes aplicados

Tipo de sistema o sistemas antiincrustantes utilizados y fecha o fechas de la aplicación  
.....

Fecha en la que se aplicó .....

Nombre de la compañía o compañías que realizaron la aplicación o aplicaciones y de las instalaciones/emplazamientos donde se realizó el trabajo.....  
.....

Nombre de los del fabricante o 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 o sistemas antiincrustantes .....

Ingrediente o ingredientes activos y su número CAS.....

SE CERTIFICA:

- 1 que el buque ha sido objeto de reconocimiento de conformidad con lo prescrito en el ~~artículo 9~~ la regla 1 del anexo 4 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)*

<sup>8</sup> Caso de que la Conferencia decidiera permitir el revestimiento con una capa aislante (anexo 1, opción B) sería necesario añadir otra entrada al Certificado para indicar ese hecho y el lugar en que se hizo (véase el documento MEPC 46/5/16).

### Refrendo de reconocimientos

SE CERTIFICA que en el reconocimiento efectuado de conformidad con lo prescrito en el párrafo 1 b) ~~del artículo 9 de la regla 1 del anexo 4~~ 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 de la regla 1 del anexo 4~~

*Detalles del sistema o sistemas antiincrustantes aplicados*

Tipo de sistema o sistemas antiincrustantes utilizados: .....

Fecha o fechas de la aplicación: .....

Nombre de la compañía o compañías que realizaron la aplicación o aplicaciones y de las instalaciones/emplazamientos donde se realizó el trabajo: .....

Nombre ~~de los~~ del fabricante o fabricantes del sistema: .....

Nombre del sistema o sistemas antiincrustantes: .....

Ingrediente o ingredientes activos y su 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 de la regla 1 del anexo 4~~

*Detalles del sistema o sistemas antiincrustantes aplicados*

Tipo de sistema o sistemas antiincrustantes utilizados: .....

Fechas de la aplicación: .....

Nombre ~~de los~~ del fabricante o fabricantes del sistema: .....

Nombre del sistema o sistemas antiincrustantes: .....

Ingrediente o ingredientes activos y su número CAS: .....

Firmado: .....  
(*firma del funcionario autorizado*)

Lugar: .....

Fecha: .....

\*\*\*



**ANEXO 6****PROYECTO DE RESOLUCIÓN DE LA ASAMBLEA****DIRECTRICES PARA LA DETERMINACIÓN DE ZONAS ESPECIALES  
EN VIRTUD DEL MARPOL 73/78 Y DIRECTRICES PARA LA  
DETERMINACIÓN Y DESIGNACIÓN DE ZONAS  
MARINAS ESPECIALMENTE SENSIBLES**

LA ASAMBLEA,

RECORDANDO el artículo 15 j) del Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional, artículo que trata de las funciones de la Asamblea por lo que respecta a las reglas y directrices relativas a la seguridad marítima, a la prevención y contención de la contaminación del mar ocasionada por los buques y a otras cuestiones relacionadas con los efectos de la navegación marítima en el medio marino,

RECORDANDO TAMBIÉN la resolución A.720(17) mediante la cual la Asamblea adoptó las Directrices para la designación de zonas especiales y la determinación de zonas marinas especialmente sensibles y pidió al Comité de Protección del Medio Marino y al Comité de Seguridad Marítima que mantuvieran dichas Directrices sometidas a examen,

RECORDANDO ADEMÁS la resolución A.885(21) mediante la cual la Asamblea adoptó los Procedimientos para la determinación de zonas marinas especialmente sensibles y la adopción de las correspondientes medidas de protección, y enmiendas a las Directrices de la resolución A.720(17), y en la que también pedía al Comité de Protección del Medio Marino y al Comité de Seguridad Marítima que estas Directrices se mantuvieran sometidos a examen,

RECONOCIENDO la necesidad de actualizar y simplificar las Directrices a fin de aclarar los procedimientos para la designación de zonas especiales en virtud del MARPOL 73/78 y para la determinación y posterior designación de zonas marinas especialmente sensibles y la adopción de las medidas de protección correspondientes,

HABIENDO CONSIDERADO las recomendaciones hechas por el Comité de Protección del Medio Marino en su 46º periodo de sesiones:

1. ADOPTA:

- a) las nuevas Directrices para la designación de zonas especiales en virtud del MARPOL 73/78 que figuran en el anexo 1 de la presente resolución, y que sustituyen el capítulo 2 del anexo de la resolución A.720(17); y
- b) las nuevas Directrices para la determinación y designación de zonas marinas especialmente sensibles que figuran en el anexo 2 de la presente resolución, y que sustituyen el capítulo 3 del anexo de las resoluciones A.720(17) y A.885(21);

2. INVITA a los Gobiernos a que apliquen las nuevas Directrices cuando propongan la designación de una zona especial en virtud del MARPOL 73/78 o de una zona marina especialmente sensible;
3. PIDE al Comité de Protección del Medio Marino y al Comité de Seguridad Marítima que mantengan las Directrices adjuntas sometidas a examen; y
4. REVOCA las resoluciones A.720(17) y A.885(21).

## ANEXO 1

### **DIRECTRICES PARA LA DESIGNACIÓN DE ZONAS ESPECIALES EN VIRTUD DEL CONVENIO MARPOL 73/78**

#### **1 INTRODUCCIÓN**

1.1 Las presentes Directrices tienen por finalidad proporcionar orientación a las Partes Contratantes del Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques (MARPOL 73/78) en cuanto a la formulación y presentación de las solicitudes de designación de Zona especial en virtud de los Anexos I, II, y V de dicho Convenio. Estas Directrices también garantizan que se consideren escrupulosamente todos los intereses, tanto los del Estado ribereño, como los del Estado de abanderamiento, los colectivos interesados en el medio ambiente y el sector del transporte marítimo, teniendo en cuenta la información científica, técnica, económica y medioambiental pertinente y prevén lo necesario para que la Organización evalúe tales solicitudes. Las Partes Contratantes también deberán examinar y cumplir las disposiciones aplicables de los Anexos I, II y V del Convenio, además de las presentes Directrices.

#### **2 PROTECCIÓN AMBIENTAL DE ZONAS ESPECIALES EN VIRTUD DEL CONVENIO MARPOL 73/78**

##### *Consideraciones generales*

2.1 En los Anexos I, II y V del MARPOL 73/78 se definen ciertas zonas marinas como "zonas especiales", según el tipo de contaminación de que trata cada anexo. Una "zona especial" se define como "cualquier extensión de mar en la que, por razones técnicas reconocidas en relación con sus condiciones oceanográficas y ecológicas y el carácter particular de su tráfico marítimo, se hace necesario adoptar procedimientos especiales obligatorios para prevenir la contaminación del mar por hidrocarburos, sustancias nocivas líquidas o basuras, según proceda". En virtud del Convenio, a dichas zonas especiales se les asigna un mayor nivel de protección que a otras zonas marinas.

2.2 Una zona especial puede abarcar zonas marítimas de varios Estados o incluso un mar cerrado o semicerrado en su totalidad. La designación de zona especial se efectuará partiendo de los criterios y características que se enumeran en los párrafos 2.3 a 2.6, a fin de evitar que proliferen dichas zonas.

##### *Criterios para la designación de una zona especial*

2.3 Para que una zona sea designada zona especial deberá satisfacer ciertos criterios que se agrupan en las siguientes categorías:

- condiciones oceanográficas;
- condiciones ecológicas; y
- características del tráfico marítimo.

Por lo general, en las solicitudes de designación se deberá facilitar información sobre cada una de estas categorías. También podrá tenerse en cuenta otra información adicional que no corresponda a las categorías mencionadas.

#### *Condiciones oceanográficas*

2.4 La zona presenta condiciones oceanográficas que pueden causar la concentración o retención de sustancias perjudiciales en las aguas o en los sedimentos de la zona, a saber:

- .1 características particulares de circulación de las aguas (por ejemplo, zonas de convergencia y giros oceánicos) o estratificación de la temperatura y la salinidad;
- .2 largo tiempo de permanencia resultante de las bajas tasas de dispersión;
- .3 condiciones de hielo extremas; y
- .4 condiciones desfavorables de viento.

#### *Condiciones ecológicas*

2.5 Condiciones que indican que se debe proteger la zona contra las sustancias perjudiciales para preservar:

- .1 las especies marinas en regresión, amenazadas o en peligro;
- .2 las zonas de alta productividad natural (como frentes, zonas de corrientes ascendentes y giros oceánicos);
- .3 las zonas de desove, reproducción y cría de importantes especies marinas y las zonas que constituyen rutas migratorias de aves y mamíferos marinos;
- .4 los ecosistemas raros o frágiles, tales como arrecifes de coral, manglares, lechos de zosteras y algas marinas y humedales; y
- .5 los hábitats críticos para los recursos marinos, incluidas las poblaciones de peces y/o las zonas de importancia decisiva para el mantenimiento de grandes ecosistemas marinos.

#### *Características del tráfico marítimo*

2.6 El tráfico marítimo en la zona considerada es de tal densidad que, aunque las descargas de sustancias perjudiciales de los buques, se ajustaran a las prescripciones del Convenio MARPOL 73/78 aplicables a las zonas no especiales, resultarían inaceptables dadas las condiciones oceanográficas y ecológicas de la zona.

### *Implantación*

2.7 Las prescripciones relativas a la designación de zonas especiales sólo podrán aplicarse si se habilitan instalaciones receptoras apropiadas para los buques, de conformidad con las disposiciones del Convenio MARPOL 73/78.

### *Otras consideraciones*

2.8 La amenaza que representan para los atractivos naturales las descargas de sustancias perjudiciales efectuadas por los buques, de conformidad con las prescripciones del Convenio MARPOL 73/78 aplicables a las zonas no especiales, puede ser un argumento más, a favor de la designación de una zona especial.

2.9 Habrá que tener en cuenta en qué medida el estado de una zona marina está sujeto a la influencia de otras fuentes de contaminación, como las terrestres, el vertimiento de desechos y de materiales de dragado, y las sustancias depositadas a causa de fenómenos atmosféricos. Las propuestas tendrían más peso si se hubieran adoptado o previsto medidas para evitar, reducir y combatir la contaminación del medio marino procedente de esas fuentes.

2.10 Habrá que considerar en qué medida se cuenta con un régimen de gestión para la zona de que se trate. Las propuestas de designación de zona especial tendrán más peso si se han adoptado medidas para gestionar los recursos de la zona.

## **3 PROCEDIMIENTOS PARA LA DESIGNACIÓN DE ZONAS ESPECIALES**

3.1 La solicitud para que una zona determinada se designe zona especial debe presentarse al Comité de Protección del Medio Marino (CPMM), para que éste la examine, de conformidad con las reglas adoptadas por la OMI para la presentación de documentos.

3.2 Dicha solicitud deberá incluir:

- .1 un proyecto de enmienda al Convenio MARPOL 73/78 que proporcione la base formal para tal designación; y
- .2 un documento informativo en el que figuren todos los datos pertinentes para explicar la necesidad de la designación.

3.3 El documento informativo deberá incluir los siguientes datos:

- .1 una definición de la zona propuesta, incluidas sus coordenadas geográficas exactas. Es indispensable adjuntar una carta de referencia;
- .2 una indicación del tipo de zona especial propuesta. Las propuestas pueden hacerse simultáneamente respecto de los Anexos I, II y V del Convenio MARPOL 73/78, pero se presentarán y se evaluarán por separado.

- .3 una descripción general de la zona, incluida información sobre:
- oceanografía
  - características ecológicas
  - valor social y económico
  - importancia científica y cultural
  - presión que ejerce sobre el medio ambiente la contaminación ocasionada por los buques
  - otras presiones ejercidas sobre el medio ambiente
  - medidas adoptadas para proteger la zona.

Esta descripción general puede estar respaldada por anexos que incluyan información más detallada o por referencias a documentación fácilmente obtenible;

- .4 un análisis que permita establecer que la zona marítima propuesta se ajusta a los criterios para la designación de zona especial que figuran en los párrafos 2.3 a 2.6;
- .5 información sobre la disponibilidad de instalaciones adecuadas para la recepción de desechos en la zona especial propuesta.

3.4 El procedimiento de enmienda formal, aplicable a las propuestas para la designación de zonas especiales figura en el artículo 16 del Convenio MARPOL 73/78.

*Pormenores de las prescripciones aplicables a las descargas*

3.5 En lo que se refiere a los pormenores de las prescripciones aplicables a las descargas con arreglo a los Anexos I, II y V del Convenio MARPOL 73/78, consúltese la versión más reciente del Convenio en vigor.

## ANEXO 2

### **DIRECTRICES PARA LA DETERMINACIÓN DE ZONAS MARINAS ESPECIALMENTE SENSIBLES**

#### **1 INTRODUCCIÓN**

1.1 El Comité de Protección del Medio Marino (CPMM) de la Organización Marítima Internacional (OMI) comenzó a estudiar la cuestión de las zonas marinas especialmente sensibles (ZMES) en respuesta a una resolución de la Conferencia internacional de 1978 sobre seguridad de los buques tanque y prevención de la contaminación. Los debates que tuvieron lugar sobre este tema, entre 1986 y 1991, culminaron en ese último año con la adopción de las Directrices para la designación de zonas especiales y la determinación de zonas marinas especialmente sensibles mediante la resolución A.720(17) de la Asamblea. Los procedimientos que figuran en el presente documento se perfeccionaron mediante la resolución de la Asamblea A.885(21), aprobada en 1999. En su constante afán por aclarar los conceptos que se recogen en las Directrices, el CPMM decidió separar ambas cuestiones, la designación de zonas especiales y la determinación de zonas marinas especialmente sensibles, en dos documentos; en el presente, se recogen las Directrices para la determinación de zonas marinas especialmente sensibles (ZMES).

1.2 Una ZMES se define como aquella que debe ser objeto de protección especial, de acuerdo con las medidas que adopte la OMI, en atención a su importancia por motivos ecológicos, socioeconómicos o científicos reconocidos, y a que su medio ambiente puede sufrir daños como consecuencia de la actividad marítima. Para que una zona pueda designarse como especialmente sensible, deberá satisfacer uno de los criterios enumerados en la sección 4. Hasta 2001, la OMI ha designado dos zonas marinas especialmente sensibles: la Gran Barrera de Coral (resolución MEPC.44(30)) y el Archipiélago de Sabana-Camagüey (resolución MEPC.74(40)). En el apéndice figuran detalles sobre las zonas designadas.

1.3 Numerosos instrumentos regionales e internacionales fomentan la protección de zonas importantes para la conservación de la diversidad biológica, así como la de otras de interés ecológico, cultural, histórico/arqueológico, socioeconómico, o científico. Asimismo, en los referidos instrumentos se pide a las Partes que protejan dichas zonas de actividades que puedan menoscabar su valor, incluido el transporte marítimo.

1.4 Las presentes Directrices tienen por finalidad:

- a) proporcionar orientación a los Gobiernos Miembros de la OMI en cuanto a la formulación y presentación de solicitudes para la determinación de zonas marinas especialmente sensibles (ZMES);
- b) garantizar que en ese proceso se consideren escrupulosamente todos los intereses, tanto los del Estado ribereño, como los del Estado de abanderamiento, los colectivos interesados en el medio ambiente la comunidad ambiental y el sector del transporte marítimo, teniendo en cuenta la información científica, técnica, económica y medioambiental pertinente sobre la zona expuesta a riesgos por las actividades marítimas internacionales, así como las medidas de protección para reducir al mínimo dichos riesgos; y

- c) prever lo necesario para que la Organización evalúe tales solicitudes.

1.5 La determinación de toda ZMES y la adopción de las correspondientes medidas de protección exigen examinar tres elementos: las condiciones medioambientales concretas de la zona que debe determinarse, la vulnerabilidad de dicha zona a los daños causados por actividades marítimas internacionales, y la competencia de la OMI para disponer las correspondientes medidas de protección frente a los riesgos que presentan las actividades marítimas.

## **2 LAS ACTIVIDADES MARÍTIMAS INTERNACIONALES Y EL MEDIO MARINO**

2.1 Las actividades marítimas pueden constituir un riesgo para el medio marino y el medio ambiente en general que resulta aún más grave, para las zonas sensibles desde el punto de vista medioambiental o ecológico. Las actividades marítimas presentan los siguientes peligros para el medio ambiente:

- a) descargas resultantes de las operaciones;
- b) contaminación accidental o intencionada; y
- c) daños físicos a los hábitats u organismos marinos.

2.2 Durante las operaciones normales y en casos de accidente, los buques pueden descargar una gran variedad de sustancias contaminantes, bien directamente en el medio marino, bien indirectamente a través de la atmósfera. Esos contaminantes incluyen hidrocarburos y mezclas oleosas, sustancias nocivas líquidas, aguas sucias, basuras, sustancias nocivas sólidas, pinturas antiincrustantes, organismos extraños, e incluso ruido. Muchos de estos elementos pueden afectar desfavorablemente al medio marino y a los recursos vivos del mar. Asimismo, los contaminantes pueden dañar el medio ambiente en caso de accidente marítimo. Además, los buques pueden ocasionar daños a los organismos marinos y a sus hábitats por impacto físico. Las varadas pueden asfixiar los hábitats y se han dado casos de colisiones entre buques y grandes cetáceos como las ballenas.

## **3 PROCEDIMIENTO PARA LA DETERMINACIÓN DE ZONAS MARINAS ESPECIALMENTE SENSIBLES**

3.1 La OMI es el único organismo internacional responsable de determinar qué zonas marinas son especialmente sensibles y de adoptar las correspondientes medidas de protección. Solamente un Gobierno proponente podrá presentar a la OMI una solicitud para la determinación de una ZMES y la adopción de las medidas de protección correspondientes o la modificación de tales medidas. Cuando dos o más Gobiernos tengan un interés común por una zona concreta, deberán formular una propuesta coordinada. En dicha propuesta deberán constar medidas y procedimientos integrados de cooperación entre las jurisdicciones de los Gobiernos Miembros proponentes.

3.2 Los Gobiernos Miembros que deseen que se determine una ZMES, presentarán al CPMM una solicitud basada en los criterios que se recogen en la sección 4, en la que se propongan las correspondientes medidas de protección, descritas en la sección 6. Las solicitudes se presentarán de conformidad con los procedimientos que figuran en la sección 7 y las reglas adoptadas por la OMI para la presentación de documentos.

#### **4 CRITERIOS ECOLÓGICOS, SOCIOECONÓMICOS O CIENTÍFICOS PARA LA DETERMINACIÓN DE UNA ZONA MARINA ESPECIALMENTE SENSIBLE**

4.1 Los presentes criterios sólo son aplicables a la determinación de zonas marinas especialmente sensibles, en lo que hace a la adopción de medidas para la protección de tales zonas contra los daños ocasionados por el tráfico marítimo internacional.

4.2 Por consiguiente, no rigen para determinar si tales zonas habrían de ser protegidas contra las actividades de vertimiento, dado que ello está implícitamente contenido en el Convenio de Londres 1972 (Convenio sobre la prevención de la contaminación del mar por vertimiento de desechos y otras materias, 1972) y el Protocolo de 1996 relativo a dicho Convenio.

4.3 Los criterios se refieren a zonas marinas especialmente sensibles tanto dentro como fuera de los límites del mar territorial. La OMI podrá utilizarlos para determinar zonas marinas especialmente sensibles más allá de los mares territoriales a fin de que se adopten medidas internacionales de protección contra la contaminación y otros daños ocasionados por los buques. Las Administraciones nacionales también podrán utilizar estos criterios para determinar zonas marinas especialmente sensibles dentro de sus aguas territoriales.

4.4 Para ser clasificada como zona marina especialmente sensible, la zona en cuestión deberá satisfacer alguno de los criterios que figuran a continuación y deberá considerarse que las actividades marítimas presentan riesgos para ella, teniendo en cuenta los factores enumerados en la sección 5.

##### *Criterios ecológicos*

4.4.1 Singularidad o rareza - Los ecosistemas pueden ser únicos o raros. Una zona o un ecosistema son únicos cuando no hay más que uno en su género. Ejemplo de ello son los hábitats de especies raras, amenazadas o en peligro de extinción que se dan en una sola zona. Una zona o un ecosistema son raros cuando sólo se dan en unos pocos lugares o cuando todos los de su clase están en franca regresión. Los ecosistemas pueden rebasar las fronteras nacionales y revestir importancia regional o internacional. Los criaderos o determinadas zonas de alimentación también pueden ser únicos o raros.

4.4.2 Hábitats críticos - Una zona marina puede constituir un hábitat crítico para una población de peces o especies marinas raras o en peligro, o tener una importancia decisiva para mantener grandes ecosistemas marinos.

4.4.3 Dependencia - Los fenómenos ecológicos de tales zonas dependen en gran medida de la estructura biótica de los sistemas (por ejemplo, arrecifes de coral, bosques de kelp, manglares y lechos de zosteras y algas marinas). A menudo, esos ecosistemas de estructura biótica presentan una gran diversidad que depende de los organismos constituyentes. La dependencia abarca también zonas que constituyen las rutas migratorias de peces, reptiles, aves y mamíferos marinos.

4.4.4 Carácter representativo - Las zonas son extremadamente representativas de los fenómenos ecológicos, de los tipos de comunidad o de hábitat o de otras características naturales. La representatividad corresponde al grado en que la zona representa un tipo de hábitat, un fenómeno ecológico, una comunidad biológica, una característica fisiográfica u otra característica natural.

4.4.5 Diversidad - Las zonas cuentan con gran variedad de especies o diversidad genética, o incluyen una multiplicidad de ecosistemas, hábitats y comunidades. No obstante, este criterio puede no ser aplicable a ciertos ecosistemas más simples, por ejemplo a algunas comunidades pioneras o en equilibrio ecológico, ni a zonas sometidas a fuerzas destructivas, tales como los litorales expuestos a la acción violenta de las olas.

4.4.6 Productividad - La zona presenta una gran productividad biológica natural. Esa producción es el resultado de procesos biológicos y físicos que culminan en un aumento neto de la biomasa en zonas de gran productividad natural, tales como frentes oceánicos, zonas de corrientes ascendentes y algunos giros oceánicos.

4.4.7 Zonas de desove o reproducción - La zona puede ser un lugar de desove o de reproducción de especies marinas que pasen el resto de su ciclo vital en otras zonas, o una ruta migratoria de aves y mamíferos marinos.

4.4.8 Carácter natural - La zona tiene un carácter altamente natural por haber escapado a las perturbaciones y degradación causadas por el hombre.

4.4.9 Integridad - La zona constituye una unidad biológicamente funcional, es decir, una entidad ecológica autónoma viable. Cuanto más autosuficiente sea la zona desde el punto de vista ecológico, mayor será la probabilidad de que su valor pueda protegerse eficazmente.

4.4.10 Vulnerabilidad - La zona es muy susceptible a la degradación ocasionada por los fenómenos naturales o las actividades humanas. Las comunidades bióticas de los hábitats costeros pueden presentar una baja tolerancia a los cambios en las condiciones ambientales, o existir cerca de su umbral de tolerancia (determinado por la temperatura, salinidad, turbiedad o profundidad de las aguas). También pueden verse expuestas a perturbaciones naturales como tormentas o emersión prolongada, que determinan los límites de su desarrollo. Otras condiciones desfavorables (tales como la contaminación de origen doméstico o industrial, la reducción excesiva de la salinidad y el aumento de la turbiedad provocados por una mala gestión de la cuenca) pueden determinar la recuperación, total o parcial de la zona, de los efectos de las perturbaciones naturales o su destrucción. Algunos factores oceanográficos y meteorológicos podrían hacer vulnerable una zona o aumentar su vulnerabilidad; por ejemplo, causando la concentración o retención de sustancias perjudiciales en las aguas o en los sedimentos, o haciendo que quede expuesta a las sustancias perjudiciales. Dichos factores incluyen tipos particulares de circulación de las aguas, tales como zonas de convergencia, frentes y giros oceánicos, o tiempo de presencia prolongado resultante de las bajas tasas de dispersión, una estratificación por densidad permanente o estacional que puede conducir a un empobrecimiento del oxígeno en la capa del fondo, así como condiciones desfavorables de hielo o de viento. Una zona cuyo medio ambiente ya está sometido a tensiones producidas por actividades humanas o por fenómenos naturales (por ejemplo, infiltración de hidrocarburos) puede necesitar protección especial contra tensiones ulteriores, incluidas las derivadas de las actividades marítimas internacionales.

4.4.11 Importancia biogeográfica - La zona tiene características biogeográficas poco comunes o es representativa de un "tipo" o "tipos" biogeográficos, o presenta características geológicas únicas, o poco comunes.

*Criterios socioeconómicos y culturales*

4.4.12 Ventaja económica - La zona reviste importancia esencial para el aprovechamiento de los recursos marinos vivos.

4.4.13 Recreo - La zona ofrece un interés particular para las actividades recreativas y el turismo.

4.4.14 Dependencia humana - La zona es particularmente importante para la subsistencia tradicional y/o las necesidades culturales de la población local.

*Criterios científicos y pedagógicos*

4.4.15 Investigación - La zona reviste gran interés científico.

4.4.16 Estudios de referencia y de vigilancia - La zona reúne las condiciones de referencia apropiadas en lo que respecta a la biota o a las características medioambientales.

4.4.17 Educación - La zona ofrece la oportunidad de demostrar determinados fenómenos naturales.

4.5 En muchos casos se podrá determinar que una zona marina que se encuentra dentro de una zona especial, es especialmente sensible, y viceversa. Cabe señalar que los criterios para determinar zonas marinas especialmente sensibles y los criterios para designar zonas especiales no se excluyen mutuamente.

## **5 OTRAS CONSIDERACIONES PARA LA DETERMINACIÓN DE UNA ZONA MARINA ESPECIALMENTE SENSIBLE**

5.1 Además de satisfacer como mínimo uno de los criterios enumerados en el párrafo 4.4, la zona debe ser vulnerable a las actividades marítimas. Esto supone tener en cuenta los siguientes factores:

*Características del tráfico marítimo*

5.1.1 Factores operacionales - Tipos de actividades marítimas en la zona propuesta que pueden constituir un riesgo para la seguridad de la navegación (por ejemplo, las desempeñadas por pequeñas embarcaciones pesqueras, pequeñas embarcaciones de recreo, plataformas petroleras y gaseras).

5.1.2 Tipos de buques - Tipos de buques que pasan por la zona o por una zona adyacente a la propuesta, (por ejemplo, naves de gran velocidad, buques tanque de grandes dimensiones o graneleros con poca profundidad del agua bajo la quilla).

5.1.3 Características del tráfico - El volumen o concentración de tráfico, la interacción entre buques, la distancia a la costa u otros peligros para la navegación, que aumentan el riesgo de abordaje o varada.

5.1.4 Sustancias perjudiciales transportadas - Tipo y cantidad de sustancias a bordo, ya se trate de carga, combustible o provisiones, que serían perjudiciales si se descargasen en el mar.

*Factores naturales*

5.1.5 Hidrográficos - Profundidad del agua, topografía del fondo marino y del litoral, ausencia de fondeaderos próximos y seguros y otros factores que requieren la adopción de mayores medidas de precaución en la navegación.

5.1.6 Meteorológicos - Tiempo preponderante, fuerza y dirección del viento, visibilidad atmosférica y otros factores que aumentan el riesgo de abordaje y varada, así como el riesgo de que la zona sufra daños en caso de producirse un derrame.

5.1.7 Oceanográficos - Corrientes de marea, corrientes oceánicas, hielos y otros factores que aumentan el riesgo de abordaje y varada, así como el riesgo de que la zona sufra daños en caso de producirse un derrame.

5.2 Cuando se proponga la determinación de una zona como especialmente sensible y se consideren las medidas de protección correspondientes, podría resultar útil la siguiente información:

- toda prueba de que las actividades marítimas internacionales causan daños, junto con una indicación sobre la naturaleza recurrente o acumulativa de los daños;
- un historial de las varadas, abordajes o derrames en la zona y las consecuencias de dichos sucesos;
- hipótesis sobre las circunstancias previsibles en que pueden ocurrir sucesos causantes de daños;
- perturbaciones procedentes de otras fuentes ambientales; y
- toda medida vigente y sus repercusiones beneficiosas reales o previstas.

## **6 MEDIDAS DE PROTECCIÓN CORRESPONDIENTES**

6.1 En el contexto de las presentes Directrices, las medidas de protección correspondientes a las zonas marinas especialmente sensibles se limitan a actuaciones en el marco de las atribuciones de la OMI e incluyen las siguientes opciones:

- 6.1.1 designar el lugar de que se trate, zona especial en virtud de los Anexos I, II o V del Convenio MAPROL 73/78, o zona de control de las emisiones de SO<sub>x</sub> en virtud del Anexo VI de dicho Convenio, o aplicar restricciones especiales a las descargas de los buques que operan en dicha zona. Los procedimientos y criterios para designar especiales dichas zonas figuran en las Directrices para la designación de zonas especiales. Los procedimientos y criterios para designar zonas de control de las emisiones de SO<sub>x</sub> figuran en el Anexo VI del Convenio MARPOL;
- 6.1.2 adoptar sistemas de notificación para buques y de organización del tráfico marítimo, en virtud del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar (SOLAS) y de conformidad con las Disposiciones generales sobre organización del tráfico marítimo y las Directrices y criterios relativos a los

sistemas de notificación para buques, en las zonas marinas especialmente sensibles y sus inmediaciones. Por ejemplo, dichas zonas podrán designarse zonas a evitar o protegerlas con otras medidas de organización del tráfico marítimo o de notificación para buques;

- 6.1.3 elaborar y adoptar otras medidas destinadas a proteger determinadas zonas marinas contra los daños ambientales ocasionados por los buques, tales como sistemas de practica obligatorio o sistemas de regulación del tráfico marítimo.

6.2 También se deberá examinar la posibilidad de incluir la zona en la lista del patrimonio mundial, de declararla reserva de biosfera o incluirla en una lista de zonas de importancia internacional, nacional o regional, o se tendrá en cuenta si la zona ya es objeto de medidas o acuerdos de conservación internacionales, nacionales o regionales.

6.3 En determinadas circunstancias, la zona marina especialmente sensible, propuesta, podrá incluir también una zona de separación, es decir, un área contigua al lugar específico o zona central 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 aporte a la protección adecuada de la zona núcleo.

## **7 PROCEDIMIENTO PARA LA DETERMINACIÓN DE ZONAS MARINAS ESPECIALMENTE SENSIBLES Y LA ADOPCIÓN DE MEDIDAS DE PROTECCIÓN CORRESPONDIENTES**

7.1 Cuando se presenten solicitudes para la determinación de ZMES que no contengan propuestas para la adopción de las medidas de protección correspondientes, el Gobierno Miembro proponente deberá informar sobre las medidas que haya considerado. En un plazo de dos años a partir de la aprobación, en principio, de cualquier ZMES deberá presentarse, al menos, una propuesta de medida de protección correspondiente.

7.2 Como alternativa, si no se han propuesto medidas de protección correspondientes, porque la OMI ya las ha adoptado, en la solicitud deberá indicarse de qué forma protegen la zona esas medidas.

7.3 La solicitud contendrá, en primer lugar, un resumen claro de los objetivos de la propuesta, de la situación de la zona, la necesidad de protegerla y las medidas de protección correspondientes. Dicho resumen incluirá las razones por las que las medidas de protección correspondientes propuestas constituyen el método preferible para proteger la zona cuya determinación como ZMES se solicita.

7.4 Cada solicitud constará de dos partes:

7.4.1 Parte I - *Descripción, importancia de la zona y vulnerabilidad*

- .1 *Descripción* - junto con la solicitud se presentarán una descripción detallada de la situación de la zona propuesta y una carta en la que se señale claramente la situación de dicha 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 marítimas internacionales* - en la solicitud, se facilitará una explicación sobre la índole de las actividades marítimas internacionales y el grado del riesgo que representan para el medio ambiente de la zona propuesta teniendo en cuenta los factores enumerados en la sección 5. También se explicarán las repercusiones de los daños en las características ecológicas de la zona propuesta y se indicarán los posibles perjuicios económicos que puedan resultar.

#### 7.4.2 Parte II - *Medidas de protección correspondientes apropiadas y competencia de la OMI para adoptarlas*

- .1 En la solicitud se propondrán las medidas de protección correspondientes que puede adoptar la OMI y se demostrará que ofrecen la protección necesaria frente a los posibles daños resultantes de las actividades marítimas internacionales en la zona y sus proximidades.
  - 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 OMI; 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.
  - b) Estas medidas podrán incluir medidas de organización del tráfico marítimo, limitaciones de las descargas, criterios operativos y actividades prohibidas, y deberán adaptarse específicamente a las necesidades de la zona expuesta.
- .2 En la solicitud se especificarán claramente las categorías de buques a las que se aplicarán las correspondientes medidas de protección propuestas, de conformidad con las disposiciones de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, incluidas las que se refieren a los buques con derecho a inmunidad soberana.
- .3 En la solicitud se indicarán las disposiciones que haya tomado o vaya a tomar el Gobierno Miembro proponente para obtener la adopción de una medida de aplicación general o el reconocimiento de la medida propuesta por parte de la OMI.

---

\* Esta disposición no anula los derechos y deberes de los Estados ribereños en sus aguas territoriales, de conformidad con la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar.

- .4 En la solicitud se indicarán las posibles repercusiones de las medidas propuestas en la seguridad y la eficacia de la navegación, teniendo presente la zona oceánica en la que se implantarán. La solicitud contendrá información acerca de:
- a) su conformidad con las Disposiciones generales sobre organización del tráfico marítimo;
  - b) las repercusiones en la seguridad de los buques; y
  - c) los efectos en las operaciones de los buques.

7.5 Las solicitudes de determinación de ZMES deberían tener en cuenta todas las consideraciones y criterios que figuran en las presentes Directrices e incluir la información pertinente a cada uno de ellos.

7.6 Las solicitudes contendrán un resumen de las medidas adoptadas, en su caso, hasta la fecha por el Gobierno Miembro proponente para proteger la zona propuesta.

7.7 El Gobierno Miembro proponente también incluirá en la solicitud los pormenores de las medidas que deberán adoptarse en virtud de la legislación nacional con respecto a los buques que no cumplan las prescripciones estipuladas en las medidas de protección correspondientes. Toda medida adoptada se ajustará al derecho internacional recogido en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar.

## **8 CRITERIOS PARA LA EVALUACIÓN DE LAS SOLICITUDES DE DETERMINACIÓN DE ZMES Y LA ADOPCIÓN DE LAS CORRESPONDIENTES MEDIDAS DE PROTECCIÓN**

8.1 La OMI estudiará, caso por caso, cada solicitud, o enmienda de la misma, que le haya presentado un Gobierno Miembro proponente a fin de establecer si está justificada la determinación de una zona como ZMES y la adopción de las correspondientes medidas de protección.

8.2 En la evaluación de las propuestas, la OMI deberá tener presente los criterios que debe incluir cada solicitud, según se dispone en la sección 4 *supra* de las presentes Directrices. La OMI considerará en particular:

- .1 el conjunto de medidas de protección disponibles, y determinará si las medidas de protección correspondientes son apropiadas para hacer frente con eficacia al riesgo evaluado de que determinadas actividades marítimas internacionales produzcan daños en la zona propuesta;
- .2 si tales medidas aumentarían la posibilidad de que dichas actividades marítimas internacionales tengan efectos negativos en el medio ambiente fuera de la ZMES propuesta; y
- .3 si la extensión de la zona se limita a la necesaria para satisfacer las necesidades identificadas.

8.3 El procedimiento que deberá seguir la OMI para el examen de las solicitudes de determinación de ZMES es el siguiente:

- .1 dentro de la OMI, el Comité de Protección del Medio Marino (CPMM) será el primer responsable de estudiar las solicitudes de determinación de ZMES por lo que todas las solicitudes se presentarán en primer lugar a dicho Comité;
- .2 el CPMM examinará inicialmente la solicitud para establecer si se ajusta a las disposiciones de las Directrices. En caso afirmativo, el CPMM podrá aprobar, en principio, la determinación de la zona como ZMES y remitirá la solicitud, junto con sus correspondientes medidas de protección, al Subcomité o Comité competente (que podría ser el propio CPMM) encargado de las correspondientes medidas de protección concretas que se proponen para la zona, que a su vez podrá pedir asesoramiento al CPMM acerca de cuestiones relativas a la solicitud. El CPMM no tomará una decisión definitiva en cuanto a la determinación, hasta que el Subcomité o Comité pertinente haya estudiado 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 presentará al CSM la recomendación de que apruebe dichas medidas o, en caso de rechazarlas, el Subcomité informará de ello al CSM y al CPMM y expondrá las razones de su decisión. El CSM estudiará las recomendaciones que se le hagan y, si decide que se adopten las medidas, lo notificará al CPMM;
- .4 si se presenta una solicitud en la que no se propongan las medidas de protección correspondientes, salvo en el caso que se especifica en el párrafo 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 seguidamente se apruebe como mínimo una de dichas medidas de protección;
- .5 si la solicitud se rechaza, el CPMM deberá informar al Gobierno Miembro proponente y presentarle una exposición de los hechos que han motivado su decisión; y
- .6 una vez que el Comité o Subcomité competente haya aprobado las medidas de protección correspondientes, el CPMM podrá determinar que la zona es una ZMES.

8.4 La Organización deberá servir de foro para la revisión y nueva evaluación de toda medida de protección adoptada, según proceda, teniendo en cuenta los comentarios, informes y observaciones pertinentes sobre las medidas. Se insta a los Gobiernos Miembros cuyos buques efectúan operaciones en la ZMES a que pongan en conocimiento de la Organización sus inquietudes acerca de las medidas de protección correspondientes, de modo que se puedan efectuar las modificaciones que sean necesarias. Los Gobiernos Miembros que presentaron inicialmente la solicitud de determinación junto con las correspondientes medidas de protección, pondrán también en conocimiento de la OMI cualesquiera incertidumbres o propuestas de medidas suplementarias o modificaciones de dichas medidas de protección correspondientes.

8.5 Tras la determinación de una ZMES y la adopción de sus correspondientes medidas de protección, la OMI se cerciorará de que la fecha de implantación efectiva sea lo más temprana posible, según sus propias reglas y de conformidad con el derecho internacional.

8.6 Al evaluar las solicitudes de determinación de una ZMES y sus medidas de protección correspondientes, la OMI deberá tener en cuenta los recursos técnicos y financieros de que disponen los Gobiernos Miembros de países en desarrollo y de aquellos con economías en transición.

## **9 IMPLANTACIÓN DE LAS ZMES DETERMINADAS Y DE LAS MEDIDAS DE PROTECCIÓN CORRESPONDIENTES**

9.1 Cuando finalmente se apruebe la determinación de una ZMES, se indicarán en las cartas todas las medidas de protección correspondientes utilizando los símbolos y métodos de la Organización Hidrográfica Internacional (OHI). Los Gobiernos Miembros proponentes también podrán consignar en las cartas las ZMES determinadas con los símbolos nacionales pertinentes; no obstante, si la OHI adopta un símbolo internacional, los Gobiernos Miembros proponentes señalarán las ZMES utilizando dicho símbolo y los métodos recomendados por la OHI.

9.2 Los Gobiernos Miembros proponentes garantizarán que se aplique toda medida de protección correspondiente de conformidad con el derecho internacional recogido en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar.

9.3 Los Gobiernos Miembros adoptarán todas las medidas para garantizar que los buques que enarbolan su pabellón cumplen las medidas de protección correspondientes adoptadas para proteger la zona determinada como ZMES. Aquellos Gobiernos Miembros que reciban información de la presunta infracción de una medida de protección correspondiente por parte de un buque que enarbole su pabellón, deberán facilitar al Gobierno que ha notificado la infracción los pormenores de todas las medidas que se haya adoptado.

## APÉNDICE

### RESUMEN DE LAS ZMES EXISTENTES

#### 1 GRAN BARRERA DE CORAL (AUSTRALIA)

La región de la Gran Barrera de Coral se designó zona marina especialmente sensible en noviembre de 1990 (resolución MEPC.44(30)).

La Gran Barrera de Coral es la mayor extensión de corales y formas de vida afines que existe en el mundo. La zona se extiende unos 2 300 km a lo largo de la costa oriental de Queensland (Australia), desde un punto situado al norte de la Isla Fraser en el Sur (24°30'S) hasta la latitud del Cabo York en el norte (10°41'S), y ocupa un área de 348 000 km<sup>2</sup> en la plataforma continental de Australia. Está reconocida como zona de gran belleza natural y figura en la Lista del Patrimonio Mundial.

#### **Características que contribuyen ala importancia especial de esta zona:**

##### *Criterios ecológicos*

**Singularidad:** es el mayor conjunto de arrecifes de coral existente en el mundo y, desde el punto de vista biológico, sustenta el ecosistema más diverso que se conoce.

**Dependencia:** es un ejemplo excepcional de ecosistema de estructura biótica de gran diversidad que depende de los organismos que lo componen.

**Carácter representativo:** es el ejemplo mayor y más complejo de ecosistema de arrecife coralino que existe en el mundo.

**Diversidad:** es el ecosistema más diverso que se conoce.

**Productividad:** cuenta con numerosas zonas de elevada productividad biológica.

**Carácter natural:** aparte de algunas áreas muy reducidas, se encuentra en condiciones prístinas y no se ha visto excesivamente afectado por las actividades del hombre.

**Integridad:** contiene todos los elementos que requiere un ecosistema para que sigan existiendo las especies que contiene. Puede considerarse una unidad funcional desde el punto de vista biológico.

**Vulnerabilidad:** los arrecifes de coral son vulnerables a distintas formas de contaminantes presentes en el agua de mar. Además, los daños físicos que sufren los arrecifes por el impacto de los buques, anclas, etc., pueden tardar muchos años en repararse. Varios sectores de la región tienen una baja tasa de dispersión de contaminantes por el efecto de barrera de los arrecifes. En dichos sectores los contaminantes pueden tardar mucho tiempo en desaparecer.

### *Criterios socioeconómicos y culturales*

**Beneficios económicos:** en la región se dan la pesca comercial y el turismo en actividades recreativas como la pesca, el buceo y la acampada; la pesca tradicional, la investigación científica y el transporte marítimo. La región también constituye una importante ruta de navegación que utilizan alrededor de 2 000 buques cada año.

**Recreo:** el turismo está representado por buques de pasaje comerciales que transportan alrededor de 1,2 millones de visitantes al año, tanto en excursiones de un día como en cruceros de larga duración.

**Dependencia humana:** la población australiana tiene un elevado grado de dependencia de la Gran Barrera de Coral. En términos económicos, su valor se calcula en 1 000 millones de dólares al año.

**Restos de naufragios históricos:** los archivos del patrimonio nacional indican que en los arrecifes de la Gran Barrera de Coral se encuentran los restos de una treintena de naufragios de importancia histórica reconocida.

### *Criterios científicos y pedagógicos*

**Investigación:** la zona presenta un gran interés científico. Las actividades de investigación que se realizan en la región se organizan en los cuatro centros de investigación insulares.

**Estudios de referencia y de vigilancia:** las zonas importantes por las posibilidades de investigación científica que ofrecen, están protegidas por planes zonales que permiten realizar investigaciones y proteger la zona de otras influencias perturbadoras.

**Educación:** la gran variedad de fenómenos naturales que pueden observarse en la región hace que esta zona tenga un altísimo valor educativo.

**Valor histórico:** el sector septentrional es especialmente importante para la historia y la cultura de los grupos aborígenes del litoral nordeste australiano. Los peligros para la navegación propiciaron la construcción de numerosos faros, algunos de los cuales tienen particular importancia histórica.

### **Medidas de protección**

**Practicaje obligatorio:** el 1 de octubre de 1991, el Gobierno de Australia declaró las zonas de practicaje obligatorio de la derrota interior entre aproximadamente Cairns (latitud 16° 40' S) y Cape York (latitud 10° 41' S) y en el *Hydrographers Passage*. Todos los buques de eslora igual o superior a 70 m y todos los petroleros, quimiqueros y gaseros, con carga e independientemente de su tamaño, deben utilizar los servicios de practicaje debidamente autorizados por la Autoridad australiana de seguridad marítima (AMSA).

Practicaje recomendado por la OMI: la Organización Marítima Internacional (OMI) ha recomendado, por conducto de la resolución A.710(17), que todos los buques de eslora igual o superior a 70 m y todos los petroleros, quimiqueros y buques para el transporte de gas licuado, con carga e independientemente de su tamaño, utilicen los servicios de practicaje debidamente autorizados por la legislación del Commonwealth, Estado o territorio de Australia, cuando naveguen por el estrecho de Torres y por el Gran Canal nororiental.

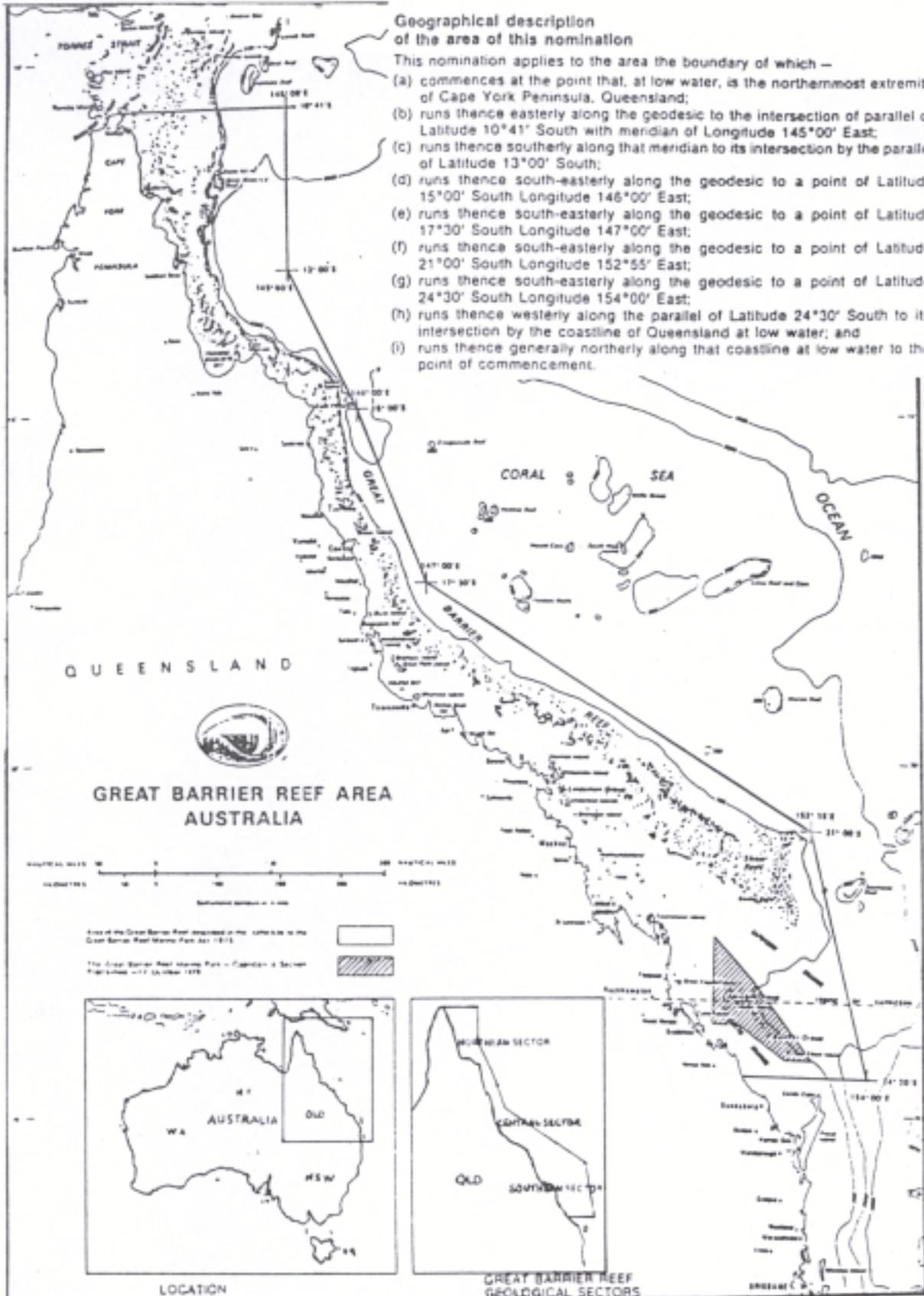
Notificación obligatoria: en 1997 Australia introdujo un sistema de notificación obligatoria para todos los buques de eslora igual o superior a 50 m, todos los buques tanque y buques regidos por el Código CNI, así como para los buques remolcados en los casos en que el buque y el remolcador superen los 150 m.

**SCHEDULE 1**

**Geographical description of the area of this nomination**

This nomination applies to the area the boundary of which –

- (a) commences at the point that, at low water, is the northernmost extremity of Cape York Peninsula, Queensland;
- (b) runs thence easterly along the geodesic to the intersection of parallel of Latitude 10°41' South with meridian of Longitude 145°00' East;
- (c) runs thence southerly along that meridian to its intersection by the parallel of Latitude 13°00' South;
- (d) runs thence south-easterly along the geodesic to a point of Latitude 15°00' South Longitude 146°00' East;
- (e) runs thence south-easterly along the geodesic to a point of Latitude 17°30' South Longitude 147°00' East;
- (f) runs thence south-easterly along the geodesic to a point of Latitude 21°00' South Longitude 152°55' East;
- (g) runs thence south-easterly along the geodesic to a point of Latitude 24°30' South Longitude 154°00' East;
- (h) runs thence westerly along the parallel of Latitude 24°30' South to its intersection by the coastline of Queensland at low water; and
- (i) runs thence generally northerly along that coastline at low water to the point of commencement.



## **2 ARCHIPIÉLAGO DE SABANA-CAMAGÜEY (CUBA)**

El archipiélago de Sabana-Camagüey (Cuba) se designó zona marina especialmente sensible en septiembre de 1997 (resolución MEPC.74(40)). Situado en el sector central del norte de la República de Cuba, a lo largo de 465 km entre la península de Hicacos y la Bahía de Nuevitas, es el subgrupo insular más extenso del archipiélago cubano y comprende más de 2 515 islas y pequeños cayos.

Dentro de esa zona deben considerarse los arrecifes coralinos que bordean el norte del archipiélago y que le confieren una buena protección y un alto valor para el medioambiente, por su buen estado de conservación y sus funciones ecológicas.

A lo largo de su borde exterior se encuentra una barrera coralina de 400 km de longitud, considerada entre las más notables de la Región del Gran Caribe por su extensión y por la diversidad de sus especies.

### **Características que contribuyen a la importancia especial de esta zona:**

#### *Criterios ecológicos*

Es un territorio altamente singular en especial por sus paisajes naturales y la biodiversidad de su entorno. Su singularidad se debe al predominio de grupos de islas con suelos formados por acumulación de materias carbonosas cuyas características no se observan en el resto de los subarchipiélagos cubanos.

Este grupo insular es muy representativo, sobre todo desde el punto de vista de sus recursos bióticos, que le han valido la clasificación de unidad biogeográfica, ecológica y paisajística independiente, bien definida.

Su importancia en este sentido no sólo es nacional, sino también regional, puesto que en el archipiélago están representados casi todos los hábitats, ecosistemas y biocenosis que aparecen en las diferentes islas del Caribe Insular. La particular vulnerabilidad ecológica de este territorio se debe a su alto grado de interdependencia, tanto interna como externa. En su interior existe una gran interacción e interdependencia entre los ecosistemas costeros y marinos, especialmente en la sucesión de lagunas litorales, sistemas de dunas, playas, algas y arrecifes coralinos; así como en la combinación de manglares, lagunas litorales, algas y arrecifes coralinos, que ocurre con mayor frecuencia y es más extensa en este grupo insular.

#### *Criterios socioeconómicos y culturales*

El archipiélago es una de las tres zonas pesqueras más productivas del país. Un requisito indispensable para el mantenimiento de esa productividad es la conservación de sus hábitats y ecosistemas. La zona presenta asimismo una gran importancia desde el punto de vista de la piscicultura mediante la que se obtiene una importante producción de peces y moluscos que abastecen el mercado nacional e internacional y favorecen la industria turística.

Asimismo, el potencial turístico de cientos de kilómetros de playas de alta calidad estética y ambiental constituye una característica de gran importancia. En esta zona se está llevando a cabo un amplio programa de desarrollo turístico a corto, mediano y largo plazo, no sólo vinculado al turismo de "playa, sol y arena", sino también al turismo ecológico basado en la amplia gama de recursos naturales existentes.

### *Criterios científicos y pedagógicos*

El Centro de Investigación de los Ecosistemas Costeros (CIEC), radicado en Cayo Coco, reúne y procesa información sobre la zona, y desarrolla nuevas líneas de investigación y supervisión, lo que permite disponer de la información básica para la realización de un amplio espectro de investigaciones ambientales en apoyo del desarrollo sostenido del territorio.

Dicho centro también realiza estudios relacionados con la supervisión de los efectos de los cambios climáticos globales, las enfermedades epidémicas y la mortalidad de organismos marinos, la migración de aves y tortugas, el intercambio genético entre organismos marinos y la vigilancia ambiental del territorio, especialmente en cuanto a las repercusiones del turismo.

Las actividades del Centro tienen un componente pedagógico y fomentan una mejor comprensión del medio ambiente. Los numerosos ecosistemas, comunidades bióticas y procesos naturales de alta representatividad, ofrecen las oportunidades de estudio ideales tanto para expertos y especialistas como para los pobladores locales y los visitantes, nacionales y extranjeros, que hacen uso del potencial turístico-recreativo del territorio.

### **Medidas de protección**

En el 48º periodo de sesiones del CSM se aprobaron dispositivos de separación del tráfico en las aguas territoriales de la costa norte del archipiélago de Sabana-Camagüey, incluidos los de "a la altura de la costa de Matanzas" y "en el Canal Viejo de Bahamas".

En su 72º periodo de sesiones, el CSM adoptó una **zona a evitar en los accesos a los puertos de Matanzas y Cárdenas**

Carta de referencia: ICH 11425, Edición 1998/08/01

**Nota:** Esta carta ha sido levantada utilizando el datum geodésico norteamericano de 1927.

#### **Descripción de la zona a evitar**

Con objeto de preservar el medio ambiente y la biodiversidad única de la zona, así como la belleza del paisaje, todos los buques de arqueo bruto igual o superior a 150 deben evitar la zona descrita a continuación.

La zona a evitar está situada entre la línea costera de la provincia de Matanzas y una línea que une las siguientes posiciones geográficas:

1)	23°05',60 N,	081°28',50 W	Faro 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

Prescripciones relativas a las descargas en aguas interiores y territoriales, bajo la jurisdicción del archipiélago de Sabana-Camagüey.

Prohibiciones:

Toda descarga en el mar de hidrocarburos, mezclas oleosas, sustancias nocivas líquidas, basuras o sustancias perjudiciales procedentes de buques de cualquier tipo o tamaño.

Toda descarga de hidrocarburos o mezclas oleosas procedentes de los tanques de carga, incluidas las cámaras de bombas de carga de los petroleros y de los espacios de sentina de las cámaras de máquinas, mezclados con residuos de carga.

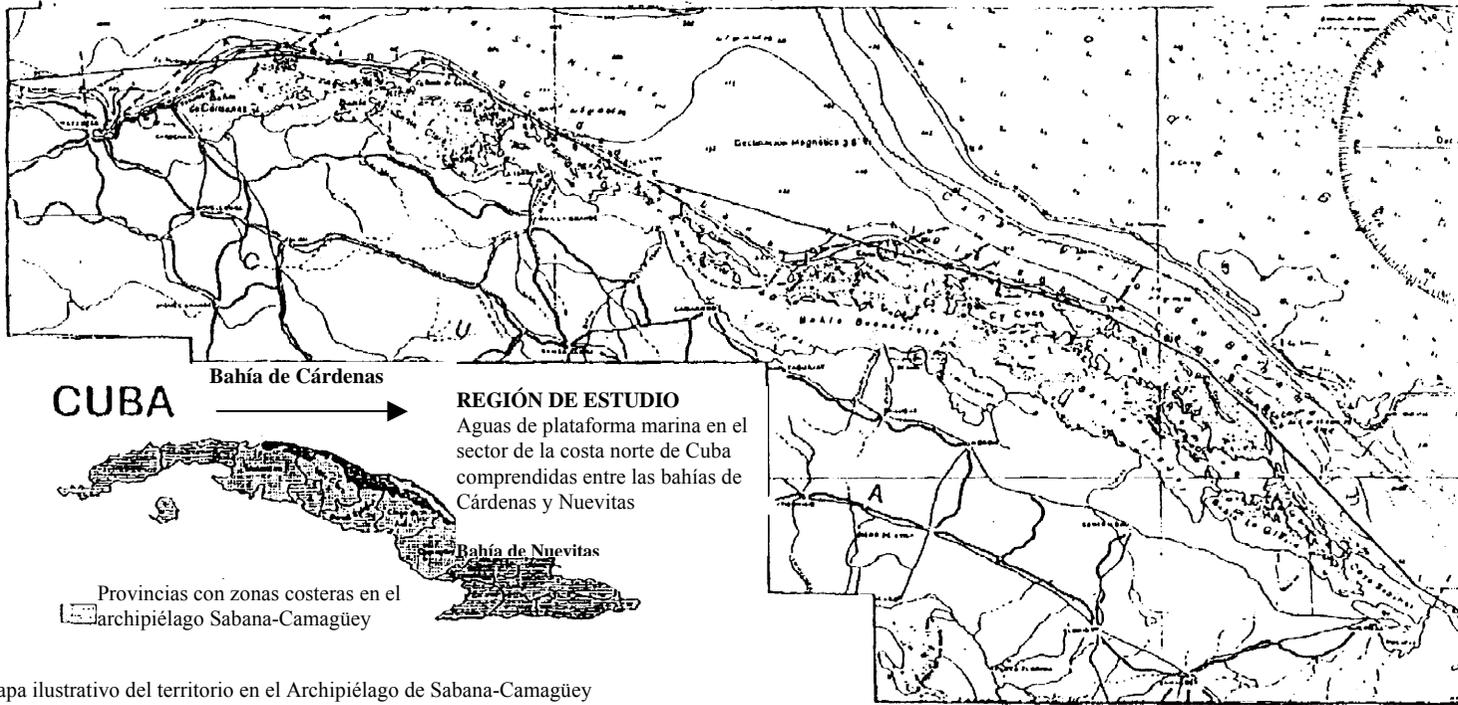
Todo vertimiento en el mar de los siguientes tipos de desechos procedentes de buques de cualquier tipo o tamaño: 1) plásticos, cuerdas o redes de pesca sintéticas, bolsas de basura de plástico; 2) materiales sueltos de estiba, revestimientos y material de empaque; 3) papel, trapos, vidrios, botellas, metal, cerámica y similares.

Los buques evitarán descargar agua de lastre o utilizar el método de vaciamiento y llenado mientras naveguen por aguas territoriales bajo jurisdicción del archipiélago de Sabana-Camagüey (resolución A.774(18): Directrices para impedir la introducción de organismos acuáticos y agentes patógenos indeseados que pueda haber en el agua de lastre y en los sedimentos descargados por los buques).

**CUBA**

**PROTECCIÓN DE LA BIODIVERSIDAD Y DESARROLLO SOSTENIDO DEL ECOSISTEMA DE SABANA-CAMAGÜEY**

\*\*\*



Mapa ilustrativo del territorio en el Archipiélago de Sabana-Camagüey  
Centro de datos marinos del Instituto Cubano de Hidrografía



## ANEXO 7

### ENMIENDAS AL PROYECTO DE INFORME DE LA ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL PARA LA COMISIÓN SOBRE EL DESARROLLO SOSTENIBLE EN RELACIÓN CON LA CONFERENCIA "RIO 10 AÑOS DESPUÉS" (MEPC 46/14)

1.2 Por lo que respecta a las actividades de seguimiento de la CNUMAD, las principales esferas de responsabilidad de la OMI figuran en el capítulo 17 del Programa 21. Son también pertinentes algunos aspectos del capítulo 19 (sustancias químicas), capítulo 21 (transporte de desechos peligrosos) y capítulo 22 (radioactividad). La labor de la OMI es particularmente pertinente para aquellos puntos relativos a la gestión cuyo objetivo es la prevención, reducción y control de la contaminación del mar (incluidos las cuestiones relacionadas con la contaminación atmosférica y el cambio climático, el agua de lastre, el desguace de buques, las instalaciones para la recepción de desechos de los buques, etc.) causada por el transporte marítimo y las actividades petroleras y gaseras mar adentro.

1.5 Este informe es el tercero dedicado a las actividades de la OMI, y se presenta en relación con la Conferencia "Río 10 años después". Además de exponerse los logros de este periodo, en este informe se mira hacia el futuro y se examinan puntos nuevos que no se habían mencionado antes de forma explícita en este contexto, es decir, medidas relativas a la navegación tales como las zonas en la que no se permite fondear y las zonas a evitar, la remoción de restos de naufragio, el reciclaje de buques y las políticas futuras de gestión de desechos que incorporan los desechos de los buques en las estrategias nacionales de gestión de desechos, así como avances que no están directamente relacionados con la protección del medio ambiente, esto es, los relacionados con la mejora de la seguridad en el mar, nuevas disposiciones en el ámbito del derecho internacional y la asistencia técnica (por ejemplo, aportaciones de las actividades del Comité de Seguridad Marítima, del Comité Jurídico y del Comité de Cooperación Técnica).

#### **Aplicación del planteamiento preventivo**

El CPMM 37 adoptó la resolución MEPC.67(37) "Directrices sobre la incorporación del planteamiento preventivo en determinadas actividades de la OMI". Desde entonces el planteamiento preventivo ha constituido uno de los principios subyacentes de la labor del CPMM.

#### **El factor humano**

La OMI ha venido asignando una importancia creciente al factor humano en sus actividades. En la resolución A.900(21) la Asamblea pide a los comités, entre otras cosas, que centren su atención en la necesidad de:

- cambiar de énfasis para destacar el factor humano;
- asegurar la implantación efectiva y uniforme de las reglas y normas de la OMI relativas a la seguridad marítima y la protección del medio ambiente, haciendo especial hincapié en la implantación del Convenio de Formación y del Código IGS y en la creación de la infraestructura necesaria para implantar el plan SAR

mundial y las prescripciones del MARPOL relativas a las instalaciones receptoras de desechos generados por los buques.

Las enmiendas de 1995 al Código de Formación suponen un cambio importante de actitud para incluir el factor humano como uno de los principios subyacentes de todas las actividades de la OMI.

**Nota: Se incorporará en el informe de la Secretaría, que está pendiente de la aprobación del Comité.**

2.3 Cabe señalar que, al 31 de marzo de 2001, los tratados más importantes relativos a la seguridad marítima y prevención de la contaminación marina, Convenios SOLAS y MARPOL, han sido ratificados por 144 y 114 Estados respectivamente (véase el cuadro 1).

2.5 Se añade una nueva oración en el párrafo 2.5.2 que diga: al 15 de abril de 2001, 37 Estados habían presentado a la OMI sus formularios de autoevaluación.

2.20 El CPMM 46 aprobó nuevas directrices para la determinación y designación de "zonas especiales" y de "zonas especialmente sensibles". Estas fueron presentadas, para su aprobación, en el 22º periodo de sesiones de la Asamblea como proyecto de resolución de la Asamblea.

2.20bis El CPMM aprobó, en principio, dos zonas marinas especialmente sensibles, una alrededor de las Islas Malpelo, en Colombia y otra en la zona marina de los Cayos de Florida de los Estados Unidos

2.27 Desde 1994, CPMM ha venido elaborando disposiciones obligatorias para el control y la gestión del agua de lastre y los sedimentos de los buques. Las deliberaciones son de gran alcance y técnicamente complejas, y para el bienio 2002-2003, está provisionalmente prevista la celebración de una conferencia diplomática con el fin de adoptar un instrumento al respecto.

### **Seguridad de la navegación y gestión de los estrechos internacionales**

2.31 Desde 1994, la OMI ha adoptado diversos sistemas adicionales de organización del tráfico marítimo, incluidos dispositivos de separación del tráfico nuevos y modificados, derrotas de dos direcciones, ejes de circulación recomendados, zonas a evitar, zonas de navegación costeras, confluencias de giro, zonas de precaución, derrotas en aguas profundas, y un sistema obligatorio de organización del tráfico marítimo. Ha habido diferentes medidas relativas a la navegación que se han tomado con el objetivo de proteger el medio ambiente, como por ejemplo, la Zona a evitar para proteger la ZMES de Sabana-Camaguey, a la altura de Cuba, el sistema de organización del tráfico marítimo en la bahía Alemana y la designación de una zona en la que no se permite fondear, para proteger los arrecifes de coral, en *Flower Gardens Bank* en el golfo de México. Además, se han adoptado enmiendas a las reglas para los buques que naveguen en las aguas de los estrechos de Malacca y Singapur, nuevas reglas y recomendaciones sobre navegación en el estrecho de Estambul, el estrecho de Canakkale y el mar de Mármara, nuevas reglas para los buques petroleros cargados que naveguen a la altura de las costas de Sudáfrica y un sistema parcial de vías marítimas archipelágicas en las aguas indonesias.

2.32 El 1 de enero de 1996 entró en vigor una nueva regla 8-1 sobre Sistemas de notificación para buques, en el capítulo V del Convenio SOLAS. Desde entonces, teniendo en cuenta la densidad del tráfico, los riesgos para la navegación y la naturaleza ambiental vulnerable y

sensible de las zonas en cuestión, la OMI ha adoptado varios sistemas obligatorios de notificación para buques "En los estrechos de Malaca y Singapur", "En la región del estrecho de Torres y la derrota interior de la Gran Barrera de Coral", "En el estrecho de Gibraltar", "En el estrecho de Bonifacio", "En el estrecho de Dover/Paso de Calais", "En la zona de tráfico del Gran Belt" y dos sistemas en las zonas marinas a la altura de las costas nororiental y sudoriental de los Estados Unidos para reducir el riesgo de colisión entre buques y ballenas francas.

2.33 El 1 de julio de 1999 entró en vigor una nueva regla 8-2 sobre Servicios de tráfico marítimo, en el capítulo V del Convenio SOLAS, que había sido adoptada en 1997. La Asamblea de la OMI, en su vigésimo periodo de sesiones de 1997, aprobó una resolución sobre Directrices para los servicios de tráfico marítimo. Desde el 1 de octubre de 1990 ha estado funcionando un servicio de información sobre el tráfico marítimo (VTIS) en el estrecho de Singapur, que pasó a formar parte de un sistema obligatorio de notificación para buques el 1 de diciembre de 1998.

2.34 La Asamblea de la OMI adoptó en 1995 una resolución sobre Normas de funcionamiento de los sistemas de información y visualización de cartas electrónicas (SIVCE). Se encuentra en curso la producción de cartas náuticas electrónicas (CNE) para dichos sistemas por parte de las oficinas hidrográficas, tarea que está supervisando la Organización Hidrográfica Internacional.

### **Prevención más estricta de la contaminación causada por los buques de carga (incluidos los graneleros)**

2.35 En el párrafo 17.30 a) viii) se pide que se tomen medidas más estrictas para la prevención de la contaminación causada por buques de carga, incluidos los graneleros. La seguridad de los graneleros ha sido una de las cuestiones importantes para el Comité de Seguridad Marítima (CSM). La Conferencia de 1997 relativa al Convenio SOLAS adoptó medidas de seguridad para graneleros, en la forma de un nuevo capítulo XII del Convenio SOLAS, así como de enmiendas a la resolución A.744(18) para ampliar el programa mejorado de inspecciones. Dicho programa mejorado de inspecciones para petroleros y graneleros (resolución A.744(18) enmendada) se creó con objeto de reducir los accidentes y la contaminación. Actualmente, la OMI está examinando la posibilidad de establecer límites más estrictos con respecto al número de años de servicio de los petroleros de casco sencillo de más de 5 000 toneladas. El CPMM 46 (abril de 2001) estableció un nuevo calendario mundial para acelerar el retiro progresivo del servicio de los petroleros de casco sencillo, incluyendo legislación revisada que habrá de tener importantes consecuencias para reducir al mínimo la contaminación ocasionada por los petroleros. Se conseguirá así el desguace de los buques tanque de casco sencillo varios años antes de lo previsto, y la fecha límite para el retiro progresivo de los petroleros de casco sencillo será 2015. Se permitirá a los buques tanque que cumplan las prescripciones pertinentes de la regla 13G revisada del Anexo I del MARPOL seguir en servicio hasta la fecha del aniversario de la entrega del buque en 2017 o la fecha en que el buque alcance 25 años contados desde la fecha de entrega, si ésta es anterior.

### **Transporte sin riesgo de combustible nuclear irradiado por mar**

2.39 En cumplimiento de la resolución A.790(19), el CPMM 40 aprobó, y la Asamblea de la OMI, en su vigésimo periodo de sesiones, adoptó posteriormente, la resolución A.852(20) sobre Directrices sobre la estructura de un sistema integrado de planes de emergencia de a bordo, a fin de adjuntarlas al Código CNI, y la resolución A.853(20) sobre las Enmiendas al Código

CNI en la que se requiere que todo buque lleve planes de emergencia de a bordo y la notificación en caso de producirse un incidente relacionado con materiales a los que se aplica el Código CNI.

2.40 En el proceso de revisión se planteó la cuestión de la aplicación obligatoria del Código CNI. Como resultado de un intenso examen, el CSM y el CPMM decidieron que el Código CNI, junto con sus posteriores enmiendas, debería tener carácter obligatorio. En su 69º periodo de sesiones, celebrado en mayo de 1998, el CSM aprobó las propuestas de enmienda al capítulo VII del Convenio SOLAS con objeto de hacer obligatorio el Código CNI y, en su 71º periodo de sesiones, celebrado en 1999, tras el refrendo del CPMM, las adoptó junto con el proyecto de texto revisado del Código CNI. Estas enmiendas entraron en vigor el 1 de enero de 2001.

### **Prevención de la contaminación atmosférica causada por los buques**

2.44 La adopción del Protocolo de 1997 y del nuevo Anexo VI del MARPOL 73/78 no constituía un fin en sí mismo. El CPMM ha mantenido esta cuestión en examen y ha comenzado a adoptar medidas con objeto de facilitar la entrada en vigor del Protocolo. Con este fin, el CPMM ha establecido un programa de acción, incluida la elaboración de las directrices de implantación pertinentes. También tiene la intención de tratar las cuestiones relativas a las emisiones de CO<sub>2</sub> (gases de efecto invernadero), y por consiguiente, invitó a los Gobiernos Miembros a presentar propuestas en sus futuros periodos de sesiones sobre las opciones técnicas y operacionales para el control de las emisiones de CO<sub>2</sub>. Esto llevó a que se encargará a la OMI un estudio sobre los gases asociados con el cambio climático para el año 2000, permitiendo así que el Comité examine las medidas de carácter técnico a partir de 2001. Además, en mayo de 2000 la Organización decidió prohibir el uso de perfluorocarbono (PFC) a bordo de los buques. Los PFC tienen una vida atmosférica extremadamente larga (más de 5000 años) y tienen un alto potencial de calentamiento de la atmósfera.

### **Instalaciones portuarias de recepción de desechos de los buques**

2.49 En el Convenio MARPOL 73/78 figuran las prescripciones relativas a las instalaciones portuarias de recepción, y todas las Partes en el Convenio se comprometen a proporcionar instalaciones receptoras adecuadas para los buques que hagan escala en sus puertos. La prescripción relativa a dichas instalaciones es especialmente aplicable en las "zonas especiales" en las que, por su vulnerabilidad a la contaminación, se han impuesto restricciones más estrictas a las descargas. En el MARPOL 73/78 también se dispone que dichas instalaciones de recepción deberán en cada caso ser "adecuadas" para recibir las basuras de los buques sin ocasionar demoras indebidas a los buques que las utilizan.

2.50 No obstante, a diferencia de los buques que son objeto de inspecciones y certificación por la Administración del Estado de abanderamiento y del Estado rector del puerto, la responsabilidad de facilitar instalaciones de recepción recae en los gobiernos, y los progresos al respecto no han sido satisfactorios. Con objeto de abordar esta cuestión, la OMI ha elaborado varias directrices y las últimas han sido publicadas bajo el título "Manual general sobre instalaciones portuarias de recepción". El Manual facilita orientación sobre muchas cuestiones, incluidas la estrategia de gestión de desechos, tipo y cantidad de los desechos generados a bordo de los buques, planificación, elección del lugar, recogida y tratamiento, financiación y recuperación de costos, y armonización de las prescripciones para puertos y buques. La OMI también ha facilitado asistencia técnica durante varios años a gran número de países, en forma de seminarios, simposios y talleres, en su mayoría a nivel regional. En varias partes del mundo se

han alcanzado progresos importantes, si bien queda en claro que no ha mejorado la situación general por lo que respecta a las instalaciones de recepción.

### **Revisión de los Anexos del MARPOL relacionados con el transporte de productos químicos a granel (Anexo II) y en bultos (Anexo III) del MARPOL 73/78**

2.59 Con respecto al Anexo II del MARPOL, la intención es ultimar el proceso de revisión en 2003. En particular, la clasificación de las sustancias será coordinada en el marco de la revisión del Anexo II a fin de tener en cuenta el proceso de la OCDE.

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

2.63 Con objeto de continuar la elaboración de medidas de carácter internacional para reducir los efectos perjudiciales del uso de pinturas antiincrustantes a base de tributilestaño en los buques, el CPMM, que celebró su 38º periodo de sesiones en julio de 1996, estableció un grupo de trabajo por correspondencia al respecto, cuyas conclusiones finales se presentaron en el 41º periodo de sesiones del CPMM, celebrado en marzo de 1998. Tras un extenso intercambio de opiniones, el CPMM acordó que existía la necesidad de acelerar el proceso para eliminar progresivamente el uso de pinturas antiincrustantes a base de organoestaño en todo el mundo, mediante la introducción de medidas destinadas a prohibir totalmente dichas pinturas en los buques y constituyó un grupo de trabajo en octubre de 1998 encargado de elaborar un instrumento de carácter mundial sobre los sistemas de pinturas antiincrustantes. El Grupo de trabajo elaboró posteriormente un proyecto de instrumento mediante el cual se prohibirá el uso de pinturas a base de organoestaño en los buques y que establecerá un marco para la adopción de medidas de carácter internacional sobre otros sistemas antiincrustantes respecto de los cuales se haya determinado que plantean un riesgo inaceptable de efectos adversos para el medio ambiente o la salud humana.

2.64 En octubre de 2001 se celebrará una conferencia diplomática con objeto de ultimar un instrumento para prohibir la aplicación de los compuestos de tributilestaño en los cascos de los buques a partir de 2003 y la presencia de tributilestaño en los cascos de los buques a partir de 2008.

### **Programa de cooperación técnica de la OMI**

2.68 El Programa de cooperación técnica de la OMI tiene como meta ayudar a los países en desarrollo a mejorar su capacidad para implantar las reglas y normas internacionales relativas a la seguridad marítima y a la prevención y control de la contaminación del medio marino. Las actividades de cooperación técnica deben complementar la función reguladora de la Organización. Tanto la elaboración de nuevos instrumentos como la enmienda de los ya existentes afectan a las necesidades de asistencia técnica de los países en desarrollo y a las prioridades del Programa de cooperación técnica de la OMI. En la esfera de la legislación marítima y dentro del marco de amplios proyectos de cooperación técnica de la OMI para los países de América Central y de la zona del Gran Caribe, en la década de 1990 se elaboró legislación modelo contra la contaminación destinada a países de habla inglesa e hispana.

### **3 ESFERAS QUE REQUIEREN ATENCIÓN ADICIONAL**

3.1 Como se informó más arriba, la OMI ha logrado progresos significativos en muchas esferas, si bien se reconoce que aún es necesario continuar atendiendo algunas de ellas, tales como la elaboración de nueva legislación internacional sobre la gestión del agua de lastre, la ultimación de un instrumento sobre tributilestaño, etc. No obstante, existen muchas otras esferas que podrían necesitar la atención particular de la CDS y de la Conferencia "Río 10 años después".

#### **Prevención de la contaminación del mar causada por las actividades petroleras y gaseras mar adentro**

3.6 Si bien el ámbito de aplicación de las reglas del MARPOL a las instalaciones mar adentro es actualmente limitado, tal como se describe más arriba, no existen otras reglas de carácter obligatorio a nivel mundial relativas a las descargas operacionales mar adentro. No obstante, existen varios acuerdos regionales que comprenden esta materia, tales como el Convenio de Helsinki de 1974, el Protocolo del Convenio de Barcelona de 1976 y el Protocolo de Kuwait de 1978, el Convenio de Helsinki de 1992 y el Convenio OSPAR de 1992.

#### **Otros logros (incluidas las nuevas peticiones de la CDS 7)**

##### **Pesca ilícita, no regulada y no declarada**

3.12 La CDS 7 (CDS 7, Informe (III), párrafo 18) instó a la IMO a examinar la cuestión de la pesca ilícita, no regulada y no declarada, con la cooperación de la FAO, a nivel mundial. La OMI y la FAO han establecido un grupo de trabajo conjunto sobre pesca ilícita, no regulada y no declarada, basándose en una iniciativa de esta última.

3.13 La primera reunión del Grupo de trabajo conjunto tuvo lugar en la sede de la FAO, en Roma (Italia), del 9 al 11 de octubre de 2000. [Se facilitará mayor información sobre los logros del Grupo de trabajo conjunto FAO/IMO.]

##### **Convenio internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por los hidrocarburos para combustible de los buques**

3.14 En marzo de 2001 se celebró en la sede la OMI una Conferencia diplomática que adoptó el Convenio internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por los hidrocarburos para combustible de los buques, que prevé una responsabilidad objetiva y un régimen de indemnización respecto de los daños debidos a contaminación, incluyendo los costes de las medidas de prevención, así como un seguro o garantía financiera obligatorios.

##### **Reciclaje de buques**

3.17 El CPMM, en sus periodos de sesiones 43º y 44º, examinó la inclusión del reciclaje de buques en el programa de la OMI y acordó hacerse cargo del tema como organismo coordinador, con la cooperación del Convenio de Basilea, la Organización Internacional del Trabajo (OIT) y otros organismos pertinentes. El CPMM ha establecido un grupo de trabajo por correspondencia

coordinado por Bangladesh con el fin de examinar esta cuestión y presentar sus conclusiones en el CPMM 46.8

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

3.18 La CDS 7 pidió a la OMI que, como cuestión urgente, elaborara medidas, de carácter obligatorio cuando sus Miembros así lo consideraran conveniente, para garantizar que los buques de todos los Estados de abanderamiento se ajustan a las reglas y normas internacionales, de modo que se dé pleno y total cumplimiento a la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, especialmente a su artículo 91 (Nacionalidad de los buques), así como a las disposiciones de otros convenios pertinentes. A este respecto, la Comisión subraya la importancia de continuar perfeccionando la supervisión por el Estado rector del puerto.

Esta cuestión está sometida al examen pormenorizado del Subcomité de Implantación por el Estado de Abanderamiento de la OMI.

## **4 RESUMEN**

4.1 Se invita a la Conferencia de "Río 10 años después" a que tome nota de los siguientes importantes logros alcanzados por la OMI desde la celebración de la CNUMAD:

- .2 se han adoptado medidas, incluidas las directrices y la realización de proyectos de cooperación técnica, con objeto de reducir al mínimo los efectos negativos de la introducción de organismos acuáticos perjudiciales en el agua de lastre de los buques, y se están elaborando reglas mundiales de carácter obligatorio para su posible adopción en 2002 ó 2003;
- .10 con miras a mejorar la seguridad marítima y la prevención de la contaminación marina, se están adoptando medidas adicionales, incluidos los dispositivos de separación del tráfico nuevos y modificados, zonas a evitar, reglas para navegar por los estrechos de Malaca y Singapur, y un sistema parcial de vías marítimas archipelágicas en aguas de Indonesia; también se han adoptado varios sistemas de notificación obligatoria de buques, entre ellos en los estrechos de Malaca y Singapur y en el estrecho de Torres y la derrota interior de la Gran Barrera de Coral y los sistemas para la protección de las ballenas francas del Atlántico Norte en las zonas marinas a la altura de las costas nordoriental y sudoriental de los Estados Unidos;
- .12 se ha redactado un proyecto de instrumento con miras a prohibir la aplicación de tributilestano a partir de 2003, así como su utilización en los cascos de los buques, y en octubre de 2001 se celebrará una conferencia diplomática con la finalidad de adoptar el instrumento.

---

8 Se actualizará después del CPMM 46.

- .2.4 En marzo de 2001 se celebró en la sede la OMI una Conferencia diplomática que adoptó el Convenio internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por los hidrocarburos para combustible de los buques, que prevé una responsabilidad objetiva y un régimen de indemnización respecto de los daños debidos a contaminación, incluyendo los costes de las medidas de prevención, así como un seguro o garantía financiera obligatorios.

\*\*\*

## ANEXO 8

### PLAN DE TRABAJO A LARGO PLAZO DEL CPMM (hasta 2008)

A continuación figura una lista indicativa de las cuestiones aprobadas por el Comité de Protección del Medio Marino durante el periodo que finalizará en el año 2008. Esta lista no es exhaustiva, y en la enumeración de las cuestiones no se ha seguido un orden de prioridad.

#### **I Objetivos**

1 De conformidad con las disposiciones de los artículos 1 y 38 del Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional, alentar la adopción de normas tan elevadas como resulte factible en cuestiones relacionadas con la prevención y contención de la contaminación del mar ocasionada por los buques, teniendo debidamente presente lo estipulado en las directrices A.500(XII), A.777(18) y A.900(21). Más concretamente, fomentar la aceptación, implantación e interpretación uniforme, a nivel mundial, del Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, modificado por el Protocolo de 1978 (MARPOL 73/78), así como del Convenio internacional sobre cooperación, preparación y lucha contra la contaminación por hidrocarburos, 1990 (Convenio de Cooperación) y el Protocolo sobre cooperación, preparación y lucha contra los sucesos de contaminación por sustancias nocivas y potencialmente peligrosas, 2000 (Protocolo de Cooperación-SNPP).

2 Observar los principios y la declaración aprobados por la CNUMAD en la esfera de la protección del medio marino y la lucha contra los sucesos de contaminación, incluidos los principios del planteamiento preventivo.

3 Facilitar los mecanismos necesarios para llevar a cabo las tareas que se le asignen y mantener con otros organismos una vinculación tan estrecha como sea necesaria para favorecer la consecución de los objetivos de la Organización.

4 Fomentar, en colaboración con el PNUD, el PNUMA, el Banco Mundial y en especial el Fondo para el Medio Ambiente Mundial (FMAM) y los organismos nacionales de desarrollo, los programas de cooperación técnica de la OMI en la esfera de la protección del medio marino, incluidas la gestión y ejecución de los proyectos en gran escala.

#### **II Cuestiones específicas**

1 Implantación, aplicación, enmienda e interpretación uniforme de las disposiciones del MARPOL 73/78 y de los códigos, recomendaciones y directrices conexos, y verificación de la eficacia de la implantación del Convenio.

2 Informes sobre investigación de siniestros por parte de los Estados Miembros en relación con sucesos de contaminación del medio marino.

3 Informes presentados por las Partes con respecto a la implantación del MARPOL 73/78, que es obligatorio en virtud del Convenio (MEPC/Circ.318).

- 4 Actividades de seguimiento de la CNUMAD y la Cumbre Mundial sobre el Desarrollo Sostenible, incluida la prevención de la contaminación del mar ocasionada por actividades petroleras y gaseras mar adentro.
- 5 Examen de las normas para el proyecto, construcción y funcionamiento de petroleros y quimiqueros, incluidas las normas relativas al equipo de prevención de la contaminación, teniendo en cuenta las recomendaciones resultantes de accidentes recientes.
- 6 Prevención de la contaminación atmosférica ocasionada por los buques, incluidas las medidas destinadas a fomentar la entrada en vigor y la implantación del Anexo VI del MARPOL.
- 7 Evaluación de los productos químicos incluidos en el Código CIQ con arreglo a las disposiciones del Anexo II del MARPOL 73/78.
- 8 Implantación del Sistema armonizado de reconocimientos y certificación en virtud del MARPOL 73/78 y del Plan de evaluación del estado del buque (CAS).
- 9 Determinación y protección de zonas especiales y de zonas marinas especialmente sensibles (ZMES).
- 10 Implantación del Código IGS con respecto a la gestión eficaz para la prevención y contención de la contaminación del mar.
- 11 Implantación del Código CNI y cuestiones conexas, incluida la evaluación del impacto ambiental.
- 12 Examen de medidas para reducir al mínimo el riesgo de introducir organismos acuáticos perjudiciales y agentes patógenos con las descargas de agua de lastre y determinados sedimentos de los buques.
- 13 Cuestiones relacionadas con los sistemas antiincrustantes perjudiciales.
- 14 Cuestiones relacionadas con las instalaciones de recepción en los puertos.
- 15 Elaboración de los procedimientos de la Evaluación formal de la seguridad (EFS) y trámites relacionados con la clasificación de los buques desde el punto de vista ambiental.
- 16 Elaboración de medidas para prevenir y contener la contaminación del mar ocasionada por embarcaciones pequeñas.
- 17 Elaboración de medidas para prevenir la contaminación del mar ocasionada por sustancias nocivas sólidas transportadas a granel.
- 18 Elaboración de medidas para prevenir y contener la contaminación del mar ocasionada como consecuencia del reciclaje de buques, y de medidas destinadas a reducir los riesgos para la salud humana, en colaboración con el PNUMA, la OIT y otras partes interesadas.

- 19 Implantación, cumplimiento, enmienda e interpretación uniforme de las disposiciones del Convenio de Cooperación y del Protocolo de Cooperación-SNPP, e implantación de las resoluciones pertinentes de la Conferencia.
- 20 Cuestiones relacionadas con el Protocolo relativo a la intervención en alta mar en casos de contaminación del mar por sustancias distintas de los hidrocarburos, 1973.
- 21 Principios relativos a los puertos de refugio o abrigo para los buques en peligro.
- 22 Colaboración con las Naciones Unidas y otros organismos internacionales en cuestiones de interés mutuo.
- 23 Examen de la estructura de los Subcomités con miras a que tanto el Comité como los Subcomités tengan mayor eficacia.
- 24 Desarrollo de una estrategia ambiental integrada en la estrategia general de la Organización sobre la cuestión de la seguridad.
- 25 Examen de las directrices del Comité.

\*\*\*



## ANEXO 9

**PROGRAMAS DE TRABAJO DE LOS SUBCOMITÉS BLG Y FSI Y ÓRDENES  
DEL DÍA PROVISIONALES DE SUS PRÓXIMOS  
PERIODOS DE SESIONES**

**Subcomité BLG**

		<b>Plazo o periodos de sesiones previstos</b>	<b>Referencias</b>
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 6/16, sección 7
2	Análisis de siniestros (coordinado por el Subcomité FSI)	Indefinido	MSC 70/23, párrafos 9.17 y 20.4
A.1	Cuestiones relacionadas con el método probabilista para el análisis del escape de hidrocarburos	2002	BLG 1/20, sección 8; BLG 6/16, sección 4
A.2	Examen del Anexo I del MARPOL 73/78	2003	BLG 1/20, sección 9; BLG 6/16, sección 5
A.3	Examen del Anexo II del MARPOL 73/78	2003	BLG 1/20, sección 9; BLG 6/16, sección 6
A.4	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 (según proceda)	BLG 1/20, sección 16; BLG 4/18, párrafo 15.3

---

**Nota:** "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.

		<b>Plazo o periodos de sesiones previstos</b>	<b>Referencias</b>
A.5	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 6/16, sección 10
A.6	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)	2003	DE 43/18, sección 12; MSC 71/23, párrafo 20.43; BLG 6/16, párrafo 13.4
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 6/16, sección 9
B.3	Enmiendas a las prescripciones sobre instalaciones eléctricas de los códigos CIQ y CIG	2002	MSC 71/23, párrafo 20.3; BLG 6/16, sección 8

## **Orden del día provisional del BLG 7**

- Apertura del periodo de sesiones
- 1 Aprobación del orden del día
  - 2 Decisiones de otros órganos de la OMI
  - 3 Cuestiones relacionadas con el método probabilista para el análisis del escape de hidrocarburos
  - 4 Examen del Anexo I del MARPOL 73/78
  - 5 Examen del Anexo II del MARPOL 73/78
  - 6 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
  - 7 Enmiendas a las prescripciones sobre instalaciones eléctricas de los códigos CIQ y CIG
  - 8 Aplicación de las prescripciones del MARPOL a las IFPAD y a las UFA
  - 9 Prescripciones para la protección del personal dedicado al transporte en todos los tipos de buques tanque de cargas que contienen sustancias tóxicas
  - 10 Sistemas de marcado de hidrocarburos
  - 11 Elaboración de directrices para los buques que naveguen en aguas cubiertas de hielo
  - 12 Programa de trabajo y orden del día del BLG 8
  - 13 Elección de Presidente y Vicepresidente para 2003
  - 14 Otros asuntos
  - 15 Informe para los comités

### Subcomité FSI

		<b>Plazo o periodos de sesiones previstos</b>	<b>Referencias</b>
1	Informes obligatorios en virtud del MARPOL 73/78	Indefinido	MSC 70/23, párrafo 20.12.1; FSI 9/19, sección 8
2	Estadísticas e investigaciones de siniestros	Indefinido	MSC 68/23, párrafos 7.16 a 7.24; FSI 9/19, sección 10
3	Cooperación regional sobre supervisión por el Estado rector del puerto	Indefinido	FSI 9/19, sección 6
4	Procedimientos de notificación de las detenciones efectuadas en el marco de la supervisión por el Estado rector del puerto y análisis y evaluación de informes	Indefinido	MSC 71/23, párrafo 20.16; FSI 9/19, sección 7
5	Supervisión por el Estado rector del puerto en relación con 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
6	Examen de las resoluciones A.744(18) y A.746(18)	2004	MSC 69/22, párrafo 10.9; FSI 9/19, sección 12; MSC 72/23, párrafo 21.27
7(B)	Introducción del SARC en el Anexo VI del MARPOL sobre prevención de la contaminación atmosférica	2003	MEPC 41/20, párrafo 8.22.1; MSC 69/22, párrafo 20.28; FSI 9/19, sección 9

**Nota:** "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.

	<b>Plazo o periodos de sesiones previstos</b>	<b>Referencias</b>
8(A) 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 9/19, sección 3
9 Cuestiones relacionadas con los resultados del 7º periodo de sesiones de la Comisión de las Naciones Unidas sobre el Desarrollo Sostenible		MSC 73/21, párrafo 8.12
10 Análisis detallado de las dificultades experimentadas al implantar los instrumentos de la OMI	Indefinido	MSC 69/22, párrafo 20.28, FSI 9/19, sección 4
11 Autoevaluación de la actuación de los Estados de abanderamiento	2003	MSC 70/23, párrafos 9.2 a 9.14; MSC 71/23, párrafo 20.15; FSI 9/19, sección 4
12(A) Repercusiones de la pérdida por un buque del derecho a enarbolar el pabellón de un Estado	2002	MSC 68/23, párrafo 7.7; MSC 70/23, párrafo 22.12.4; FSI 9/19, sección 5
13(A) Revisión de la expresión "buques construidos" del Convenio SOLAS	2002	MSC 71/23, párrafo 20.19; FSI 9/19, sección 11
14(A) Pesca ilícita, no regulada y no declarada, y cuestiones conexas	2002	MSC 72/23, párrafo 21.28, FSI 9/19, sección 15
15(A) Elaboración de directrices para la inspección y certificación de pinturas antiincrustantes	2 periodos de sesiones	MEPC 45/20, párrafo 17.1

**Orden del día provisional del FSI 10\***

- 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 Cuestiones relacionadas con los resultados del 7º periodo de sesiones de la Comisión de las Naciones Unidas sobre el Desarrollo Sostenible (CSD 7)
  - 7 Cooperación regional sobre la supervisión por el Estado rector del puerto
  - 8 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
  - 9 Informes obligatorios en virtud del MARPOL 73/78
  - 10 Estadísticas e investigaciones de siniestros
  - 11 Examen de las resoluciones A.744(18) y A.746(18)
  - 12 Pesca ilícita, no regulada y no declarada, y cuestiones conexas
  - 13 Programa de trabajo y orden del día del FSI 11
  - 14 Elección de Presidente y Vicepresidente para 2003
  - 15 Otros asuntos
  - 16 Informe para los Comités

\*\*\*

---

\* Los números de los puntos del orden del día no indican necesariamente la prioridad.

## ANEXO 10

**PUNTOS DE LOS PROGRAMAS DE TRABAJO DE LOS SUBCOMITÉS  
DSC, DE Y SLF QUE SON DE INTERÉS PARA EL CPMM**

## SUBCOMITÉ DSC

		<b>Plazo o periodos de sesiones previstos</b>	<b>Referencias</b>
2	Informes sobre sucesos en que intervengan mercancías peligrosas o contaminantes del mar transportados en bultos, ocurridos a bordo de los buques o en zonas portuarias	Indefinido	CDG 45/22, sección 11 y párrafo 20.2
A.2	Implantación del Anexo III del MARPOL 73/78	2002	DSC 3/15, párrafo 12.6; DSC 5/13, párrafo 10.4
A.7	Enmiendas a los capítulos VI y VII del SOLAS y al Anexo III del MARPOL para hacer obligatorio el Código IMDG	2001	MSC 70/23, párrafo 20.6; MSC 71/23, párrafo 20.7; MSC 73/21, párrafo 18.11; MEPC 43/21, párrafo 8.49
B.1	Directrices relativas a la elaboración de planes de emergencia de a bordo para los contaminantes del mar	1 periodo de sesiones	CDG 42/22, sección 9 y párrafo 20.2; DSC 2/16, párrafo 16.2.5.3; MEPC 46/23, párrafo 20.18

**SUBCOMITÉ DE**

		<b>Plazo o periodos de sesiones previstos</b>	<b>Referencias</b>
A.3	Directrices conformes con el Anexo VI del MARPOL sobre la prevención de la contaminación atmosférica ocasionada por los buques	2003	MEPC 41/20, párrafo 8.22.1
	.1 directrices relativas a los dispositivos para la vigilancia y el registro de las emisiones de NO <sub>x</sub> a bordo		DE 44/19, sección 10
A.4	Revisión de las resoluciones MEPC.60(33) y A.586(14)	2002	MEPC 42/22, párrafo 15.7; DE 44/19, sección 11
A.7	Aspectos relacionados con la seguridad de la gestión del agua de lastre	1 periodo de sesiones	MSC 71/23, párrafo 9.11
A.8	Cuestiones relativas a los incineradores	2002	MEPC 45/20, párrafo 17; DE 44/19, sección 15
A.11	Protección de los tanques de combustible líquido (en colaboración con los subcomités BLG y SLF)	[ ]	DE 44/19, párrafo 2.7.2
B.2	Directrices conformes con el Anexo VI del MARPOL sobre la prevención de la contaminación atmosférica ocasionada por los buques:	2003	MEPC 41/20, párrafo 8.22.1; DE 42/15, párrafos 10.2 a 10.4
	.1 directrices relativas a los métodos equivalentes para reducir las emisiones de NO <sub>x</sub> a bordo		

---

**Nota:** "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.

\* El CPMM 46 y el CSM 74 tomarán una decisión sobre este punto.

**Subcomité DE (continuación)**

	<b>Plazo o periodos de sesiones previstos</b>	<b>Referencias</b>
.2	directrices relativas a los sistemas de a bordo para la limpieza de los gases de escape	
.3	directrices relativas a otras técnicas que se puedan verificar o hacer cumplir para limitar las emisiones de SO <sub>x</sub>	

**Subcomité SLF**

		<b>Plazo o periodos de sesiones previstos</b>	<b>Referencias</b>
A.5	Aspectos relacionados con la seguridad de la gestión del agua de lastre	1 periodo de sesiones	MSC 71/23, párrafo 9.11; MEPC 41/20, párrafo 9.12

\*\*\*

## ANEXO 11

**CUESTIONES DE FONDO QUE PROCEDE INCLUIR EN LOS ÓRDENES  
DEL DÍA DE LOS PERIODOS DE SESIONES 47°, 48° Y 49° DEL CPMM**

<b>Nº</b>	<b>Punto</b>	<b>CPMM 47 Marzo de 2002</b>	<b>CPMM 48 Octubre de 2002</b>	<b>CPMM 49</b>
1	Implantación del Convenio de Cooperación y del Protocolo de Cooperación-SNPP y 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 (actividades de seguimiento de la Conferencia y resoluciones de la Conferencia)	X	X	X
4	Examen y adopción de enmiendas de los instrumentos de obligado cumplimiento		X	X
5	Reciclaje de buques	X	X	X
6	Determinación y protección de zonas especiales y de zonas marinas especialmente sensibles (ZMES)			
.1	Ultimación del examen de los procedimientos aplicables a las ZMES	X		
.2	Propuestas de ZMES	X	X	X
7	Insuficiencia de las instalaciones de recepción	X	X	
8	Informes de los subcomités (DSC, DE, etc.)	X	X	X

Nº	Punto	CPMM 47 Marzo de 2002	CPMM 48 Octubre de 2002	CPMM 49
9	Labor de otros órganos (Asamblea, Consejo, CSM, FAL/SPI, CCT, etc.)	X	X	X
10	Estado jurídico de los Convenios		X	
11	Prevención de la contaminación atmosférica ocasionada por los buques			
.1	Estrategia de la OMI sobre los gases de efecto invernadero	X	X	
.2	Actividades de seguimiento de la Conferencia	X	X	X
.3	Implantación de la resolución 1 de la Conferencia		X	X
12	Interpretación y enmiendas del MARPOL 73/78 y de los códigos conexos	X	X	X
13	Medidas de seguimiento de la CNUMAD (Preparativos para la Conferencia "Río 10 años después")	X	X	X
14	Fomento de la implantación y ejecución del MARPOL y de los códigos conexos	X	X	X
15	Futura función de la evaluación formal de la seguridad y cuestiones relativas al factor humano	X		X
16	Aplicación de las Directrices relativas a la labor de los Comités	X	X	X

Nº	Punto	CPMM 47 Marzo de 2002	CPMM 48 Octubre de 2002	CPMM 49
17	Programa de trabajo del Comité y de sus órganos auxiliares	X	X	X
.1	Estudio de la estructura orgánica	X	X	
.2	Programa de trabajo para 2004-2005			X
.3	Plan de trabajo hasta 2010			X
18	Cuestiones relativas al Protocolo de Intervención de 1973	X		
19	Programa de Cooperación Técnica	X		X
20	Otros asuntos	X	X	X

\*\*\*



## ANEXO 12

### MANDATOS DEL GRUPO DE TRABAJO POR CORRESPONDENCIA

#### **1 Grupo de trabajo por correspondencia sobre el reciclaje de buques**

- 1) identificar a los interesados y las funciones que asumen durante la existencia de un buque;
- 2) identificar las funciones que corresponden a la OMI en el reciclaje de buques y formular observaciones al respecto;
- 3) identificar las normas/directrices existentes de ámbito nacional e internacional así como del sector, que puedan aplicarse al reciclaje de buques en el marco de las funciones que corresponden a la OMI, según se indica en el párrafo 2;
- 4) recomendar medidas posibles para que el Comité las considere, e identificar los pros y los contras que conlleva cada opción;
- 5) elaborar un informe que se examinará en el CPMM 47.

#### **2 Grupo de trabajo por correspondencia sobre normas para el tratamiento del agua de lastre**

Desarrollar su labor con miras a elaborar Normas para el tratamiento del agua de lastre, y presentar un informe sobre su labor y sus resultados al CPMM 47, teniendo en cuenta:

- 1) los resultados del Seminario sobre normas del Programa mundial de gestión del agua de lastre, celebrado en marzo de 2001;
- 2) otras cuestiones relacionadas con la elaboración de dichas normas. Éstas deberían incluir, entre otros, los aspectos señalados en el documento MEPC 46/3/3, párrafos 2 y 3;
- 3) la función que podría tener el muestreo para verificar el cumplimiento de toda norma que se elabore; y
- 4) observaciones sobre la disponibilidad de tecnologías para el tratamiento.

#### **3 Grupo de trabajo por correspondencia encargado de la revisión del Manual sobre la contaminación ocasionada por hidrocarburos**

Elaborar un proyecto definitivo de documento a fin de presentarlo al CPMM 47 para que lo examine y formule las observaciones que estime oportunas, con miras a su aprobación y publicación en el CPMM 48 (versión actualizada del anexo 20 del documento MEPC 43/21):

<b>Actividad</b>	<b>Fecha de ultimación prevista</b>
1) Dar inicio a cualquier revisión adicional de los capítulos que se considere necesaria con base en las observaciones que surjan de la revisión del proyecto de documento en el 46º periodo de sesiones del CPMM.	Fines de junio de 2001
2) Elaboración de un capítulo sobre biorehabilitación basado en el proyecto de documento de trabajo presentado por Francia.	Fines de julio de 2001
3) Elaboración de un proyecto de Parte IV revisado y refundido, salvo el capítulo sobre biorehabilitación.	Fines de julio de 2001
4) Presentación de un proyecto de capítulo sobre biorehabilitación que se incluirá en el proyecto de Parte IV revisado.	Fines de agosto de 2001
5) Cambios de redacción en el proyecto de Parte IV revisado y refundido (14 capítulos, prefacio, bibliografía, cuadros y figuras).	Fines de septiembre de 2001
6) Distribución de un proyecto de Parte IV revisado y refundido a los miembros del Grupo de trabajo por correspondencia para que lo examinen y emitan sus observaciones finales.	Fines de septiembre de 2001
7) Proyecto de Parte IV revisado y finalizado para su presentación en el 47º periodo de sesiones del CPMM.	Fines de octubre de 2001
8) Presentación del proyecto de Parte IV revisado y refundido a la Secretaría.	Fines de noviembre de 2001

\*\*\*

**ANEXO 13****DECLARACIONES DE LAS DELEGACIONES****1 Declaración de la delegación de Chipre sobre la adopción de la regla 13G revisada**

Chipre es un pequeño Estado insular situado en la zona oriental del Mar Mediterráneo, y su economía depende en gran medida de la supervivencia de su industria turística. Habiendo examinado el texto de la regla 13G del Anexo I del MARPOL 73/78 que el Comité ha adoptado, Chipre desearía informar a las Partes en el MARPOL 73/78 y a los Estados Miembros de la Organización Marítima Internacional acerca de los siguientes puntos:

Chipre felicita a las Partes en el MARPOL 73/78 y a la Organización Marítima Internacional por la celeridad y eficacia con que se han tratado las propuestas de revisión de la regla 13G.

Chipre agradece a las Partes en el MARPOL 73/78 el entusiasmo y la buena voluntad de que han dado muestras durante el examen de la cuestión y por la manera responsable en que se enfocaron y trataron los temas que estaban debatiéndose.

El Gobierno de la República de Chipre, consciente de sus obligaciones hacia sus ciudadanos, los ciudadanos de otros Estados que cada año visitan el país, su medio marino, la fauna a lo largo de sus costas y la diversidad de recursos que habitan el mar que las rodea, ha decidido que:

- .1 Chipre evitará hacer uso de las disposiciones del párrafo 5) a) o del párrafo 5) b) de la regla 13G adoptada, y por tanto no permitirá que los buques que enarboles su pabellón a los que pueda aplicarse lo prescrito en el párrafo 5) a) y 5) b) sigan operando después de la fecha especificada en la regla 13G 4);
- .2 Chipre modificará las condiciones conforme a las cuales se permite a un buque enarbolar su pabellón, a fin de no permitir que en Chipre se registren buques que no cumplen lo prescrito en la regla 13F, de conformidad con la regla 13G 4);
- .3 Chipre exigirá a todos los importadores de hidrocarburos a su territorio, que de hecho son empresas de servicios públicos, que contraten, a los fines de transportar y descargar hidrocarburos en Chipre, únicamente petroleros que se han construido de conformidad con lo prescrito en la regla 13F o que se han modificado de conformidad con el calendario de la regla 13G 4), a fin de cumplir lo estipulado en la regla 13F; y
- .4 Chipre aplicará, a partir del 1 de enero de 2015 y cuando proceda, las disposiciones del párrafo 8 b) de la regla 13G a los fines de prohibir la entrada a sus puertos o terminales mar adentro a buques a los que se haya permitido, conforme a lo prescrito en los párrafos 5) a) o 5) b) de la regla 13G, seguir operando después de la fecha de vencimiento anual de su entrega en 2015, excepto cuando tales buques requieran un puerto de refugio.

Chipre considera que lo que acaba de indicarse contribuye a los esfuerzos de la Organización Marítima Internacional para mejorar la protección del medio marino y tiene por finalidad indicar al sector marítimo que Chipre considera que los petroleros de las categorías 2 y 3 deben cumplir lo prescrito en la regla 13F, tal como se indica en la regla 13G 4), y en caso contrario deben retirarse del servicio.

## **2 Declaración de la delegación de Malta sobre la adopción de la regla 13G revisada**

Malta felicita a las Partes en el MARPOL 73/78 y a la Organización Marítima Internacional por la celeridad y eficacia con que se han tratado las propuestas de revisión de la regla 13G. La manera responsable en que se debatió tan importante cuestión es, sin duda, admirable.

Malta es un Estado insular soberano, situado en la zona central del Mar Mediterráneo, y tiene gran conciencia de la fundamental necesidad de garantizar la protección del medio marino para el beneficio de toda la humanidad. El Gobierno de Malta, plenamente consciente de sus responsabilidades como Estado de abanderamiento y como Estado rector del puerto, ha decidido lo siguiente:

- a) Malta evitará aplicar las disposiciones del párrafo 5) a) o del párrafo 5) b) de la regla 13G adoptada, y por tanto no permitirá que los buques que enarbolen su pabellón a los que pueda aplicarse lo prescrito en los párrafos 5) a) o 5) b) sigan operando después de la fecha especificada en la regla 13G;
- b) Malta no permitirá que se registren bajo su pabellón aquellos buques que no cumplan lo prescrito en la regla 13F de conformidad con la regla 13G 4);
- c) Malta exigirá a todos los importadores de hidrocarburos a su territorio que contraten, a los fines de transportar y descargar hidrocarburos en Malta, únicamente petroleros que se han construido de conformidad con lo prescrito en la regla 13F o que se han modificado de conformidad con el calendario de la regla 13G 4), a fin de cumplir lo estipulado en la regla 13F; y
- d) Malta aplicará, a partir del 1 de enero de 2015 y cuando proceda, las disposiciones del párrafo 8b) de la regla 13G a los fines de prohibir la entrada a sus puertos o terminales mar adentro a los buques que transporten hidrocarburos y a los que se haya permitido, conforme a lo prescrito en los párrafos 5) a) o 5) b) de la regla 13G, seguir operando después de la fecha de vencimiento anual de su entrega en 2015, excepto cuando tales buques requieran un puerto de refugio.

Malta cree firmemente que estas medidas contribuirán a la consecución de uno de los principales objetivos de la Organización Marítima Internacional, es decir, la protección del medio marino, y que también servirán para indicar claramente al sector marítimo que Malta considera que los petroleros de las categorías 2 y 3 deben cumplir lo prescrito en la regla 13F, tal como se indica en la regla 13G 4), y en caso contrario deben retirarse del servicio.

### 3 Declaración de la delegación de Colombia sobre la Isla Malpelo como zona marina especialmente sensible (ZMES)

Sr. Presidente y distinguidos delegados,

RESOLUCIÓN NÚMERO 1292 DEL 31 DE OCTUBRE DE 1995

Del Ministerio del Medio Ambiente "Santuario de Fauna y Flora Malpelo"  
Sistema de Parques Nacionales Naturales  
Puesto de avanzada de la Armada Nacional

Nuestro documento (MEPC 46/6/3) da a conocer la información requerida por el MEPC 44; el área circundante a la Isla Malpelo, sometida a las presiones de los barcos pesqueros, tanto nacionales como internacionales y de embarcaciones de turismo regionales con grupos de buzos para realizar actividades recreativas, las cuales están por ahora por fuera del contexto de reglamentación, generando impacto negativo en el ecosistema, nos ha llevado a crear más acciones de vigilancia y control a nivel nacional, como: Aumento de patrullajes en el área con unidades de la Armada Nacional, instalación de boya de amarre para ejercer funciones de control y vigilancia en el área, para garantizar más permanencia de nuestras unidades navales con el fin de controlar las actividades marítimas que se realizan en dicha área y tratar de proteger un ecosistema coralino que es vital para el recurso ictiológico.

Por infracciones a las normas de Marina Mercante y a la legislación nacional sobre reservas naturales, buques de la Armada Nacional han capturado pesqueros (7N-2E) en el área por realizar captura de recursos ictiológicos en un radio de seis millas. La medida solicitada como ZMES, **como zona a evitar**, en una superficie de 16 millas cuadradas, no es un beneficio solamente para mi país, es un beneficio regional, ya que la Isla Malpelo, ofrece un hábitat marino propicio de transición, migración y de desove de muchas especies; los estudios que se están realizando por la entidad competente INPA, a bordo de unidades navales oceanográficas como el ARC MALPELO, especializada en valorar la biomasa, está dando a conocer datos, que una vez finalizados nos dirán si las acciones tomadas necesitarán más soporte de preservación, es un sitio de gran interés científico y estratégico para el recurso pesquero y como tal se debe proteger, para que dichas especies tengan un espacio de reproducción, crecimiento y hagan sus desplazamientos naturales dentro del ciclo normal de su vida y puedan ser capturadas en parámetros bajo el Código internacional de pesca responsable.

La influencia de estos buques pesqueros preocupa mucho a mi país, ya que se han detectado faenas nocturnas sin las luces correspondientes, colocando en posible peligro el tránsito de los buques de altura que pasan a cierta distancia de la Isla Malpelo, con destino a nuestros puertos de Buenaventura y Tumaco. Es un área con condiciones de regular estado de visibilidad en gran parte del año. El haber encontrado un área rica en recursos vivos y por capturarlo en faenas de arrastre dañando el ecosistema coralino, hace que el peligro hacia la navegación de altura se incremente y en caso de tener un caso de tener un caso que Dios no lo quiera, las operaciones de salvataje se dificultarían para mi país, en razón de aislamiento y la gran distancia desde el continente hasta la isla.

Mi país con esta medida de **ZMES-ZONA A EVITAR**, no está impidiendo la libre navegación, no está impidiendo la actividad de captura del recurso, siempre y cuando cuenten con todos los permisos pertinentes, estamos buscando preservar un área vital desde el punto de vista ecológico, proyectando la esencia de los buques pesqueros, que es asegurar un recurso vital

para la economía regional y por ende incrementar la seguridad de la vida humana en el mar, al tener un comportamiento responsable de pesca y comprometer a ciertas tripulaciones de pesqueros a tomar mayor conciencia de la necesidad de preservar los ambientes naturales bajo una ética de conducta a las normas nacionales como internacionales.

La navegación de altura no genera problemas, las consecuencias de la presión pesquera y en segundo escalón de las embarcaciones recreativas está centralizada en impactos de tipo contaminación operacional (aguas sucias, basuras, ruido), daños físicos al ecosistema (Destrucción del hábitat, asfixia de los hábitat, cambio de comportamiento alimenticio de las especies).

La acción de mi país es coherente con "El programa para el medio ambiente de las Naciones Unidas (UNEP)" y va a desarrollar programas experimentales de gestión para conservar los magníficos escenarios naturales que constituyen los arrecifes coralinos, sometidos a diversas amenazas como la excesiva contaminación de sus aguas y por las presiones de las flotas pesqueras, con una duración de cuatro años.

Señores delegados, mi país requiere el apoyo internacional, para complementar el esfuerzo que mi país está haciendo, los invito a considerar positivamente nuestra propuesta y reitero que el beneficio es regional y mundial al contar con reservas naturales de ecosistemas únicos de coral en el Pacífico colombiano y de recursos vivos.

Para terminar:

Mi país propone crear un grupo de trabajo por correspondencia que estudie la posibilidad de desarrollar enmiendas al Convenio STCW (F) para que cubra a embarcaciones por debajo de los estándares contemplados en ese Convenio o proyectar un borrador de convenio que regule la formación para tripulaciones de embarcaciones no cobijadas por el mismo Convenio y ser estudiada por el MEPC 47. Mi país se pone a disposición para coordinar dicha labor.

### **Apreciaciones**

Al estudiar este resumen y el documento MEPC 46/6/3 es notorio que hay un vacío normativo internacional para sancionar en un marco normativo internacional a los infractores de normas nacionales de protección de recursos marinos vivos, en particular a embarcaciones pesqueras, cubiertos y no cubiertos por las consideraciones en tamaño y seguridad por el Convenio de Torremolinos. En igual sentido se aprecia la baja aplicación del Convenio STCW-F, que de aplicarse permitiría que personal a bordo de las embarcaciones pesqueras cubiertas por ese Convenio tuviera mayor conciencia de la necesidad de preservación para la actual subsistencia de las generaciones en curso y de las futuras, de los recursos marinos vivos en especial la pesca.

También se aprecia la no aplicación del Código internacional de pesca responsable, que en una aplicación consciente por extensión obligaría a las tripulaciones de embarcaciones pesqueras de cualquier bandera a evitar la depredación de las zonas marinas especialmente sensibles como el área en torno a la Isla Malpelo por la delicadeza de sus ecosistemas marinos y su exclusividad así como variedad y carácter *sui generis* en el planeta.

### **Medidas que se solicita adoptar**

Estudiar la posibilidad de crear un grupo de trabajo por correspondencia que estudie la posibilidad de desarrollar enmiendas al Convenio STCW-F para que cubra a embarcaciones por debajo de los estándares contemplados en ese Convenio o proyectar un borrador de convenio que regule la formación para tripulaciones de embarcaciones no cobijadas por STCW-F y que actualmente son las que más depredan los recursos ictiológicos, violan las normas marítimas, normas mercantes y normas de conservación de los recursos vivos en ámbitos nacionales e internacionales.

Que ese mismo Grupo de trabajo por correspondencia tenga un segundo mandato referido a que se estudie la posibilidad de hacer enmiendas al Convenio de Torremolinos aplicándolo a embarcaciones pesqueras por debajo de sus estándares o desarrollar un proyecto de convenio que regule la actividad y seguridad de las embarcaciones pesqueras por debajo de los estándares de Torremolinos.

Que tenga un tercer mandato el Grupo de trabajo relativo a estudiar la conveniencia de elaborar un artículo de una manera de protocolo que llene los vacíos que presenta el Convenio sobre un Código internacional de pesca responsable de altura, para embarcaciones no cobijadas que depredan en exceso el recurso y contaminan por acción depredadora.

La delegación de Colombia tiene el alto interés de sugerir ofrecerse para coordinar la labor del Grupo de trabajo por correspondencia con miras a cumplir los mandatos de los tres párrafos anteriores.

Dada la actual normatividad internacional generada con la mejor intención de preservar el medio marino, pero con grandes vacíos que permiten la desmedida acción de embarcaciones pesqueras infractoras, y que desarrollar y aprobar nueva legislación que subsane los actuales vacíos tomará, pese a un buen trabajo, meses o años y es necesario preservar un santuario de flora y fauna.

#### **4 Declaración de la delegación de Cuba sobre la zona marina especialmente sensible (ZMES) de Sabana-Camagüey**

Por la identidad que le asiste a mi delegación con las "Zonas marinas especialmente sensibles", permítame Señor Presidente informar a este Comité que el Gobierno de la República de Cuba está trabajando en la complementación del programa de medidas para preservar y proteger el hermoso y productivo ecosistema de Sabana-Camagüey, designado por resolución de la OMI como "Zona marina especialmente sensible".

Dichas acciones podemos sintetizarlas en las siguientes:

- las mejoras para la recepción de los desechos MARPOL en los principales puertos;
- la adquisición de equipamiento para la detección temprana de descargas ilegales próximas a nuestras aguas territoriales;

- la aplicación, entre otras técnicas de laboratorios, de la cromatografía gaseosa de alta resolución y de la resonancia magnética nuclear que identifica la fuente del derrame mediante el procedimiento de la huella dactilar; y
- la dotación progresiva de equipamiento de punta y otros medios de apoyo para enfrentar con rapidez y logística de respuesta cualquier evento de derrame.

Todo ello Sr. Presidente sin soslayar la promulgación de normas jurídicas que amparen cuantas acciones para la protección de los recursos marinos y turísticos en que estamos enfrascados.

Por todo lo anterior y en el contexto de esta intervención, estamos formulando nuestra solicitud de asistencia y cooperación a la OMI para mejorar nuestros diseños de respuesta a las descargas ilegales y a los posibles eventos de derrame en nuestras aguas marítimas.

Con su anuencia, Sr. Presidente, veríamos con agrado que este texto se incluya en el informe de esta 46ª reunión del Comité de Protección del Medio Marino.

## **5 Declaración de la delegación de Australia sobre la Gran Barrera de Coral - Revisión de las medidas para fomentar la seguridad de los buques y la prevención de la contaminación**

La delegación de Australia informó al CSM 73 sobre la varada de un buque portacontenedores de pabellón extranjero en la zona de la Gran Barrera de Coral de Australia. El buque transportaba una cantidad considerable de combustibles líquidos pesados, además de mercancías peligrosas en algunos de los contenedores a bordo. El buque fue posteriormente desvarado y no hubo ni contaminación por hidrocarburos ni se perdió la carga, si bien parte de la Gran Barrera sufrió daños. Durante el suceso, se anunció una amplia revisión de las medidas para fomentar la seguridad de los buques y la prevención de la contaminación en las aguas de la Gran Barrera de Coral con objeto de facilitar estrategias para hacer frente a las cuestiones jurídicas, técnicas, operacionales, comerciales y regionales resultantes de poner en marcha las siguientes iniciativas:

- .1 ampliar la zona obligatoria de practica a lo largo de la vía de navegación interna para mejorar la seguridad de los buques y reducir el riesgo de contaminación ocasionada por los buques, habida cuenta de la disponibilidad de prácticos con la debida experiencia y las posibles repercusiones de cualquier cambio en la gestión de la fatiga;
- .2 adelantar la introducción de avances tecnológicos para el seguimiento y vigilancia de las operaciones marítimas en la Gran Barrera;
- .3 mejorar la organización del tráfico marítimo existente, la gestión del tráfico y las medidas para hacer frente a situaciones de emergencia;
- .4 prohibir que ciertos tipos de buques operen en la Gran Barrera interior, o en la zona adyacente a la Barrera, y prestar la debida atención a las condiciones del buque, el estado operacional y la naturaleza de su carga; y

- .5 mejorar los poderes legislativos de intervención y observancia, haciendo más rigurosas las sanciones contra cualquier transgresión y exigiendo la restitución al máximo nivel posible conforme al derecho internacional.

Los resultados de esta revisión podrán requerir que Australia remita, en el futuro, documentos a este Comité sobre determinados aspectos relacionados con diversos temas, algunos de los cuales están siendo examinadas por el Subcomité NAV.

## **6 Declaración de la Delegación de Alemania sobre el informe del FSI 9 en relación con la autoevaluación de la actuación de los Estados de abanderamiento**

La delegación de Alemania felicita al Subcomité FSI por los logros conseguidos en su 9º periodo de sesiones.

Agradecemos especialmente que pudiera finalizarse, para su adopción por la próxima Asamblea, el proyecto revisado de resolución de la Asamblea sobre la autoevaluación de la actuación de los Estados de abanderamiento, que incorpora criterios e indicadores del rendimiento. Confiamos enormemente en que muchos más Estados Miembros remitan los formularios cumplimentados a los Organización con miras a constituir una base de datos que sea eficaz.

No obstante, han suscitado gran preocupación **los recientes accidentes en aguas europeas** -entre otros, el del **Erika** junto a las costas de Francia o el del **Baltic Carrier** en las aguas entre Alemania y Dinamarca. Los Gobiernos han tenido que hacer frente a una mayor demanda por parte de la opinión pública para **intensificar sus esfuerzos** a fin de garantizar que los Estados de abanderamiento cumplen sus obligaciones. En opinión de esta delegación, una simple autoevaluación de la actuación con carácter voluntario no es, desde luego, la única solución que puede facilitar la OMI. Recomendamos encarecidamente que el Subcomité FSI considere **otras medidas necesarias para garantizar la eficaz y coherente implantación de los instrumentos de la OMI a nivel mundial**, bajo la orientación de los Comités de que depende, el CSM y el CPMM. Este mandato ya está incluido en la mencionada resolución.

- Al respecto, acogemos favorablemente la decisión del CSM 73 de pedirle al Subcomité FSI que examine ulteriormente la petición de la Comisión sobre el Desarrollo Sostenible, en su 7º periodo de sesiones, de elaborar **medidas de carácter obligatorio** para asegurar que los buques de todos los Estados cumplen las normas internacionales. Creemos firmemente que deben tomarse las medidas necesarias para establecer o hacer uso de garantías a fin de que se cumpla lo prescrito en los instrumentos básicos de la OMI. No debería excluirse en los debates la posibilidad de una evaluación externa de la actuación de las Administraciones, basándose para ello en criterios convenidos.
- Recordamos también la propuesta que presentamos en el FSI 4 de **agotar todas las posibilidades jurídicas que ofrece la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, tales como el artículo 228 y el artículo 94, párrafo 6**, con objeto de reforzar las responsabilidades de los Estados de abanderamiento y mejorar su autodisciplina.

Por último, Sr. Presidente, refrendamos plenamente la decisión del FSI 9 de **establecer principios para considerar la transferencia de buques**. Como varias de las disposiciones de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar difieren entre los Estados de abanderamiento y los "Estados de matrícula", consideramos que deben tenerse en cuenta las prescripciones especiales del registro de fletamento sin tripulación. Alemania se ofrece a colaborar de modo constructivo en esta cuestión.

## **7 Declaración de la delegación de Chipre sobre la propuesta de reestructuración de los Subcomités**

Los distinguidos delegados hoy presentes ya deben saber que la cuestión que se debate es motivo de enorme preocupación para la delegación de Chipre desde que la promovió inicialmente usted mismo, Sr. Presidente.

Lamentablemente, como todos ustedes saben, Chipre no está de acuerdo con esta propuesta, no porque consideremos que nuestros intereses se ven amenazados sino porque pensamos que la reestructuración de los Subcomités, de uno u otro modo, no constituye la panacea de todos los males, sin mencionar el hecho de que aún se desconocen los resultados de la revisión del Secretario General.

En el transcurso de nuestras deliberaciones esta semana, nos hemos encontrado con que los documentos remitidos al actual periodo de sesiones no pudieron ser sometidos a deliberación porque los documentos que incluían los fundamentos de los puntos que están debatiéndose no se habían enviado a los Estados Miembros, y también hemos constatado que las consideraciones que manifestó el Secretario General en su alocución inaugural pasaron a ser un punto del programa de trabajo del Grupo de trabajo sobre el Convenio de Cooperación, y como resultado se privó del derecho a participar a una de las principales partes interesadas en este tema específico.

Si tenemos verdadero interés en que mejore la eficacia, éstos son los primeros puntos que habría que haber tratado desde el principio según lo que dicta el sentido común, y no la fusión de Subcomités, lo cual ya ha tenido lugar en el pasado y no ha supuesto ninguna ventaja en absoluto ya que los Subcomités siguen funcionando como órganos múltiples. El caso del Subcomité COMSAR y el Subcomité DSC son ejemplos fundamentales: en el caso del primero, el Grupo de trabajo sobre búsqueda y salvamento opera como un Subcomité de Búsqueda y Salvamento, y por su parte el Grupo de supervisores técnicos y de redacción cumple una función casi análoga.

En el anexo de este documento, tanto usted como el Presidente del CSM se sirven de las disposiciones del párrafo 22 de las Directrices sobre la organización y método de trabajo de los dos Comités como motor que impulsa este ejercicio, y es muy lamentable que tal disposición se haya aplicado, pues todos los documentos disponibles -en los que pueden comprobarse los antecedentes de este punto- ponen de manifiesto que se trataba de una iniciativa del Presidente del CPMM, es decir, usted mismo, con objeto de acomodar la labor del Grupo de trabajo sobre el Convenio de Cooperación, especialmente después de que Chipre insistiera en que no deberían constituirse más de tres grupos de trabajo en un mismo periodo de sesiones. Por lo tanto, cuando se hace referencia al pasado, hay que recordar la historia correctamente. Esta delegación cree firmemente en que si las disposiciones del párrafo 22 se hubieran invocado a tiempo y debidamente no estaríamos aquí hoy presentando esta declaración.

El mandato que usted propone requiere una revisión de la experiencia adquirida en cuanto a la aplicación de las Directrices, y lo primero que hace es pedir flexibilidad; en segundo término, pide que el procedimiento de gestión del orden del día se tome como instrumento para controlar el volumen de trabajo de los órganos auxiliares, lo que no ha llegado a suceder puesto que nunca hemos visto que se hayan eliminado puntos del orden del día de estos órganos, sino al contrario: siempre se incluyen nuevos puntos.

En conclusión, Sr. Presidente, me gustaría señalar que el contenido del párrafo 2.5 del anexo de este documento es irrespetuoso.

---



COMITÉ DE PROTECCIÓN  
DEL MEDIO MARINO  
46º periodo de sesiones  
Punto 23 del orden del día

MEPC 46/23/Corr.1  
29 agosto 2001  
Original: INGLÉS

**INFORME DEL COMITÉ DE PROTECCIÓN DEL MEDIO MARINO  
CORRESPONDIENTE A SU 6º PERIODO DE SESIONES**

**Corrección al documento MEPC 46/23**

- 1 ANEXO 2, página 3: la última línea debe decir "enmendada mediante la resolución MEPC.95(46)".
- 2 ANEXO 2, página 20: la resolución a que se hace referencia en el primer párrafo y en el párrafo de mitad de la página, debe ser "resolución MEPC 94.(46)".
- 3 ANEXO 3, página 5, párrafo 6) a), cuarta línea: esta corrección es innecesaria en el texto español.

---

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.