



COMITÉ DE PROTECCIÓN
DEL MEDIO MARINO
47º periodo de sesiones
Punto 20 del orden del día

MEPC 47/20
18 marzo 2002
Original: INGLÉS

**INFORME DEL COMITÉ DE PROTECCIÓN DEL MEDIO
MARINO SOBRE SU 47º PERIODO DE SESIONES**

| | Sección | Párrafos | Páginas |
|----|---|-----------------|----------------|
| 1 | INTRODUCCIÓN | 1.1 - 1.13 | 3 |
| 2 | ORGANISMOS ACUÁTICOS PERJUDICIALES EN EL AGUA DE LASTRE | 2.1 - 2.58 | 7 |
| 3 | RECICLAJE DE BUQUES | 3.1 - 3.27 | 16 |
| 4 | PREVENCIÓN DE LA CONTAMINACIÓN ATMOSFÉRICA OCASIONADA POR LOS BUQUES | 4.1 - 4.41 | 24 |
| 5 | IMPLANTACIÓN DEL CONVENIO DE COOPERACIÓN, EL PROTOCOLO DE COOPERACIÓN-SNP Y LAS RESOLUCIONES PERTINENTES DE LA CONFERENCIA SOBRE COOPERACIÓN | 5.1 - 5.23 | 30 |
| 6 | INTERPRETACIÓN Y ENMIENDAS DEL MARPOL 73/78 Y DE LOS CÓDIGOS CONEXOS | 6.1 - 6.36 | 34 |
| 7 | EFFECTOS PERJUDICIALES DE LAS PINTURAS ANTIINCRUSTANTES PARA BUQUES | 7.1 - 7.7 | 42 |
| 8 | DETERMINACIÓN Y PROTECCIÓN DE ZONAS ESPECIALES Y DE ZONAS MARINAS ESPECIALMENTE SENSIBLES | 8.1 - 8.19 | 43 |
| 9 | INSUFICIENCIA DE LAS INSTALACIONES DE RECEPCIÓN | 9.1 - 9.12 | 46 |
| 10 | INFORMES DE LOS SUBCOMITÉS | 10.1 - 10.12 | 47 |
| 11 | LABOR DE OTROS ÓRGANOS | 11.1 - 11.8 | 54 |
| 12 | FOMENTO DE LA IMPLANTACIÓN Y APLICACIÓN DEL MARPOL 73/78 Y DE LOS CÓDIGOS CONEXOS | 12.1 - 12.11 | 55 |

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

| | Sección | Párrafos | Páginas |
|----|--|-----------------|----------------|
| 13 | PREPARATIVOS PARA LA CONFERENCIA "RÍO 10 AÑOS DESPUÉS" | 13.1 - 13.4 | 57 |
| 14 | FUTURO DE LA EVALUACIÓN FORMAL DE LA SEGURIDAD Y CUESTIONES RELATIVAS AL FACTOR HUMANO | 14.1 - 14.6 | 58 |
| 15 | CUESTIONES RELATIVAS AL PROTOCOLO DE INTERVENCIÓN DE 1973 | 15.1 - 15.6 | 59 |
| 16 | PROGRAMA DE COOPERACIÓN TÉCNICA | 16.1 - 16.12 | 60 |
| 17 | APLICACIÓN DE LAS DIRECTRICES RELATIVAS A LA LABOR DE LOS COMITÉS | 17.1 - 17.2 | 63 |
| 18 | PROGRAMA DE TRABAJO DEL COMITÉ Y DE SUS ÓRGANOS AUXILIARES | 18.1 - 18.29 | 64 |
| 19 | OTROS ASUNTOS | 19.1 - 19.9 | 72 |

ANEXOS

| | | | |
|----------|--|--|--|
| ANEXO 1 | ORDEN DEL DÍA DEL 47º PERIODO DE SESIONES Y LISTA DE DOCUMENTOS | | |
| ANEXO 2 | RESOLUCIÓN MEPC.96(47) - DIRECTRICES RELATIVAS AL MUESTREO DEL FUELOIL PARA DETERMINAR EL CUMPLIMIENTO DE LO DISPUESTO EN EL ANEXO VI DEL MARPOL 73/78 | | |
| ANEXO 3 | PROPUESTA DE ENMIENDAS AL PLAN DE EVALUACIÓN DEL ESTADO DEL BUQUE | | |
| ANEXO 4 | RESOLUCIÓN MEPC.97(47) - DESIGNACIÓN DE LA ZONA MARINA ALREDEDOR DE LA ISLA DE MALPELO COMO ZONA MARINA ESPECIALMENTE SENSIBLE | | |
| ANEXO 5 | RESOLUCIÓN MEPC.98(47) - DESIGNACIÓN DE LA ZONA MARINA ALREDEDOR DE LOS CAYOS DE FLORIDA COMO ZONA MARINA ESPECIALMENTE SENSIBLE | | |
| ANEXO 6 | PROPUESTA DE TEXTO PARA SUSTITUIR AL ANEXO DEL PROTOCOLO DE INTERVENCIÓN DE 1973 | | |
| ANEXO 7 | INSTRUCCIONES PARA LOS SUBCOMITÉS | | |
| ANEXO 8 | PUNTOS SUSTANTIVOS QUE DEBEN INCLUIRSE EN LOS ÓRDENES DEL DÍA CORRESPONDIENTES AL MEPC 48, MEPC 49 Y MEPC 50 | | |
| ANEXO 9 | MANDATO DE LOS GRUPOS DE TRABAJO POR CORRESPONDENCIA Y LAS REUNIONES INTERPERIODOS | | |
| ANEXO 10 | DECLARACIÓN DE LA DELEGACIÓN DE CUBA | | |

1 INTRODUCCIÓN

1.1 El 47º periodo de sesiones del Comité de Protección del Medio Marino se celebró en la sede de la OMI del 4 al 8 de marzo de 2002 bajo la presidencia del Sr. Michael Julian (Australia).

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

| | |
|-------------------------------|------------------------------|
| ALEMANIA | ISRAEL |
| ANTIGUA Y BARBUDA | ITALIA |
| ARABIA SAUDITA | JAMAICA |
| ARGELIA | JAPÓN |
| ARGENTINA | LETONIA |
| AUSTRALIA | LÍBANO |
| BAHAMAS | LIBERIA |
| BANGLADESH | LITUANIA |
| BÉLGICA | LUXEMBURGO |
| BRASIL | MALASIA |
| CANADÁ | MALTA |
| CHILE | MARRUECOS |
| CHINA | MAURITANIA |
| CHIPRE | MÉXICO |
| COLOMBIA | NAMIBIA |
| CÔTE D'IVOIRE | NIGERIA |
| CUBA | NORUEGA |
| DINAMARCA | NUEVA ZELANDIA |
| DOMINICA | PAÍSES BAJOS |
| ECUADOR | PANAMÁ |
| EGIPTO | PERÚ |
| ESLOVENIA | POLONIA |
| ESPAÑA | PORTUGAL |
| ESTADOS UNIDOS | REINO UNIDO |
| ESTONIA | REPÚBLICA DE COREA |
| FEDERACIÓN DE RUSIA | REPÚBLICA POPULAR |
| FILIPINAS | DEMOCRÁTICA COREA |
| FINLANDIA | RUMANÍA |
| FRANCIA | SAN VICENTE Y LAS GRANADINAS |
| GHANA | SINGAPUR |
| GRECIA | SUDÁFRICA |
| GUATEMALA | SUECIA |
| HONDURAS | TAILANDIA |
| INDIA | TRINIDAD Y TABAGO |
| INDONESIA | TURQUÍA |
| IRÁN (REPÚBLICA ISLÁMICA DEL) | UCRANIA |
| IRLANDA | URUGUAY |
| ISLANDIA | VANUATU |
| ISLAS MARSHALL | VENEZUELA |

representantes del siguiente Miembro Asociado de la OMI:

HONG KONG (CHINA)

representantes de los siguientes organismos especializados de las Naciones Unidas:

CONVENCIÓN MARCO DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE EL CAMBIO CLIMÁTICO (CMNUCC)

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

ORGANIZACIÓN MUNDIAL DE LA SALUD (OMS)

observadores de las siguientes organizaciones intergubernamentales:

COMISIÓN EUROPEA (CE)

FONDO INTERNACIONAL DE INDEMNIZACIÓN DE DAÑOS DEBIDOS A CONTAMINACIÓN POR HIDROCARBUROS (FIDAC)

ORGANIZACIÓN REGIONAL PARA LA PROTECCIÓN DEL MEDIO MARINO (ROPME)

ORGANIZACIÓN INTERNACIONAL DE COMUNICACIONES 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 (IOMI)

CONFEDERACIÓN INTERNACIONA DE ORGANIZACIONES SINDICALES LIBRES (CIOSL)

ASOCIACIÓN INTERNACIONAL PERMANENTE DE LOS CONGRESOS DE NAVEGACIÓN (PIANC)

CONSEJO MARÍTIMO INTERNACIONAL Y DEL BÁLTICO (BIMCO)

ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE SOCIEDADES DE CLASIFICACIÓN (IACS)

ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE COORDINACIÓN DE TRANSPORTE DE CARGA (ICHCA)

CONSEJO EUROPEO DE FEDERACIONES DE LA INDUSTRIA QUÍMICA (CEFIC)

FORO MARÍTIMO INTERNACIONAL DE COMPAÑÍAS PETROLERAS (OCIMF)

INTERNACIONAL AMIGOS DE LA TIERRA (FOEI)

ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE LOS INSTITUTOS DE NAVEGACIÓN (IAIN)

FEDERACIÓN INTERNACIONAL DE ASOCIACIONES DE CAPITANES DE BUQUES (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)
UICN/ALIANZA MUNDIAL PARA LA NATURALEZA (UICN)
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE OPERADORES DE BUQUE Y TERMINALES GASERO (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
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE LA INDUSTRIA PETROLERA PARA LA CONSERVACIÓN DEL MEDIO AMBIENTE (IPIECA)
INSTITUTO DE INGENIERÍA, CIENCIA Y TECNOLOGÍA NAVALES (IMAREST)
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE GESTORES NAVALES (ISMA)
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE BUQUES TANQUE PARA CARGA DIVERSIFICADA (IPTA)
FEDERACIÓN INTERNACIONAL DE VELA (ISAF)
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE CONTRATISTAS MARÍTIMOS (IMCA)
INSTITUTO MUNDIAL DEL TRANSPORTE NUCLEAR (WNTI)
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE CAPITANES DE PUERTOS (IHMA)
REAL INSTITUCIÓN DE ARQUITECTOS NAVALES (RINA)

También estuvieron presentes el Presidente del Comité de Seguridad Marítima (MSC), Sr. T. Allan (Reino Unido), el Presidente del Comité de Cooperación Técnica, Sr. M.U. Ahmed (Bangladesh), el Presidente del Subcomité de Proyecto y Equipo del Buque (DE), Sr. A. Chrysostomou (Chipre), el Presidente del Subcomité de Transporte de Líquidos y Gases a Granel (BLG), Sr. Z. Alam (Singapur) y el Presidente del Subcomité de Implantación por el Estado de Abanderamiento, Sr. K.T. Lim (República de Corea).

1.3 El Secretario General dio la bienvenida a los participantes e hizo mención de las actividades de la OMI en materia de protección marítima. Tras los ataques terroristas perpetrados en los Estados Unidos el 11 de septiembre pasado, en su vigésimo segundo periodo de sesiones, la Asamblea adoptó la resolución A.924(22) sobre el Examen de las medidas y procedimientos para prevenir actos de terrorismo que ponen en peligro la integridad personal de los pasajeros y de la tripulación y la seguridad de los buques. En la reunión del Grupo de trabajo interperiodos del Comité de Seguridad Marítima, celebrada hace dos semanas, se logró un importante progreso en la preparación de una conferencia de la OMI sobre Protección Marítima que tendrá lugar a finales de año junto con el 76º periodo de sesiones del MSC.

1.4 El Secretario General afirmó que la Asamblea reconocía los logros alcanzados por el MEPC durante los dos últimos años, especialmente la satisfactoria adopción de la regla 13G revisada del MARPOL en lo que se refiere a la retirada gradual del servicio de los petroleros de casco sencillo y a la adopción del Convenio internacional sobre el control de los sistemas antiincrustantes perjudiciales (Convenio SAI), elaborado por el Comité, y asimismo que los logros del MEPC ponían de relieve el papel de la OMI en la elaboración de reglas, y su capacidad para responder con prontitud a tales demandas.

1.5 El Secretario General manifestó que, puesto que el Convenio SAI establece como fecha prevista para la prohibición general del uso de pinturas a base de tributilestano el 1 de enero de 2003, es sumamente importante que el Convenio entre en vigor lo antes posible, sobre todo teniendo en cuenta que está preparado desde comienzos de febrero y que continuará abierto a la

firma hasta finales de año. El Secretario General instó a los Gobiernos Miembros a que dieran los pasos necesarios para ratificar e implantar cuanto antes el Convenio, de manera que las medidas para erradicar las pinturas perjudiciales antiincrustantes puedan implantarse de acuerdo con el calendario que figura en sus disposiciones.

1.6 El Secretario General informó al Comité de que la Asamblea había adoptado la resolución A.929(22) sobre la entrada en vigor del Anexo VI del MARPOL 73//8, y había instado a los Gobiernos Miembros a que aceleraran el proceso de ratificación del Anexo de modo que también pueda entrar en vigor a la mayor brevedad.

1.7 El Secretario General manifestó que el problema de los organismos acuáticos perjudiciales en el agua de lastre, que se planteó por vez primera en la OMI en 1988, en la actualidad se consideraba como una de las cuatro mayores amenazas para la salud de los océanos. Se pidió al Comité que asumiera la responsabilidad de encontrar una solución viable y aceptable al problema. En sus últimos periodos de sesiones, el Consejo y la Asamblea aprobaron, en principio, que en 2003 se celebrara una Conferencia Diplomática sobre gestión del agua de lastre, por lo que sólo quedaban dos periodos de sesiones para que el Comité elaborase el proyecto de Convenio de forma que pudiera distribuirse con la suficiente antelación a la Conferencia Diplomática propuesta para 2003, por lo que el Comité deberá finalizar el marco del Convenio y elaborar unas normas relativas al agua de lastre durante el actual periodo de sesiones.

1.8 El Secretario General tomó nota de que el Comité elaboraría una estrategia de la OMI para el control de las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes de los buques, puesto que, aunque sus contribuciones son relativamente pequeñas, los buques emiten gases de efecto invernadero y dado que operan en todo el mundo, se había pedido a la OMI que abordara el asunto de las emisiones de los buques en el contexto del Protocolo de Kioto de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático. Según el Secretario General, es importante que la Organización y el sector naviero presenten al mundo el mensaje positivo de que la OMI se preocupa por el cambio climático y está dispuesta a asumir su cuota de responsabilidad para proteger el clima y el futuro de la tierra.

1.9 El Secretario General también tomó nota de que el Comité examinaría de nuevo el papel de la OMI en cuanto a la reducción de los riesgos medioambientales y de seguridad asociados al reciclaje. La OMI se ocupa principalmente de la preparación de los buques antes de que comience el reciclaje, lo que puede incluir su participación desde la fase de proyecto de los buques. El Secretario General confiaba en que el Comité podría abordar con eficacia este asunto, además de considerar la propuesta de elaborar unas directrices de la OMI sobre el reciclaje de buques.

1.10 El Secretario General informó también sobre el 3º Foro de investigación y desarrollo en materia de lucha contra los derrames de hidrocarburos de alta densidad, organizado por la OMI en Brest (Francia). Los accidentes de petroleros como el tipo del **Erika** confirmaban la necesidad urgente de la celebración del Foro para someter a debate técnicas mediante las que se pueda hacer frente a los derrames de hidrocarburos de alta densidad. Así pues, dio las gracias a los Estados Miembros y a las organizaciones que han prestado su apoyo y han participado en el encuentro.

1.11 El Secretario General tomó nota de que el Comité examinaría la reestructuración de los Subcomités y manifestó que dicho examen no debería restringirse a ellos sino que también debería abordar métodos para efectuar el trabajo de la Organización del modo más eficaz.

1.12 El Comité tomó nota de la declaración del Secretario General de que los poderes de las delegaciones estaban en regla.

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

2 ORGANISMOS ACUÁTICOS PERJUDICIALES EN EL AGUA DE LASTRE

2.1 El Comité recordó los debates que han tenido lugar desde 1990 sobre los organismos acuáticos perjudiciales en el agua de lastre, y en particular que el MEPC 46 había comunicado al Consejo que resultaría oportuno celebrar una conferencia en 2003, sobre la gestión del agua de lastre, a reserva de que en 2002 se logaran los avances suficientes. El Comité observó también que para alcanzar esa meta, sólo contaba con dos periodos de sesiones (incluido el actual) en los que finalizar el texto del instrumento jurídico a fin de distribuirlo para la Conferencia Diplomática.

2.2 El Comité también señaló que en este periodo de sesiones sería necesario finalizar el texto del proyecto de instrumento y realizar un progreso considerable en cuanto a las normas sobre gestión del agua de lastre que se ultimarían en el MEPC 48, momento en el que el Pleno del Comité efectuaría un examen, artículo por artículo, de dicho proyecto. Sólo si el Comité consigue ultimar estas tareas, podrá comunicar al Consejo, en su 89º periodo de sesiones de noviembre de 2002, que el progreso logrado es suficiente para que se celebre la Conferencia Diplomática prevista.

2.3 El Comité observó además que en el MEPC 46, se habían considerado numerosas cuestiones relacionadas con el agua de lastre. Basándose en las instrucciones detalladas del Comité, el Grupo de trabajo sobre el agua de lastre había realizado grandes avances durante dicho periodo de sesiones, y había elaborado varias reglas destinadas al proyecto del "Convenio internacional para el control y la gestión del agua de lastre y los sedimentos de los buques", que figura en el anexo 2 del presente informe (MEPC 47/2) mediante el enfoque de dos niveles, aceptado en principio por el Comité (MEPC 45/20, párrafo 2.5), que figura a continuación:

- .1 el nivel uno exige a todos los buques que cumplan ciertas prescripciones básicas con respecto a la gestión del agua de lastre, en todo momento y en todo el mundo; y
- .2 el nivel 2 permite que las Partes contratantes designen zonas de control del agua de lastre en las que podrían exigirse medidas adicionales.

2.4 El Comité tomó nota de que el Grupo de trabajo había deliberado detenidamente sobre varias cuestiones que se describen en su informe y en particular, que había elaborado:

- .1 una propuesta inicial, con una norma para el cambio de agua de lastre y dos normas opcionales para el tratamiento del agua de lastre; y
- .2 una circular conjunta MSC/MEPC sobre "Propuestas de proyecto para las opciones de gestión del agua de lastre y los sedimentos de los buques nuevos".

Informe del Grupo de trabajo sobre el agua de lastre, reunido durante el MEPC 46

2.5 El Comité examinó el informe del Grupo de trabajo sobre el agua de lastre reunido durante el MEPC 46 (MEPC 47/2), junto con el documento MEPC 47/2/15 presentado por el Presidente de dicho Grupo en el que se revisan las cuestiones clave examinadas en anteriores reuniones y se identifican las que quedan por resolver. El Presidente del Grupo de trabajo pidió al Comité que diera al Grupo la instrucción de continuar elaborando el proyecto de instrumento jurídico, basándose en el anexo 1 de su informe, con inclusión de los principios establecidos en el mismo y propuso, para el Grupo, el plan de acción que figura en la sección 2 del presente documento.

2.6 La delegación del Brasil manifestó su inquietud por la dirección que estaban tomando el proyecto de instrumento jurídico y las normas aplicables al agua de lastre (MEPC 47/2/9), y sugirió que primero se llegara a un acuerdo sobre ciertos conceptos fundamentales, por ejemplo, lo que constituye "agua de lastre aceptable" y sobre los criterios que deberían aplicarse para evaluar tal aceptación. Una vez que se aborden esa y otras incertidumbres, podrían evaluarse los diferentes métodos de tratamiento del agua de lastre, comparando su eficacia, y las reglas podrían acordarse. A fin de que esa lógica se incorpore en el proyecto de instrumento jurídico, dicha delegación propuso una reorganización de los artículos del instrumento, que figura en el anexo 2 del presente documento.

2.7 La delegación del Brasil cuestionó también la conclusión del Comité de que el cambio del agua de lastre debería considerarse como una solución provisional y que el enfoque debería centrarse en producir opciones para el tratamiento del agua de lastre más seguras y eficaces (MEPC 46/23, párrafo 3.3). En la actualidad el sector naviero cuenta con el cambio de agua de lastre como única opción disponible y no existe ninguna justificación científica para clasificarla como provisional. Se propuso pues, que en el proyecto de instrumento se conceda al cambio del agua de lastre igual grado de atención que al tratamiento del agua de lastre y que se examine la situación conforme la necesidad se vaya haciendo patente.

2.8 Varias delegaciones apoyaron la opinión del Brasil y solicitaron la preparación de un acuerdo válido y lógico en lugar de que se llegue a un acuerdo precipitado.

2.9 Sin embargo, numerosas delegaciones dieron su apoyo al proyecto de instrumento jurídico y a la forma en que las normas se están elaborando a partir del documento MEPC 47/2 puesto que temían que un debate conceptual retrasaría la elaboración del instrumento. Algunas de las incertidumbres referentes a la gestión del agua de lastre sólo podrán resolverse en su debido momento y las soluciones serían más fáciles de encontrar mediante la adopción del instrumento mencionado. Dicho instrumento debería contener normas relativas tanto al cambio del agua de lastre como al tratamiento de la misma. Así pues, esas delegaciones acordaron que cualquier instrumento que se adopte debería abordar las cuestiones pertinentes y contar con una lógica capaz de garantizar su aceptación final.

2.10 Los Estados Unidos señalaron que, a su juicio, la piedra angular del instrumento sería una norma de alcance mundial, capaz de proteger el medio ambiente.

2.11 Varios delegados apoyaron el punto de vista expresado por el observador de la ICS, quien afirmó que cuando la elaboración de las normas esté más avanzada, debería prestarse la debida atención a los instrumentos que deberán acompañarlas, por ejemplo, en qué momento y quién sería el encargado del funcionamiento de dichos instrumentos.

2.12 Para resumir, el Presidente observó que:

- .1 resultaba fundamental que el instrumento jurídico sobre la gestión del agua de lastre abordara todas las cuestiones pertinentes de manera que los Estados Miembros lo aceptaran, entrara en vigor, y contribuyera al control de organismos acuáticos perjudiciales en el agua de lastre;
- .2 la cuestión más importante en el actual periodo de sesiones era la necesidad de llegar a un acuerdo sobre las normas para el tratamiento del agua de lastre, así como realizar progresos en cuanto al texto del proyecto de convenio, de manera que esté listo para que pueda examinarse artículo por artículo en el MEPC 48;
- .3 el cambio del agua de lastre constituye uno de los métodos para controlar los organismos acuáticos perjudiciales y "aún no debería suprimirse"; y
- .4 el Grupo de trabajo debería examinar las cuestiones planteadas por el Brasil en el documento MEPC 47/2/9, junto con el documento MEPC 47/2/8 presentado por Noruega.

2.13 El Comité aprobó, en términos generales, el informe del Grupo de trabajo sobre el agua de lastre convocado durante el MEPC 46, como base para nuevas deliberaciones y aún tomando nota de las conclusiones del párrafo 2.11, refrendó el plan de acción propuesto por su Presidente.

Informe del Grupo de trabajo por correspondencia sobre las normas aplicables al agua de lastre

2.14 Se tomó nota de que, por recomendación del Grupo de trabajo, el MEPC 46 había establecido un grupo de trabajo por correspondencia sobre las normas aplicables al agua de lastre, bajo la dirección de los Estados Unidos, para que continuara elaborando las normas durante el lapso interperiodos. Dicho Grupo presentó su informe con la signatura MEPC 47/2/3 y el material de referencia con la signatura MEPC 47/INF.5.

2.15 Al presentar el informe del Grupo de trabajo por correspondencia, el Sr. F. Kenney (Estados Unidos) manifestó que desde el MEPC 46 el Grupo había trabajado en las normas para el agua de lastre, sirviéndose, entre otras cosas, de la labor desarrollada durante el MEPC 46 por el Grupo de trabajo sobre agua de lastre, en el resultado del primer Seminario internacional sobre normas de tratamiento del agua de lastre, celebrado en la OMI en marzo de 2001, y en la importante contribución de los miembros del Grupo de trabajo por correspondencia. También presentó las propuestas y recomendaciones del Grupo para continuar la labor, formuladas como enmiendas al texto refundido del proyecto de instrumento jurídico que se examinó en el último periodo de sesiones (MEPC 46/3/2), relacionándolas con los últimos textos presentados al Comité que figuran en el anexo 1 del documento MEPC 47/2.

2.16 El Comité dio las gracias a la delegación de los Estados Unidos y a todos los miembros del Grupo de trabajo por correspondencia, por el tiempo y el esfuerzo dedicado a la elaboración de las normas sobre agua de lastre desde el MEPC 46.

2.17 El Comité examinó el documento MEPC 47/2/14, presentado por el Presidente del Grupo de trabajo sobre agua de lastre, en el que se revisan las recomendaciones del Grupo de trabajo por correspondencia sobre las normas aplicables al agua de lastre e invitó al Comité a que diera

instrucciones sobre tres cuestiones, particularmente sobre las que las conclusiones del Grupo de trabajo por correspondencia parecían desviarse del acuerdo alcanzado por el Grupo de trabajo durante el MEPC 46, a saber:

- .1 el Grupo de trabajo ya había aceptado la recomendación formulada por el Grupo de trabajo por correspondencia en el documento MEPC 47/2/3, párrafo 3.1, de que toda norma aplicable al cambio del agua de lastre deberá ser independiente de la norma de funcionamiento que se elabore para el tratamiento del agua de lastre, y el texto actual (MEPC 47/2, anexo 1, reglas E-1 y E-2) refleja esa aceptación. Se invitó al Comité a que refrendara la decisión de que el Grupo de trabajo continúe basándose en el texto que figura en el documento MEPC 47/2, anexo 1, reglas E-1 y E-2;
- .2 el Grupo de trabajo acordó que la Organización debería examinar la eficacia de las normas para el tratamiento del agua de lastre a intervalos máximos de [5] años y, en consecuencia, redactó un texto para que forme parte de la regla E-2 (MEPC 46/23, párrafo 3.13.3). Se pidió al Comité que decidiera si el Grupo de trabajo debería reabrir el debate sobre este asunto, en vista de la recomendación formulada por el Grupo de trabajo por correspondencia acerca del mismo (MEPC 47/2/3, párrafo 3.4), señalando las posibles repercusiones en el calendario acordado; y
- .3 el Grupo de trabajo examinó el papel de los funcionarios encargados de la supervisión por el Estado rector del puerto que se propone en el proyecto de artículo 15 (MEPC 47/2, anexo 1). El Grupo de trabajo por correspondencia no alcanzó ningún acuerdo sobre el papel de dichos funcionarios en cuanto a las pruebas de los sistemas del tratamiento del agua de lastre y recomendó que volviera a examinarse el asunto (MEPC 47/2/3, párrafo 3.6). Puesto que las opiniones en el seno del Grupo de trabajo por correspondencia parecían inclinarse hacia las disposiciones que figuran en el proyecto de artículo 15, se invitó al Comité a que decidiera si el Grupo de trabajo debería reabrir el debate sobre esta cuestión.

2.18 El Comité estuvo de acuerdo con las recomendaciones y decidió no reabrir los debates mencionados en los párrafos precedentes.

2.19 A propuesta de la delegación del Japón, el Comité acordó que el Grupo de trabajo examinaría las disposiciones sobre reconocimientos y certificación por un método similar al utilizado para la elaboración de las reglas del Convenio internacional sobre el control de los sistemas antiincrustantes perjudiciales para buques, 2001. Esto permitiría que en el futuro pudieran introducirse enmiendas mediante el procedimiento de enmienda tácito de la OMI.

2.20 El Comité tomó nota del resto de los documentos presentados bajo este punto del orden del día y los remitió, junto con los anteriormente mencionados al Grupo de trabajo sobre agua de lastre para que los examinara con mayor detenimiento.

Instrucciones para el Grupo de trabajo sobre el agua de lastre

2.21 En el contexto de las conclusiones que figuran en el párrafo 2.11, se pidió al Grupo de trabajo que tuviera a bien:

- .1 continuar elaborando el proyecto de instrumento jurídico, según figura en el anexo 1 del informe del Grupo de trabajo (MEPC 47/2);
- .2 continuar elaborando las normas de gestión del agua de lastre;
- .3 examinar las cuestiones relacionadas con las zonas de gestión del agua de lastre que se incluirán en las reglas de la sección C - "Prescripciones especiales para ciertas zonas"; y
- .4 continuar elaborando las directrices mencionadas en el proyecto de reglas (capítulo 6 del documento MEPC 47/2).

2.22 El Presidente hizo referencia a la importancia del Programa mundial de gestión del agua de lastre de las FMAM/PNUD/OMI y señaló que probablemente ésta era la primera vez que se había proporcionado cooperación técnica antes de que el correspondiente Convenio de la OMI entrara en vigor, preparando a los Estados Miembros con antelación, para que tengan la capacidad de implantar plenamente las disposiciones del Convenio tan pronto como entre en vigor.

2.23 El Secretario del MEPC, Sr. Sekimizu, informó al Comité de las siguientes actividades en el marco del Programa mundial de gestión del agua de lastre FMAM/PNUD/OMI que vienen llevándose a cabo desde el MEPC 46:

- .1 los reconocimientos portuarios iniciales se han completado satisfactoriamente en los seis lugares de prueba;
- .2 la revisión legislativa desarrollada en el marco del Programa se ha completado y el informe definitivo, incluido el resultado del primer Seminario internacional sobre los aspectos jurídicos del control y la gestión del agua de lastre, celebrado en noviembre de 2001, bajo los auspicios de la Universidad Marítima Mundial (Malmö, Suecia) estarán disponibles en breve;
- .3 se ha realizado un progreso considerable en el fomento de la cooperación regional en cada uno de los lugares de prueba. El logro más importante en cuanto a dicha cooperación ha sido el establecimiento de un grupo regional de tareas del proyecto en la región del mar Negro. Durante la Conferencia del Mar Negro sobre el control y la gestión del agua de lastre los seis Estados ribereños adoptaron una resolución para aprobar el Plan de acción regional e instar a la OMI, al PNUD y al Fondo para el Medio Ambiente Mundial a que garanticen la continuación del Programa mundial de gestión del agua de lastre dentro del plazo necesario a fin de facilitar la introducción del futuro Convenio de la OMI (MEPC 47/2/4); y
- .4 en enero de 2002, durante la Reunión del Grupo de tareas del proyecto que tuvo lugar en Goa (India), los seis países piloto expresaron su firme apoyo a la ampliación del Programa "GloBallast" en un año.

2.24 El Sr. Sekimizu anunció que el Grupo de trabajo sometería a un examen pormenorizado los cinco documentos que recogen las actividades del Programa "GloBallast", y asimismo que entre las prioridades de dicho Programa durante los próximos meses podían contarse:

- .1 el inicio de las actividades de evaluación de los riesgos en todos los países piloto; y
- .2 la continuación de la cooperación regional centrada en la repetición de la experiencia lograda en el lugar de prueba situado en la Isla de Khark para la zona marítima ROPME y otros países de la región.

Informe verbal del Grupo de trabajo sobre el agua de lastre

2.25 El Comité recibió un informe verbal del Presidente del Grupo de trabajo sobre el agua de lastre, Sr. M. Hunter (Estados Unidos), acerca del estado de la labor efectuada por el Grupo durante el actual periodo de sesiones, que se recoge en los párrafos siguientes:

2.26 El Grupo de trabajo abordó el asunto de la elaboración de normas como principal prioridad y tras un examen pormenorizado, estuvo de acuerdo sobre varios puntos básicos, que se indican en los párrafos siguientes.

2.27 El Grupo convino en que la norma para el cambio del agua de lastre debería ser uno de los medios utilizados en el marco del proyecto de instrumento jurídico, junto con otras normas sobre el tratamiento. Se incluyó una disposición sobre la revisión, tanto de las normas para el cambio del agua de lastre como de las normas sobre su tratamiento, a partir de los documentos que se presenten a la OMI y teniendo en cuenta la evolución de la tecnología.

2.28 El Grupo consideró fundamental señalar que la norma sobre el tratamiento constituiría el objetivo final, si bien las opiniones se dividieron en cuanto a la conveniencia de que eso figure en el instrumento jurídico o en una resolución conexas. Dos razonamientos dieron lugar a estos diferentes puntos de vista. En primer lugar, numerosos Miembros del Grupo opinaron que la norma establecida en el instrumento jurídico debería poder lograrse dentro del plazo previsible para una pronta entrada en vigor. Otros cuestionaron el grado de confianza en que las normas redundarían en beneficio para el medio ambiente. El Grupo reconoció que sólo podía garantizarse la eficacia de una norma para eliminar la transferencia de organismos acuáticos perjudiciales y agentes patógenos, si era capaz de lograr el 100% de la remoción o inactivación, pero que las normas basadas en un porcentaje inferior ofrecerían ventajas no cuantificables. Una gran parte de los miembros del Grupo opinó que una reducción del 95% lograría una disminución importante del riesgo y a plazo medio constituiría una solución viable. Otros se manifestaron preocupados por considerar que esa conclusión no tenía base científica.

2.29 Las opiniones también se dividieron respecto de la necesidad de una norma sobre un segundo nivel; algunos Miembros estimaron que una norma del Nivel 1 con la suficiente solidez evitaría la necesidad de adoptar medidas adicionales en determinadas esferas. Según la elección que se haga, podrá ser necesario adoptar una norma general única o, en su lugar, una serie de normas, definidas quizás en función del Nivel 1, o del Nivel 2, junto con otra norma que abarque el objetivo final.

2.30 Así pues, el Grupo de trabajo identificó una serie de normas que habrían de evaluarse nuevamente y pidió al Comité que volviera a establecer el Grupo de trabajo por correspondencia sobre normas de gestión del agua de lastre, a fin de que:

- .1 realizara una evaluación comparativa pormenorizada de cada una de las normas propuestas, teniendo en cuenta las distintas tecnologías que podrían utilizarse para ponerlas en práctica así como del resto de los factores y consideraciones pertinentes, prestando especial atención al aspecto práctico, la eficacia biológica (incluidos los agentes patógenos), la relación coste-beneficios y los plazos dentro de los que las normas podrían implantarse; y
- .2 elaborara un informe con recomendaciones, que permita al Comité decidir qué normas deben incluirse en el texto del Convenio.

2.31 A este respecto, el Grupo de trabajo recomendó que el Comité pida al GESAMP que asesore al Grupo de trabajo por correspondencia sobre cada una de estas normas desde el punto de vista de la calidad y respecto de las prescripciones relativas a las pruebas y la vigilancia.

2.32 En lo que se refiere a las deliberaciones sobre cuestiones relativas al punto 10 del orden del día, y en cuanto a la recomendación de que se pida al GESAMP que asesore al Grupo de trabajo por correspondencia, la delegación de los Países Bajos, apoyada por varias delegaciones, manifestó su preocupación por la viabilidad de esa solicitud, particularmente en lo que hace a las finanzas y al volumen de trabajo del GESAMP.

2.33 El Sr. Fred Kenney, de la delegación de los Estados Unidos, se ofreció para seguir desempeñando funciones de coordinador si el Comité decide volver a establecer el Grupo de trabajo por correspondencia.

2.34 Un subgrupo de expertos científicos elaboró una norma adicional y algunos de los criterios de base, posteriormente examinados por el Grupo de trabajo.

2.35 El Grupo siguió elaborando el proyecto de instrumento jurídico, que figura en el documento MEPC 47/2, anexo 1, y examinó las observaciones específicas sobre dicho texto, que se habían presentado durante el actual periodo de sesiones que dieron lugar a la redacción del nuevo texto y la incorporación de enmiendas. Un importante elemento nuevo es la sección sobre Prescripciones especiales en determinadas áreas, o reglas del "Nivel 2". El Grupo elaboró criterios para el establecimiento de zonas de control de las descargas de agua de lastre, y prescripciones para los buques que descarguen agua de lastre dentro de dichas zonas cuyo texto es necesariamente de carácter provisional, hasta que se adopten decisiones respecto de la elección de una o más normas para el tratamiento del agua de lastre.

2.36 La delegación del Japón estimó que el texto correspondiente al "Nivel 2" que se había elaborado no era realista y no podría implantarse, por lo que decidió reservar su opinión al respecto.

2.37 De conformidad con las instrucciones que había recibido el Grupo y con las recomendaciones de la Oficina Jurídica de la OMI, el texto correspondiente al Nivel 2 se basó en el principio de que las zonas deben designarse, ya sea en el proyecto de instrumento jurídico, o mediante aprobación de la Organización. Varias delegaciones manifestaron su preocupación respecto de la aplicación de este principio y los Estados Unidos, en especial, se reservaron su postura sobre el asunto y sobre el texto del Nivel 2, según la redacción del Grupo de trabajo.

2.38 El Grupo de trabajo examinó varias cuestiones muy complejas, relacionadas entre sí y, debido a limitaciones de tiempo, no pudo seguir elaborando las directrices mencionadas en el punto 2.5 de su mandato (véase el párrafo 2.21.4 *supra*).

2.39 También se consideró que el texto del instrumento jurídico aún debía perfeccionarse antes de que el MEPC 48 lo examine artículo por artículo, con arreglo al calendario establecido para la celebración de una conferencia diplomática en 2003. El Grupo de trabajo acordó recomendar la constitución de un grupo de trabajo interperiodos sobre el agua de lastre, con el siguiente mandato:

- .1 perfeccionar y completar el texto del instrumento jurídico;
- .2 elaborar directrices de apoyo al instrumento jurídico; y
- .3 presentar un informe escrito al MEPC 48.

2.40 Con arreglo a las instrucciones recibidas, el Grupo de trabajo examinó varios documentos, entre ellos las propuestas de Brasil con respecto al concepto de "agua de lastre aceptable" (MEPC 47/2/9). El Grupo consideró una elaboración más a fondo de ese concepto presentada por el Brasil y estuvo de acuerdo en que muchas cuestiones planteadas en dichas propuestas ya se abordaban en el marco del instrumento jurídico y, en especial, en que el concepto se relacionaba con la elaboración de normas y la utilización de técnicas de evaluación de riesgos, especialmente en cuanto a las disposiciones sobre exención que figuran en la sección A del anexo 1 del instrumento jurídico.

2.41 A este respecto, el Brasil se comprometió a presentar, en el 48º periodo de sesiones del Comité, un documento sobre la utilización de metodologías científicas de ayuda para la toma de decisiones con criterios múltiples, para establecer el rango de las técnicas de tratamiento del agua de lastre. El Brasil también manifestó que el concepto de "agua de lastre aceptable" no había sido tratado adecuadamente por el Grupo de trabajo y se reservó su postura al respecto.

2.42 En las observaciones que hizo respecto del informe verbal, la delegación del Brasil declaró que no podía aceptar el informe ni el modo en que el Grupo de trabajo había llevado a cabo su labor:

- .1 el concepto de agua de lastre aceptable, propuesto por el Brasil como base para definir el problema que deberá resolverse no había sido debidamente tratado por el Grupo de trabajo; y
- .2 los diversos documentos sobre agua de lastre presentados por el Brasil en el presente periodo de sesiones no se habían examinado adecuadamente desde el principio, ni figuraban en el mandato del Grupo de trabajo, a pesar de las conclusiones alcanzadas al principio de la semana y del apoyo manifestado por otras delegaciones.

2.43 La delegación del Brasil se reservó su postura por los motivos anteriormente citados pero indicó que, a pesar de ello, contribuiría de manera activa a la futura labor del Comité sobre este punto ya que el instrumento jurídico es importante para un país como el Brasil que recibe grandes cantidades de agua de lastre en su zona costera.

2.44 La delegación de Argentina manifestó que respaldaba la postura del Brasil.

2.45 Varias delegaciones afirmaron que apreciaban la labor realizada por el Grupo de trabajo, aunque reconocieron que aún quedaban por resolver muchas cuestiones, en particular la de las normas, y que el Comité debería hacer todo lo posible para preparar un documento jurídico que pudiera examinarse en 2003.

2.46 La delegación de Australia, apoyada por la de Francia, expresó su contrariedad por que se hubiera planteado de nuevo, durante este periodo de sesiones, la cuestión de los conceptos, a pesar de que el tema del agua de lastre, había figurado en el programa de trabajo del MEPC durante más de 10 años.

2.47 La delegación de los Países Bajos manifestó sus dudas con respecto a la aplicación y puesta en práctica del concepto de "agua de lastre aceptable" elaborado por el Brasil. El observador de la FOEI opinó que en este concepto no se tenía en cuenta el principio del planteamiento preventivo, aceptado por el MEPC, mediante la resolución MPEC 67(37), que debe adoptarse con respecto a la protección del medio ambiente y pidió al Brasil que lo incorporara en sus futuros documentos.

2.48 Numerosas delegaciones indicaron que estaban a favor de que se volviera a constituir el Grupo de trabajo por correspondencia sobre normas relativas al agua de lastre, así como un Grupo de trabajo interperiodos sobre el agua de lastre, y que se elaboraran mandatos para ambos grupos. Otras delegaciones se opusieron al establecimiento de ambos.

2.49 Muchas delegaciones respaldaron también la sugerencia de que el Grupo de trabajo interperiodos sobre agua de lastre se reuniera en la semana anterior al MEPC 48, ya que esto permitiría al Grupo beneficiarse de las conclusiones del trabajo del Grupo por correspondencia. La delegación de Chipre, respaldada por la delegación de Francia, manifestó que, a fin de que los Gobiernos pudieran supervisar y ejercer influencia en la labor emprendida por el Grupo de trabajo y puesto que no se había presentado ningún informe escrito en el actual periodo de sesiones, el Grupo de trabajo interperiodos debería reunirse sólo cuando concluyera el MEPC 48.

2.50 La delegación de Israel indicó que, basándose en documentos anteriormente presentados al Comité, el cambio de agua de lastre no parecía un método eficaz para evitar o reducir al mínimo la transferencia de organismos acuáticos perjudiciales, y que debían elaborarse cuanto antes técnicas de tratamiento de agua de lastre para reemplazarlo.

2.51 La delegación del Japón indicó que era muy importante que en el proyecto de instrumento jurídico se determinaran los lugares en los que podía llevarse a cabo el cambio del agua de lastre de manera segura y contando con la debida aceptación. Sin este tipo de regla el instrumento jurídico no resultaría eficaz, en espera de que puedan aplicarse los sistemas de tratamiento del agua de lastre con arreglo a las normas que actualmente se elaboran en virtud de lo dispuesto en la regla E-2.

Medidas cuya adopción se pide al Comité

2.52 El Comité acordó volver a constituir el Grupo de trabajo por correspondencia sobre normas relativas al agua de lastre y aceptó el ofrecimiento de los Estados Unidos de coordinar el Grupo (los detalles del coordinador figuran en el párrafo 18.25). El mandato del Grupo de trabajo por correspondencia figura en el anexo 9 del presente informe.

2.53 El Comité también acordó solicitar el permiso del Consejo para constituir un grupo de trabajo interperiodos sobre agua de lastre que se reunirá en la sede de la OMI la semana anterior al MEPC 48. El mandato de este grupo de trabajo figura en el anexo 9 del presente informe.

2.54 Por el momento, el Comité rechazó la recomendación del Grupo de trabajo de que se pidiera la colaboración del GESAMP en la labor del Grupo de trabajo por correspondencia sobre las Normas de tratamiento del agua de lastre (véase el párrafo 2.31 *supra*) a juicio del Comité, la OMI debería conceder prioridad al trabajo del GESAMP/EHS como se indica en la sección 10 del presente informe.

Circular MSC/MEPC sobre sugerencias de proyecto para las opciones de gestión del agua de lastre y de los sedimentos en los buques nuevos

2.55 El Comité examinó la circular MSC/MEPC sobre "sugerencias de proyecto para las opciones de gestión del agua de lastre y de los sedimentos en los buques nuevos" (MEPC 47/2, anexo 2) y tomó nota de que dicha circular tiene por finalidad informar y servir de estímulo a la comunidad de constructores de buques con respecto a la dirección que en el futuro habrá de tomar la gestión del agua de lastre. Atendiendo a la petición formulada por el MEPC 46, el MSC 74, y el DSC 6 examinaron la circular y formularon las observaciones al respecto que se recogen en el documento mencionado.

2.56 El Comité tomó nota de la información facilitada por el Reino Unido sobre la utilización de sistemas de lavado de tanques para facilitar el control de fangos y sedimentos con el fin de mejorar la eficacia de la gestión del agua de lastre (MEPC 47/2/1). La delegación invitó al Comité a que incluyera las orientaciones y recomendaciones pertinentes sobre la aplicación de tales sistemas en el texto de la circular. El Comité también tomó nota del contenido del documento MEPC 47/2/18, presentado por INTERTANKO, en el que se expresaba la preocupación de que las recomendaciones propuestas por el Reino Unido fuesen prematuras.

2.57 El Comité encargó al Grupo de trabajo sobre el agua de lastre que examinara la circular teniendo en cuenta dichas ponencias y de otras sugerencias formuladas en el Pleno.

2.58 Tras el examen de la circular y la introducción de enmiendas por parte del Grupo de trabajo, el Comité aprobó la circular MSC/MEPC titulada "Sugerencias de proyecto para las opciones de gestión del agua de lastre y los sedimentos en los buques nuevos", que figura en el documento MEPC 47/WP.14, y encargó a la Secretaría que la distribuyera, con la signatura MSC/Circ.1021-MEPC/Circ.389 lo antes posible.

3 RECICLAJE DE BUQUES

3.1 El Comité recordó que las consecuencias negativas, tanto para el medioambiente como para la seguridad, relacionadas con las actuales prácticas de reciclaje de buques se pusieron por primera vez en su conocimiento en el 42º periodo de sesiones. Asimismo recordó que en su 44º periodo de sesiones se convino en que la OMI tenía que participar en la reducción de los riesgos ambientales y para la seguridad resultantes del reciclaje de buques. Tras un debate exhaustivo sobre la cuestión, el MEPC 44 acordó examinarla más detenidamente en su 46º periodo de sesiones, y con el fin de facilitar las deliberaciones al respecto decidió constituir un Grupo de trabajo por correspondencia encabezado por Bangladesh.

3.2 El Comité recordó que en su 46º periodo de sesiones, tras debatir las cuestiones normativas relacionadas con la futura función de la OMI y la necesidad de establecer una norma relativa al medio ambiente para los buques sometidos a reciclaje, había tomado nota de varios puntos de carácter general (MEPC 46/23, párrafo 7.12).

3.3 El Comité también recordó que en su 46º periodo de sesiones había acordado volver a constituir el Grupo de trabajo por correspondencia sobre el reciclaje de buques, encabezado por Bangladesh, para que preparase un documento acerca de la función de la OMI y sobre los aspectos en los que debería centrar su atención el Comité.

Cooperación interorganismos

3.4 El Comité examinó los documentos MEPC 47/3 y MEPC 47/WP.4 en relación con la cooperación en curso sobre reciclaje de buques con las Secretarías de la Organización Internacional del Trabajo (OIT) y del Convenio de Basilea del PNUMA, y tomó nota de lo siguiente:

- .1 en su 18º periodo de sesiones, el Grupo de trabajo técnico del Convenio de Basilea, observó que aún existían deficiencias en su proyecto de directrices técnicas, y propuso que la OMI iniciara la elaboración de directrices o prescripciones de carácter obligatorio a fin de garantizar que los materiales potencialmente peligrosos se retiren de los buques antes de que entren en los astilleros de reciclaje;
- .2 la Secretaría de la OIT se había puesto en contacto con las Secretarías de la OMI y del Convenio de Basilea a fin de explorar la idea de desarrollar un proyecto interorganismos de asistencia técnica relacionado con el reciclaje de buques. La Secretaría de la OMI había manifestado a la OIT su interés en esa propuesta, y había informado a dicho organismo de que el MEPC examinaría el futuro plan de trabajo de la OMI respecto del reciclaje de buques y que la Secretaría de la OMI tendría que esperar a que se conocieran los resultados de las deliberaciones antes de contraer un compromiso;
- .3 en el transcurso del 19º periodo de sesiones del Grupo de trabajo técnico del Convenio de Basilea, celebrado en enero de 2002, se volvió a subrayar que la labor que realizan la OIT y la OMI es fundamental para hacer frente a la cuestión del reciclaje de buques a nivel mundial y a escala global, y pidió a la Secretaría del Convenio de Basilea que transmitiera oficialmente esa declaración tanto a la OMI como a la OIT; y
- .4 según lo previsto en el documento MEPC 47/WP.4, la Secretaría del Convenio de Basilea pidió que la OMI manifestara su opinión, en términos generales, sobre diversas cuestiones relacionadas con el reciclaje de buques, incluido el momento en que un buque pasa a ser un desecho, la función de los Estados de abanderamiento y de los Estados rectores de puertos, etc., los solapes posibles o reales, las deficiencias que se producen a causa de las discrepancias entre convenios internacionales, el estado jurídico de los buques hundidos intencionadamente, o abandonados bien en tierra o en el mar; y las reglas que se aplican a los desechos a bordo de un buque destinado al reciclaje (desecho de carga y desecho de las operaciones). El Convenio de Basilea solicitó esa información en una carta dirigida a la OMI en febrero de 2002.

Informe del Grupo de trabajo por correspondencia

3.5 El Comité tomó nota del informe del Grupo de trabajo por correspondencia sobre reciclaje de buques (MEPC 47/3/3) y, en particular, de que dicho Grupo había indicado que era competencia de la OMI:

- .1 asumir la responsabilidad general de coordinar los asuntos relacionados con el reciclaje de buques, así como supervisar las cuestiones que surjan durante el proyecto del buque, su construcción y las operaciones que pudieran incidir en el reciclaje, incluidas la preparación a bordo para dicho reciclaje;
- .2 instar a todos los participantes a que indiquen y asuman sus responsabilidades en las operaciones de reciclaje de buques respecto de la seguridad marítima y la prevención de la contaminación ocasionada por los buques, y facilitarles la labor al respecto; y
- .3 señalar las esferas en que la OMI podría considerar la posibilidad de introducir o enmendar recomendaciones o reglas sobre el reciclaje de los buques dedicados al comercio internacional, incluida la aplicación de otros instrumentos internacionales a tales buques.

3.6 El Comité también observó que el Grupo de trabajo por correspondencia había recomendado las siguientes medidas para que las examine el Comité:

- .1 encomendar al Grupo de trabajo del MEPC 47 que elabore un proyecto de resolución de la Asamblea sobre la necesidad de que el reciclaje de buques tenga un enfoque internacional y la de dar orientaciones a los Gobiernos y al sector, subrayando que es preciso colaborar con el Convenio de Basilea y la OIT y proponiendo esferas de actividad para los diversos participantes;
- .2 en el proyecto de resolución de la Asamblea debería tenerse en cuenta la labor realizada por el sector en su "Código de prácticas del sector sobre el reciclaje de buques", que se ha remitido al Comité, e instar a otros participantes a que formulen declaraciones análogas; y
- .3 encomendar al Grupo de trabajo que formule observaciones sobre el Código de prácticas del sector que figura en el documento MEPC 47/3/2.

3.7 En cuanto a la futura cooperación con la OIT y el Convenio de Basilea, el Comité tomó nota de las siguientes recomendaciones del Grupo de trabajo por correspondencia:

- .1 se debería instar a la OIT a que elabore un programa de tecnología de reciclaje de buques, que incluya la formación;
- .2 se debería instar a la OIT a que elabore criterios para las instalaciones de reciclaje que utilizarán las autoridades nacionales;

- .3 se debería instar al Convenio de Basilea a que siga indicando las sustancias que pueden haber a bordo de los buques y que resultan potencialmente perjudiciales para la salud humana o el medio ambiente; y
- .4 la OMI, la OIT y el Convenio de Basilea deberían seguir supervisando los aspectos medioambientales, sociales y económicos del reciclaje de buques.

3.8 El Comité examinó los documentos MEPC 47/3/1, MEPC 47/3/4 y MEPC 47/INF.3 presentados por la India. En el documento MEPC 47/3/1 se incluyen propuestas, para que las examine el Comité, sobre la elaboración de directrices aplicables a nivel internacional al reciclaje de buques, y se hace mención de las funciones y responsabilidades de los participantes durante el ciclo de vida de un buque con el fin de lograr una evaluación válida de la función de la OMI en cuanto al reciclaje de buques y de cómo poner dicha función en práctica. En el documento MEPC 47/3/4 se incluían otras propuestas para elaborar un nuevo Anexo del MARPOL dedicado al reciclaje de buques, y en el MEPC 47/INF.3 se incluye información sobre las Directrices medioambientales para el sector de reciclaje de buques en la India.

3.9 El Comité tomó nota de que el documento MEPC 47/3/2, remitido por la Cámara Naviera Internacional (ICS), incluía en su anexo un Código de prácticas del sector sobre el reciclaje de buques. En el párrafo 7 de dicho documento y en el párrafo 3.1 v) del Código, se hace un llamamiento a las organizaciones interesadas para que "insten a la Organización Marítima Internacional a refrendar dicho Código y a contribuir a su desarrollo".

3.10 El Comité también tomó nota de la respuesta de Greenpeace International (MEPC 47/3/5) respecto del informe del Grupo de trabajo por correspondencia, así como de la información incluida en el documento MEPC 47/INF.4 que había presentado BIMCO. En vista de la creciente preocupación que suscita la falta de capacidad para hacer frente al gran número de buques tanque que se reciclarán como parte de la eliminación gradual de los buques tanque anterior al MARPOL, BIMCO ha finalizado el estudio emprendido sobre la capacidad mundial de reciclaje y ha presentado sus resultados al Comité.

Deliberación general

3.11 El Comité tomó nota con agradecimiento del informe del Grupo de trabajo por correspondencia encabezado por el Sr. Moin Ahmed (Bangladesh) y apoyó la propuesta del Grupo en relación con la función de la OMI en el reciclaje de buques.

3.12 Tras deliberar sobre la cuestión, se acordó, en términos generales, que la OMI tiene una importante función que desempeñar en el reciclaje de buques, incluida la preparación de los buques antes de que se inicie el reciclaje, además de un papel coordinador con respecto a la OIT y al Convenio de Basilea en cuestiones relacionadas con el reciclaje. El Comité acordó que, por el momento, la OMI debería elaborar directrices con carácter de recomendación que se adoptarían mediante una resolución de la Asamblea. No obstante, el Comité observó que había distintas opiniones en cuanto a la elaboración de un instrumento jurídico de carácter vinculante y que algunas delegaciones consideraban que la OMI debería auspiciar prescripciones de carácter obligatorio, incluida la preparación de un nuevo Anexo del MARPOL 73/78.

3.13 El Comité tomó nota con agradecimiento de la elaboración del Código de prácticas del sector que figura en el documento MEPC 47/3/2, y decidió utilizarlo como documento básico en la preparación de directrices de la OMI.

3.14 El Comité acordó que era preciso seguir cooperando con la OIT y el Convenio de Basilea en cuanto al reciclaje de buques. A tal respecto, se observó que era posible que la OMI y el Convenio de Basilea definieran de distinto modo a los buques al final de su vida útil. La OMI tiende a definir el buque entregado para el reciclaje como un recurso que contiene determinados contaminantes, en tanto que el Convenio de Basilea lo define como un desecho en su totalidad.

Instrucciones para el Grupo de trabajo

3.15 El Comité estableció un Grupo de trabajo con el siguiente mandato:

- .1 examinar de nuevo la función que desempeña la OMI en el reciclaje de buques, incluido su alcance;
- .2 elaborar un plan de trabajo para que el Comité pueda abordar este asunto, incluidos los plazos de ultimación y el establecimiento de Grupos de trabajo y de Grupos de trabajo por correspondencia;
- .3 deliberar sobre la elaboración de directrices técnicas y códigos de prácticas para los propietarios de buques, incluidas las responsabilidades de los Estados de abanderamiento, basándose en el Código de prácticas del sector para el reciclaje de buques, presentado por la ICS (MEPC 47/3/2);
- .4 elaborar, en la medida de lo posible, un proyecto de resolución de la Asamblea sobre el reciclaje de buques; y
- .5 examinar las cuestiones relativas a la colaboración con el Convenio de Basilea y la OIT, incluidas las medidas planteadas por el Grupo de trabajo jurídico del Convenio de Basilea y la propuesta de elaborar un proyecto interorganismos de asistencia técnica relativo al reciclaje de buques.

3.16 En cuanto a la cuestiones planteadas por el Convenio de Basilea (MEPC 47/WP.4), la delegación de Chipre reservó su postura con respecto a las instrucciones dadas por el Comité al Grupo de trabajo, puesto que esas cuestiones se plantearon durante la reunión y no hubo tiempo para examinar previamente el documento. No obstante, el Comité pidió al Grupo de trabajo que formulara observaciones generales al respecto de modo que la Secretaría pueda tenerlas en cuenta cuando prepare su respuesta a la Secretaría del Convenio de Basilea con anterioridad a la reunión del mismo, cuya celebración está prevista para mayo de 2002.

Resultados de la labor del Grupo de trabajo

3.17 El Grupo de trabajo sobre el reciclaje de buques se reunió del 4 al 6 de marzo de 2002 bajo la presidencia del Sr. Moin U. Ahmed (Bangladesh). En el informe de dicho Grupo (MEPC 47/WP.13) se señalaban las siguientes cuestiones:

3.18 Con respecto a la función de la OMI, el Grupo de trabajo convino en proponer que la OMI debería:

- .1 asumir la responsabilidad general de coordinar las cuestiones relacionadas con el reciclaje de buques y la de supervisar las cuestiones que se planteen durante el proyecto, construcción y operaciones de los buques que puedan tener consecuencias respecto del reciclaje, incluidos los preparativos a bordo para el reciclaje;
- .2 alentar y ayudar a todos los "interesados" a identificar y a cumplir sus responsabilidades con respecto al reciclaje de los buques, en cuanto a los riesgos medioambientales y de seguridad, así como en cuanto a la salud y el bienestar; e
- .3 identificar esferas en las que la OMI podría considerar la introducción o modificación de recomendaciones o reglas sobre el reciclaje de los buques dedicados a al comercio internacional, incluida la aplicación de otros instrumentos internacionales a dichos buques.

3.19 El Grupo de trabajo examinó un plan de trabajo para la elaboración de directrices sobre el reciclaje de buques y acordó un plan de trabajo provisional que culminaría en un proyecto de resolución de la Asamblea que se finalizará en el MEPC 49. El plan de trabajo figura en el cuadro que se reproduce a continuación:

Plan de trabajo para la elaboración de un proyecto de resolución de la Asamblea y de directrices sobre el reciclaje de buques

| MEPC 47 | MEPC 48 (octubre 2002) | MEPC 49 | Vigésimo tercer periodo de sesiones de la Asamblea (noviembre 2003) |
|---|---------------------------|-----------------|---|
| Proyecto de resolución de la Asamblea | X | X | Adopción |
| Directrices | X | X | Adopción |
| Cooperación entre Convenio de Basilea/OIT/OMI | X | X | X |
| Grupo de trabajo por correspondencia | X | si es necesario | |
| Grupo de trabajo | X | X | |

3.20 El Grupo de trabajo examinó en profundidad un esquema preliminar de directrices de la OMI sobre el reciclaje de buques, basado en la labor del Grupo de trabajo por correspondencia (MEPC 47/3/3) y en el Código de prácticas del sector para el reciclaje de buques (MEPC 47/3/2). Debido a limitaciones de tiempo, el Grupo de trabajo no pudo finalizar las directrices en este periodo de sesiones y por consiguiente acordó proponer que volviera a establecerse el Grupo de trabajo por correspondencia sobre el reciclaje de buques, con el fin de elaborar un anteproyecto de directrices de la OMI sobre el reciclaje de buques, que se examinaría con mayor detenimiento en el próximo periodo de sesiones.

3.21 El Grupo de trabajo sometió a debate el contenido de un proyecto de resolución de la Asamblea, teniendo en cuenta que podría ser revisado en una etapa posterior y que su contenido depende de la elaboración de directrices de la OMI, etc.

3.22 El Grupo de trabajo deliberó sobre la cooperación con el Convenio de Basilea y la OIT, y recomendó que continuara en el futuro. Asimismo, el Grupo convino en que la presente división de responsabilidades, fijada en el informe del Grupo de trabajo por correspondencia (MEPC 47/3/3), parecía lógica y, por lo tanto, debería conservarse. El Grupo también examinó la posibilidad de promover un proyecto común de cooperación técnica entre los organismos interesados y, en principio, se mostró favorable a tal posibilidad.

3.23 En respuesta a las cuestiones planteadas por el Convenio de Basilea en el documento MEPC 47/WP.4, el Grupo de trabajo formuló las siguientes observaciones:

¿En qué momento un buque pasa a ser un desecho? ¿En qué momento deja de ser un buque?

¿Qué criterios o indicadores deberían utilizarse para determinar el momento en que un buque pasa a ser un desecho y, especialmente, para determinar la decisión de eliminar el buque?

- .1 En el MARPOL 73/78 los buques se definen como "todo tipo de embarcaciones que operen en el medio marino, incluidos los aliscafos, así como los aerodeslizadores, los sumergibles, los artefactos flotantes y las plataformas fijas o flotantes".
- .2 El Convenio MARPOL no contiene criterios para determinar cuándo corresponde considerar a un buque como "desecho" con arreglo a lo estipulado en el Convenio, ni tampoco ninguna pauta para determinar cuándo un buque deja de serlo, a menos que ya no cumpla las disposiciones de la definición precedente. El Convenio de Basilea debería tener en cuenta esta definición cuando examine la conveniencia o el momento en que un buque, o los componentes de un buque, podrían considerarse material de desecho con arreglo a dicho Convenio, y seguir coordinando con la OMI sus tareas sobre esta cuestión.

¿Qué Estado (o Estados) tiene (tienen) la responsabilidad u obligación (por ejemplo, el Estado de abanderamiento, el Estado propietario, el Estado rector del puerto) de garantizar que se cumplen los convenios o disposiciones pertinentes?

- .3 Respecto de las opciones relativas a qué Estado es responsable de que el buque cumpla los convenios de la OMI, debería reconocerse que el Estado de abanderamiento tiene la responsabilidad de asegurarse de que el buque cumple los convenios de la OMI, hasta que la definición que figura en el párrafo .1 anterior deje de ser aplicable.

Duplicaciones, lagunas o conflictos, potenciales o identificados, entre los tratados internacionales, incluidos el Convenio de Londres, CONVEMAR, el Convenio de Basilea y los tratados de la OMI:

- .4 La complejidad de las cuestiones relativas al reciclaje de los buques excede el ámbito individual de los acuerdos multilaterales, tales como el Convenio de Londres, la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, los instrumentos de la OMI, la OIT y el Convenio de Basilea. Cada acuerdo multilateral debe aclarar sus prescripciones. Es absolutamente necesario que la

cooperación entre las Secretarías y las Partes en tales instrumentos, y otros interesados, siga en vigor de modo tal que se reduzcan los riesgos ambientales y de seguridad, así como los relacionados con el equilibrio del medio ambiente.

- .5 Cada convenio debe evaluar sus prescripciones y elaborar, en colaboración con otros, los mecanismos necesarios para cumplir con sus responsabilidades. La OMI está elaborando directrices destinadas a las Partes en sus convenios, sobre los procedimientos que se deben seguir para tratar de reducir al mínimo la utilización de materiales peligrosos en el proyecto, la construcción y el mantenimiento de los buques, así como en su preparación para el reciclaje de modo tal que se reduzcan los riesgos ambientales y de seguridad y se proteja el equilibrio del medio ambiente.

¿Qué reglas, en caso de haberlas, se aplican a los desechos que se encuentran en un buque destinado al desguace, tanto a los generados por la explotación del buque como por la carga?

- .6 Los buques de las Partes en los convenios de la OMI deben cumplir con las disposiciones de tales convenios; sus reglas se aplican a los desechos operacionales generados por los buques y a los relacionados con la carga, durante todas las bases de la vida de un buque, incluido su viaje final. Se espera que los buques gestionen los desechos ocasionados por sus operaciones y descarguen las aguas residuales en instalaciones de recepción adecuadas. En su viaje final, el buque deberá gestionar sus desechos operacionales, según lo prescrito en el MARPOL 73/78.

3.24 Durante los debates acerca del informe del Grupo de trabajo, la delegación de Irán propuso que se añadiera un capítulo a las Directrices de la OMI sobre el establecimiento de astilleros de reciclaje de buques en Zonas especiales y en Zonas marinas especialmente sensibles.

3.25 El Comité acogió con satisfacción la iniciativa del sector naviero en cuanto a la elaboración de su propio Código de prácticas para el reciclaje de buques, hasta el punto de que, al menos inicialmente, las Directrices propuestas por la OMI sobre ese tema, se basarán en él. La ICS, respaldada por Panamá y Noruega, pidió a todos los Gobiernos Miembros que reconocieran que todos los propietarios de buques que cumplen el Código del sector, hacen todo lo posible por comportarse de una manera responsable en cuanto a los buques destinados al reciclaje.

3.26 El Comité, manifestó su agradecimiento por el informe del Grupo de trabajo, lo aprobó, en términos generales, y, en especial:

- .1 tomó nota de la opinión del Grupo sobre el papel de la OMI respecto del reciclaje de los buques;
- .2 tomó nota del plan de trabajo (párrafo 3.19 *supra*), incluido el establecimiento de grupos de trabajo y de grupos de trabajo por correspondencia;
- .3 tomó nota del proyecto de esquema de Directrices de la OMI sobre reciclaje de buques, que se adjunta como anexo 1 del documento MEPC 47/WP.13;
- .4 tomó nota del anteproyecto de resolución de la Asamblea, que se adjunta como anexo 2 del documento MEPC 47/WP.13;

- .5 refrendó el restablecimiento de un grupo de trabajo por correspondencia encargado de elaborar más a fondo las directrices. (El nombre y la dirección del Coordinador figuran en el párrafo 18.25);
- .6 respaldó la cooperación permanente con la OIT y el Convenio de Basilea y pidió a la Secretaría que se pusiera en contacto con ambas organizaciones en lo referente a la propuesta del proyecto conjunto;
- .7 tomó nota de las opiniones manifestadas acerca de las cuestiones que había planteado el Convenio de Basilea según se recogen en el párrafo 3.23 *supra*; y
- .8 aceptó, en principio, el restablecimiento del Grupo de trabajo durante sus dos próximos periodos de sesiones.

3.27 De conformidad con la petición formulada por varias delegaciones, el Comité acordó asimismo:

- .1 pedir a los Subcomités BLG, DE y FSI que contribuyan a la elaboración de los capítulos pertinentes del proyecto de directrices de la OMI (véase el documento MEPC 47/WP.13/Add.1); y
- .2 expresar su agradecimiento a BIMCO, INTERCARGO, INTERTANKO, ICS, ITOPF, ITF, OCIMF, ECSA y la IACS por haber tomado la iniciativa de elaborar el Código de prácticas del sector para el reciclaje de buques.

4 PREVENCIÓN DE LA CONTAMINACIÓN ATMOSFÉRICA OCASIONADA POR LOS BUQUES

Informe de la Secretaría sobre la marcha de las actividades

4.1 El Comité examinó el informe sobre la marcha de las actividades de seguimiento preparado por la Secretaría y recogido en el documento MEPC 47/4, y tomó nota de que cuatro Estados que representan el 14,5% del tonelaje mundial, habían ratificado el Protocolo de 1997 relativo al MARPOL 73/78.

4.2 El Comité tomó nota de que proseguía la cooperación entre las Secretarías de la OMI y de la CMNUCC, y de que en su 15º periodo de sesiones, el Órgano Subsidiario de Asesoramiento Científico y Tecnológico (OSACT) había invitado a la OMI, en consulta con la Secretaría de la CMNUCC, a explorar oportunidades para examinar y mejorar la calidad de la notificación de datos y su equiparabilidad.

4.3 El Comité tomó nota de que, en su vigésimo segundo periodo de sesiones, la Asamblea había adoptado las dos resoluciones relativas a la contaminación atmosférica ocasionada por los buques, que se indican a continuación:

- .1 Resolución A.926(22) - Disponibilidad y uso de combustibles líquidos con bajo contenido de azufre en las zonas de control de las emisiones de SO_x designadas de conformidad con lo dispuesto en la regla 14 3) del Anexo VI del MARPOL 73/78;
y

- .2 Resolución A.929(22) - Entrada en vigor del Anexo VI del MARPOL 73/78, en la que se insta a los Gobiernos Miembros a que ratifiquen dicho Anexo a la mayor brevedad.

Directrices para el muestreo del fueloil de combustión entregado para uso a bordo de los buques

4.4 El Comité recordó que, en su 45º periodo de sesiones, había pedido al Subcomité DE que examinase el proyecto de Directrices para el muestreo del fueloil de combustión entregado para uso a bordo de los buques, teniendo en cuenta los documentos presentados por los Miembros al MEPC 45 y las observaciones del propio Comité en dicho periodo de sesiones.

4.5 El Comité tomó nota de que el DE 44 había examinado el proyecto de directrices siguiendo la instrucciones del Comité, y también había tenido en cuenta las observaciones formuladas durante dicho periodo de sesiones, en particular el deseo de aclarar los objetivos de las directrices y la opinión de varios delegados de que el punto de muestreo debería ser el colector del combustible líquido del buque receptor.

4.6 El Comité tomó nota de que el DE 44 había elaborado el proyecto de Directrices que figura en el anexo 6 del informe DE 44/19.

4.7 El Comité tomó nota de la propuesta del Japón de modificar el texto actual del párrafo 6 del proyecto de Directrices para que las muestras puedan extraerse a intervalos adecuados cuando se carguen grandes volúmenes de hidrocarburos.

4.8 El Comité aprobó, en principio, el proyecto de Directrices y pidió al Grupo de trabajo sobre contaminación atmosférica que examinara la propuesta del Japón y que efectuara una revisión final de dicho proyecto antes de adoptarlo, así como que elaborase un proyecto de resolución MEPC sobre la adopción.

4.9 El Comité acordó suprimir el subpunto sobre el desarrollo de las Directrices relativas al muestreo de fueloil del programa de trabajo del Subcomité DE.

Directrices relativas a los dispositivos para la vigilancia y el registro a bordo de las emisiones de NO_x

4.10 El Comité tomó nota de los progresos realizados por el Subcomité DE en cuanto a la elaboración de las Directrices relativas a los dispositivos para la vigilancia y el registro a bordo de las emisiones de NO_x, como se indica en los párrafos 10.1 a 10.15 del informe DE 44/19.

4.11 El Comité tomó nota de los resultados de la revisión de la resolución MEPC.76(40) sobre la Especificación normalizada para los incineradores de a bordo, efectuada por el Subcomité DE, según se indica en los párrafos 15.1 a 15.6 del informe DE 44/19, y refrendó la opinión del Subcomité de que, por el momento, no había necesidad de enmendar la resolución y de que este punto debería mantenerse en el orden del día del Subcomité.

Emisiones de gases de efecto invernadero procedentes de los buques

4.12 El Comité recordó que, en su último periodo de sesiones, había examinado de manera preliminar los documentos remitidos por los Miembros sobre las ventajas de elaborar normas relativas a las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes de los buques como medio

para facilitar la implantación de las prescripciones del Protocolo de Kyoto correspondiente a la Convención marco de las Naciones Unidas sobre el cambio climático (CMNUCC) con el fin de limitar o reducir las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes de los buques. Tras deliberar sobre la cuestión, el Comité acordó establecer un Grupo de trabajo en este periodo de sesiones e instó a los Miembros a que remitieran sus observaciones para facilitar la labor de dicho Grupo.

4.13 El Comité examinó un documento de Noruega ((MEPC 47/4/1) en el que se facilitaba información adicional a la remitida al MEPC 46 (MEPC 46/10/1 y MEPC 46/INF.9) sobre las ventajas de elaborar normas relativas a las emisiones de gases de efecto invernadero para los buques como base de una futura estrategia o normativa de la OMI sobre la limitación o reducción de este tipo de emisiones.

4.14 Noruega consideró que el enfoque más realista en cuanto a la futura reducción de emisiones era conseguir que se redujera la intensidad de las operaciones de los buques expresada como relación entre el consumo de energía y el rendimiento del transporte, solución que también se recomendó como el enfoque más ventajoso desde el punto de vista de los costes en el Estudio de la OMI sobre las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes de los buques (MEPC 45/8).

4.15 Noruega subrayó que había que considerar otros dos elementos importantes a la hora de elaborar normas sobre emisiones:

- .1 la estructura general de las normas; y
- .2 la selección de parámetros, procedimientos de cálculo y aplicación de modelos teóricos y datos estadísticos para definir el factor o los factores.

4.16 El Comité examinó el documento del Reino Unido (MEPC 47/4/2) en el que se apoya la propuesta de Noruega y se facilitan observaciones adicionales relativas a la elaboración de una Estrategia o normativa de la OMI sobre las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes de los buques, y propuso que las siguientes cuestiones se incluyan en la estrategia para la implantación de la normativa de la OMI:

- .1 participación en acuerdos voluntarios; y
- .2 elaboración y formulación de normas sobre las emisiones; e implantación del comercio de los derechos de emisión.

4.17 La delegación del Reino Unido, al referirse a la alocución inaugural del Secretario General, subrayó que la OMI debería transmitir un mensaje positivo al mundo y propuso que la Estrategia de la OMI a corto plazo debería explorar la posibilidad de concluir varias medidas de carácter voluntario sobre los aspectos operacionales, de construcción y de proyecto de los buques. En opinión del Reino Unido, la Estrategia de la OMI, que se adoptaría mediante una resolución de la Asamblea, debería reconocer que casi el 95% de todos los productos básicos facturados a nivel mundial se transportan por mar y que el transporte marítimo es la modalidad más ventajosa desde el punto de vista medioambiental en comparación con otras modalidades de transporte. Si el transporte marítimo debe soportar nuevos costos, podría dejar de ser competitivo en un mercado compartido por modalidades de transporte que no deberán sufragar el mismo tipo de gastos. No obstante, si no se adopta ninguna medida, opción no considerada, las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes de los buques seguramente aumentarían en

un 1-2% al año, y es preciso que el transporte marítimo contribuya en la debida medida al esfuerzo para hacer frente a los cambios climáticos.

4.18 El Comité observó que el Japón, en los documentos presentados en los tres anteriores periodos de sesiones del Comité, había facilitado información sobre los estudios que está realizando "*Japan Ship and Ocean Foundation*" (Fundación de buques y océanos del Japón) sobre las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes de los buques de navegación marítima. En su documento MEPC 7/4/5, el Japón presentó un resumen de las conclusiones de dichos estudios.

4.19 En su documento MEPC 47/4/3, la Internacional Amigos de la Tierra (FOEI) facilitó información básica sobre el calentamiento mundial y la manera en que el transporte marítimo contribuye a los gases de efecto invernadero. En el documento se pide la adopción de medidas urgentes tanto operacionales como técnicas para reducir dichas emisiones. La FOEI apoyó la propuesta de elaborar una normativa sobre las emisiones como base para determinar las medidas que han de aplicarse, y consideró que la clasificación desde el punto de vista medioambiental y el comercio de los derechos de emisión son mecanismos viables para supervisar el progreso de la reducción de emisiones, e instó al Comité a que apruebe medidas tanto a corto como a largo plazo.

4.20 El Comité tomó nota de las opiniones manifestadas por diversas delegaciones de que es preciso examinar todas las cuestiones medioambientales desde un punto de vista global, es decir, el deseo de reducir los efectos perjudiciales del agua de lastre mediante el cambio en alta mar podría incidir negativamente en la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero debido al mayor consumo de fueloil que se requiere para llevar a cabo esa operación.

4.21 Varios Miembros suscribieron la opinión de Noruega y el Reino Unido de que la Estrategia de la OMI sobre la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero debería centrarse en el CO₂ y adoptarse mediante una resolución de la Asamblea para demostrar que el sector marítimo está dispuesto a participar en ella. El nivel de dicha reducción debería determinarse con arreglo a parámetros convenidos para el transporte marítimo internacional y adquirir carácter de normativa sobre emisiones, aplicable preferiblemente tanto a los buques nuevos como a los existentes.

4.22 Otras delegaciones estimaron que era prematuro considerar la posibilidad de elaborar una Estrategia de la OMI hasta que el Grupo de trabajo sobre contaminación atmosférica haya examinado en detalle las cuatro opciones (normas sobre emisiones, clasificación desde el punto de vista medioambiental, comercio de los derechos de emisión y medidas operacionales de carácter voluntario).

4.23 El Comité acordó pedir al Grupo de trabajo que tuviera en cuenta los documentos y observaciones de las delegaciones en su labor sobre la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero.

Otros asuntos

Propuesta de enmienda a la regla 14 1) del Anexo VI del MARPOL 73/78

4.24 En su documento MEPC 47/4/4, la Internacional Amigos de la Tierra facilitó información sobre la situación actual del contenido medio de azufre en el fueloil residual suministrado para uso a bordo de los buques basándose en el estudio sobre la vigilancia del azufre que realizaron

los Países Bajos y del que se informa en el documento MEPC 47/INF.2. A partir de los estudios emprendidos por Estados Miembros, la FOIE recomendó que debería enmendarse la regla 14 1) del Anexo VI del MARPOL 73/78 y que el contenido máximo de azufre en los fueloils pasara del 4,5% actual al 1,5% m/m, dado que este tipo de reducción ya es posible, tanto desde el punto de vista técnico como económico. Dada la falta de apoyo a la propuesta presentada por la FOEI, el Comité decidió que por el momento no sería necesario considerarla con mayor detalle.

4.25 Los Estados Unidos manifestaron que el MEPC 49 debería examinar la cuestión del contenido de azufre, cuando considerara la implantación de la Resolución 1 de la Conferencia internacional sobre contaminación atmosférica.

Vigilancia del azufre en 2000

4.26 El Comité recordó que, en su 43º periodo de sesiones, había adoptado la resolución MEPC.82(43) sobre las Directrices para la vigilancia del contenido medio de azufre a escala mundial del fueloil residual suministrado para uso a bordo de los buques, y acordó iniciar un programa de vigilancia bajo la dirección de los Países Bajos que se basaría en los datos compilados a lo largo de tres años para determinar el contenido medio de azufre el fueloil utilizado en los buques durante ese periodo.

4.27 El Comité tomó nota de la información facilitada por los Países Bajos en el documento MEPC 47/INF.2 sobre el resultado de la aplicación de las Directrices durante el año 2000, y de que en su 48º periodo de sesiones podría fijarse un periodo de tres años como base para determinar el contenido medio de azufre en el fueloil utilizado a bordo de los buques, una vez que se hayan procesado los resultados de la vigilancia correspondientes al año 2001.

Comportamiento físico de los crudos que puede incidir en su transporte por mar (CRUCOGSA) y proyectos posteriores

4.28 El Comité recordó que, en su último periodo de sesiones, INTERTANKO se comprometió a facilitar información sobre varios estudios de los sectores petrolero y naviero con respecto a la manera en que el comportamiento físico de los crudos incide en su transporte por mar, y tomó nota de la información facilitada por INTERTANKO en su documento MEPC 47/INF.6.

Establecimiento del Grupo de trabajo sobre contaminación atmosférica

4.29 El Comité acordó constituir un Grupo de trabajo con el siguiente mandato:

- .1 evaluar las propuestas para la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero que figuran en el Estudio de la OMI sobre las emisiones de tales gases procedentes de los buques;
- .2 compilar y evaluar la información y las propuestas remitidas por los Miembros;
- .3 indicar los Subcomités que convendría que participaran;
- .4 establecer un plan de trabajo;
- .5 preparar la estructura de la Estrategia de la OMI para la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero;

- .6 considerar la necesidad de contar con un Grupo de trabajo por correspondencia interperiodos encargado de elaborar la Estrategia de la OMI sobre la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero y, si así se acuerda, preparar el mandato de dicho Grupo;
- .7 elaborar un proyecto de resolución MEPC sobre la adopción de las Directrices relativas al muestreo del fueloil para determinar el cumplimiento de lo dispuesto en el Anexo VI del MARPOL 73/78; y
- .8 resolver la cuestión planteada por el Japón con respecto al párrafo 6 del proyecto de Directrices relativas al muestreo del fueloil de combustión entregado para el uso a bordo de los buques.

Informe del Grupo de trabajo sobre contaminación atmosférica

4.30 Tras recibir el informe del Grupo de trabajo (MEPC 47/WP.7), el Comité tomó las siguientes medidas:

4.31 El Comité tomó nota de la información facilitada por la Secretaría de la CMNUCC acerca de la necesidad de aclarar la asignación de las emisiones resultantes del combustible líquido a nivel internacional y la de mejorar la exactitud, coherencia y equiparabilidad de los datos notificados sobre las emisiones de dicho tipo de combustible.

4.32 El Comité tomó nota del examen de las normas relativas a las emisiones de gases de efecto invernadero efectuado por el Grupo de trabajo y de la posibilidad de establecer un índice ambiental y sancionó la opinión de que la elaboración de normas relativas a las emisiones puede considerarse como un instrumento para implantar una política a ese respecto y para evaluar el cumplimiento de las pautas acordadas sobre las emisiones.

4.33 El Comité tomó nota de la opinión del Grupo acerca de las cuestiones que deben considerarse en el ámbito de la elaboración de un índice ambiental para los gases de efecto invernadero y acordó que las cuestiones que se identifican en el anexo 1 del documento MEPC 47/WP.7 pueden sentar las bases para continuar con esta labor en el futuro.

4.34 El Comité tomó nota de los resultados del examen de las cuestiones relativas al comercio de los derechos de emisión y los incentivos económicos realizado por el Grupo de trabajo y sancionó su opinión de que el comercio de los derechos de emisión y los incentivos económicos deben basarse en normas acordadas y que será difícil identificar a los vendedores y a los compradores y establecer mecanismos de control para esos planes. El Comité agradecería que se presentaran documentos acerca del posible funcionamiento de dichos planes a fin de examinarlos en el futuro.

4.35 El Comité tomó nota de los resultados del examen del Grupo de trabajo en relación con las medidas o factores operacionales, tales como la reducción de la velocidad, el seguimiento de la derrota recomendada por los servicios meteorológicos, etc., se hizo eco de la opinión de que generalmente estas medidas ya se aplican en el sector marítimo y con objeto de continuar explorando este ámbito, pidió a los Miembros que le presentaran información sobre cualquier medida o factor operacional que pueda someterse a examen.

4.36 El Comité tomó nota de la opinión del Grupo de trabajo acerca de las medidas a largo plazo que podrían considerarse en el futuro y refrendó la opinión de que los futuros adelantos técnicos, tales como sistemas innovadores de propulsión, sistemas alternativos de energía, o combustible, secuestro de CO₂, etc., pueden ofrecer oportunidades para una reducción considerablemente mayor de los gases de efecto de invernadero. Al explorar estas vías, habrá que tener en cuenta el papel de la Organización.

4.37 El Comité tomó nota de la opinión del Grupo de trabajo de que al investigar tales técnicas deberían tenerse en cuenta todas las consecuencias ambientales y económicas, incluido el análisis del ciclo de vida y el análisis sobre la relación coste/beneficios con respecto al equilibrio de las emisiones de CO₂ tanto en sentido ascendente como descendente.

4.38 El Comité acordó establecer un grupo de trabajo por correspondencia interperiodos dirigido por Noruega, y aprobó el mandato que figura en el anexo 9 (véanse los datos sobre el coordinador en el párrafo 18.25).

4.39 El Comité aprobó las "Directrices relativas al muestreo del fueloil para determinar el cumplimiento de lo dispuesto en el Anexo VI del MARPOL 73/78", junto con la resolución MEPC.96(47), que figura en el anexo 2.

4.40 El Comité aprobó una interpretación de la expresión "deberán obtenerse muestras continuamente durante el periodo de entrega de combustible", que figura en el párrafo 6 de las Directrices, y acordó insertarla como nota a pie de página del párrafo 6 de las Directrices.

4.41 El Comité tomó nota de la resolución A.929(22) de la Asamblea, en la que, entre otras, se insta a los Gobiernos a que examinen la posibilidad de aceptar lo antes posible el Protocolo de 1997, y acogió con agrado la notificación de las Islas Marshall de que, el 7 de marzo de 2001, se habían adherido al Protocolo de 1997 relativo al MARPOL 73/78.

5 IMPLANTACIÓN DEL CONVENIO DE COOPERACIÓN, EL PROTOCOLO DE COOPERACIÓN-SNPP Y LAS RESOLUCIONES PERTINENTES DE LA CONFERENCIA SOBRE COOPERACIÓN

5.1 El Comité examinó el informe del Grupo de trabajo sobre el Convenio de Cooperación reunido durante el MEPC 46 (MEPC 47/5) y recordó que éste:

- .1 había aprobado el proyecto de documento titulado "Orientaciones sobre la gestión de la seguridad de los alimentos marinos durante los derrames de hidrocarburos y posteriormente", y había solicitado a la Secretaría que lo imprimiera como publicación conjunta de la OMI y la FAO;
- .2 había recomendado a la Secretaría que examinara la posibilidad de servirse del Fondo de Cooperación Técnica para permitir la participación de los países en desarrollo en el 3º Foro de investigación y desarrollo; y
- .3 había examinado la labor llevada a cabo por el Grupo de trabajo sobre el Convenio de Cooperación sobre una serie de medidas, propuesta, a partir de las cuales sería necesario elaborar criterios de carácter orientativo para los Estados Miembros, cuando se considere la cuestión de los lugares de refugio desde el punto de vista de la protección del medio marino, y había acordado someterla al examen del MSC.

5.2 El Comité tomó nota con satisfacción de que el Foro de investigación y desarrollo que se celebraría en Brest (Francia) del 11 al 13 de marzo de 2002, se había preparado debidamente gracias al apoyo de los Estados Miembros de la OMI, las organizaciones y el sector, permitiendo a la OMI obtener recursos tanto del Fondo de Cooperación Técnica como de los donantes, para garantizar la participación de aproximadamente 35 delegados de países en desarrollo.

5.3 El Comité tomó nota de la labor que se está llevando a cabo sobre la elaboración de un nuevo curso modelo de formación de "Nivel A" y sobre el examen de los materiales de los niveles 1, 2 y 3 del curso modelo sobre el Convenio de Cooperación.

5.4 El Comité tomó nota de las observaciones formuladas por el Grupo de trabajo sobre el Convenio de Cooperación acerca del proyecto final de norma internacional sobre terminología relativa a la lucha contra derrames de hidrocarburos que había presentado la ISO.

Programa de trabajo del Grupo de trabajo sobre el Convenio de Cooperación

5.5 En relación con la propuesta de programa de trabajo que figura en el anexo 4 del documento MEPC 47/5, el Comité recordó que la Conferencia diplomática le había pedido que preparase las directrices necesarias y el programa de trabajo para la implantación en fecha temprana del Protocolo de Cooperación - SNPP. En el MEPC 45, el Grupo de trabajo sobre el Convenio de Cooperación preparó un esquema de programa del Protocolo mencionado.

5.6 A fin de examinar cuestiones relacionadas con el Protocolo de Cooperación - SNPP en el MEPC 48, el Comité pidió a la Secretaría que elaborara el texto básico de un programa de trabajo para la implantación en fecha temprana del mencionado Protocolo, a fin de someterlo al examen del MEPC 48.

5.7 El Comité pidió asimismo a la Secretaría que preparase un anexo 4 revisado del documento MEPC 47/5, para que se examine en el presente periodo de sesiones al tratar el punto 18.

5.8 En relación con las futuras reuniones del Grupo de trabajo sobre el Convenio de Cooperación, el Presidente propuso que, entre las posibles opciones para una nueva consideración en virtud del punto 18, dicho Grupo podría reunirse en el lapso interperiodos, o el Comité podría constituir un grupo de expertos como órgano auxiliar del MEPC que se ocupe de cuestiones relacionadas con el Convenio de Cooperación siguiendo instrucciones del Comité e informándole al respecto, que se reuniría en el lapso interperiodos, antes o después del MEPC. El Presidente pidió a las delegaciones que reflexionaran sobre esta cuestión para que se debata al final de la semana.

5.9 A reserva de un nuevo examen del programa de trabajo al tratar el punto 18 del orden del día, el Comité aprobó el informe del Grupo de trabajo sobre el Convenio de Cooperación reunido durante el MEPC 46.

Parte IV del Manual sobre la contaminación ocasionada por hidrocarburos - Lucha contra los derrames de los hidrocarburos

5.10 El Comité recordó que el Grupo de trabajo sobre el Convenio de Cooperación reunido durante el MEPC 46 había informado acerca de la marcha de la labor del Grupo de trabajo por correspondencia relativa a la revisión de la Parte IV del Manual sobre la contaminación

ocasionada por hidrocarburos, en especial la adición de los tres nuevos capítulos sobre biorrehabilitación, fueloil pesado/combustibles emulsionados y la incineración *in situ* (MEPC 47/5/1 y MEPC 47/INF.7).

5.11 El Comité recordó asimismo que en el transcurso del MEPC 46 había decidido que durante su 47º periodo de sesiones debería reunirse un grupo de redacción para examinar el proyecto definitivo del Manual sobre la contaminación ocasionada por hidrocarburos: Parte IV - Lucha contra los derrames de hidrocarburos, antes de que se presente al Comité en su 48º periodo de sesiones para que lo apruebe y se publique.

5.12 El Comité encargó al Grupo de redacción sobre el Convenio de Cooperación que finalizara el texto de la Parte IV del Manual mencionado a fin de presentar una versión definitiva revisada de dicha Parte al MEPC 48 para que la apruebe y pueda publicarse.

Documento de orientación para la toma de decisiones y la aplicación de las técnicas de biorrehabilitación en caso de derrame de hidrocarburos en el mar

5.13 En el informe del Grupo de trabajo sobre el Convenio de Cooperación reunido durante el MEPC 46, el Comité recordó que dicho Grupo había tomado nota de la intención de Francia de presentar un proyecto de documento de orientación sobre biorrehabilitación por separado, además del capítulo sobre biorrehabilitación que figura en el proyecto definitivo de la Parte IV del Manual sobre contaminación ocasionada por hidrocarburos.

5.14 El Comité tomó nota del proyecto de documento de orientación sobre biorrehabilitación (MEPC 47/5/2 y MEPC 47/INF.9) presentado por Francia y encargó al Grupo de redacción sobre el Convenio de Cooperación que lo examinara desde el punto de vista de la forma.

Disponibilidad de lugares de refugio desde la perspectiva de la protección del medio marino

5.15 El Presidente recordó la labor realizada por el Grupo de trabajo sobre el Convenio de Cooperación durante el MEPC 46 respecto de los lugares de refugio, e informó al Comité de que la cuestión se había vuelto a examinar en el MSC 74, el LEG 83 y el NAV 47 (MEPC 47/5/3), así como de que:

- .1 en su 74º periodo de sesiones, el MSC había decidido que en la terminología de la OMI se denominara "lugares de refugio", que el Subcomité NAV sirviera de coordinador, y que se pidiera al NAV 47 que realizase un examen preliminar de la cuestión, incluida la identificación de otros órganos de la OMI que deberían participar en la labor, por ejemplo el Grupo de trabajo sobre el Convenio de Cooperación, dependiente del MEPC (en cuanto a la contaminación), los Subcomités COMSAR y DE y el Grupo de trabajo sobre la interfaz buque-puerto, etc.;
- .2 el Comité Jurídico incluirá la cuestión en su programa de trabajo para el próximo bienio, por lo que había pedido a la Secretaría que preparase un estudio sobre las cuestiones jurídicas pertinentes, incluidas las cuestiones de derecho público y de derecho privado, tales como el salvamento, la responsabilidad y los seguros, y que el CMI se ofreció a colaborar con la Secretaría en este proyecto; y

- .3 el NAV 47 había preparado y examinado el proyecto de mandato para la labor futura sobre los lugares de refugio a fin de que lo examinaran el MSC 75 y el MEPC 47 (MEPC 47/5/3, anexo 1), y que asimismo examinó y aprobó, en principio, el proyecto de marco general del trabajo futuro sobre los lugares de refugio, e invitó a los Gobiernos Miembros, a las organizaciones intergubernamentales y a las no gubernamentales, a que presentaran observaciones y propuestas que se examinarían en su próximo periodo de sesiones (MEPC 47/5/3, anexo 2).

5.16 El Comité tomó nota de que:

- .1 la resolución de la IAPH, que figura en el documento MEPC 47/5/4, constituye la base a partir de la cual dicha Asociación tiene previsto elaborar su política sobre lugares de refugio;
- .2 una vez que dicha resolución se adopte en la reunión bienal de la IAPH en Montreal, en mayo de 2002, el Comité de Protección Jurídica de la IAPH investigará y elaborará los antecedentes jurídicos relacionados con este asunto, como se le ha encomendado, a fin de ayudar al Comité Jurídico de la OMI en sus debates; y
- .3 en este contexto, se está elaborando una ponencia que se presentará en la reunión del Comité Jurídico de la OMI.

Cooperación regional de actividades relacionadas con el Convenio de Cooperación

5.17 El Comité tomó nota del informe sobre la marcha de las actividades del Centro regional de emergencia para la lucha contra la contaminación en el mar Mediterráneo (REMPEC) durante el periodo comprendido entre julio de 2000 y diciembre de 2001, según se recoge en el documento MEPC 47/5/5. Varios Estados del Mediterráneo manifestaron su agradecimiento a la Organización por la asistencia facilitada en la finalización del nuevo Protocolo del Convenio de Barcelona sobre cooperación para prevenir la contaminación por los buques y para combatir en situaciones de emergencia la contaminación del mar Mediterráneo causada por hidrocarburos y sustancias nocivas y potencialmente peligrosas.

5.18 El Comité tomó nota asimismo de la organización de un Foro conjunto OMI/PNUMA programado con carácter provisional para la primera semana de octubre de 2002, antes de la celebración del MEPC 48, sobre los acuerdos regionales de cooperación para combatir la contaminación del mar causada por accidentes, a fin de reunir a representantes de los centros regionales y de las secretarías de los Convenios y Planes de acción regionales para que intercambien experiencias e información sobre cuestiones de interés común, como se indica en el documento MEPC 47/5/6.

5.19 Se reconoció la función de la OMI en cuanto a la creación de sistemas regionales para la preparación y lucha contra la contaminación y, a este respecto, se subrayó la necesidad de que participe directamente en la labor de los organismos regionales establecidos dentro o fuera del marco del programa de mares regionales del PNUMA. Dichas actividades de cooperación contribuirían a la armonización de la labor de los organismos regionales mencionados y además ayudaría a que se cumplan las normas pertinentes aprobadas a nivel internacional.

5.20 El Comité también tomó nota del reconocimiento y apoyo que manifestaron varias delegaciones en cuanto a la labor de la Secretaría para fomentar la cooperación regional y por la organización del Foro de la OMI/PNUMA. El Comité pidió a la Secretaría que continuara desempeñando su función coordinadora en la creación y el fomento de sistemas regionales para la preparación y lucha contra la contaminación.

5.21 Se informó al Comité de que la Secretaría prepararía información adicional sobre el mencionado Foro OMI/PNUMA y de que la distribuiría a los delegados interesados a fin de lograr su participación.

Instrucciones para el Grupo de redacción

5.22 El Comité encargó al Grupo de redacción sobre el Convenio de Cooperación que llevase a cabo las siguientes tareas:

- .1 examinar la Parte IV del Manual sobre la contaminación ocasionada por hidrocarburos - Lucha contra los derrames de hidrocarburos;
- .2 examinar el proyecto de documento de orientación sobre biorrehabilitación.

Informe del Grupo de redacción sobre el Convenio de Cooperación

5.23 Tras recibir el informe del Grupo de redacción sobre el Convenio de Cooperación (MEPC 47/WP.9), el Comité:

- .1 tomó nota de la labor llevada a cabo por el Grupo en la finalización de la Parte revisada IV del Manual sobre la contaminación ocasionada por hidrocarburos - Lucha contra los derrames de hidrocarburos; solicitó a la Secretaría que elaborase el documento revisado final para examinarlo en su 48º periodo de sesiones a fin de aprobarlo y de que se publique;
- .2 tomó nota de la labor del Grupo en la revisión del proyecto de documento de orientación sobre biorrehabilitación; y
- .3 solicitó al Grupo de trabajo sobre el Convenio de Cooperación que en su reunión interperiodos emprenda la revisión técnica del documento de orientación sobre biorrehabilitación. El mandato del Grupo para su reunión interperiodos figura en el anexo 9 del presente informe.

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

Entrada en vigor de la regla 13G revisada

6.1 El Comité tomó nota de que, al 1 de marzo de 2002, no se había recibido ninguna objeción de los Gobiernos Miembros a las enmiendas del Anexo I del MARPOL sobre la regla 13G revisada. De conformidad con lo dispuesto en el artículo 16 2) 9) ii) del MARPOL 73/78, dichas enmiendas entrarán en vigor el 1 de septiembre de 2002.

6.2 La delegación de los Estados Unidos informó al Comité de que el 8 de febrero de 2002 su país había enviado un escrito a la Secretaría indicando que los Estados Unidos requerirán la aprobación expresa de su Gobierno para quedar sujetos a lo dispuesto en la regla 13G del Anexo I del MARPOL 73/78. Mientras tanto, todo petrolero que haga escala en un puerto de los Estados Unidos tendrá que satisfacer las reglas establecidas en la Ley de 1990 sobre la contaminación por hidrocarburos (Ley OPA 90).

6.3 El Comité tomó nota asimismo de que a fin de ajustarse a lo dispuesto en la sección 14 del anexo de la resolución MEPC.94(46) que trata de la comunicación a todas las Partes en el MARPOL 73/78 de la información facilitada por las Administraciones sobre los pormenores de las declaraciones de cumplimiento que expidan, las circunstancias de la suspensión o retirada de las declaraciones de cumplimiento expedidas por ellas y los pormenores de los buques a los que hayan decidido no expedir una declaración, la Secretaría estaba adoptando las medidas necesarias para establecer una base de datos electrónica accesible a las Partes, que entraría en funcionamiento el 1 de septiembre de 2002.

Plan de evaluación del estado del buque - modelo de plan de reconocimientos

6.4 El Comité recordó que en su 46º periodo de sesiones había adoptado, mediante la resolución MEPC.94(46), el Plan de evaluación del estado del buque como instrumento obligatorio con arreglo a la regla revisada 13G del Anexo I del MARPOL, en el entendimiento de que el modelo de plan de reconocimientos se elaboraría en el MEPC 47 en tanto que apéndice 3 del Plan de evaluación del estado del buque (MEPC 46/23, párrafo 2.56).

6.5 El Comité tomó nota de que el documento MEPC 47/6/2 contenía el proyecto de modelo de plan de reconocimientos elaborado conjuntamente por la IACS e INTERTANKO, mientras que en los documentos MEPC 47/6/7 y MEPC 47/6/10 se ampliaban algunos puntos del proyecto de dicho modelo.

6.6 El Comité tomó nota asimismo de que, mantenidas las oportunas consultas, ambas organizaciones habían llegado a un acuerdo (MEPC 47/WP.5) sobre su antiguo contraste de pareceres en relación con el proyecto de modelo de plan de reconocimientos, por lo que ya no sería necesario examinar los documentos MEPC 47/6/7 y MEPC 47/6/10.

6.7 Al presentar el documento MEPC 47/6/2 elaborado conjuntamente por INTERTANKO y la IACS, y el documento MEPC/WP.5, la IACS hizo referencia a los términos del acuerdo alcanzado con INTERTANKO y señaló una posible incoherencia en el texto del párrafo 4.1.b) del modelo de plan de reconocimientos, dado que en una nota a pie de página se estipula el reconocimiento del 30% de los baos reforzados (un mínimo de tres), mientras que en el reconocimiento CAS esta prescripción se establece en un 30% solamente. La IACS explicó en mayor detalle otras cuestiones, como por ejemplo el texto aprobado para sustituir el párrafo 2.2 sobre cuestiones de seguridad relacionadas con las balsas y el reconocimiento minucioso, el texto modificado de varios subpárrafos del documento MEPC 47/WP.5 que trata de las partes que deberían facilitar o especificar diversos datos sobre el historial de corrosión del buque, daños previos, etc., y los cuadros del espesor mínimo en los que se presenta la opción entre las dos posibilidades, si bien se prefiere la que figura bajo 6.3.2.

6.8 A juicio de varias delegaciones, el proyecto de modelo de plan de reconocimientos presentado tendría que volver a redactarse a fin de incluir todos los puntos mencionados en el CAS bajo la sección 6.2, "Documentación del plan del reconocimientos".

6.9 En relación con la nota a pie de página correspondiente al párrafo 4.1.b) sobre el número mínimo de baos reforzados que deben ser objeto de reconocimiento, varias delegaciones expresaron su preocupación por la aparente incoherencia con respecto a la disposición paralela del CAS, que solamente prescribe un porcentaje determinado sin mencionar un número concreto de baos reforzados que hay que someter a reconocimiento. A juicio de estas delegaciones, es preciso ocuparse adecuadamente de esta incoherencia.

6.10 En los debates posteriores, se plantearon varias cuestiones sobre los aspectos de procedimiento relacionados con la enmienda del CAS antes de que entre en vigor en septiembre de 2002.

6.11 El Comité decidió que el modelo de plan de reconocimientos que figura en el apéndice 3 del Plan de evaluación del estado del buque debería distribuirse lo antes posible a fin de que los Gobiernos Miembros puedan empezar a implantarlo, puesto que ciertos petroleros tendrán que ser objeto de su primer reconocimiento CAS, en septiembre de 2002. Será preciso introducir las enmiendas formales en el CAS mediante las que se incluirá el modelo de plan de reconocimientos, después de la entrada en vigor de la regla 13G revisada de conformidad con lo dispuesto en el artículo 16 del MARPOL 73/78.

6.12 El Comité decidió distribuir el modelo de plan de reconocimientos como circular MEPC.

6.13 El Comité decidió convocar un Grupo de redacción con el siguiente mandato:

- .1 teniendo en cuenta las deliberaciones y observaciones del Pleno, elaborar una circular MEPC a fin de distribuir el modelo de plan de reconocimientos para el Plan de evaluación del estado del buque (CAS) y cualquier otra información conexas; y
- .2 elaborar el anteproyecto de las oportunas enmiendas al CAS de modo que el modelo de plan de reconocimientos figure como apéndice del mismo.

6.14 Tras recibir el informe el Grupo de redacción (MEPC 47/WP.11), el Comité aprobó el informe, en términos generales, incluidos el modelo de plan de reconocimientos y la nota orientativa para la realización de los reconocimientos del CAS, en condiciones de seguridad encargó a la Secretaría que los publicara lo antes posible como circular MEPC/Circ.390 e invitó a los interesados a que los utilizaran provisionalmente en espera de su adopción oficial como prescripción obligatoria tras la entrada en vigor de la regla 13G revisada.

6.15 El Comité convino también en iniciar el procedimiento para enmendar el CAS con objeto de incluir el modelo de plan de reconocimientos y las prescripciones obligatorias para la realización del CAS en condiciones de seguridad. A tal fin, el Comité pidió a la Secretaría que distribuyera la propuesta de enmiendas al CAS a todos los Miembros de la OMI y a todas las Partes para que se adopten en el MEPC 48, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 16 2) a) del MARPOL 73/78.

6.16 El Comité tomó nota asimismo de que cuando el CAS esté oficialmente enmendado, el modelo de plan de reconocimientos y las prescripciones obligatorias para la realización del CAS en condiciones de seguridad, pasarían a ser, sus apéndices 3 y 4 respectivamente.

6.17 La propuesta de enmiendas al CAS y la propuesta relativa a sus apéndices 3 y 4 figuran en el anexo 3.

Aplicación sistemática de la regla 13G revisada del Anexo I del MARPOL

6.18 El Comité tomó nota de que la IACS había presentado dos documentos (MEPC 47/6 y MEPC 47/6/6) relacionados con la aplicación de la regla 13G revisada del Anexo I del MARPOL.

6.19 Al presentar ambos documentos, la IACS afirmó que no era su intención iniciar un debate sobre los méritos de la regla 13G revisada, previa su entrada en vigor. No obstante, había identificado cierto número de posibles ambigüedades y anomalías que precisaban aclaración.

6.20 El Comité acordó convocar un grupo de trabajo oficioso bajo la presidencia del Sr. A.P. Burgel (Países Bajos) para que examinara las cuestiones planteadas por la IACS.

6.21 Tras recibir el informe del Grupo de trabajo oficioso, el Comité tomó nota de que el Grupo había llegado a las siguientes conclusiones (párrafos 3.1 a 3.4 del documento MEPC 47/WP.5):

"3.1 Observaciones de la IACS (MEPC 47/6, párrafo 4):

Según la redacción actual del texto de la regla 13G 3) b) del Anexo I, podría interpretarse que se permite incluir a los petroleros nuevos para productos, según se definen en la regla 1 26), de peso muerto igual o superior a 20 000 toneladas pero inferior a 30 000 que transportan fuel oil, diesel oil pesado o aceite lubricante como carga, en la Categoría 2 sin que cumplan las disposiciones relativas a tanques de lastre separados y al emplazamiento de los mismos como protección.

Opinión del Grupo:

La interpretación precedente ni se contempló ni se pretendía en el momento de la redacción de las enmiendas de 2001 a la regla 13G. La nueva regla debería considerarse a la luz de la resolución MEPC.78(43) sobre las enmiendas de 1999 a la regla 13G (ahora sustituidas por la resolución MEPC.95(46)), que en su tercer párrafo preambular afirma "... destinadas a que los petroleros de peso muerto comprendido entre 20 000 y 30 000 toneladas que transportan productos petrolíferos persistentes estén sujetos a las mismas prescripciones sobre construcción que los petroleros para crudo ...", puesto que la última de estas resoluciones incorpora las disposiciones de la primera. Por consiguiente, dichos buques tanque no pertenecen a la Categoría 2 sino a la Categoría 1. El Grupo confirmó que cualquier buque tanque de la Categoría 2 debe estar provisto de tanques de lastre separados con el emplazamiento de los mismos como protección.

3.2 Observaciones de la IACS (MEPC 47/6/6, párrafo 3):

La transformación de los tanques de carga de los petroleros de Categoría 1 para que cumplan las prescripciones relativas a los tanques de lastre separados que figuran en la regla 1 26) no deberá considerarse como una "transformación importante" y podrían tratarse como petroleros de Categoría 2.

Opinión del Grupo:

Los petroleros de Categoría 1 pueden transformarse en petroleros de Categoría 2 únicamente si cumplen plenamente las prescripciones de las reglas que se mencionan en la regla 126), es decir, las reglas 13 y 13B (para los petroleros que transportan crudo), 13E y 184).

3.3 Observaciones de la IACS (MEPC 47/6/6, párrafo 4):

El calendario de retirada progresiva del servicio que figura en la regla 13G4) con el mismo año de retirada progresiva para los petroleros con múltiples fechas de entrega (por ejemplo, el año de retirada progresiva de 2006 para los petroleros entregados en 1978, 1979 y 1980), presenta anomalías, en el hecho de que ciertos petroleros entregados en una fecha posterior deberán retirarse antes que los petroleros entregados en una fecha anterior.

Opinión del Grupo:

En el momento de redactar las enmiendas de 2001 a la regla 13G, el Comité reconoció las anomalías anteriormente indicadas, pero las aceptó como la consecuencia lógica e inevitable de alcanzar un compromiso en cuanto a la retirada progresiva que se establece en la nueva regla 13G4)

3.4 Observaciones de la IACS (MEPC 47/6/6, párrafo 5):

De acuerdo con el calendario de retirada progresiva que figura en la regla 13G4), los petroleros entregados antes de 1973 (por ejemplo, 1971) pueden continuar sus operaciones más allá de los 30 años. Esto resultaría contrario al objetivo de las enmiendas de 2001 destinadas a acelerar la retirada progresiva de los petroleros de casco sencillo.

Opinión del Grupo:

En el momento de redactar las enmiendas de 2001 a la regla 13G, el Comité no tomó conciencia de esta anomalía. No obstante, teniendo en cuenta que la intención y el propósito de las enmiendas es acelerar la retirada progresiva de los petroleros de casco sencillo, a los petroleros que ya hayan llegado a la fecha de retirada en virtud de la regla 13G actual no se les debería permitir que continúen sus operaciones más allá de dicha fecha".

6.22 El Comité también tomó nota de la opinión del Grupo de que las aclaraciones precedentes ayudarían a las Administraciones, a las organizaciones reconocidas y a los inspectores a implantar las enmiendas de 2001 a la regla 13G del Anexo I del MARPOL de manera uniforme.

6.23 El Comité, tras un debate general de las conclusiones del Grupo de trabajo oficioso, decidió aceptar las que se recogen en los párrafos 3.2, 3.3 y 3.4; no obstante acordó que el entendimiento que figura en el párrafo 3.1 necesita mayor aclaración, e invitó a las delegaciones a que formularan nuevas observaciones para que el MEPC 48 las examine.

6.24 La delegación de Chipre reservó su postura en cuanto a las mencionadas conclusiones del Grupo de trabajo oficioso.

6.25 El Comité tomó nota de la opinión de algunas delegaciones de que la aplicación de las disposiciones de la regla 13G revisada y cualquier interpretación necesaria en el proceso de su implantación son responsabilidad de las Administraciones.

Propuesta de enmienda al anexo 2 de la circular MEPC/Circ.97 - Reducción de la formación de fangos de hidrocarburos durante el tratamiento del combustible a bordo de los buques

6.26 El Comité tomó nota del documento sobre este asunto presentado por Alemania (MEPC 47/6/1) y de las observaciones al respecto formuladas por INTERTANKO (MEPC 47/6/8), pero dado que Alemania decidió retirar su ponencia, no fue necesario examinar ninguno de los dos documentos.

Propuesta de cambios en la resolución A.446(XI), enmendada, con respecto a la reducción de las emisiones de gases generados durante el lavado con crudos

6.27 El Comité tomó nota de las opiniones contradictorias sobre el particular que se recogen en los documentos del OCIMF (MEPC 47/6/5) y de INTERTANKO (MEPC 47/6/9). Al presentar su ponencia, el OCIMF formuló las siguientes observaciones:

- .1 en los petroleros de doble casco, la estructura de los tanques de carga es considerablemente menor que en los de casco sencillo. Las paredes relativamente lisas reducen en condiciones normales la adherencia de la carga y los sedimentos a las superficies a cantidades prácticamente insignificantes, excepto en el fondo de los tanques;
- .2 el lavado con crudos, una excelente técnica para reducir la cantidad de hidrocarburos en los tanques, o para impedir la acumulación de fangos, puede generar un aumento de las emisiones de compuestos orgánicos volátiles (COV). Asimismo, las emisiones nocivas de los escapes de calderas y generadores constituyen un motivo de preocupación. El lavado con crudos de menor duración contribuiría a reducir la contaminación atmosférica; y
- .3 por consiguiente, para impedir la acumulación de fangos, los buques que cumplan lo estipulado en la regla 13F del Anexo I del MARPOL deberían tener la opción de realizar un lavado con crudos de menor duración y, a tal fin, debería volver a enmendarse la resolución A.497(XII), enmendada.

6.28 Al presentar el documento MEPC 47/6/9, INTERTANKO formuló, entre otras cosas, las siguientes observaciones acerca de la propuesta del OCIMF:

- .1 para reducir el ciclo de lavado con crudos, es preciso dotar a los buques de lavadoras programables, que no forman parte del equipo de numerosos petroleros de doble casco;
- .2 es preciso continuar investigando acerca de las emisiones de COV durante el lavado con crudos. INTERTANKO está realizando sus propios estudios sobre el particular, que aún no ha finalizado;

- .3 los mamparos de los petroleros de doble casco tienen palmejares de gran profundidad con una gran superficie plana que debe mantenerse libre de sedimentos;
- .4 el lavado con crudos en las zonas superiores de los tanques de carga contribuye también a preservar de la corrosión el acero sin revestimiento; y
- .5 por consiguiente, toda decisión final que se adopte sobre el particular deberá basarse únicamente en la observación de los hechos y en los resultados de las pruebas que se efectúen.

6.29 Tras un debate general el Comité agradeció al OCIMF su propuesta e invitó a INTERTANKO y a las partes interesadas a que continuaran con sus estudios y presentaran propuestas revisadas en un futuro periodo de sesiones del Comité, a fin de que se examinen y se tomen las medidas apropiadas.

Agua en los tanques de carga - mejora de la interpretación unificada 4.1.1

6.30 El Comité tomó nota del documento presentado conjuntamente por INTERTANKO y el OCIMF (MEPC 47/6/3) en el que se propone la adición de otros dos casos a la lista de excepciones en cuanto a la prohibición de introducir agua en los tanques de carga, que figura en la interpretación unificada 4.1.1 de la regla 13 3) del Anexo I del MARPOL:

- .1 inspección minuciosa y/o mediciones del espesor del acero utilizando balsas; y
- .2 pruebas de presión hidrostática en los tanques.

6.31 En los debates posteriores, si bien varias delegaciones manifestaron su acuerdo con la propuesta, otras se mostraron preocupadas por la posible necesidad de enmendar el Convenio en caso de que algunas prácticas se consideren inadecuadas de conformidad con las disposiciones pertinentes. No obstante, el Reino Unido señaló que a condición de que el buque anote la actividad en su Libro registro de hidrocarburos de conformidad con lo dispuesto en las reglas 9 y 15 del Anexo I del MARPOL, la práctica satisfaría las prescripciones internacionales y no sería necesaria una nueva interpretación.

6.32 El Comité acordó examinar esta cuestión en una futura reunión e invitó a las delegaciones interesadas a que le presentaran documentos y estudios pertinentes para su examen y la adopción de medidas oportunas.

Interpretación unificada de las disposiciones del Anexo II del MARPOL 73/78

6.33 El Comité tomó nota del documento MEPC 47/6/4 presentado por los Estados Unidos en el que figura una propuesta de enmienda a las interpretaciones unificadas 2A.1.4 y 2A.1.6 sobre los acuerdos tripartitos destinados a determinar las categorías de las sustancias nocivas líquidas.

6.34 Al presentar dicho documento, los Estados Unidos señalaron que existen casos en los que el anexo 8 de las circulares anuales de la serie MEPC.2 no contiene los datos para establecer contacto con otro Gobierno, Parte en el MARPOL 73/78, a fin de obtener su acuerdo en cuanto a la clasificación de una sustancia nociva líquida con objeto de acelerar su expedición. En tales casos, una breve adición al texto actual de la unificación interpretada, implicaría que hay un acuerdo sobre el particular.

6.35 Varias delegaciones manifestaron su apoyo a la propuesta, mientras que otras expresaron su preocupación debido a que el régimen propuesto podría ser objeto de abuso por parte de operadores sin escrúpulos que, por ejemplo, podrían buscar la impunidad y la falta de transparencia para transportar desechos prohibidos. No obstante, todas las delegaciones acordaron que debería alentarse a los Gobiernos que no han facilitado información sobre sus puntos de contacto, a que lo hagan, como se pide en la circular MEPC/Circ.265.

6.36 El Comité decidió remitir esta cuestión al Subcomité BLG e invitó a las delegaciones y a las Partes interesadas a que presenten documentos y estudios pertinentes al BLG 7 para su examen. Tras observar que el plazo previsto para la presentación de documentos voluminosos (de seis páginas o más) al BLG 7 es el 22 de marzo de 2002, el Comité decidió ampliar dicho plazo hasta el 31 de mayo de 2002.

7 EFECTOS PERJUDICIALES DE LAS PINTURAS ANTIINCRUSTANTES PARA BUQUES

7.1 El Comité tomó nota de que la Conferencia internacional sobre el control de los sistemas antiincrustantes perjudiciales para buques, celebrada en la OMI del 1 al 5 de octubre de 2001, había concluido felizmente su labor con la adopción del Convenio internacional sobre el control de los sistemas antiincrustantes en los buques (Convenio SAI) y de cuatro resoluciones de la Conferencia, según se informa en el documento MEPC 47/7.

7.2 El Comité también tomó nota de que el Convenio había quedado abierto a la firma el 1 de febrero de 2002. El Presidente alentó a las delegaciones a que continuaran tratando de que los Gobiernos de sus respectivos países firmen el Convenio a la mayor brevedad.

7.3 El Comité tomó nota asimismo de que, en su vigésimo segundo periodo de sesiones, la Asamblea de la OMI había adoptado la resolución A.928(22), Aplicación eficaz en fecha temprana del Convenio internacional sobre el control de los sistemas antiincrustantes perjudiciales en los buques, en la que:

- .1 se insta a los Gobiernos a que faciliten cuanto antes la información disponible sobre todo sistema antiincrustante cuyo uso hayan aprobado, restringido o prohibido en virtud de su legislación nacional, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 9, párrafo 1 b), del Convenio; y
- .2 se pide al Secretario General que difunda, por los medios oportunos, toda información que se comunique a la Organización, tan pronto como se reciba, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 9, párrafo 2, del Convenio.

7.4 El Comité tomó nota de las funciones que se pide en el Convenio y en las resoluciones de la Conferencia, que asuman el Comité, la Organización y el Secretario General, y que se resumen en el anexo 2 del documento MEPC 47/7, en particular, de las medidas que se pide que tome la Organización en virtud de lo dispuesto en el artículo 11, párrafos 1 b) y 2), de la regla 1, párrafo 4 a), a saber, que elabore las siguientes directrices:

- .1 Directrices para el muestreo sucinto de los sistemas antiincrustantes de los buques;
- .2 Directrices para las inspecciones de los sistemas antiincrustantes de los buques; y

.3 Directrices para los reconocimientos,

que, de conformidad con lo dispuesto en la resolución 2, deberán elaborarse con carácter de urgencia a fin de que se aprueben antes de la entrada en vigor del Convenio.

7.5 El Comité recordó que en su 45º periodo de sesiones había pedido al Subcomité FSI que elaborara un proyecto de texto de Directrices para los reconocimientos de los sistemas antiincrustantes, y que dicha labor se había incluido en el orden del día del 10º periodo de sesiones del Subcomité FSI, que se celebrará del 8 al 12 de abril de 2002.

7.6 Tras tomar nota de la información facilitada por el Irán y el Japón en los documentos MEPC 47/7/1 y MEPC 47/INF.16, respectivamente, el Comité pidió al Subcomité FSI que, además de las Directrices para los reconocimientos de los sistemas antiincrustantes que ya le había encargado, elaborara las Directrices para el muestreo sucinto de los sistemas antiincrustantes en los buques, y las Directrices para las inspecciones de los sistemas antiincrustantes en los buques partiendo de la información facilitada en los documentos del Irán y del Japón. El Comité pidió al Subcomité FSI que ultimara urgentemente dichas directrices y que diera prioridad a la elaboración de las Directrices sobre los reconocimientos de los sistemas antiincrustantes, para que puedan estar concluidas a finales de 2002.

7.7 El Comité tomó nota de la información facilitada por el delegado de la Comisión Europea de que el 1 de enero de 2003 entrará en vigor la prohibición de comercializar sistemas antiincrustantes a base de organoestaño en los 15 Estados Miembros de la Unión Europea.

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

Antecedentes

8.1 El Comité recordó que en su 46º periodo de sesiones:

- .1 se mostró de acuerdo, en principio, con la propuesta de los Estados Unidos para designar ZMES los Cayos de Florida;
- .2 se mostró de acuerdo, en principio, con la propuesta de Colombia de designar ZMES la isla Malpelo; y
- .3 se pidió al Subcomité NAV que revisara todas las cuestiones relacionadas con la navegación que deberían tenerse en cuenta antes de aprobar definitivamente dichas propuestas.

8.2 El Comité recordó también que en su 46º periodo de sesiones se había aprobado, en principio, el texto del proyecto revisado de resolución de la Asamblea sobre las Directrices para la designación de zonas especiales en virtud del MARPOL 73/78 y las Directrices para la determinación y designación de zonas marinas especialmente sensibles, y se pidió al Subcomité NAV que analizara el texto detenidamente y presentara sus observaciones directamente a la Asamblea en su vigésimo segundo periodo de sesiones a fin de que se apruebe la resolución.

8.3 El Comité observó que, dado que el Subcomité NAV había señalado que no había problema de navegación alguno relacionado con el proyecto de resolución, el 29 de noviembre, la vigésima segunda Asamblea aprobó la resolución A.927(22), en la cual:

- .1 se incluyen las nuevas Directrices para la designación de zonas especiales en virtud del MARPOL 73/78;
- .2 se incluyen las nuevas Directrices para la determinación y designación de zonas marinas especialmente sensibles; y
- .3 se revocan las resoluciones A.720(17) y A.885(21).

8.4 Asimismo, el Comité observó que la OHI había elaborado la simbología que deberá utilizarse en las cartas náuticas para señalar las zonas marinas especialmente sensibles (ZMES), de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 9.1 de la resolución A.927(22), en el que se indica que los Estados interesados señalarán las ZMES en las cartas náuticas utilizando dichos símbolos. El Comité convino en que dicha información debería incluirse en la resolución A.927(22) y encargó a la Secretaría que, cuando se enmiende dicha resolución, añada un asterisco al final del párrafo 9.1 con la nota a pie de página conexas: *Véase la Especificación cartográfica B-437.6 de la OHI.*

8.5 El Comité convino con los Estados Unidos en que la especificación cartográfica de la OHI "B-437.6 correspondiente a las zonas marinas especialmente sensibles (ZMES)" debería enmendarse como se indica a continuación:

Las adiciones figuran en **sombreado** y las supresiones están ~~tachadas~~:

"a. Generalidades

Una **Zona marina especialmente sensible (ZMES)** corresponde a una medida adoptada por la OMI, que se establece de acuerdo con una resolución de la Organización. En la resolución A.927(22) de la OMI se define así:

"una ZMES es 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 las actividades marítimas."

Las ZMES son de extensión variable e incluyen la gran barrera de coral en Australia, el archipiélago de Sabana-Camagüey en Cuba, la isla de Malpelo **en Colombia** y los Cayos de Florida en **los Estados Unidos de América**.

El Comité de Protección del Medio Marino (MEPC) aprueba la determinación de las ZMES, pero no se llega a una decisión definitiva hasta que el Subcomité o Comité pertinente de la OMI aprueba las medidas de protección conexas. ~~En el caso de la Gran Barrera de Coral, el levantamiento de ZMES, se considera, en sí mismo una medida de protección.~~

..... "

8.6 El Comité pidió a la Secretaría que informara a la OHI de la propuesta de enmienda que figura *supra* y que asimismo le pidiera que tomase las medidas oportunas.

Designación de la Isla Malpelo y los Cayos de Florida como ZMES

8.7 El Comité recordó que había pedido al Subcomité NAV que le informase sobre todas las cuestiones relacionadas con la navegación que deberían tenerse en cuenta antes de aprobar definitivamente la designación de los Cayos de Florida y la isla Malpelo como zonas marinas especialmente sensibles (ZMES).

8.8 El Comité observó que, según se señala en el documento MEPC 47/8, el Subcomité NAV había sancionado las propuestas de medidas conexas que son parte integral de otra propuesta para determinar que las zonas marinas alrededor de los Cayos de Florida y de la Isla Malpelo son ZMES y que, en consecuencia, la Secretaría había elaborado dos proyectos de resolución MEPC con objeto de designar ZMES las dos zonas mencionadas.

8.9 Además, el Comité tomó nota de que el Subcomité NAV había pedido que, con objeto de facilitar en el futuro el examen de la organización del tráfico marítimo y la notificación para buques, los países presentaran por separado y directamente al Subcomité las propuestas relativas a la organización del tráfico marítimo y a la notificación para buques que estén relacionadas con las solicitudes para la designación de ZMES.

8.10 En consecuencia, el Comité aprobó las resoluciones MEPC.97(47) y MEPC.98(47), que figuran en los anexos 4 y 5, y pidió a la Secretaría que adjuntara el resumen de información conexas, incluidas las medidas de protección correspondientes, de cada una de las dos ZMES, información que figura en los documentos MEPC 44/7, MEPC 46/6/3 (Isla Malpelo) y MEPC 46/6/2 (Cayos de Florida), cuando en el futuro incorpore las dos nuevas ZMES en el apéndice de la resolución A.927(22).

8.11 En relación con la propuesta del Subcomité NAV según la cual los países deben presentar directamente al Subcomité propuestas separadas relativas a futuras ZMES, se acordó que la cuestión se examinaría dentro del punto 10 del orden del día.

8.12 Siguiendo una propuesta de los Estados Unidos, el Comité convino en que la fecha en que surtiría efecto la introducción de las medidas de protección correspondientes a la Isla Malpelo y los Cayos de Florida sería seis meses después de que el MSC hubiera aprobado las medidas de organización del tráfico conexas.

Notificación previa del propósito de solicitar ZMES

8.13 El Comité tomó nota de que Alemania, Dinamarca y los Países Bajos le presentarán en su 48º periodo de sesiones, si es posible, una solicitud conjunta, de conformidad con lo dispuesto en la resolución A.927(22), para designar ZMES el mar de los Wadden y algunas partes limítrofes del Mar del Norte con objeto de, entre otras cosas, sensibilizar a la gente de mar sobre la vulnerabilidad de la zona. Se informó también al Comité de que dicha solicitud no incluiría propuestas de medidas de protección adicionales para la zona, puesto que ya se disponía de ellas.

8.14 La delegación del Perú informó al Comité de que ha presentado una solicitud para que se establezca una ZMES en las costas del Perú, solicitud que debería examinarse en el MEPC 48.

Solicitud de asistencia para facilitar instalaciones de recepción en la zona de Gran Caribe

8.15 El Comité tomó nota de la declaración realizada por Cuba en la que se solicita una asistencia continua y viable para facilitar las instalaciones de recepción que se necesitan en la zona del Gran Caribe. Tal como se solicita, la declaración figura en el anexo 10.

Proyecto de documento que ha de servir de guía para la presentación de propuestas sobre las ZMES

8.16 El Comité recordó que, durante su 46º periodo de sesiones, se decidió que no era posible constituir un cuarto 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 la forma más apropiada de proteger una zona marina sensible. No obstante, se invitó a los Miembros a que formularan propuestas respecto de dicho documento a fin de examinarlas en periodos de sesiones futuros.

8.17 Al presentar su documento, MEPC 47/8/1, los Estados Unidos puntualizaron lo siguiente:

- .1 un documento sencillo y directo sería la mejor forma de orientar a los Estados Miembros acerca de este asunto;
- .2 el documento contenía:
 - .2.1 información sobre los antecedentes;
 - .2.2 las consideraciones iniciales que deben tenerse en cuenta antes de presentar una propuesta a la OMI; e
 - .2.3 interpretaciones sobre los diversos requisitos que es preciso cumplir como parte de la solicitud que se presenta.

8.18 El Comité manifestó su agradecimiento a los Estados Unidos por el documento MEPC 47/8/1, al que, en principio, dio su apoyo. Sin embargo, se acordó que, de acuerdo con las propuestas de Australia y Chipre, en el proyecto de documento que ha de servir de guía se introdujeran los siguientes cambios:

- .1 el párrafo 1.1 del anexo se sustituirá por el siguiente texto:

En noviembre de 2001, la Asamblea de la Organización Marítima Internacional (OMI) aprobó la resolución A.927(22), en la que se establecen las prescripciones pormenorizadas que deberán incluirse en las solicitudes para la designación de una zona marina especialmente sensible (ZMES). La presente resolución sustituye a dos resoluciones previas de la Asamblea, A.720(17) y A.885(21), y sus prescripciones deben seguirse al preparar una propuesta de ZMES. Con objeto de ayudar a los Gobiernos Miembros a satisfacer las prescripciones de la resolución A.927(22), el presente documento servirá de guía en la elaboración, redacción y presentación de propuestas a la OMI respecto de la designación de ZMES. El documento señala las cuestiones que deberán incluirse en dichas propuestas con objeto de facilitar su evaluación y aprobación por el Comité de Protección del Medio Marino (MEPC) de la OMI.

- .2 se suprimirán las dos primeras oraciones del párrafo 1.3 y la primera palabra (*Además*) de la tercera oración; y
- .3 en respuesta a una pregunta planteada en relación con la referencia del párrafo 2.2 a un *pequeño grupo*, el Comité observó que con ello se quería decir un grupo de expertos del país que está considerando la posibilidad de presentar una propuesta para que una zona se designe ZMES y que, por lo tanto, debería quedar claramente señalado en el documento.

8.19 Con dichas enmiendas, el Comité encargó a la Secretaría que preparara un proyecto de circular MEPC, basándose en el documento presentado por los Estados Unidos para someterlo a la aprobación del Comité en su 48º periodo de sesiones.

9 INSUFICIENCIA DE LAS INSTALACIONES DE RECEPCIÓN

9.1 En el MEPC 46 se informó al Comité de que, conforme a lo indicado en el documento FSI 9/8, que trata de los 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, se recordó al Comité que los Estados de abanderamiento tienen la obligación de notificar las supuestas deficiencias de las instalaciones de recepción y que los Estados rectores de puertos deben proporcionar información sobre las instalaciones de recepción existentes en sus puertos, incluidos los cambios o mejoras en dichas instalaciones.

9.2 El Comité tomó nota de que la Secretaría había recibido 10 informes correspondientes a 2000 y 2001 enviados por tres Estados Miembros (Irán, el Reino Unido y Suecia) sobre supuestas deficiencias de las instalaciones receptoras, notificadas de conformidad con lo dispuesto en la circular MEPC/Circ.349. Uno de los informes presentados por el Reino Unido se remitió en nombre de las Islas Caimán.

9.3 Asimismo, el Comité tomó nota de que uno de los informes contenía información sobre una supuesta deficiencia relacionada con desechos, en virtud del Anexo II, en tres informes se señalaba una supuesta falta de instalaciones de recepción adecuadas con respecto a los desechos especificados en el Anexo I, y en seis informes se indicaba una supuesta falta de instalaciones adecuadas para los desechos enumerados en el Anexo V, además del informe de Irlanda, en el que se señalaba que los problemas observados en el puerto de Galway sobre supuestas deficiencias de las instalaciones ya se habían solucionado.

9.4 El Comité tomó nota además de la información facilitada por BIMCO en el documento MEPC 47/9/1 y le agradeció su ofrecimiento de apoyar cualquier esfuerzo que se realice para garantizar que las partes en el MARPOL 73/78 desempeñan todas las obligaciones contraídas en virtud de ese Convenio por lo que se refiere a la instalación de medios adecuados y económicos en los casos en que son deficientes o resultan demasiado caros.

9.5 En los debates que siguieron, se manifestó la opinión de que con el mecanismo actual de notificación toda la responsabilidad cae sobre los Estados de abanderamiento. El Comité observó que, de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 5 de la circular MEPC/Circ.349, las prescripciones de notificación están claras en el sentido de que el informe de las supuestas deficiencias de las instalaciones de recepción de los puertos debe remitirse al Estado de abanderamiento y al Estado rector del puerto y que es aquél quien debe notificar a la OMI. Sigue pendiente la cuestión de cómo aplicar las prescripciones. El Comité convino en que el Subcomité FSI es el órgano adecuado para tratar la cuestión pero, a fin de dar a dicho Subcomité

instrucciones claras, acordó volver a examinar la aplicación del mecanismo de notificación de las instalaciones de recepción insuficientes, en su 48º periodo de sesiones.

9.6 Una delegación preguntó en qué momento una supuesta deficiencia se confirma como deficiencia y se propuso que, de acuerdo con el mecanismo de notificación establecido, eso sucede cuando, tras un informe del Estado de abanderamiento, el Estado rector del puerto confirma la deficiencia después de realizar una investigación.

9.7 También se planteó la cuestión del formato de los cuadros del documento MEPC 47/9, en los que se resumen los informes recibidos sobre supuestas deficiencias de las instalaciones de recepción. Se propuso incluir una columna en la que se indique si se ha informado al Estado rector del puerto de dichas deficiencias, así como la respuesta de éste.

9.8 El Comité observó que las respuestas a la circular MEPC/Circ.349, indicaban cierta falta de consistencia en las evaluaciones de los Estados rectores de puerto en cuanto a la certeza de que las instalaciones de recepción móviles cumplen cabalmente las prescripciones del MARPOL 73/78. El Comité pidió a la Secretaría que tenga esto en cuenta cuando reúna y examine las respuestas de los Estados rectores de puerto.

9.9 La delegación de la India informó al Comité de que su Gobierno ratificaría en breve los Anexos III, IV y V del MARPOL 73/78, y que estaba elaborando un plan para montar instalaciones de recepción en sus puertos.

9.10 Al presentar el documento MEPC 47/9/1, el representante de BIMCO señaló que su organización, al igual que la OMI, había recibido de sus miembros varios informes sobre supuestas deficiencias de las instalaciones de recepción de los puertos. Recordó, además, que la capacidad de los buques para cumplir lo dispuesto en el MARPOL 73/78 depende principalmente de la disponibilidad de instalaciones de recepción adecuadas.

9.11 El observador de la FOEI pidió encarecidamente a las organizaciones de propietarios de buques, como BIMCO, que continuaran notificando los pormenores de las supuestas deficiencias de las instalaciones de recepción en los puertos.

9.12 El Comité alentó especialmente a los Estados Miembros, en particular a los que son Partes en el MARPOL 73/78 en calidad de Estados rectores de puerto, a satisfacer las obligaciones que les imponen los convenios de facilitar instalaciones de recepción adecuadas.

10 INFORMES DE LOS SUBCOMITÉS

Resultados del DSC 6

10.1 El Comité tomó nota de que el 6º periodo de sesiones del Subcomité DSC se había celebrado del 16 al 20 de julio de 2001 y de que el informe correspondiente a dicho periodo de sesiones se había distribuido con la signatura DSC 6/15.

10.2 El Comité examinó los siguientes puntos, acerca de los cuales el Subcomité le pidió que adoptara medidas:

- .1 la recomendación del Subcomité sobre el proyecto de circular MSC/MEPC que trata de las *Sugerencias de proyecto para las opciones de gestión del agua de lastre y de los sedimentos en los buques nuevos*;**

- .1.1 El Comité consideró esta cuestión dentro del punto 2 del orden del día y sus decisiones figuran en los párrafos 2.55 a 2.58.
- .2 obligatoriedad del Código IMDG en virtud del Convenio SOLAS;**
- .2.1 El Comité tomó nota de que, en su 73º periodo de sesiones, el MSC había decidido, en principio, hacer obligatorio el Código IMDG en virtud del Convenio SOLAS y que la fecha de entrada en vigor de las enmiendas a dicho Convenio sería el 1 de enero de 2004. En ese contexto, el Comité observó que se preveía que el proyecto de enmiendas a los capítulos VI y VII del Convenio SOLAS, enmiendas que tratan de la aplicación obligatoria del Código, se adoptara en el MSC 75, que se celebrará en mayo de 2002.
- .2.2 Además, el Comité observó que el DSC 6 había convenido en que la implantación del Anexo III del MARPOL 73/78 mediante el Código IMDG, cuando éste pasara a ser obligatorio en virtud del Convenio SOLAS, no planteaba en la práctica ningún problema especial.
- .2.3 El Comité sancionó la opinión del DSC 6 en el sentido de que no era necesario introducir ningún cambio en el Anexo III del MARPOL como resultado de la revisión del capítulo VII del Convenio SOLAS, con excepción de la actualización de la referencia al Código IMDG en la nota a pie de página correspondiente a la regla 1.

Observaciones acerca de la situación actual con respecto a los contaminantes del mar

10.3 El Comité convino en que, dado que dos de las cuestiones que le planteó el DSC 6 estaban relacionadas con los contaminantes del mar, era conveniente examinar el documento MEPC 47/10/3 (Reino Unido), en el que se aborda el tema.

10.4 Al presentar su documento (MEPC 47/10/3), el Reino Unido señaló que contenía una cuestión general y otra específica. Se informó al Comité de que la cuestión general podría dividirse en las dos cuestiones siguientes:

- .1 al ultimar la reevaluación de los productos sujetos al código CIQ y al Anexo II del MARPOL 73/78, se tendrá que volver a examinar la labor conexas del Subcomité BLG y del Grupo de trabajo EHS del GESAMP, particularmente en lo que se refiere a la coordinación con el GHS; y
- .2 la relación entre el Subcomité DSC, el Anexo III del MARPOL 73/78 y el GHS.

10.5 Por lo que se refiere a la cuestión específica, el Reino Unido señaló que sería necesario examinar la interrelación entre el Anexo III del MARPOL 73/78, su implantación a través del Código IMDG y la función del GHS, que define los criterios relativos a los *productos potencialmente peligrosos para el medio ambiente*, diferentes de los utilizados con respecto a la definición de *contaminantes del mar* en el Código IMDG.

10.6 En respuesta a las cuestiones planteadas por el Reino Unido, se efectuaron las siguientes puntualizaciones:

- .1 el Comité debería examinar la posibilidad de pedir al Grupo de trabajo EHS del GESAMP que indique la manera más efectiva de coordinarse con el Subcomité de Expertos de las Naciones Unidas en el Sistema Mundialmente Armonizado de Clasificación y Etiquetado de Productos Químicos (GHS) con objeto de garantizar que el GHS tiene en cuenta los intereses de la OMI y que ésta puede responder debidamente a las novedades que se produzcan en relación con el GHS;
- .2 se manifestó preocupación por el hecho de que la OMI no hubiera podido asistir a la reunión del GHS celebrada en diciembre de 2001, tal como recomendó el Comité en su 46º periodo de sesiones, y se hizo hincapié en que era esencial que la OMI asistiera a dichas reuniones en el futuro;
- .3 sería conveniente revisar los criterios con los que se definen los contaminantes del mar en virtud del Anexo III del MARPOL 73/78 a fin de que concuerden con los que está elaborando el Subcomité de las Naciones Unidas de Transporte de Mercaderías Peligrosas cuya adopción se prevé para otros modos de transporte. Ese vínculo no sería adecuado para clasificar los productos regidos por el Anexo II del MARPOL 73/78;
- .4 si bien el Comité había subrayado previamente la importancia de la labor que estaba realizando el Grupo de trabajo EHS del GESAMP, varias delegaciones manifestaron su preocupación por el hecho de que la OMI no hubiera sido capaz de proporcionar los recursos financieros necesarios para completar la labor del Grupo de trabajo EHS del GESAMP y de la Secretaría;
- .5 las organizaciones patrocinadoras sometieron al GESAMP a una revisión cuyos resultados mostraban que el Grupo cumplía una importante función pero que era necesario actualizar sus métodos de trabajo;
- .6 tras reconocer la importancia que el Grupo de trabajo EHS tiene para la OMI, se observó que posiblemente debería revisarse el método que utiliza el Grupo para presentar informes a la OMI a través del GESAMP.

10.7 El Presidente manifestó su preocupación por el hecho de que, aparentemente, la OMI no había prestado suficiente atención a este asunto en el pasado. El transporte en condiciones de seguridad de sustancias nocivas potencialmente peligrosas (SNPP) era extremadamente importante y era necesario poner más empeño en esta cuestión en el futuro. Tras un intercambio de opiniones inicial sobre el particular, el Comité convino en que debería incluir dicha cuestión en el orden del día correspondiente a su próximo periodo de sesiones e invitó a los Miembros a presentar propuestas sobre las medidas que deberían tomarse. Se pidió a la Secretaría que presentara información pertinente, incluidos los avances realizados en la evaluación del GESAMP, al MEPC 48.

Resultados del NAV 47

10.8 El Comité tomó nota de que el 47º periodo de sesiones del Subcomité NAV se había celebrado del 2 al 6 de julio de 2001 y de que el informe correspondiente al mismo figura en el documento NAV 47/13, mientras que las cuestiones de interés para el MEPC se recogen en el documento MEPC 47/10/1.

10.9 El Comité observó asimismo que, si bien el Subcomité no había incluido una lista específica de las cuestiones para que las examinara el Comité, se abordaron las siguientes:

.1 Examen del proyecto revisado de las resoluciones de la Asamblea A.720(17) y A.885(21)

.1.1 El Comité observó que dicha cuestión se había examinado dentro del punto 8 del orden del día y, por lo tanto, no se volvió a debatir.

.2 Información necesaria para mejorar la presentación de medidas de organización del tráfico

.2.1 El Comité observó que el Subcomité NAV había señalado, respecto de las propuestas sobre las medidas de organización del tráfico nuevas y enmendadas, cierto número de omisiones e inexactitudes en los documentos relativos a dicho tema y que, en consecuencia, había elaborado una nota informativa para ayudar a redactar las propuestas sobre medidas de organización del tráfico (anexo 8 del documento NAV 47/13), nota que contenía los siguientes dos párrafos de importancia para el MEPC:

.1 La propuesta deberá incluir información sobre factores ambientales, tales como las condiciones meteorológicas existentes, las corrientes mareales y otras, y la posibilidad de concentraciones de hielo. Los sistemas de organización del tráfico no deberán establecerse en zonas donde la inestabilidad del lecho del mar sea tal que resulten probables los cambios frecuentes en la alineación y las posiciones de los canales principales y, por lo tanto, en el propio sistema de organización del tráfico.

.2 En el caso de las propuestas que tienen por objeto proteger el medio marino, deberá indicarse si cabe esperar de manera justificada que el sistema propuesto de organización del tráfico evite o reduzca significativamente el riesgo de contaminación u otros daños al medio marino de la zona pertinente y si, dadas las dimensiones generales de la zona que ha de protegerse y la cifra total de zonas sensibles, desde un punto de vista medioambiental, ya establecidas en el área pertinente, el sistema de organización del tráfico podría dar lugar a que se limitara la zona marina disponible para la navegación de manera inaceptable.

.2.2 El Comité tomó nota de la información que antecede y convino en que los Gobiernos Miembros deberían tenerla en cuenta al presentar propuestas sobre sistemas de organización del tráfico marítimo en el futuro.

Resultados del DE 44

10.10 El Comité tomó nota de que el 44º periodo de sesiones del Subcomité DE se había celebrado del 5 al 9 de marzo de 2001 y de que el informe correspondiente se distribuyó con la signatura DE 44/19, así como de que en el documento MEPC 47/10/2 se dio cuenta de las cuestiones pertinentes para el MEPC.

10.11 El Comité recordó que, a propuesta de Chipre, en el MEPC 46 se había acordado posponer el debate sobre el DE 44 hasta el 47º periodo de sesiones del Comité.

10.12 El Comité examinó los siguientes puntos, sobre los cuales el DE 44 le había pedido que adoptara medidas:

.1 medidas propuestas para eliminar los petroleros deficientes;

- .1.1 El Comité recordó que el MSC 73 había propuesto medidas destinadas a eliminar los petroleros deficientes, algunas de las cuales se remitieron al DE 44.
- .1.2 El Comité observó que el DE había examinado el documento DE 44/2/2 (Secretaría) sobre el particular y formulado propuestas sobre las ocho medidas que se sometieron a su examen, y se recogen en el párrafo 2.7 del documento DE 44/19.

.2 proyecto de circular MEPC sobre las Directrices relativas al muestreo del fueloil para determinar el cumplimiento de lo dispuesto en el Anexo VI del MARPOL 73/78;

- .2.1 El Comité recordó que dicha cuestión se había debatido al tratar el punto 4 del orden del día y, en consecuencia, no se volvió a examinar.

.3 ampliación de alcance de la revisión de la resolución MEPC.60(33) para que incluya un sistema completo de tratamiento de las aguas de sentina;

- .3.1 El Comité tomó nota de que el DE 44 había examinado una propuesta del Japón (DE 33/11, párrafos 1.5 y 6.3 del anexo) de que se ampliara el alcance de la revisión de la resolución MEPC.60(33) para que incluya un sistema completo de tratamiento de las aguas de sentina. Sin embargo, el Subcomité consideró que dicha propuesta quedaba fuera del ámbito de su mandato e invitó al MEPC a que prestara asesoramiento a ese respecto.
- .3.2 El Comité tomó nota de que el Japón había presentado observaciones y propuestas referentes a los resultados del DE 44 en cuanto a la revisión de la resolución MEPC.60(33) mediante el documento MEPC 47/10/4 en el que, entre otras cosas, se abordaba dicha cuestión.
- .3.3 Al presentar esa parte de su ponencia, el Japón hizo las siguientes puntualizaciones:
 - .1 el funcionamiento y el mantenimiento del equipo filtrador de hidrocarburos existente presentan problemas que llevan a las descargas ilegales de hidrocarburos en el mar;
 - .2 probablemente ni siquiera la nueva generación de separadores de aguas de sentina y de dispositivos de supervisión pueden tratar toda el agua de sentina que se acumula en la cámara de máquinas;

- .3 en consecuencia, el Japón estima que para prevenir la contaminación por hidrocarburos procedentes de las cámaras de máquinas deberían utilizarse otros mecanismos aparte de los separadores de aguas de sentina, y que dichos mecanismos, una vez identificados, deberían incluirse en la resolución MEPC.60(33) revisada.
- .3.4 Tras examinar las puntualizaciones, el Comité convino en que se debería encargar al Subcomité DE que las examinara a fin de que formulen recomendaciones sobre la ampliación adecuada de la resolución MEPC.60(33), reconociendo a la vez que toda enmienda que se introduzca debería aplicarse solamente a los buques nuevos.
- .4 recomendación de que en los buques nuevos deberían ser obligatorios la instalación y el uso de un dispositivo registrador de la concentración de hidrocarburos en las aguas de sentina, de conformidad con el Anexo I del MARPOL 73/78 y que dicho dispositivo no pueda ser manipulado indebidamente, así como que adopte las medidas que estime oportunas;**
- .4.1 El Comité observó que esta cuestión también se abordaba en el documento MEPC 47/10/4 y convino en que se estableciese en los buques nuevos la obligatoriedad de utilizar un dispositivo registrador de la concentración de hidrocarburos en las aguas de sentina y que dicho dispositivo no pueda ser manipulado indebidamente. Así pues, se encargó al Subcomité DE que tuviera este hecho en cuenta.
- .5 método uniforme normalizado para la determinación del contenido de hidrocarburos;**
- .5.1 El Comité tomó nota de que el DE 44 había señalado que la mayoría de los Estados tienen en su legislación nacional algún instrumento jurídico sobre métodos de prueba para la determinación del contenido de hidrocarburos en el agua. Dado que dichos métodos difieren entre sí, así como del método de prueba que se indica en la resolución MEPC.60(33), sería conveniente contar únicamente con una norma de la ISO que proporcionara medios para comparar los resultados.
- .5.2 Al presentar su documento, MEPC 47/10/5, la Organización Internacional de Normalización (ISO) hizo las siguientes puntualizaciones:
 - .1 el método de infrarrojos actualmente especificado en la resolución MEPC.60(33) para la determinación del contenido de hidrocarburos depende de la utilización del tetracloruro de carbono, producto que ya no se acepta, dado que figura en la lista del grupo II, anexo B como una *sustancia controlada* en virtud del *Protocolo de Montreal relativo a las sustancias que agotan la capa de ozono*.
 - .2 como alternativa, en la norma ISO 9377-2, se utiliza el método por cromatografía de gases (GC), que algunos Estados han adoptado para que se utilice en aplicaciones marítimas y que quizá pueda aplicarse en el control de las aguas de sentina de los buques.

- .5.3 Tras tomar nota de dichas puntualizaciones, el Comité encargó al Subcomité DE que tuviera a bien:
- .1 determinar si la norma ISO 9377-2 es lo suficientemente amplia como para abarcar todos los casos;
 - .2 examinar la posibilidad de suprimir las referencias a todo sistema obsoleto;
 - .3 comparar los datos obtenidos a partir de los dos métodos de análisis; y
 - .4 presentarle un informe sobre sus conclusiones.
- .6 el proyecto de circular MSC/MEPC sobre las Directrices para los buques que naveguen en aguas árticas cubiertas de hielo;**
- .6.1 El Comité tomó nota de que el MSC había encargado al Subcomité DE que elaborara dichas Directrices. En el curso de esa labor, el Subcomité DE incluyó algunos aspectos de interés para el Comité que se examinaron en el MEPC 43.
- .6.2 El Comité tomó nota de los avances realizados sobre el particular.
- .7 la cuestión de la capacidad de caudal mínima de los separadores de aguas oleosas;**
- .7.1 El Comité recordó que, en su 45º periodo de sesiones, la India había señalado que, puesto que no existían directrices para la selección de la capacidad del equipo filtrador de hidrocarburos cuya instalación se exige en cada buque, ese aspecto quedaba al criterio de los constructores de buques. Como resultado, se pidió a la India que elaborara un proyecto de interpretación de la regla 16 del Anexo I del MARPOL 73/78 para que lo examinara el DE 44.
- .7.2 El Comité tomó nota de que el Subcomité DE, tras haber examinado la cuestión y teniendo en cuenta que estaban apareciendo nuevas tecnologías de separación de hidrocarburos y agua, había convenido en que la mejor solución sería dejar librada al criterio de las administraciones nacionales la cuestión de la capacidad de caudal mínima de los separadores de aguas oleosas.
- .7.3 Reconociendo las dificultades que tenían algunos países en determinar el equipo más conveniente para un buque dado, el Comité invitó a los Miembros a que presentaran al Subcomité DE documentos informativos sobre la selección de capacidad en los equipos filtradores de hidrocarburos a fin de prestar ayuda a otras Administraciones.
- .8 resolución MEPC.76(40), titulada Especificación normalizada para los incineradores de a bordo;**
- .8.1 el Comité recordó que esa cuestión ya se había debatido al tratar el punto 4 del orden del día.

11 LABOR DE OTROS ÓRGANOS

Resultado del 86º periodo de sesiones del Consejo

11.1 El Comité tomó nota de que el 86º periodo de sesiones del Consejo se celebró del 18 al 22 de junio de 2001 y de que el resumen de sus decisiones se había distribuido con la signatura C 86/D, así como de que las cuestiones de interés para el MEPC se resumían en el documento MEPC 47/11.

11.2 Basándose en los asuntos identificados en el documento MEPC 47/11, el Comité observó que el Consejo había:

- .1 tomado nota de la recomendación del Comité, a reserva de la confirmación del MEPC en 2002, de que, en principio, refrendara la propuesta de celebrar una conferencia de cinco días sobre la gestión del agua de lastre en 2003, cuestión que se examinará de nuevo en relación con el punto 10 del orden del día del Consejo; y
- .2 aprobado, a reserva de la recomendación del MSC, la celebración de una reunión interperiodos del Grupo de trabajo ESPH en 2002.

Resultados del MSC 74

11.3 El Comité tomó nota de que el 74º periodo de sesiones del Comité de Seguridad Marítima se celebró del 30 de mayo al 8 de junio de 2001 y de que su informe se había distribuido con las firmas MSC 74/24 y MSC 74/24/Add.1, así como de que las cuestiones de interés para el MEPC, distintas de las relacionadas con el agua de lastre, la evaluación formal de la seguridad y la influencia del factor humano, se recogían en el documento MEPC 47/11/1.

11.4 El Comité tomó nota de las medidas adoptadas por el MSC 74 que se señalan en el documento MEPC 47/11/1 así como de la siguiente información facilitada por la Secretaría en relación con el Código IGS:

- .1 la fecha final de implantación de dicho Código será el 1 de julio de 2002;
- .2 de los 13 000 buques que se sabe que requieren certificación, únicamente unos 6 000 la habían obtenido a octubre de 2001;
- .3 como resultado, el 3 de enero de 2002, se publicó la circular MSC/Circ.1020-MEPC/Circ.387 para recordar a las Partes la obligación de que tanto sus buques como las compañías navieras cuenten con la certificación prescrita antes del 1 de julio de 2002.

El Comité pidió a las delegaciones que hicieran todo lo posible para asegurarse de que los buques cuenten con la certificación IGS dentro del plazo límite fijado.

Resultado del 83º periodo de sesiones del Comité Jurídico

11.5 El Comité tomó nota de que el 83º periodo de sesiones del Comité Jurídico se había celebrado del 8 al 12 de octubre de 2001 y de que su informe se distribuyó con la signatura LEG 83/14. El Comité observó también que las cuestiones de interés para el MEPC se

recogían en el documento MEPC 47/11/2, incluida la elaboración de un proyecto de Convenio sobre la remoción de restos de naufragio y la inclusión del punto sobre los lugares de refugio en el programa de trabajo del Comité Jurídico.

Resultado del vigésimo segundo periodo de sesiones de la Asamblea

11.6 El Comité tomó nota de que el vigésimo segundo periodo de sesiones de la Asamblea tuvo lugar del 19 al 30 de noviembre de 2001 y de que el resumen de dicha reunión se distribuyó con la signatura A 22/11, así como de que las cuestiones de interés para el MEPC se recogen en el documento MEPC 47/11/3.

11.7 El Comité observó que, como se indica en el párrafo 3 del documento MEPC 47/11/3, la Asamblea tomó nota de que el Comité había adoptado las siguientes enmiendas al MARPOL 73/78:

- .1 regla 13G del Anexo 1;
- .2 apéndice al Anexo III; y
- .3 Anexo V.

Resultados del 49º y 50º periodos de sesiones del Comité de Cooperación Técnica

11.8 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 su 50º periodo de sesiones el 21 de junio de 2001; así como de que los informes sobre ambas reuniones se habían distribuido con las signaturas TC 49/11 y TC 50/11 respectivamente. El Comité también tomó nota de las cuestiones de interés para el MEPC identificadas en el documento MEPC 47/11/4.

12 FOMENTO DE LA IMPLANTACIÓN Y APLICACIÓN DEL MARPOL 73/78 Y DE LOS CÓDIGOS CONEXOS

Resultados de la circular MEPC/Circ.380

12.1 El Comité recordó que, en su último periodo de sesiones, había aprobado la circular MEPC sobre la "Solicitud de información a los Estados Contratantes del Anexo IV del MARPOL acerca de las reglas sobre descarga de aguas sucias en las aguas sujetas a su jurisdicción y sobre la disponibilidad de instalaciones de recepción en sus puertos" (MEPC/Circ.380), y pidió a la Secretaría que la publicara lo antes posible y presentara la información reunida mediante dicha circular en futuros periodos de sesiones, con objeto de facilitar la implantación del Anexo IV revisado del MARPOL, una vez que entre en vigor.

12.2 El Comité tomó nota de las respuestas a la circular MEPC/Circ.380 de las siguientes siete Partes Contratantes en el Anexo IV del MARPOL, a saber, Argentina, Bulgaria, Ecuador, Estonia, Alemania, Lituania y Suecia, además de las respuestas de tres Partes no contratantes, a saber, Australia, Singapur y Vanuatu, y de un Miembro Asociado, Hong Kong (China), como se informa en el documento MEPC 47/12 y en la adición al presente documento.

12.3 El Comité también tomó nota de la respuesta de la Federación de Rusia a la circular MEPC/Circ.380, en la que comunica que la Federación de Rusia dispone de reglas sobre la descarga de aguas sucias de los buques en las aguas sujetas a su jurisdicción y señala cuáles son

estas reglas, además de informar de que sus puertos están dotados de instalaciones de recepción de aguas sucias de los buques.

12.4 El Presidente expresó su agradecimiento a todos los Estados que habían respondido a la circular MEPC/Circ.380 e invitó a los demás Estados a que respondiesen, para que sus respuestas puedan examinarse en el MEPC 48.

12.5 Tras una intervención de la delegación de Australia en la que señaló que era necesario aclarar el punto 3 del anexo de la circular MEPC/Circ.380, el Comité convino en que era preciso realizar dicha aclaración para garantizar que los países que hayan concluido acuerdos con empresas privadas en materia de recepción de aguas sucias de los buques, pero que no dispongan de instalaciones portuarias fijas de recepción de dichos desechos, respondan afirmativamente a la tercera pregunta del anexo de la circular MEPC/Circ.380.

12.6 El Comité recordó que, después de casi 29 años desde la adopción del Anexo IV opcional sobre la prevención de la contaminación por las aguas sucias de los buques, aún no había entrado en vigor por no haberse reunido las condiciones relativas al 50% del tonelaje bruto de la flota mercante mundial, no obstante el hecho de que 85 Estados cuya flota mercante conjunta representa el 46% del tonelaje bruto de la flota mercante mundial lo habían ratificado. El Comité tomó nota de que, desde la aprobación por el MEPC 44 de un texto revisado del Anexo IV, con objeto de simplificar sus prescripciones y aumentar la probabilidad de que entre en vigor lo antes posible, sólo cinco países más habían ratificado el Anexo IV. El Comité también tomó nota de la preocupación manifestada por el Presidente por el hecho de que, tras eliminar los obstáculos identificados por algunos países para la ratificación, esos mismos países seguían sin ratificar el anexo. A este respecto, el Presidente instó firmemente a todos los Estados Miembros que no hayan ratificado el Anexo IV a que lo hagan a la mayor brevedad posible.

12.7 En este contexto, el Comité tomó nota de la información facilitada por la delegación de Noruega acerca de la intención de ese país de ratificar el Anexo IV del MARPOL, antes del próximo periodo de sesiones del Comité. El Comité también tomó nota de que Singapur se encontraba en una fase avanzada del proceso de ratificación del Anexo IV.

12.8 A fin de alentar a más países a ratificar el Anexo IV del MARPOL, el Comité pidió a la Secretaría que les escribiera informándoles de las ventajas del Anexo IV revisado del MARPOL.

Actividades de la ROPME/MEMAC sobre la protección del medio marino en la zona marítima de la ROPME

12.9 El Comité tomó nota de la información facilitada por la ROPME/MEMAC en el documento MEPC 47/INF.15 relativo a sus actividades relacionadas con la protección del medio marino en la zona marítima de la ROPME, a saber, las actividades relacionadas con la ratificación e implantación del MARPOL, incluida la provisión de instalaciones de recepción; los cursos sobre el Convenio de Cooperación; y las actividades de supervisión por el Estado rector del puerto. El Comité tomó nota de que el Plan de medidas para la zona marítima de la ROPME establece como plazo previsto para la ratificación del MARPOL por parte de los países pertenecientes a la ROPME el mes de julio de 2002, y que se esperaba que algunos de los países cumplieren con dicho plazo. El Comité agradeció a la ROPME/MEMAC la información facilitada e invitó a otras delegaciones a que presentasen información sobre las actividades en sus países o regiones, relacionadas con la implantación y aplicación del MARPOL y de los códigos conexos.

Anexo V del MARPOL y desechos del sector marítimo

12.10 El Comité tomó nota de que, de conformidad con la petición que había formulado en su último periodo de sesiones, la Secretaría había puesto en conocimiento de la FAO la información facilitada por los Estados Unidos (MEPC 46/INF.8) acerca de la conferencia sobre los restos de artes de pesca y el medio ambiente marino, que se celebró en Hawai en agosto de 2000.

12.11 El Comité, recordando que en su último periodo de sesiones había invitado a los Estados Miembros a que revisaran sus obligaciones, como se indica en las Directrices para la implantación del Anexo V del MARPOL, especialmente en los párrafos 2.2 y 2.2.4, y a que le presentaran nuevos documentos al respecto en sus periodos de sesiones futuros, a fin de que pudiera evaluar de manera continua la eficacia del Anexo V, tomó nota de que no se habían presentado documentos sobre el particular que trataran de objetos a la deriva, incluidos los restos de artes de pesca. El Comité convino en mantener esta cuestión bajo examen e incluirla en los órdenes del día correspondientes a sus futuras reuniones.

13 PREPARATIVOS PARA LA CONFERENCIA "RÍO 10 AÑOS DESPUÉS"

13.1 El Comité recordó que, en su 46º periodo de sesiones había examinado y aprobado, en principio, el proyecto de tercer informe de la OMI para la Comisión sobre el Desarrollo Sostenible (CDS) de las Naciones Unidas, si bien reconoció que quizás sería necesario introducir algunas enmiendas en el informe cuando el MSC y el Comité de Cooperación Técnica lo examinen.

13.2 El Comité tomó nota de que el informe definitivo para la CDS, en el que figuraban las aportaciones del MSC 74, el TCC 50 y el LEG 86, se había presentado a la Comisión y ésta lo había publicado como documento informativo para la Cumbre Mundial sobre el Desarrollo Sostenible.

13.3 Se informó al Comité de que la Secretaría de la OMI había participado en la segunda reunión preparatoria de la Cumbre Mundial sobre el Desarrollo Sostenible y había presentado el informe de la OMI.

13.4 El Comité tomó nota, además, de lo siguiente:

- .1 está previsto que la Cumbre Mundial sobre el Desarrollo Sostenible se celebre del 26 de agosto al 4 de septiembre de 2002;
- .2 de conformidad con el proyecto de informe del Secretario General de las Naciones Unidas para la Cumbre Mundial sobre el Desarrollo Sostenible y con las deliberaciones mantenidas en la segunda reunión preparatoria, la Cumbre no volverá a negociar el Programa 21, pero considerará los principales obstáculos para la ejecución de dicho Programa y decidirá qué medidas específicas se deben adoptar para abordar varias cuestiones prioritarias, incluidas la erradicación de la pobreza, la sanidad, la energía, el agua potable, las finanzas, la transferencia de tecnología y el fortalecimiento de la gestión pública internacional para favorecer el desarrollo sostenible; y
- .3 un gran número de Estados y varios organismos de las Naciones Unidas, incluidas la OMI y la Comisión Oceanográfica Intergubernamental de la UNESCO, se manifestaron a favor de incluir las cuestiones relacionadas con los océanos como

tema central de la Cumbre Mundial sobre el Desarrollo Sostenible. La Secretaría de la OMI tiene previsto asistir a futuras reuniones de la comisión preparatoria e informar oportunamente al Comité.

14 FUTURO DE LA EVALUACIÓN FORMAL DE LA SEGURIDAD Y CUESTIONES RELATIVAS AL FACTOR HUMANO

14.1 El Comité recordó que en su último periodo de sesiones había tomado nota de que el Grupo mixto de trabajo MSC/MEPC sobre el factor humano y la evaluación formal de la seguridad se reuniría durante el MSC 74 en mayo de 2001 y convino en que la influencia de dicho factor debía seguir teniendo prioridad en su orden del día, de conformidad con la resolución de la Asamblea A.900(21).

14.2 El Comité tomó nota de que el Grupo mixto de trabajo se reunió durante el MSC 74 y que éste adoptó las medidas relacionadas con el factor humano y la evaluación formal de la seguridad que se indican en los párrafos 4 a 16 del documento MEPC 47/14 y en los párrafos 4 a 14 del documento MEPC 47/14/1, respectivamente.

14.3 El Comité examinó el informe del Grupo mixto de trabajo (MSC 74/WP.10) en lo referente a la influencia del factor humano y:

- .1 tomó nota de que el MSC 74 había aprobado el proyecto de circular MSC sobre las Orientaciones acerca de la reducción y gestión de la fatiga (párrafo 5 y anexo 1 del documento MSC 74/WP.10), distribuido con la signatura MSC/Circ.1014;
- .2 convino con el MSC 74 en examinar la conveniencia de que en el programa de trabajo futuro del Grupo mixto de trabajo se incluya la identificación de la formación obligatoria necesaria referente a la fatiga, que deberá examinar el Subcomité STW;
- .3 tomó nota de que el MSC 74 había aprobado el proyecto de circular MSC sobre la notificación de cuasiabordajes (párrafo 10 y anexo 2 del documento MSC 74/WP.10), distribuido con la signatura MSC/Circ.1015;
- .4 refrendó la intención del MSC 74 de invitar a los Miembros de la OIT a participar en las reuniones tripartitas futuras del Grupo mixto de trabajo (párrafo 12 del documento MSC 74/WP.10);
- .5 tomó nota de la opinión del STW 32 acerca de la aplicación del PAFH (STW 32/16, párrafo 13.5) en el contexto de la elaboración de un ejemplo sobre su utilización por parte de un Subcomité;
- .6 aprobó la circular MSC/Circ.1022-MEPC/Circ.391 sobre Orientación para el uso del proceso de análisis del factor humano (PAFH) y de la evaluación formal de la seguridad (EFS) en el proceso normativo de la OMI; y
- .7 aprobó el informe en términos generales.

14.4 El Comité examinó el informe del Grupo mixto de trabajo (MSC 74/WP.19) acerca de la evaluación formal de la seguridad; y:

- .1 aprobó la circular MSC/Circ.1023-MEPC/Circ.392 sobre las Directrices relativas a la aplicación de la evaluación formal de la seguridad (EFS) en el proceso normativo de la OMI (párrafo 4 y anexo del documento MSC 74/WP.19);
- .2 convino con el Grupo en que se deben elaborar unas orientaciones generales para la aplicación de la EFS, el PAFH, la cláusula de exención por antigüedad, etc., en el proceso normativo de la OMI, así como adoptar las medidas oportunas (párrafo 7 del documento MSC 74/WP.19);
- .3 tomó nota de la opinión del Grupo acerca de la elaboración de un programa de formación sobre EFS (párrafos 9 y 10 del documento MSC 74/WP.19);
- .4 refrendó la opinión del Grupo respecto de las futuras actividades en relación con la EFS (párrafos 13 y 14 del documento MSC 74/WP.19); y
- .5 aprobó el informe en términos generales.

14.5 El Comité tomó nota de que el Grupo mixto de trabajo MSC/MEPC se reuniría durante el MSC 75 (15 a 24 de mayo de 2002) e instó a los Gobiernos Miembros a que incluyeran expertos en protección del medio marino en sus delegaciones para el MSC 75.

14.6 El Comité tomó nota, además, de que el Grupo mixto de trabajo MSC/MEPC, reunido en el MSC 75, sólo examinaría las cuestiones relativas al factor humano, puesto que las Directrices relativas a la EFS ya habían sido ultimadas y aprobadas por ambos Comités. Se invitó a los Gobiernos Miembros y a las organizaciones no gubernamentales a que aplicasen la EFS cuando lo estimaran necesario.

15 CUESTIONES RELATIVAS AL PROTOCOLO DE INTERVENCIÓN DE 1973

15.1 El Comité recordó que en su 46º periodo de sesiones la Secretaría le presentó un "Proyecto de lista revisada de sustancias que figuran en el anexo del Protocolo de Intervención de 1973", 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 los perfiles de peligrosidad del GESAMP. El MEPC 46, tomando nota de los problemas que supone mantener dicha lista, acordó aplazar las deliberaciones hasta su próximo periodo de sesiones y pidió a la Secretaría que preparase un proyecto de enmiendas al Protocolo de Intervención de 1973, para utilizar una simple referencia a los criterios y a los instrumentos, como medio más expedito de mantener la información sobre los productos químicos regidos por el Protocolo de Intervención.

15.2 Se invitó al Comité a que examinase una propuesta de texto para sustituir el anexo del Protocolo de Intervención de 1973 (MEPC 47/15, anexo 1) y un proyecto de resolución MEPC sobre la adopción de dicho texto (MEPC 47/15, anexo 2).

15.3 La delegación de los Países Bajos apoyó la propuesta de enmiendas del Anexo del Protocolo de Intervención de 1973 que figura en el anexo 1 del documento MEPC 47/15 y propuso que se sustituyese el párrafo 1.4 del anexo 1 por el siguiente texto:

"Materiales radiactivos, que se transportan en bultos del tipo B o del tipo C, o como materiales fisiónables, o con arreglo a disposiciones especiales, de conformidad con lo dispuesto en las fichas 10 a 14 de la Clase 7 del Código IMDG;"

15.4 El Comité aprobó la enmienda propuesta por los Países Bajos.

15.5 Tras adoptar la decisión anteriormente señalada y revisar la lista de sustancias sujetas al Protocolo de Intervención de 1973, de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 2 a) del artículo I del Protocolo, y el proyecto de resolución MEPC sobre la "Revisión de la lista de sustancias que se incluirá como anexo del Protocolo relativo a la intervención en alta mar en casos de contaminación por sustancias distintas de los hidrocarburos", el Comité:

- .1 mostró su conformidad con la reestructuración del anexo como la manera preferible de identificar los productos a los que se aplica el Protocolo de Intervención de 1973;
- .2 pidió a la Secretaría que preparase un proyecto definitivo del texto de las enmiendas al anexo actual del Protocolo de Intervención de 1973 que incluya la propuesta de enmiendas para que se distribuya entre los Miembros de la Organización y las Partes en el Protocolo, de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 2 del artículo III del Protocolo, antes de que el MEPC 48 lo examine y lo adopte; y
- .3 también pidió a la Secretaría que preparase un proyecto definitivo de resolución MEPC que incluya la propuesta de enmiendas, que se presentará en el MEPC 48 para que se adopten los cambios que es preciso introducir en el anexo actual del Protocolo de Intervención de 1973.

15.6 El proyecto de texto de la propuesta de enmiendas al Anexo actual del Protocolo de Intervención de 1973 figura en el anexo 6.

16 PROGRAMA DE COOPERACIÓN TÉCNICA

16.1 En relación con este punto del orden del día, el Comité examinó los documentos MEPC 47/16 y MEPC 47/16/1. También se presentaron al Comité los otros tres documentos referentes a este punto, que se consideraron en relación con los puntos 5 y 11 del orden del día de la reunión (MEPC 47/5/5, MEPC 47/5/6 y MEPC 47/11/4).

16.2 Al presentar este tema, el Presidente recordó que los documentos, que se relacionaban principalmente con el Programa integrado de cooperación técnica (PICT) para 2000-2001, informaban sobre la ejecución del programa desde el MEPC 45 y declaró que, como documentos oficiales y permanentes, constituían un instrumento para determinar el rendimiento del programa y una guía para la planificación a largo plazo del PICT. Además, instó al Comité a que presentase las recomendaciones y directrices para la mejora del PICT que estimara oportunas.

16.3 Se informó al Comité de que el futuro PICT de la OMI para 2004-2005, con la contribución del MEPC al programa, se examinaría en el 52º periodo de sesiones del Comité de Cooperación Técnica (TCC 52) en noviembre de 2002 y se señaló la necesidad de establecer prioridades temáticas, en las que debería basarse la contribución del Comité al PICT de 2004-2005 que se actualizarían según los cambios que habían tenido lugar recientemente y que, entre otros, incluían la adopción del Convenio internacional sobre el control de los sistemas antiincrustantes perjudiciales en los buques y las Directrices sobre la determinación y protección de zonas especiales y zonas marinas especialmente sensibles (ZMES). También se señaló la necesidad de que el tema de la cooperación técnica figure en el programa del Comité correspondiente a su 48º periodo de sesiones lo que permitiría aprobar el proyecto de prioridades temáticas revisadas, y que la Secretaría preparase la contribución del Comité al PICT de 2004-2005.

16.4 El Comité tomó nota de que el TCC 47 había examinado las propuestas de la Secretaría sobre la organización, metodología y financiación de los ejercicios periódicos de evaluación de los resultados del Programa integrado de cooperación técnica (PICT). Los objetivos de dichos ejercicios, que deben realizarse cada cuatro años, son determinar los resultados del PICT respecto de los países receptores, de modo que la OMI y el TCC puedan realizar los pertinentes ajustes en el PICT futuro, a fin de que sea más eficaz y efectivo. También recomendó que el Comité proponga que el próximo ejercicio de evaluación de los resultados, que se llevará a cabo en 2004, se centre en la protección del medio marino; esta recomendación se fundamenta en 1) la importancia del tema en cuanto a los objetivos técnicos de la OMI y las principales necesidades de los países en desarrollo; 2) su aplicabilidad a prácticamente todas las regiones en desarrollo; y 3) la importancia, en tamaño y número, de los proyectos conexos del PICT de la OMI. El Comité tomó nota, además, de que la información que los países receptores proporcionen acerca de los resultados de cualquier asistencia técnica prestada por la OMI, es muy importante y contribuye significativamente a la eficacia de la cooperación técnica. A este respecto, el Presidente remitió al Comité a la resolución de la Asamblea A.873(20), en la que se insta a los Estados Miembros a que proporcionen dicha información.

16.5 El Comité tomó nota de los documentos MEPC 47/16 y MEPC 47/16/1 y recordó que el último informe sobre la situación de las actividades del PICT se presentó durante el MEPC 45. El Comité también tomó nota de que los logros principales, desde ese periodo de sesiones, incluían la formación de funcionarios mediante seminarios/cursillos/cursos de formación sobre la protección del medio marino, incluidos el Convenio de Cooperación y el MARPOL, y el fomento y la mejora de la cooperación regional a través de la adopción de medidas de ámbito regional, como el plan estratégico de acción para la implantación del MARPOL y del Convenio de Cooperación, el plan regional de contingencia para combatir la contaminación ocasionada por hidrocarburos y las directrices sobre la gestión ambiental de las operaciones portuarias.

16.6 El Comité también recordó que uno de los objetivos principales de los seminarios/cursillos y cursos de formación era lograr la aceptación mundial y la implantación eficaz de los pertinentes instrumentos de la OMI.

16.7 El Director Adjunto Superior de la División de Cooperación Técnica facilitó información sobre la función del PICT como motor de la implantación mundial de los instrumentos de la OMI. Tras recordar el objetivo del ejercicio de evaluación de los resultados, aseguró que la propuesta del Comité de que el próximo ejercicio de evaluación de los resultados se centre en el tema prioritario de la protección del medio marino, se presentaría al examen del TCC, teniendo en cuenta que los principales programas, tales como PEMSEA o GloBallast financiados por FMAM en colaboración con el PNUD, el PNUMA y el Banco Mundial tienen sus propios

mecanismos de evaluación y que la División de Cooperación Técnica no desea duplicarlos. Además, mencionó que la Secretaría había pasado de adoptar un enfoque basado en los proyectos a adoptar un enfoque basado en los programas respecto de la ejecución del PICT, como premisa para mejorar la efectividad del proceso de ejecución. También hizo referencia a los ataques terroristas sufridos por los Estados Unidos el 11 de septiembre de 2001, e informó al Comité sobre el desarrollo de un programa centrado en "la creación de capacidad para la protección marítima"; que concuerda con lo dispuesto en la resolución de la Asamblea de la OMI A.924(22), sobre el examen de las medidas y procedimientos para prevenir actos de terrorismo que ponen en peligro la integridad personal de los pasajeros y de la tripulación y la seguridad de los buques. El objetivo del futuro programa es ayudar a los Gobiernos y al sector a prevenir y suprimir los actos de terrorismo dirigidos contra los puertos y el personal que trabaja en ellos, así como contra los buques en el mar, y en los puertos, los pasajeros y las tripulaciones.

16.8 Recordando la importancia de la cooperación técnica en la labor de la OMI, el Presidente instó a los Estados Miembros a que, en el MEPC 48, presentasen las recomendaciones y orientaciones que estimasen oportunas para mejorar la elaboración y ejecución del PICT.

16.9 Numerosas delegaciones intervinieron con respecto a este punto del orden del día y expresaron su agradecimiento por el documento presentado y por la asistencia prestada por la OMI a través del PICT.

16.10 El Comité tomó nota, además, de las siguientes observaciones y opiniones:

- .1 Con respecto al Memorando de entendimiento OMI/Singapur sobre el Programa de formación para terceros países, la delegación de Singapur expresó su deseo de seguir apoyando el PICT de la OMI y de prestar asistencia dentro del límite de sus posibilidades.
- .2 La delegación de Panamá elogió la asistencia prestada por la OMI mediante el REMPEITC-Caribe para la implantación del Convenio MARPOL 73/78 y reconoció la necesidad de que el PICT también contemple las necesidades en materia de asistencia técnica de los países en desarrollo en relación con los nuevos logros, incluida la adopción del Convenio internacional sobre el control de los sistemas antiincrustantes perjudiciales de los buques y las Directrices sobre las ZMES.
- .3 La delegación de Filipinas expresó su agradecimiento por la importante asistencia técnica prestada por la OMI y particularmente por la implantación de los convenios de la Organización, incluida la elaboración de la pertinente legislación. A este respecto, se propuso elaborar y ejecutar un programa de formación especial para los funcionarios del cuerpo jurídico de los distintos niveles gubernamentales. La delegación señaló que su país necesitaba un programa de formación o un cursillo sobre cuestiones relacionadas con las ZMES.
- .4 Con respecto al documento MEPC 47/16/1 acerca del proyecto sobre eliminación de obstáculos para la implantación eficaz de medidas de control y gestión del agua de lastre en los países en desarrollo, se insta a los países que intervienen en el proyecto a que compartan sus experiencias con otros países de la región. A este respecto, se destacó la necesidad de prestar asistencia técnica para la implantación del futuro convenio sobre el agua de lastre una vez que se adopte y entre en vigor.

16.11 El Presidente, resumiendo, recordó la naturaleza tripartita del PICT (receptores/donantes/OMI) e instó a los proveedores y receptores de recursos a que suscribiesen el compromiso de la Organización respecto de su propio PICT, aportando contribuciones y participando en la financiación de los gastos a fin de que todo el programa pueda ser ejecutado satisfactoriamente. También destacó la importancia de la cooperación técnica, que constituye una parte fundamental de la labor de la Organización, e insistió en el hecho de que la eficaz y oportuna realización de las actividades del PICT requiere el pleno apoyo de los Estados Miembros, ya sean beneficiarios o donantes.

16.12 El Comité adoptó las siguientes medidas:

- .1 tomó nota de la información facilitada acerca de las actividades de cooperación técnica realizadas desde el MEPC 45;
- .2 pidió a la Secretaría que actualizase las prioridades temáticas, teniendo en cuenta los nuevos logros, y que preparase la contribución del Comité al PICT de la OMI para 2004-2005. También convino en que el tema de la cooperación técnica deberá constar en el orden del día del MEPC 48, a fin de que se aprueben las prioridades temáticas revisadas y la contribución del Comité al nuevo PICT de 2004-2005; y
- .3 recomendó que el próximo ejercicio de evaluación de los resultados, que se realizará en 2004, se centre en el tema prioritario de la protección del medio marino.

17 APLICACIÓN DE LAS DIRECTRICES RELATIVAS A LA LABOR DE LOS COMITÉS

17.1 El Comité recordó que, en su 46º periodo de sesiones, refrendó las decisiones adoptadas por el MSC 73 acerca de las enmiendas de los párrafos 28 y 29 de las Directrices relativas a la labor de los Comités, respecto de las cuales el MSC también había decidido que, junto con las enmiendas adicionales que figuran en el anexo 33 del informe del MSC (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 a las Directrices en una fase ulterior, cuando se haya aprobado un número suficiente de enmiendas que justifique una nueva versión revisada.

17.2 El Presidente informó al Comité de que muchos de los documentos de su actual periodo de sesiones se habían presentado exactamente en la fecha en que terminaba el plazo previsto para ello. Aunque esto está permitido, de conformidad con las Directrices relativas a la labor de los Comités, se agradecería sumamente que, en los futuros periodos de sesiones del Comité, las delegaciones presentasen sus documentos tan pronto como sea posible a fin de que las demás delegaciones tengan el tiempo suficiente para estudiarlos y facilitar de ese modo las deliberaciones durante la reunión.

18 PROGRAMA DE TRABAJO DEL COMITÉ Y DE SUS ÓRGANOS AUXILIARES

Reestructuración de los Subcomités

18.1 El Comité recordó que en su 44º periodo de sesiones, tras tomar nota de que el estudio de la estructura orgánica de la Secretaría de la OMI aún no se había ultimado, había propuesto que, a largo plazo, los Presidentes del MSC y el MEPC podrían examinar la cuestión del examen de la estructura de los Subcomités con el objetivo de mejorar la eficacia y eficiencia de la labor de estos últimos. Dicha propuesta se presentó en el 73º periodo de sesiones del Comité de Seguridad Marítima, el cual acordó que:

- .1 a corto plazo, los Presidentes del MSC y del MEPC deberían elaborar un mandato para el examen de la reestructuración de los Subcomités, a fin de que lo examinen el MEPC 46 y el MSC 74; y
- .2 a largo plazo, los dos presidentes deberían preparar, basándose en los resultados de los debates mantenidos en el MEPC 46 y el MSC 74, un proyecto de plan de trabajo para llevar a cabo una revisión de la estructura de los Subcomités y determinar la mejor manera de proceder, para que lo examine la Asamblea en su vigésimo segundo periodo de sesiones.

18.2 El Comité recordó asimismo que en su último periodo de sesiones, la mayoría de las delegaciones que hicieron uso de la palabra mostraron su apoyo al proyecto de mandato propuesto por los Presidentes del MSC y el MEPC.

18.3 El Comité tomó nota de los resultados de las deliberaciones mantenidas en el MSC 74, que figuran en el documento MEPC 47/18, sobre la estructura de los Comités y Subcomités, especialmente de la petición formulada por el MSC 74 para que los Presidentes del MSC y el MEPC tengan a bien:

- .1 elaborar una ponencia en la que se recoja el proyecto de plan de trabajo para llevar a cabo una revisión de la estructura de los Comités y los Subcomités y señalar cuál sería la forma más acertada de proceder, a fin de que fuera examinada por la Asamblea en su vigésimo segundo periodo de sesiones (que se celebró en noviembre de 2001);
- .2 a reserva de la aprobación y de cualesquiera observaciones de la vigésima segunda Asamblea, organizar una reunión de los Presidentes del MSC y del MEPC, con la presencia del Presidente del Comité de Facilitación, y los presidentes de los Subcomités, con ocasión del MSC 75 (que se celebrará en mayo de 2002); y
- .3 elaborar un documento sobre la implantación del plan de trabajo anteriormente mencionado para que lo examinen el MSC 76 y el MEPC 48.

18.4 El Comité tomó nota asimismo de los resultados de la vigésima segunda Asamblea relativos al examen de la estructura de los Subcomités, de los que se da cuenta en el documento MEPC 47/18/2, y especialmente de que la Asamblea:

- .1 había refrendado el plan de acción acordado por el MSC y el MEPC y aprobado por el Consejo;

- .2 había revisado y refrendado el mandado para el examen de la estructura de los Subcomités a fin de incluir los nuevos párrafos 3 y 4, que tratan de las posibles repercusiones de dicho examen en cuanto a los recursos. El mandato revisado figura en el anexo 1 del documento MEPC 47/18/2;
- .3 había aprobado el plan de trabajo para la revisión de la estructura de los Subcomités, que figura en el anexo 2 del documento MEPC 47/18/2; y
- .4 había aprobado el resumen de las propuestas y sugerencias que deben considerarse, que figura en el anexo 3 del documento MEPC 47/18/2.

18.5 El Comité tomó nota asimismo de la información facilitada en el documento presentado conjuntamente por los presidentes del MSC y del MEPC (MEPC 47/18/4) en el que se proponen algunas ideas, que no coinciden necesariamente con las opiniones de los autores del mismo, sobre la posible reorganización y los métodos de trabajo de los Subcomités técnicos. En concreto, el Comité tomó nota de la siguiente información facilitada en dicho documento:

- .1 los principios rectores para la elaboración del documento fueron mejorar la eficacia y el buen funcionamiento de la labor de la Organización, de manera que se fomente la más amplia participación posible en el proceso de toma de decisiones, teniendo siempre en cuenta los privilegios y derechos de los Estados Miembros;
- .2 este estudio de la reorganización y método de trabajo de los Subcomités técnicos no debería limitarse a examinar la estructura de los Subcomités, sino que asimismo debería considerar también la manera más efectiva y eficaz de llevar a cabo el trabajo de la Organización. Si la Organización adopta las propuestas, será necesario introducir modificaciones en las Directrices sobre organización y método de trabajo (circular MSC/Circ.931-MEPC/Circ.366).
- .3 en el documento se señalan algunos objetivos iniciales, se examinan los métodos de trabajo establecidos y se concluye debatiendo diversas ideas para una posible reorganización de los Subcomités; y
- .4 las observaciones que figuran en el documento se presentaron a los Comités, además de las que se recogen en el documento A22/9/1-A 22/11/1 presentado al Consejo y a la Asamblea en noviembre de 2001, para estimular el debate. En ese momento no se pedía al Comité que refrendase ni que pusiera en práctica ninguna de las observaciones que contiene el documento.

18.6 Al presentar el documento conjunto (MEPC 47/18/4), el Presidente del MSC, Sr. T. Allan, puso de relieve que las opiniones y sugerencias que contiene el documento conjunto, constituyen simplemente la base del debate y no son necesariamente propuestas de los Presidentes. También señaló que las mejoras destinadas a lograr mayor eficacia deben ser el objetivo del ejercicio y no la reestructuración en sí, como objetivo final establecido desde el comienzo.

18.7 El Comité, al examinar el documento MEPC 47/18/4, agradeció a los Presidentes del MSC y del MEPC la utilidad de dicho documento y formuló las siguientes observaciones de carácter general:

- .1 si bien la OMI trabaja de manera eficaz, su labor puede mejorar. La eficacia podría aumentar mediante la gestión apropiada de los Comités y Subcomités y la mejora de sus métodos de trabajo;
- .2 el aumento de eficacia debería fomentar una mayor participación de todos los miembros en el proceso de toma de decisiones, y no implica necesariamente la elaboración más rápida de reglamentos;
- .3 las nuevas tecnologías de la comunicación deberían utilizarse correctamente para mejorar la eficacia y aumentar la participación de todos los Estados Miembros;
- .4 debería distinguirse entre cuestiones urgentes y cuestiones menos urgentes y se debería aplicar un enfoque basado en el equilibrio;
- .5 en primer lugar, deberían identificarse los problemas y después considerar qué medidas procede adoptar para resolverlos; y
- .6 el método de trabajo puede mejorarse incluso dentro de la estructura actual de los Subcomités. El proceso de dicha mejora debería acelerarse inmediatamente, aun a modo de prueba, y en cualquier caso con antelación al programa previsto.

18.8 Numerosas delegaciones intervinieron con respecto a puntos específicos del documento de los Presidentes (MEPC 47/18/4). Los puntos principales mencionados durante las deliberaciones fueron los siguientes:

- .1 varias delegaciones refrendaron los objetivos iniciales enumerados en el párrafo 4 y, en particular, la necesidad de contar con Comités independientes, responsables de la seguridad y del medio ambiente;
- .2 un gran número de delegaciones opinaron que la Secretaría no debía presidir los grupos de redacción, dado que es probable que éstos deban realizar algunas labores de redacción de naturaleza controvertida, lo que compete a los Estados Miembros. Una delegación señaló que, en caso de que se trate de cuestiones técnicas paralelas, se podría considerar la conveniencia de que la Secretaría presida la reunión de dichos grupos;
- .3 en relación con el párrafo 12, varias delegaciones apoyaron que se considere el uso del correo electrónico y de los servicios de videoconferencia por parte de los grupos de trabajo por correspondencia interperiodos, pero se recomendó cautela con respecto a la propuesta de utilizar los espacios de tertulias ("*Chat rooms*"). La mayoría de las delegaciones que intervinieron, además de expresar su preferencia por las limitaciones actualmente establecidas acerca del número de grupos de trabajo y de redacción, estimaron que se podía conceder más flexibilidad en cuanto al número de grupos de trabajo por correspondencia, aunque sería necesario establecer un límite máximo;
- .4 con respecto a la nueva designación de los Subcomités (párrafo 18), varias delegaciones manifestaron que era necesario examinar de nuevo esta cuestión y aunque algunas indicaron que la estructura actual de los Subcomités es la adecuada, otras propusieron que se redujese el número de Subcomités y que algunos se fusionaran;

- .5 algunas delegaciones estimaron que el Comité debería hacer un mayor uso de los Subcomités, en lugar de preparar la nueva designación de los mismos;
- .6 en relación con la propuesta referente a la celebración consecutiva de las reuniones de los grupos de trabajo interperiodos y las reuniones de los Subcomités, varias delegaciones la apoyaron a fin de que los grupos de trabajo tengan toda una semana para sus deliberaciones técnicas.

18.9 En cuanto al procedimiento para continuar las deliberaciones acerca de la estructura de los Subcomités, un gran número de delegaciones propuso que un grupo de trabajo interperiodos, que podría estar integrado por todas las delegaciones, debería reunirse después del MSC 75 y de la reunión prevista de los presidentes.

18.10 Tras intercambiar opiniones a este respecto, el Presidente concluyó que:

- .1 se instaría a las delegaciones que intervinieron a que presentaran a los Presidentes del MSC y del MEPC sus observaciones por escrito; y
- .2 aunque se habían presentado varias observaciones al respecto y la propuesta sobre el Grupo de trabajo interperiodos había recibido un importante apoyo, el Comité debería esperar a disponer de los resultados de las deliberaciones del MSC 75 antes de adoptar una decisión acerca del procedimiento a seguir.

Propuesta para incluir un nuevo punto sobre enmiendas al Anexo I del MARPOL 73/78 destinadas a abordar las dificultades que pueden presentarse en el salvamento de buques tanque averiados

18.11 El Comité tomó nota de la propuesta del Reino Unido (MEPC 47/18/1) de añadir un nuevo punto al programa de trabajo del Subcomité BLG a fin de examinar dos enmiendas al Anexo I del MARPOL, encaminadas a reducir los riesgos de contaminación durante las operaciones de salvamento relacionadas con los buques tanque averiados:

- .1 En el plan de emergencia de a bordo podría estipularse el acceso a los programas informáticos, en caso de contaminación por hidrocarburos. La regla 26 del capítulo IV del Anexo I del MARPOL 73/78 podría enmendarse con la inclusión del siguiente texto al final del párrafo 1):

"Todos los petroleros de peso muerto igual o superior a 5000 toneladas tendrán acceso inmediato a programas informáticos en tierra para calcular la estabilidad con avería y la resistencia estructural residual."
- .2 A fin de que la cámara de bombas tenga una protección adicional que permita que se lleven a cabo las operaciones de alijo en caso de avería en el fondo, debería instalarse en ella un doble fondo. La regla 13F del capítulo II del Anexo I del MARPOL 73/78 podría enmendarse con la inclusión del siguiente párrafo después del párrafo 2) b):

"c) irá provisto de un doble fondo en la cámara de bombas que cumpla con lo prescrito en el párrafo 3 b), a menos que esté sujeto a lo dispuesto en los párrafos 4 y 5."

18.12 El Comité tomó nota asimismo de la información facilitada en el documento del Reino Unido (MEPC 47/18/1) sobre los costos para el sector marítimo y la carga legislativa y administrativa que supondría adoptar las dos medidas preventivas anteriormente mencionadas.

18.13 El Comité tomó nota de las observaciones formuladas por INTERTANKO (MEPC 47/18/3) sobre la propuesta del Reino Unido, en particular de que:

- .1 INTERTANKO estimaba que los modelos computadorizados para calcular la estabilidad con avería y la resistencia estructural son un instrumento muy útil cuando el buque sufre una varada o avería, y consideraba razonable que dicho servicio se prescriba a todos los buques tanque y así como a todos los tipos de buques. En el documento se facilita un cálculo de costos para el establecimiento y el mantenimiento de dichos modelos; y
- .2 a juicio de INTERTANKO la instalación de un doble fondo en la cámara de bombas, de conformidad con lo dispuesto en la regla 13F 3 b), resultaba una prescripción demasiado onerosa, por lo que proponía que un espacio mínimo de 0,76 m (suficiente para el acceso) debería ser adecuado para todos los buques tanque. En el documento se señalaba que sería más conveniente para las empresas de salvamento y las empresas de limpieza de hidrocarburos disponer de las bombas necesarias y proveerlas como parte del equipo normal, dado que una avería grave causada por la varada hace a menudo necesario el uso de bombas portátiles para el trasvase de la carga debido a los daños que podrían sufrir las tuberías del buque, incluso cuando la cámara de bombas tuviese un doble fondo.

18.14 Tras examinar la propuesta del Reino Unido (MEPC 47/18/1), las observaciones formuladas por INTERTANKO (MEPC 47/18/3) y la evaluación preliminar de la nueva propuesta efectuada por el Presidente (MEPC 47/WP.1), el Comité tomó nota de que, dado que el MEPC 46 había decidido incluir en el programa de trabajo del Subcomité DE un punto titulado "Protección de los tanques combustible", convendría que dicho Subcomité coordinara esta labor, que fundamentalmente está relacionada con la protección de la cámara de bombas.

18.15 Tras las deliberaciones, el Comité acordó pedir al DE 45 (que se reunirá del 18 al 22 de marzo de 2002) que incluya el nuevo punto sobre la protección de la cámara de bombas y el acceso a los programas informáticos en su orden del día, asignándole dos periodos de sesiones para su ultimación. El Comité encargó asimismo al Subcomité BLG que contribuyera a esa labor.

Programa de trabajo del Grupo de trabajo sobre el Convenio de Cooperación

18.16 De acuerdo con lo tratado bajo el punto 5 del orden del día, el Comité examinó el programa de trabajo del Grupo de trabajo sobre el Convenio de Cooperación, basándose en el cuadro revisado de tareas encomendadas al Grupo, que figura en el documento MEPC 47/WP.10, en el que se propone que dicho Grupo se reúna durante tres días en el lapso interperiodos antes de la celebración del MEPC 48 a fin de que pueda llevar a cabo sus tareas, tal como se indica en el anexo del mencionado documento, a reserva de la aprobación del Consejo, sin coste alguno para la Organización.

18.17 Al examinar el cuadro revisado de las tareas del Grupo de trabajo sobre el Convenio de Cooperación, las delegaciones expresaron diferentes opiniones al respecto, según se indica a continuación:

- .1 varias delegaciones apoyaron la propuesta de que el Grupo de trabajo sobre el Convenio de Cooperación se reúna en el lapso interperiodos antes del MEPC 48 y posteriormente, antes o después del MEPC. A juicio de esas delegaciones, esta propuesta se estima coherente con lo dispuesto en el párrafo 11 del documento MEPC 47/18/4, en el que se señala que "los grupos de trabajo del MSC y el MEPC siempre deberían constituirse con carácter especial y en función de la demanda", y con la propuesta de que las reuniones del Comité y las de los grupos de trabajo deberían tener lugar en el lapso interperiodos y podrían celebrarse consecutivamente;
- .2 algunas delegaciones se mostraron a favor de mantener la situación actual del Grupo de trabajo sobre el Convenio de Cooperación como Grupo de trabajo del MEPC; y
- .3 otras delegaciones señalaron que las reuniones interperiodos deberían celebrarse únicamente para tratar cuestiones de carácter muy urgente, y que en la propuesta del programa de trabajo no figuraban cuestiones de ese tipo, por lo que no debería aceptarse la reunión interperiodos propuesta.

18.18 Tras mantener prolongados debates al respecto, el Comité reconoció que el Grupo de trabajo tendrá un volumen de trabajo suficiente con el manual sobre contaminación química, las directrices relativas a la biorrehabilitación y los programas de formación, y aprobó la celebración de la reunión del Grupo de trabajo en el lapso interperiodos, del 3 al 4 de octubre de 2002, en el entendimiento de que:

- .1 se trata de un caso excepcional, y no deberá servir de precedente para la celebración de reuniones interperiodos del Grupo de trabajo;
- .2 en dicha reunión interperiodos no se examinarán las medidas consecutivas al Foro de investigación y desarrollo; y
- .3 la Secretaría deberá preparar un documento en el que se describa el "plazo de vida" y la fecha prevista de ultimación de los elementos de trabajo de los programas de formación.

Programas de trabajo de los Subcomités que guardan relación con cuestiones medioambientales

18.19 El Comité, tras tomar nota de las modificaciones propuestas por el DSC 6 para su programa de trabajo, acordó:

- .1 suprimir los siguientes puntos de su programa de trabajo, dado que ya se ha ultimado la labor sobre los mismos, o no es necesario que se tomen otras medidas sobre el particular:

- .1 punto A.7 - Enmiendas a los capítulos VI y VII del SOLAS y al Anexo III del MARPOL para hacer obligatorio el Código IMDG; y
 - .2 punto B.1 - Directrices relativas a la elaboración de planes de emergencia de a bordo para los contaminantes del mar.
- .2 ampliar, hasta 2003, el plazo previsto para la ultimación del punto A.2 del programa de trabajo, titulado "Implantación del Anexo III del MARPOL 73/78".

18.20 El Comité decidió también ampliar hasta 2003 la fecha prevista de ultimación del punto correspondiente a la revisión de las resoluciones MEPC.60(33) y A.586(14) del programa de trabajo del Subcomité DE.

18.21 El Comité tomó nota de que el MSC 74 había incluido en el programa de trabajo del Subcomité NAV y en el de los Subcomités COMSAR y DE un punto con alto grado de prioridad sobre "Lugares de refugio", y había fijado 2003 como plazo de ultimación para el Subcomité NAV, y 2002 para los Subcomités COMSAR y DE. El Comité tomó nota asimismo de que el MSC 74 había designado al Subcomité NAV para que desempeñara la función de coordinador y pidió al NAV 47 que examinase preliminarmente la cuestión bajo el punto de su orden del día titulado "Otros asuntos". La cuestión se incluyó en el orden del día provisional del COMSAR 6 y del DE 45 (MEPC 47/WP.2).

18.22 En el anexo 7 se resumen las instrucciones del Comité para los Subcomités pertinentes.

Puntos sustantivos que procede incluir en los órdenes del día correspondientes a los tres próximos periodos de sesiones del Comité

18.23 El Comité aprobó los puntos sustantivos que se incluirán en los órdenes del día de sus periodos de sesiones 48°, 49° y 50°, que figuran en el anexo 8.

Grupos de trabajo y de redacción del MEPC 47

18.24 El Comité acordó, en principio, constituir los siguientes grupos de trabajo y de redacción para que se encarguen de las siguientes cuestiones en su 48° periodo de sesiones:

- | | | |
|----------------------|----|---|
| Grupos de trabajo: | .1 | Organismos perjudiciales en el agua de lastre; |
| | .2 | Reciclaje de buques; y |
| | .3 | Cuestiones relacionadas con la contaminación atmosférica. |
| Grupos de redacción: | .1 | enmiendas a los instrumentos de obligado cumplimiento |

Grupos de trabajo por correspondencia

18.25 El Comité acordó constituir los siguientes grupos de trabajo por correspondencia para que le presenten informes en su 48º periodo de sesiones:

- | | | |
|---------------------------------------|----|---|
| Grupo de trabajo por correspondencia: | .1 | Reciclaje de buques* ; |
| . | .2 | Gestión del agua de lastre** ; y |
| | .3 | Emisiones de gases de efecto invernadero procedentes de los buques*** . |

18.26 El mandato de los grupos de trabajo por correspondencia anteriormente mencionados figura en el anexo 9.

Reuniones interperiodos

18.27 El Comité acordó celebrar las siguientes reuniones interperiodos, a reserva de la aprobación del Consejo:

- .1 reunión interperiodos del Grupo de trabajo encargado de la gestión del agua de lastre, que se celebrará del 30 de septiembre al 4 de octubre de 2002; y

Coordinadores de los Grupos de trabajo por correspondencia:

* Capt. Moin Ahmed
5 Martley Drive
Ilford, Essex IG2 6SJ
United Kingdom
Teléfono: 020 8554 0315
Facsímil: 020 8518 9056
Correo electrónico: moin@bscuk.fsnet.co.uk

** Cdr. Frederick Kenney
Commandant (G-LMI)
Office of Maritime and International Law
United States Coast Guard (USCG)
200 C Street NW
Washington D.C. 20520
United States of America
Teléfono: + 1 202 647 4343
Facsímil: + 1 202 647 4343
Correo electrónico: kenneyfj@state.gov
fkenney@comdt.uscg.mil

*** Mr. Sveinung Oftedal
Environmental Adviser
P.O. Box 8123 Dep
N-0032 Oslo
Norway
Teléfono: +47 22 45 45 10
Facsímil: +47 22 45 47 80
Correo electrónico: sveinung.oftedal@sjofartsdir.dep.no

- .2 reunión interperiodos del Grupo de trabajo sobre el Convenio de Cooperación, que se celebrará el 3 y 4 de octubre de 2002.

18.28 El mandato de las reuniones antedichas figura en el anexo 9.

Fechas de los periodos de sesiones 48° y 49° del Comité

18.29 El Comité tomó nota de que su 48° periodo de sesiones se celebrará del 7 al 11 de octubre de 2002 y de que la celebración de su 49° periodo de sesiones se había programado, con carácter provisional, del 30 de junio al 4 de julio de 2003.

19 OTROS ASUNTOS

Informe acerca del 14° Simposio internacional sobre el transporte de mercancías peligrosas por mar y por vías de navegación interiores (ISTDG 14)

19.1 El Comité tomó nota de la información facilitada por el Vicepresidente del MSC en cuanto a su informe acerca del 14° Simposio internacional sobre el transporte de mercancías peligrosas por mar y por vías de navegación interiores (MEPC 47/19) celebrado en Johannesburgo (Sudáfrica) del 2 al 5 de septiembre, que contenía cinco resoluciones relacionadas con el transporte de mercancías peligrosas, particularmente en el continente africano.

Solicitudes para la obtención del carácter consultivo y examen de las Directrices - Resultados del 86° periodo de sesiones del Consejo

19.2 El Presidente informó al Comité de que, en su 86° periodo de sesiones, celebrado en junio de 2001, el Consejo, si bien refrendó el procedimiento que debería seguir su grupo especial de trabajo cuando examine, en futuros periodos de sesiones, nuevas solicitudes para la obtención del carácter consultivo, tomó nota de la sugerencia de que debería ser el propio Consejo quien determinase si los solicitantes estaban, o podrían estar representados por una o más organizaciones que ya gozaran de carácter consultivo.

19.3 El Comité tomó nota de que el Consejo, siguiendo las recomendaciones del MEPC y del MSC, decidió atribuir carácter consultivo a:

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

19.4 El Comité tomó nota de que el Consejo había acordado enmendar las Directrices para la atribución del carácter consultivo, según se señala en los párrafos 3 a 5 del documento MEPC 47/9/1 y decidió presentar a la Asamblea una recomendación acerca de las enmiendas que posteriormente ésta refrendó en su vigésimo segundo periodo de sesiones.

Ballenas francas del Atlántico norte

19.5 El Comité tomó nota de la información facilitada por Suecia en el documento MEPC 47/INF.8 relativa a la resolución de la Comisión ballenera internacional sobre las ballenas francas del Atlántico norte, occidental, destinada a reducir el peligro de colisiones en dos zonas frente a la costa oriental de los Estados Unidos, en donde hay un gran número de ballenas francas y un intenso tráfico marítimo.

19.6 El Comité también tomó nota de la información proporcionada por los Estados Unidos sobre la gestión y protección de las ballenas, en particular de las ballenas francas del Atlántico norte, occidental, frente a las colisiones con los buques en zonas de denso tráfico marítimo.

Proyecto de autopista electrónica marina

19.7 En el MEPC 46, el Comité tomó nota del inicio de un proyecto conjunto FMAM/Banco Mundial/OMI sobre el desarrollo de una autopista electrónica marina regional en los Mares del Este Asiático.

19.8 El Comité tomó nota de la información facilitada por la Secretaría que figura en el documento MEPC 47/INF.17 en el sentido de que el proyecto de autopista electrónica marina quedaría finalizado para mayo de 2002 y que una segunda y última reunión de la Comisión coordinadora del proyecto se celebraría en Yakarta (Indonesia) del 1 al 3 de mayo de 2002 para colocar el proyecto en la fase de demostración, que se trata en realidad de un sistema a escala reducida en términos de instalación, duración y ámbito geográfico, antes de que se ponga en práctica el proyecto a escala natural en los estrechos de Malaca y Singapur.

19.9 Singapur informó al Comité de que su Gobierno apoyaba plenamente el proyecto de autopista electrónica marina y de que había colaborado estrechamente con los dos Estados ribereños de los estrechos de Malaca y Singapur en la implantación de las actividades del proyecto.

ANEXO 1

**ORDEN DEL DÍA DEL 47º PERIODO DE SESIONES
Y LISTA DE DOCUMENTOS**

1 Aprobación del orden del día

| | | |
|-------------|------------|--------------------------------------|
| MEPC 47/1 | Secretaría | Orden del día provisional |
| MEPC 47/1/1 | Secretaría | Anotaciones y calendario provisional |

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

| | | |
|-------------|----------------|---|
| MEPC 47/2 | | Informe del Grupo de trabajo sobre el agua de lastre que se convocó en el MEPC 46 |
| MEPC 47/2/1 | Reino Unido | Cambio del agua de lastre - eliminación de sedimentos |
| MEPC 47/2/2 | Japón | Seguridad del cambio de agua de lastre en el mar |
| MEPC 47/2/3 | Estados Unidos | Informe del Grupo de trabajo por correspondencia sobre las normas aplicables al agua de lastre |
| MEPC 47/2/4 | Ucrania | Primera conferencia del mar Negro sobre el control y la gestión del agua de lastre Odessa, (Ucrania), 10-12 de octubre de 2001 |
| MEPC 47/2/5 | Secretaría | Seminario regional del Báltico sobre la gestión del agua de lastre Tallinn (Estonia), 22-24 de octubre de 2001 |
| MEPC 47/2/6 | Israel | Eficacia biológica de un proceso multitratamiento: prueba piloto |
| MEPC 47/2/7 | Sudáfrica | Informe sobre la marcha del Programa GloBallast en Sudáfrica |
| MEPC 47/2/8 | Noruega | Propuesta para incluir otros elementos en el concepto de dos niveles |
| MEPC 47/2/9 | Brasil | Propuesta para determinar los conceptos y la secuencia lógica necesarios para establecer criterios de aceptación aplicables a los sistemas de gestión del agua de lastre de a bordo |

| | | |
|--------------|---|--|
| MEPC 47/2/10 | Brasil | Observaciones de Brasil con respecto a la propuesta para eliminar progresivamente el cambio de agua de lastre en el mar |
| MEPC 47/2/11 | Brasil | Investigación realizada en determinados puertos de Brasil para identificar y caracterizar los agentes patógenos en el agua de lastre |
| MEPC 47/2/12 | Japón | Propuesta relativa al proyecto de texto de un convenio internacional para el control y la gestión del agua de lastre y los sedimentos de los buques |
| MEPC 47/2/13 | Noruega | Propuesta sobre los criterios de rendimiento aplicables a las Normas para el tratamiento del agua de lastre |
| MEPC 47/2/14 | Presidente del Grupo de trabajo sobre el agua de lastre | Observaciones acerca del informe del Grupo de trabajo por correspondencia sobre las normas aplicables al agua de lastre |
| MEPC 47/2/15 | Presidente del Grupo de trabajo sobre el agua de lastre | Observaciones sobre el informe del Grupo de trabajo reunido durante el MEPC 46 |
| MEPC 47/2/16 | República de Corea | Expulsión efectiva de los sedimentos en los tanques de lastre y de los organismos acuáticos potencialmente perjudiciales existentes en los mismos |
| MEPC 47/2/17 | Brasil | Observaciones y opiniones acerca del Informe del Grupo de trabajo sobre el agua de lastre y el proyecto de Convenio para el control y la gestión del agua de lastre y los sedimentos de los buques |
| MEPC 47/2/18 | INTERTANKO | Cambio del agua de lastre - remoción de sedimentos: Observaciones sobre el documento MEPC 47/2/1 presentado por el Reino Unido |

| | | |
|----------------|-----------------------------|--|
| MEPC 47/2/19 | OCIMF | Observaciones sobre el documento presentado por el Grupo de trabajo por correspondencia sobre las normas aplicables al agua de lastre y medidas que se proponen para acelerar la utilización de sistemas de gestión del agua de lastre |
| MEPC 47/2/20 | República Islámica del Irán | Observaciones y propuestas sobre el proyecto de texto del Convenio para el control y la gestión del agua de lastre y los sedimentos de los buques |
| MEPC 47/2/21 | ICS | Observaciones sobre el proyecto de convenio |
| MEPC 47/INF.5 | Estados Unidos | <i>Addendum to the Report of the Ballast Water Standards Correspondence Group Questions Posed and Input Received</i> |
| MEPC 47/INF.10 | Secretaría | <i>The Legislative Review Project and the 1st International Workshop on Legal Aspects of Ballast Water Management and Control, World Maritime University, Malmö, Sweden 15-16 November 2001</i> |
| MEPC 47/INF.11 | Noruega | <i>Description of the proposed model groups defined under Tier 1</i> |
| MEPC 47/INF.12 | Brasil | <i>Report of the Informal Contact Group on the Research on Pathogens in Ballast Water</i> |
| MEPC 47/INF.13 | Brasil | <i>Evaluation of the survival of organisms in ballast water treated with chlorine</i> |
| MEPC 47/INF.14 | Brasil | <i>GloBallast Programme Activities in Brazil</i> |
| MEPC 47/INF.18 | Japón | <i>Outcome of a study on Mechanical Treatment System</i> |

3 Reciclaje de buques (GT)

| | | |
|-------------|------------|--|
| MEPC 47/3 | Secretaría | Cooperación con la OIT y el Convenio de Basilea |
| MEPC 47/3/1 | India | Propuestas acerca de la elaboración de directrices sobre el reciclaje de buques internacionalmente aplicables, para su examen por parte del Comité |

| | | |
|---------------|--|---|
| MEPC 47/3/2 | Cámara Naviera Internacional (ICS) en nombre del Grupo de trabajo del sector sobre reciclaje de buques | Reciclaje de buques |
| MEPC 47/3/3 | | Informe del Grupo por correspondencia |
| MEPC 47/3/4 | India | Propuesta que se somete al examen del Comité respecto de la elaboración de un nuevo anexo del MARPOL 73/78 destinado al reciclaje de buques |
| MEPC 47/3/5 | Greenpeace | Observaciones sobre el informe del Grupo de Internacional trabajo por correspondencia |
| MEPC 47/INF.3 | India | <i>Information on the Environmental Guidelines for the ship recycling industry in India</i> |
| MEPC 47/INF.4 | BIMCO | <i>Decommissioning and recycling of ships and the capacity of the recycling industry</i> |

4 Prevención de la contaminación atmosférica ocasionada por los buques (GT)

| | | |
|-------------|-----------------------------------|---|
| MEPC 47/4 | Secretaría | Informe sobre la marcha de las actividades de Seguimiento |
| MEPC 47/4/1 | Noruega | Elementos que han de examinarse a los efectos de una posible elaboración para los buques de una norma aplicable a los gases de efecto invernadero |
| MEPC 47/4/2 | Reino Unido | Observaciones sobre la elaboración de una estrategia por parte de la OMI sobre los gases de efecto invernadero |
| MEPC 47/4/3 | Internacional Amigos de la Tierra | Emisiones de gases de efecto invernadero |
| MEPC 47/4/4 | Internacional Amigos de la Tierra | Emisiones óxidos de azufre, (SO _x) |
| MEPC 47/4/5 | Japón | Estudio relativo al cálculo y la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes de los buques de altura |

| | | |
|----------------------|--------------|---|
| MEPC 47/INF.2 | Países Bajos | <i>Sulphur monitoring 2000</i> |
| MEPC 47/INF.6 | INTERTANKO | <i>The Physical Behaviour of Crude Oil influencing its Carriage by Sea (CRUCOGSA) and subsequent projects</i> |
| MEPC 47/INF.6/Corr.1 | INTERTANKO | <i>The Physical Behaviour of Crude Oil influencing its Carriage by Sea (CRUCOGSA) and subsequent projects</i> |

5 Implantación del Convenio de Cooperación, el Protocolo de Cooperación - SNPP y las resoluciones pertinentes de la Conferencia (GR)

| | | |
|-------------|------------|---|
| MEPC 47/5 | | Informe del Grupo de trabajo sobre el Convenio de cooperación reunido durante el MEPC 46 |
| MEPC 47/5/1 | ITOPF | Manuales y Directrices sobre lucha contra la contaminación Proyecto definitivo de revisión de la Parte IV – Lucha contra los derrames de hidrocarburos de la edición revisada de 1988 del Manual sobre la contaminación ocasionada por hidrocarburos |
| MEPC 47/5/2 | Francia | Manuales y Directrices sobre lucha contra la contaminación Proyecto de documento de orientación para la toma de decisiones y la aplicación de las técnicas de biorrehabilitación en los casos de derrames de hidrocarburos en el mar |
| MEPC 47/5/3 | Secretaría | Lugares de refugio para buques en peligro Resultados del MSC 74, LEG 83 y NAV 47 |
| MEPC 47/5/4 | IAPH | Lugares de refugio para los buques en peligro |
| MEPC 47/5/5 | Secretaría | Implantación del Protocolo del Convenio de Barcelona sobre cooperación para combatir en situaciones de emergencia la contaminación del mar Mediterráneo causada por hidrocarburos y otras sustancias perjudiciales |

| | | |
|---------------|----------------------|--|
| MEPC 47/5/6 | Secretaría | Foro conjunto OMI/PNUMA sobre los acuerdos regionales de cooperación para combatir la contaminación del mar originada por accidentes |
| MEPC 47/INF.7 | Países Bajos e ITOFF | Manuales y Directrices sobre lucha contra la contaminación Proyecto definitivo de revisión de la Parte IV – Lucha contra los derrames de hidrocarburos de la edición revisada de 1988 del Manual sobre la contaminación ocasionada por hidrocarburos |
| MEPC 47/INF.9 | Francia | Manuales y Directrices sobre lucha contra la contaminación Proyecto de documento de orientación para la toma de decisiones y la aplicación de las técnicas de biorrehabilitación en los casos de derrames de hidrocarburos en el mar |

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

| | | |
|-------------|--------------------|--|
| MEPC 47/6 | IACS | Regla 13G del Anexo I del MARPOL |
| MEPC 47/6/1 | Alemania | Propuesta de enmienda a la circular MEPC/Circ.97, anexo 2 Reducción de la formación de fangos de hidrocarburos durante el tratamiento del combustible a bordo de los buques |
| MEPC 47/6/2 | IACS e INTERTANKO | Plan de evaluación del estado del buque – documento de planificación del reconocimiento |
| MEPC 47/6/3 | INTERTANKO y OCIMF | Revisión del Anexo I del MARPOL Agua en los tanques de carga - Mejora de la Interpretación Unificada 4.1.1 |
| MEPC 47/6/4 | Estados Unidos | Interpretación unificada de las disposiciones del Anexo II del MARPOL 73/78 |
| MEPC 47/6/5 | OCIMF | Propuestas de cambios de la resolución A.446(XI), enmendada, con respecto a la reducción de las emisiones de gases generados durante el lavado con crudos |
| MEPC 47/6/6 | IACS | Regla 13G del Anexo I del MARPOL |

| | | |
|--------------|------------|---|
| MEPC 47/6/7 | IACS | Plan de evaluación del estado del buque - Documento de planificación del reconocimiento |
| MEPC 47/6/8 | INTERTANKO | Propuesta de enmienda al anexo 2 de la circular MEPC/Circ.97 Reducción de la formación de fangos de hidrocarburos durante el tratamiento del combustible a bordo de los buques Observaciones sobre el documento MEPC 47/6/1 |
| MEPC 47/6/9 | INTERTANKO | Observaciones sobre el documento MEPC 47/6/5 |
| MEPC 47/6/10 | INTERTANKO | Plan de evaluación del estado del buque – documento de planificación del reconocimiento Observaciones sobre el documento MEPC 47/6/2 |

7 Efectos perjudiciales de las pinturas antiincrustantes para buques

| | | |
|----------------|-----------------------------|---|
| MEPC 47/7 | Secretaría | Informe relativo a la Conferencia internacional sobre el control de los sistemas antiincrustantes perjudiciales para buques y medidas de seguimiento de la Conferencia |
| MEPC 47/7/1 | República Islámica del Irán | Proyecto de propuesta para la elaboración de condiciones normalizadas de los laboratorios de análisis y validación científica de los resultados del análisis de las muestras de sistemas antiincrustantes |
| MEPC 47/INF.16 | Japón | <i>Introduction of methods for the identification of organotin containing anti-fouling paints</i> |

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

| | | |
|-------------|----------------|---|
| MEPC 47/8 | Secretaría | Aprobación final de las zonas marinas especialmente sensibles que rodean los Cayos de Florida y la Isla Malpelo |
| MEPC 47/8/1 | Estados Unidos | Proyecto de documento que ha de servir de guía para la presentación de propuestas sobre ZMES |

9 Insuficiencia de las instalaciones de recepción

| | | |
|-------------|------------|---|
| MEPC 47/9 | Secretaría | Informes sobre supuestas deficiencias de las instalaciones de recepción |
| MEPC 47/9/1 | BIMCO | Informes sobre supuestas deficiencias de las instalaciones de recepción |

10 Informes de los Subcomités

| | | |
|--------------|-------------|---|
| MEPC 47/10 | Secretaría | Resultados de la labor del DSC 6 |
| MEPC 47/10/1 | Secretaría | Resultados del 47º periodo de sesiones del Subcomité NAV |
| MEPC 47/10/2 | Secretaría | Resultados del 44º periodo de sesiones del Subcomité DE |
| MEPC 47/10/3 | Reino Unido | Observaciones acerca de la situación actual con respecto a los contaminantes del mar |
| MEPC 47/10/4 | Japón | Observaciones y propuestas sobre los resultados de la labor del DE 44 acerca de la revisión de las resoluciones MEPC.60(33) y A.586(14) |
| MEPC 47/10/5 | ISO | Observaciones acerca de los resultados de la labor del DE 44 relativa a la revisión de la resolución MEPC.60(33) |

11 Labor de otros órganos

| | | |
|--------------|------------|--|
| MEPC 47/11 | Secretaría | Resultados del 86º periodo de sesiones del Consejo |
| MEPC 47/11/1 | Secretaría | Resultados del MSC 74 |
| MEPC 47/11/2 | Secretaría | Resultados del 83º periodo de sesiones del Comité Jurídico |
| MEPC 47/11/3 | Secretaría | Resultados del vigésimo segundo periodo de sesiones de la Asamblea |
| MEPC 47/11/4 | Secretaría | Resultados de los periodos de sesiones 49º y 50º del Comité de Cooperación Técnica |

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

| | | |
|------------------|-------------|--|
| MEPC 47/12 | Secretaría | Resultados de la circular MEPC/Circ.380: Solicitud de información a los Estados Contratantes del Anexo IV del MARPOL acerca de las reglas sobre descarga de aguas sucias en las aguas sujetas a su jurisdicción y sobre la disponibilidad de instalaciones de recepción en sus puertos |
| MEPC 47/12/Add.1 | Secretaría | Resultados de la circular MEPC/Circ.380: Solicitud de información a los Estados Contratantes del Anexo IV del MARPOL acerca de las reglas sobre descarga de aguas sucias en las aguas sujetas a su jurisdicción y sobre la disponibilidad de instalaciones de recepción en sus puertos |
| MEPC 47/INF.15 | ROPME/MEMAC | <i>Activities by ROPME/MEMAC on Protection of the Marine Environment in the ROPME Sea Area</i> |

13 Preparativos para la Conferencia "Río 10 años después"

No se presentaron documentos

14 Futuro de la evaluación formal de la seguridad y cuestiones relativas al factor humano

| | | |
|--------------|------------|--|
| MEPC 47/14 | Secretaría | Grupo mixto de trabajo MSC/MEPC sobre el factor humano y la evaluación formal de la seguridad La influencia del factor humano |
| MEPC 47/14/1 | Secretaría | Grupo mixto de trabajo MSC/MEPC sobre el factor humano y la evaluación formal de la seguridad Evaluación formal de la seguridad |

15 Cuestiones relativas al Protocolo de Intervención de 1973

| | | |
|------------|------------|---|
| MEPC 47/15 | Secretaría | Propuesta de texto de sustitución para el anexo del Protocolo de Intervención de 1973 |
|------------|------------|---|

16 Programa de Cooperación Técnica

| | | |
|--------------|------------|---|
| MEPC 47/16 | Secretaría | Subprograma de Cooperación Técnica para la Protección del Medio Marino |
| | | Informe sobre la situación de las actividades del Programa (junio 2000 - diciembre 2001) |
| MEPC 47/16/1 | Secretaría | Subprograma de cooperación técnica para la protección del medio marino |
| | | Ejecución del proyecto sobre eliminación de obstáculos para la implantación eficaz de medidas de control y gestión del agua de lastre en los países en desarrollo (Globalast) |

17 Aplicación de las Directrices relativas a la labor de los Comités

No se presentaron documentos

18 Programa de trabajo del Comité y de sus órganos auxiliares

| | | |
|--------------|-------------------------------|--|
| MEPC 47/18 | Secretaría | Reestructuración de los Comités y Subcomités |
| | | Resultados del MSC 74 |
| MEPC 47/18/1 | Reino Unido | Enmiendas al Anexo I del MARPOL 73/78 destinadas a abordar las dificultades previstas que puedan presentarse en el salvamento de buques tanque averiados |
| MEPC 47/18/2 | Secretaría | Examen de la estructura de los Subcomités |
| | | Resultados del vigésimo segundo periodo de sesiones de la Asamblea |
| MEPC 47/18/3 | INTERTANKO | Enmiendas al Anexo I del MARPOL 73/78 destinadas a abordar las dificultades previstas en el salvamento de buques tanque averiados |
| | | Observaciones respecto del documento MEPC 47/18/1 |
| MEPC 47/18/4 | Presidentes del MSC y el MEPC | Examen de la estructura de los Subcomités |

19 Otros asuntos

| | | |
|----------------|------------------------|---|
| MEPC 47/19 | Vicepresidente del MSC | Informe acerca del 14º Simposio internacional sobre el transporte de mercancías peligrosas por mar y por vías de navegación interiores (ISTDG 14) |
| | | 3-5 de septiembre de 2001, Johannesburgo (Sudáfrica) |
| MEPC 47/19/1 | Secretaría | Solicitudes para la obtención del carácter consultivo y examen de las Directrices |
| | | Resultados del 86º periodo de sesiones del Consejo |
| MEPC 47/INF.8 | Suecia | <i>North Atlantic Right Whales</i> |
| MEPC 47/INF.17 | Secretaría | <i>The Marine Electronic Highway Project</i> |
| | | <i>Interim Report on the Implementation of the GEF/World Bank/IMO PDF Block B Grant, Development of a Regional Marine Electronic Highway in the East Asian Seas</i> |

20 Examen del informe del Comité

ANEXO 2**RESOLUCIÓN MEPC.96(47)**
(adoptada el 8 de marzo de 2002)**DIRECTRICES RELATIVAS AL MUESTREO DEL FUELOIL PARA
DETERMINAR EL CUMPLIMIENTO DE LO DISPUESTO
EN EL ANEXO VI DEL MARPOL 73/78**

EL COMITÉ DE PROTECCIÓN DEL MEDIO MARINO,

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

RECORDANDO TAMBIÉN que la Conferencia de las Partes en el Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, modificado por el Protocolo de 1978 relativo al mismo (MARPOL 73/78), que se celebró en septiembre de 1997, adoptó el Protocolo de 1997 que enmienda el MARPOL 73/78 con un nuevo Anexo VI sobre la prevención de la contaminación atmosférica ocasionada por los buques,

TOMANDO NOTA de que en la regla 18 6), que trata de la calidad del fueloil, en el contexto del Anexo VI del MARPOL 73/78 se prescribe que la nota de entrega de combustible vaya acompañada de una muestra representativa del fueloil entregado, teniendo en cuenta las directrices que elabore la Organización,

CONSCIENTE de que dicha prescripción no puede aplicarse antes de la entrada en vigor del Protocolo de 1997,

CONSCIENTE TAMBIÉN de que las Directrices pertinentes tienen que elaborarse antes de la entrada en vigor de dicho Protocolo para preparar la implantación del Anexo VI del MARPOL 73/78,

HABIENDO EXAMINADO el proyecto de Directrices elaborado por el Subcomité de Proyecto y Equipo del Buque en su 44º periodo de sesiones,

1. ADOPTA las Directrices relativas al muestreo del fueloil para determinar el cumplimiento de lo dispuesto en el Anexo VI del MARPOL 73/78, que figuran en el anexo 2 de la presente resolución;
2. INVITA a los Gobiernos a que apliquen las Directrices a partir de la fecha de entrada en vigor del Protocolo de 1997.

ANEXO

DIRECTRICES RELATIVAS AL MUESTREO DEL FUELOIL PARA
DETERMINAR EL CUMPLIMIENTO DE LO DISPUESTO
EN EL ANEXO VI DEL MARPOL 73/78

ÍNDICE

| | | Página |
|---|--|---------------|
| 1 | Prefacio | 3 |
| 2 | Introducción | 3 |
| 3 | Definiciones | 3 |
| 4 | Método de muestreo | 3 |
| 5 | Integridad del muestreo y de la muestra | 4 |
| 6 | Lugar donde se efectúa el muestreo | 4 |
| 7 | Manipulación de las muestras conservadas | 5 |
| 8 | Sellado de las muestras conservadas | 5 |
| 9 | Almacenamiento de las muestras conservadas | 5 |

1 Prefacio

El objetivo fundamental de las presentes Directrices es establecer un método convenido para obtener una muestra representativa del fueloil de combustión entregado para uso a bordo de los buques.

2 Introducción

La regla 18 3) del Anexo VI del MARPOL 73/78, forma la base de las presentes Directrices y en ella se establece que en todo buque al que se apliquen las reglas 5 y 6 de dicho anexo, se registrarán en una nota de entrega de combustible que contendrá, como mínimo, la información especificada en el apéndice V del mismo anexo, los pormenores relativos al fueloil de combustión entregado y utilizado a bordo del buque. De conformidad con la regla 18 6) del Anexo VI, la nota de entrega de combustible irá acompañada de una muestra representativa del fueloil entregado. Dicha muestra se utilizará únicamente para determinar el cumplimiento de lo dispuesto en el Anexo VI del MARPOL 73/78.

3 Definiciones

A los efectos de las presentes Directrices:

3.1 *Representante del proveedor* - la persona perteneciente al buque que entrega el combustible, responsable de la entrega y documentación o, en el caso de entrega directa desde tierra al buque, la persona responsable de la entrega y documentación.

3.2 *Representante del buque* - el capitán del buque o el oficial a cargo, responsable de la recepción del combustible y la documentación.

3.3 *Muestra representativa* - una muestra del producto, con características físicas y químicas idénticas a las características medias del volumen total del producto del cual se extrae la muestra.

3.4 *Muestra primaria* - muestra representativa del fueloil entregado al buque, extraída durante el periodo de toma de combustible y obtenida utilizando el equipo de muestreo colocado en el colector de combustible del buque receptor.

3.5 *Muestra conservada* - muestra representativa, con arreglo a lo dispuesto en la regla 18 6) del Anexo VI del MARPOL 73/78, del combustible entregado al buque, que se deriva de la muestra primaria.

4 Métodos de muestreo

4.1 La muestra primaria se obtendrá utilizando uno de los métodos siguientes:

- .1 dispositivo de muestreo por goteo continuo regulado por una válvula de accionamiento manual; o

- .2 dispositivo automático de muestreo según una frecuencia determinada; o
- .3 dispositivo automático de muestreo en función del flujo.

4.2 El equipo de muestreo se utilizará siguiendo las instrucciones del fabricante o las directrices facilitadas, según proceda.

5 Integridad del muestreo y de la muestra

5.1 Se deberá proveer medios para sellar el aparato de muestreo durante todo el periodo de suministro.

5.2 Se deberá prestar especial atención a los siguientes aspectos:

- .1 la forma en que se ha instalado el muestreador;
- .2 la forma del recipiente de la muestra primaria;
- .3 el estado de limpieza y sequedad del muestreador y del recipiente de la muestra primaria antes de su utilización;
- .4 la calibración de los medios utilizados para controlar el flujo al recipiente de la muestra primaria; y
- .5 el método utilizado para garantizar que la muestra no se pueda manipular ni sufra contaminación durante la operación de toma de combustible.

5.3 El recipiente de la muestra primaria deberá colocarse junto al equipo de muestreo y sellarse para evitar la alteración o la contaminación de la muestra durante el periodo de entrega de combustible.

6 Lugar donde se efectúa el muestreo

A los efectos de las presentes directrices, deberá extraerse una muestra del combustible entregado al buque en el colector de la toma de combustible del buque receptor, y deberán obtenerse muestras continuamente durante la entrega de combustible.*

* La frase "deberían obtenerse muestras continuamente durante la entrega de combustible" que figura en el párrafo 6 de las Directrices se interpretará como la toma de muestras por goteo continuo durante todo el periodo de la entrega, correspondiente a cada nota de entrega. En caso de que se reciba una cantidad de fueloil que precise varias notas de entrega, el muestreo se interrumpirá temporalmente para cambiar los recipientes en que se recogen las muestras, y continuará según lo necesario.

7 Manipulación de las muestras conservadas

7.1 El recipiente de la muestra conservada deberá estar limpio y seco.

7.2 Inmediatamente antes de llenar el recipiente de la muestra conservada, la muestra primaria deberá agitarse meticulosamente para asegurarse de que es homogénea.

7.3 La cantidad de muestra conservada deberá ser suficiente para realizar las pruebas requeridas y en cualquier caso no deberá ser inferior a 400 ml. El recipiente deberá llenarse hasta el 90% de su capacidad ($\pm 5\%$) y sellarse.

8 Sellado de las muestras conservadas

8.1 Inmediatamente después de la toma de la muestra conservada, el representante del proveedor deberá colocar, en presencia del representante del buque, un sello de seguridad a prueba de alteración con un medio propio de identificación. En el recipiente donde se encuentre la muestra conservada se fijarán etiquetas con la siguiente información:

- .1 lugar donde se extrajo la muestra y método utilizado;
- .2 fecha del comienzo de la entrega;
- .3 nombre del buque/instalación proveedora que entrega el combustible;
- .4 nombre y número IMO del buque receptor;
- .5 firmas y nombres del representante del proveedor y del representante del buque;
- .6 pormenores del sello de identificación; y
- .7 calidad del combustible.

8.2 A fin de facilitar las referencias cruzadas, los pormenores del sello de identificación también constarán en la nota de entrega de combustible.

9 Almacenamiento de las muestras conservadas

9.1 La muestra conservada deberá guardarse en condiciones seguras de almacenamiento, fuera de los espacios de alojamiento del buque, en lugares en los que el personal no esté expuesto a los vapores que puedan desprenderse de la muestra. Se deberá tener un cuidado especial al entrar en los lugares en el que se almacenan muestras.

9.2 La muestra conservada se almacenará en un lugar protegido y no estará sometida a temperaturas elevadas; preferentemente se mantendrá a una temperatura fría o a temperatura ambiente, y no estará expuesta a la luz directa.

9.3 De conformidad con lo dispuesto en la regla 18 6) del Anexo VI del MARPOL 73/78, la muestra conservada deberá guardarse en el buque hasta que el fueloil se haya consumido en gran parte y, en cualquier caso, durante un periodo no inferior a 12 meses contados desde la fecha de entrega.

9.4 El capitán del buque deberá establecer y mantener un sistema para el seguimiento de las muestras conservadas.

ANEXO 3**PROPUESTA DE ENMIENDAS AL PLAN DE EVALUACIÓN
DEL ESTADO DEL BUQUE**

- 1 Después del párrafo actual 6.2.2.13 añádase el siguiente nuevo párrafo:

"6.2.3 El reconocimiento CAS se realizará utilizando el modelo del reconocimiento CAS que figura en el apéndice 3."
- 2 Después del párrafo actual 6.3.2 añádase el texto siguiente:

"6.4 Realización de los reconocimientos CAS

6.4.1 Las condiciones de los reconocimientos CAS, y el método de acceso a las estructuras, el equipo necesario para los reconocimientos CAS y el sistema de comunicación que se implante durante dichos reconocimientos deberán cumplir las prescripciones obligatorias para la realización en condiciones de seguridad de los reconocimientos CAS que figuran en el apéndice 4."
- 3 Sustitúyase la tercera entrada del cuadro 7.2.2 que dice "30%, como mínimo de todos los anillos de bulárcama-de cada uno de los tanques laterales de carga restantes", por "(véanse las notas 1 y 3)".
- 4 Añádase el texto siguiente: "(véase la nota 3) "a continuación de la quinta entrada del cuadro 7.2.2 que dice "30%, como mínimo, de los baos reforzados y varengas, incluidos los miembros estructurales adyacentes de cada tanque central de carga".
- 5 Al final del cuadro 7.2.2, añádase, después de la actual nota 2 el texto siguiente:

"3 El 30% se redondeará hacia arriba para que incluya el número superior completo."
- 6 Después del apéndice 2 añádase los siguientes nuevos apéndices:

"APÉNDICE 3

MODELO DEL RECONOCIMIENTO CAS

Información básica y pormenores

| |
|---|
| Nombre del buque: |
| Número IMO: |
| Estado de abanderamiento: |
| Puerto de matrícula: |
| Arqueo bruto: |
| Peso muerto (toneladas métricas): |
| Eslora entre perpendiculares (m): |
| Manga (m): |
| Puntal (m): |
| Calado correspondiente a la línea de carga de verano (m): |
| Constructor del buque: |
| Número del casco: |
| Organización reconocida (OR): |
| Identidad de la OR: |
| Anotación de la sociedad de clasificación: |
| Fecha de entrega: |
| Categoría del buque (1 ó 2): |
| Fecha de cumplimiento de lo dispuesto en la regla 13F: |
| Compañía: |
| Compañía encargada de la medición de espesores: |

1 PREÁMBULO

1.1 Alcance

1.1.1 El actual Plan del reconocimiento CAS comprende el alcance mínimo de los reconocimientos generales, los reconocimientos minuciosos, la medición de espesores y las pruebas de presión dentro de la zona de carga y los tanques de lastre, incluidos los de los piques de proa y de popa, exigidos en el CAS y adoptados mediante la resolución MEPC.94(46) [enmendada por la resolución MEPC ...(...)] en relación con este buque.

1.1.2 Los aspectos prácticos de cualquier parte del reconocimiento CAS deberán ser aceptables para el inspector(es) que efectúe el reconocimiento.

1.2 Documentación

En el párrafo 6.2.1 del CAS se prescribe que todos los documentos utilizados en la elaboración del Plan del reconocimiento CAS estén disponibles a bordo durante dicho reconocimiento.

2 DISPOSICIÓN DE LOS TANQUES

En esta sección del Plan se proporcionará información (en forma de planos o de texto) sobre la disposición de los tanques comprendidos en el ámbito de aplicación del reconocimiento CAS.

3 LISTA DE TANQUES CON INFORMACIÓN SOBRE SU USO, LA EXTENSIÓN DEL REVESTIMIENTO Y EL SISTEMA DE PROTECCIÓN CONTRA LA CORROSIÓN

En esta sección del Plan se indicarán los cambios relativos a la información (actualizaciones) sobre la utilización de los tanques del buque, la extensión de los revestimientos y el sistema de protección contra la corrosión de acuerdo con el cuestionario para la planificación del reconocimiento.

4 CONDICIONES PARA EL RECONOCIMIENTO (por ejemplo, información relativa a la limpieza de tanques, la desgasificación, la ventilación, la iluminación, etc.)

En esta sección del Plan se indicarán los cambios relativos a la información (actualizaciones) sobre las condiciones para el reconocimiento de acuerdo con el cuestionario para la planificación del reconocimiento.

5 DISPOSICIONES Y MÉTODOS DE ACCESO A LAS ESTRUCTURAS

En esta sección del Plan se indicarán los cambios relativos a la información (actualizaciones) sobre las disposiciones y métodos de acceso a las estructuras, que figuran en el cuestionario para la planificación del reconocimiento.

Las prescripciones obligatorias para la realización de los reconocimientos CAS en condiciones de seguridad figuran en el apéndice 3 del presente Plan.

6 LISTA DEL EQUIPO NECESARIO PARA EL RECONOCIMIENTO (que deberá proporcionar la compañía, con aportaciones de la Organización reconocida, siempre que sea necesario)

En esta sección del Plan se identificarán y enumerarán los componentes del equipo disponible para la ejecución del reconocimiento CAS y la medición de espesores exigida.

7 PRESCRIPCIONES RELATIVAS AL RECONOCIMIENTO

7.1 Reconocimiento general

Las prescripciones del CAS

En el párrafo 7.2.1 (y 5.2) del CAS se prescribe someter a reconocimiento general, la estructura del casco en la zona de los tanques de carga, las cámaras de bombas, los coferdanes, los túneles de tuberías, los espacios vacíos situados en la zona de la carga y todos los tanques de lastre.

El Plan

En esta sección del Plan se identificarán y enumerarán los espacios que deben someterse a un reconocimiento general en relación con este buque.

7.2 Reconocimiento minucioso

Prescripciones del CAS

En el párrafo 7.2.2 (y en el cuadro 7.2.2) del CAS se establecen las estructuras del casco que deberán someterse a un reconocimiento minucioso; a saber:

| Prescripciones aplicables al reconocimiento minucioso |
|---|
| Todos los anillos de bulárcama - 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 (véanse las notas 1 y 3) |
| Todos los mamparos transversales - de todos los tanques de carga y de todos los tanques 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 (véase la nota 3) |
| Otros anillos de bulárcama transversales completos o baos reforzados y varengas incluidos los miembros estructurales adyacentes, que considere necesario el inspector |

Notas:

- 1 Anillo de bulárcama transversal completo, incluidos los miembros estructurales adyacentes.
- 2 Mamparo transversal completo, incluidas las vagras, los sistemas de soporte y miembros adyacentes.
- 3 El 30% se redondeará hacia arriba para que incluya el número superior completo.

Además de la orientación contenida en los párrafos 7.2.3 y 7.2.4, el CAS proporciona orientación adicional en cuanto al alcance y el ámbito de aplicación del reconocimiento minucioso.

El Plan

En esta sección del Plan se identificarán y enumerarán, según lo dispuesto en el párrafo 7.2.2 (y en el cuadro 7.2.2) del CAS, las estructuras del casco de este buque que deberán someterse a un reconocimiento minucioso, y en particular:

- .1 se identificará el tanque lateral de carga en el que todos los anillos de bulárcama deberán someterse a un reconocimiento minucioso y se indicará el número de anillos de bulárcama de que se trate;

- .2 se identificará el resto de los tanques laterales de carga en los que, al menos, un 30% de los anillos de bulárcama deberán someterse a un reconocimiento minucioso, y se indicará, en relación con cada uno de los tanques, el número de anillos de bulárcama de que se trate; y
- .3 se identificarán los tanques centrales de carga en los que, al menos, un 30% de los baos reforzados y varengas, incluidos los miembros estructurales adyacentes de cada tanque central de carga, deberán someterse a un reconocimiento minucioso, y se indicará en relación con cada uno de dichos tanques, el número de baos reforzados y de varengas, incluidos los miembros estructurales adyacentes de que se trate.

8 IDENTIFICACIÓN DE LOS TANQUES QUE SE SOMETERÁN A LA PRUEBA DE TANQUES

Prescripciones del CAS

En el párrafo 6.2.2.9 del CAS se dispone que la designación de los tanques para las pruebas se hará con arreglo al anexo 3 del anexo B de la resolución A.744(18), enmendada.

El Plan

En esta sección del Plan se identificarán y enumerarán los tanques que deberán someterse a prueba en este buque.

9 IDENTIFICACIÓN DE LAS ZONAS Y SECCIONES QUE SE SOMETERÁN A LA MEDICIÓN DE ESPESORES

Prescripciones del CAS

En el párrafo 7.3.3 (y en el cuadro 7.3.3) del CAS se especifican las prescripciones mínimas aplicables a la medición de espesores en el reconocimiento CAS. A saber:

| Prescripciones aplicables a la medición de espesores | |
|---|---|
| 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 los 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 de 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. |

Notas orientativas:

- 1 El inspector que efectúe el reconocimiento podrá ampliar el alcance de la medición de espesores si lo considera necesario (véase el párrafo 7.3.5 del CAS).
- 2 En la medición de espesores se elegirán las secciones transversales donde se espere encontrar una mayor reducción del material o se constate que eso ha ocurrido, tras la medición de las chapas de cubierta (véase la sección 7.3.8 del CAS).
- 3 En los lugares en los que se haya descubierto una corrosión importante, el alcance de la medición de espesores aumentará en consecuencia (véase el párrafo 7.3.4 del CAS).

Además en los párrafos 7.3.4 a 7.3.8 del CAS, se proporciona mayor orientación sobre el aumento del alcance de la medición de espesores.

El Plan

En esta sección del Plan se identificarán y enumerarán, de acuerdo con el párrafo 7.3.3 (y el Cuadro 7.3.3) del CAS, las zonas y secciones en las que deberá efectuarse la medición de espesores.

10 MATERIALES DEL CASCO (especificados por la Organización Reconocida)

En esta sección del Plan se identificarán, con un formato similar al del cuadro que figura a continuación, los materiales utilizados en las estructuras del casco que pertenecen al ámbito de competencia del CAS, con objeto de proporcionar una referencia concisa.

| Localización | Plancha | Longitudinales y refuerzos | Vagras longitudinales/ Truncaniles | Vagras transversales/ Bulárcamas/ Truncaniles/ Varengas |
|------------------------|----------------|-----------------------------------|---|--|
| Cubierta | | | | |
| Fondo | | | | |
| Forro interior | | | | |
| Forro del costado | | | | |
| Mamparo longitudinal | | | | |
| Mamparos transversales | | | | |
| Pique de proa | | | | |
| Pique de popa | | | | |

Notas orientativas:

- 1 La clase de material será acero suave (MS) siempre que no se indique otro diferente.
- 2 La clase de material representada por HTS indica acero de gran resistencia a la tracción; SS indica acero inoxidable; y CS indica acero chapado.
- 3 En caso de que sea necesario efectuar reparaciones, deberán verificarse en los planos, la clase y el tipo de los materiales, así como la magnitud de la reparación.

11 ESPESOR MÍNIMO DE LAS ESTRUCTURAS DEL CASCO (especificado por la Organización Reconocida)

En esta sección del Plan se especificarán los espesores mínimos correspondientes a las estructuras del casco de este buque sujetas al CAS (indicándose bien, a) o preferiblemente b), si se dispone de tal información):

- a) Determinado a partir del cuadro adjunto* sobre los márgenes de deterioro y el espesor original de acuerdo con los planos de la estructura del casco del buque;
- b) Según el cuadro siguiente

| Zona o localización | Espesor original (mm) | Espesor mínimo (mm) | Espesor de la corrosión importante (mm) |
|--|-----------------------|---------------------|---|
| Cubierta | | | |
| Planchas | | | |
| Longitudinales | | | |
| Vagras longitudinales | | | |
| Fondo | | | |
| Planchas | | | |
| Longitudinales | | | |
| Vagras longitudinales | | | |
| Costado del buque | | | |
| Planchas | | | |
| Longitudinales | | | |
| Vagras longitudinales | | | |
| Mamparo longitudinal | | | |
| Planchas | | | |
| Longitudinales | | | |
| Vagras longitudinales | | | |
| Forro interior | | | |
| Planchas | | | |
| Longitudinales | | | |
| Vagras longitudinales | | | |
| Mamparos transversales | | | |
| Chapas | | | |
| Refuerzos | | | |
| Bulárcamas transversales, varengas y palmejares | | | |
| Planchas | | | |
| Bridas | | | |
| Refuerzos | | | |
| Tirantes | | | |
| Bridas | | | |
| Varengas | | | |

* Los cuadros sobre los márgenes de deterioro permisibles deberán adjuntarse al Plan del reconocimiento CAS.

12 COMPañÍA DE MEDICIÓN DE ESPESORES (TM)

En esta sección del Plan se identificarán los cambios, si los hubiere, relacionados con la información sobre la compañía que efectúa la medición de espesores que figure en el cuestionario para la planificación del reconocimiento.

13 HISTORIAL DE AVERÍAS DEL BUQUE

En esta sección del Plan, de acuerdo con los cuadros que figuran a continuación, se proporcionarán los pormenores de las averías sufridas en el casco en la zona de la carga y en la zona de los tanques de lastre y los espacios vacíos dentro de la zona de la carga, durante los tres últimos años como mínimo. Dichas averías están sujetas al reconocimiento CAS.

Averías en el casco de este buque seleccionadas por su localización
(información proporcionada por la Compañía y complementada por la
Organización Reconocida, cuando sea necesario)

| Número del tanque o zona | Posible causa, si se conoce | Descripción de las averías | Localización | Reparación | Fecha de la reparación |
|--------------------------|-----------------------------|----------------------------|--------------|------------|------------------------|
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |

Las averías sufridas en el casco de buques gemelos o de proyecto similar (si se dispone de esa información) en caso de que la avería esté relacionada con el proyecto del buque
(información proporcionada por la Compañía y complementada por la
Organización Reconocida, cuando sea necesario)

| Número del tanque o zona | Posible causa, si se conoce | Descripción de las averías | Localización | Reparación | Fecha de la reparación |
|--------------------------|-----------------------------|----------------------------|--------------|------------|------------------------|
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |

14 ZONAS EN LAS QUE SE HA IDENTIFICADO UNA CORROSIÓN IMPORTANTE EN RECONOCIMIENTOS ANTERIORES (información proporcionada por la Organización Reconocida)

En esta sección del Plan se identificarán y enumerarán las zonas en las que se haya encontrado una corrosión importante en reconocimientos anteriores.

15 ZONAS ESTRUCTURALES CRÍTICAS Y ZONAS SOSPECHOSAS (información proporcionada por la Compañía y complementada por la Organización Reconocida, cuando sea necesario)

En esta sección del Plan se identificarán y enumerarán las zonas estructurales críticas y las zonas sospechosas cuando se disponga de información al respecto.

16 OTRA INFORMACIÓN Y OBSERVACIONES PERTINENTES (información proporcionada por la Compañía y complementada por la Organización Reconocida)

En esta sección del Plan se proporcionará información y se formularán las observaciones pertinentes en cuanto al reconocimiento CAS.

APÉNDICES

Apéndice 1 - Lista de Planos

En el párrafo 6.2.2.2 del CAS se prescribe la provisión de los planos estructurales principales de los tanques de carga y de los tanques de lastre (dibujos de escantillones), incluida la información relativa al uso de acero de gran resistencia a la tracción.

En este apéndice del Plan se identificarán y enumerarán los planos estructurales principales adjuntos al Plan, que formen parte del mismo.

Apéndice 2 - Cuestionario para la planificación del reconocimiento

El cuestionario para la planificación del reconocimiento, presentado por la Compañía, deberá adjuntarse al Plan.

Apéndice 3 - Prescripciones obligatorias para la realización del reconocimiento CAS en condiciones de seguridad

Las prescripciones obligatorias para la realización del reconocimiento CAS en condiciones de seguridad que figuran en el apéndice 4 deberán adjuntarse al Plan.

Apéndice 4 - Calendario del CAS

El calendario del CAS, que figura en el anexo 3 de la circular MEPC [...] deberá adjuntarse al Plan.

Apéndice 5 - Otra documentación

En esta parte del Plan se identificará y enumerará el resto de la documentación que forma parte de él.

Preparado en nombre de la compañía por

Fecha:

.....
(nombre y firma del representante autorizado)

Revisado por la Organización reconocida en cumplimiento de lo dispuesto en el párrafo 6.2.2 del CAS.

Fecha:

.....
(nombre y firma del representante autorizado)

APÉNDICE 4

PRESCRIPCIONES OBLIGATORIAS PARA LA REALIZACIÓN DEL RECONOCIMIENTO CAS EN CONDICIONES DE SEGURIDAD

1 GENERALIDADES

1.1 Las presentes prescripciones obligatorias se han elaborado para facilitar la realización de los reconocimientos CAS en condiciones de seguridad y si bien en ella se hace referencia explícita a dichos reconocimientos y al(los) inspector(es) que los lleva(n) a cabo también puede utilizarse en relación con cualquier tipo de medición de espesores que exija el CAS.

2 CONDICIONES PARA EL RECONOCIMIENTO

2.1 La Compañía deberá proporcionar los medios necesarios para la ejecución del reconocimiento CAS en condiciones de seguridad.

2.2 En los casos en que el(los) inspector(es) que lleva(n) a cabo el reconocimiento juzgue(n) que las disposiciones sobre seguridad y el acceso no son satisfactorias, no se procederá a efectuar el reconocimiento CAS de los espacios de que se trate.

2.3 A fin de permitir que el(los) inspector(es) efectúe(n) el reconocimiento CAS, la compañía y la Organización Reconocida deberán convenir las disposiciones necesarias para el acceso adecuado y en condiciones de seguridad.

2.4 En el cuestionario para la planificación del reconocimiento figuran los pormenores relativos a los medios de acceso.

2.5 El acceso a los tanques y los espacios* deberá reunir condiciones de seguridad. Dichos tanques y espacios estarán libres de gas y ventilados. Antes de entrar en un tanque, en un espacio perdido o en un espacio cerrado, deberá verificarse que la atmósfera en el tanque está libre de gases peligrosos y que contiene suficiente oxígeno.

2.6 Los tanques y los espacios deberán estar suficientemente limpios y libres de agua, depósitos incrustados, residuos de hidrocarburos, costras de corrosión, sedimentos, etc.; para que pueda apreciarse el grado de corrosión, las deformaciones, fracturas, averías u otro deterioro estructural, así como el estado en que se encuentra el revestimiento. Esto se aplica particularmente a las zonas que deben someterse a la medición de espesores.

2.7 Habrá suficiente iluminación para que pueda apreciarse si existe una corrosión importante, fracturas, averías u otro deterioro estructural, así como el estado en que se encuentra el revestimiento.

* Véase el capítulo 10 de la Guía internacional de seguridad para petroleros y terminales (ISGOTT) - Acceso y trabajo en espacios cerrados.

2.8 En los lugares en que se haya aplicado un revestimiento blando, se proporcionará acceso en condiciones de seguridad al inspector(es) que efectúe(n) el reconocimiento para que verifique(n) la eficacia de dicho revestimiento y evalúe(n) el estado de las estructuras internas, lo que podría incluir la retirada del revestimiento en algún punto. Si no se puede proporcionar un acceso en condiciones de seguridad, deberá retirarse el revestimiento blando.

2.9 El(los) inspector(es) que lleve(n) a cabo el reconocimiento deberá(n) estar acompañado(s) en todo momento, como mínimo, por una persona responsable con experiencia en reconocimientos de tanques y espacios cerrados designada por la Compañía.

Además, deberá contar con un equipo auxiliar de, al menos, dos personas experimentadas, que permanecerán junto a la escotilla del tanque o del espacio sometido a reconocimiento. Este equipo auxiliar observará continuamente el trabajo que se realiza en el tanque o en el espacio y mantendrá preparado el equipo salvavidas y de evacuación necesario.

3 ACCESO A LAS ESTRUCTURAS

3.1 En cuanto al reconocimiento general, deberán proporcionarse medios que permitan al inspector(es) que lo realice(n), examinar la estructura de un modo práctico y en condiciones de seguridad.

3.2 Para el reconocimiento minucioso, deberán proveerse uno o más de los siguientes medios de acceso, aceptables a juicio del(los) inspector(es) que efectúe(n) el reconocimiento:

- andamios y paso permanente a través de las estructuras
- andamios y paso provisional a través de las estructuras
- montacargas y plataformas móviles
- balsas o botes
- otros medios equivalentes

3.3 El reconocimiento de los tanques o espacios mediante balsas o botes sólo podrá realizarse con el acuerdo del inspector encargado, quien tendrá en cuenta los medios de seguridad disponibles, incluida la previsión del tiempo y la respuesta del buque en estados normales de la mar.

3.4 Cuando se utilicen balsas o botes en los reconocimientos minuciosos deberán observarse las siguientes condiciones:

- .1 sólo se utilizarán balsas o botes inflables reforzados, con una flotabilidad y estabilidad residual satisfactoria, aún en caso de que estalle una de las cámaras neumáticas;
- .2 el bote o balsa deberá estar amarrado a la escala de acceso y en la parte inferior de dicha escala deberá permanecer una persona que no perderá de vista el bote o la balsa;

- .3 todos los participantes deberán tener chalecos salvavidas adecuados;
- .4 la superficie del agua en el tanque deberá permanecer en calma (en todos los estados previsibles de la mar, el ascenso previsto del nivel del agua en el interior del tanque no deberá superar 0,25 m) y dicho nivel permanecerá inmóvil o descenderá. Bajo ningún concepto deberá ascender el nivel del agua mientras el bote o la balsa se estén utilizando;
- .5 el tanque o espacio deberán contener agua de lastre limpia únicamente. No será aceptable ni la más mínima irisación de hidrocarburos en el agua;
- .6 en ningún momento se permitirá que el nivel del agua ascienda a menos de 1 metro de distancia de la cara inferior del bao más profundo bajo cubierta de manera que los inspectores que efectúan el reconocimiento no queden aislados de una vía directa de evacuación hacia la escotilla del tanque. Sólo podrá contemplarse la posibilidad de que el nivel del agua supere los baos reforzados cuando haya un registro de acceso a cubierta en la bodega que se está examinando de manera que siempre haya una vía de evacuación para el equipo que efectúa el reconocimiento;
- .7 en caso de que los tanques (o espacios) estén conectados por un sistema de respiración común, o un dispositivo de gas inerte, el tanque en el que el bote o la balsa vayan a utilizarse deberá estar aislado para evitar la transferencia de gas procedente de otros tanques (o espacios).

3.5 Además de lo anteriormente dispuesto, sólo podrá permitirse el reconocimiento de las zonas bajo cubierta en los tanques o espacios, con botes y balsas, si la profundidad de los baos es igual o inferior a 1,5 metros.

3.6 Si la profundidad de los baos es superior a 1,5 metros, la utilización de balsas o botes sólo podrá permitirse:

- .1 cuando el revestimiento bajo la estructura de cubierta esté en BUEN estado y no haya indicaciones de deterioro; o
- .2 si en cada espacio de carga se proporciona un medio de acceso permanente que permita la entrada y salida en condiciones de seguridad. El acceso será directo desde la cubierta a través de una escala vertical y se instalará una pequeña plataforma aproximadamente a dos metros bajo la cubierta.

Si no se cumple ninguna de las condiciones precedentes, deberán instalarse andamios para el reconocimiento bajo la zona de cubierta.

4 EQUIPO NECESARIO PARA EL RECONOCIMIENTO

4.1 Normalmente la medición de espesores deberá efectuarse mediante un equipo de prueba ultrasónico. El(los) inspector(es) que efectúe(n) el reconocimiento deberá(n) tener prueba de la precisión de dicho equipo.

4.2 Si el(los) inspector(es) encargado(s) del reconocimiento lo considera(n) necesario puede(n) exigir uno o más de los siguientes procedimientos de detección de fracturas:

- equipo radiográfico
- equipo ultrasónico
- equipo de partículas magnéticas
- tinte penetrante
- otros medios equivalentes

4.3 Durante el reconocimiento CAS deberán proveerse además de una lista de comprobación en materia de seguridad, un explosímetro, un medidor de oxígeno, aparatos respiratorios, cinturones de sujeción con cable y gancho de seguridad, junto con instrucciones para su uso.

4.4 Deberá proporcionarse una iluminación adecuada para que el reconocimiento CAS pueda llevarse a cabo de manera eficaz y en condiciones de seguridad.

4.5 Durante el reconocimiento CAS deberá utilizarse indumentaria protectora (por ejemplo casco de seguridad, guantes, calzado de protección, etc.).

5 REUNIONES Y SISTEMAS DE COMUNICACIÓN

5.1 Para la ejecución eficaz y en condiciones de seguridad de los reconocimientos CAS es fundamental contar con la debida preparación y con una estrecha colaboración entre el inspector y los representantes de la compañía a bordo del buque, antes, y durante el reconocimiento y que se mantengan reuniones regulares entre todos los interesados para tratar sobre cuestiones de seguridad.

5.2 Con anterioridad al comienzo del reconocimiento CAS deberá tener lugar una reunión entre el(los) inspector(es), que vaya(n) a efectuarlo, el(los) representante(s) de la compañía a bordo del buque, la compañía encargada de la medición de espesores (si procede) y el capitán del buque, a fin de comprobar que todas las medidas previstas en el Plan del reconocimiento, se han llevado a cabo y se puede garantizar la ejecución eficiente y en condiciones de seguridad del mismo.

5.3 A continuación figura una lista indicativa de los puntos que deberían abordarse en la reunión:

- .1 programa de operaciones del buque (por ejemplo, la travesía, las maniobras de atraque y desatraque, el tiempo que permanecerá atracado, las operaciones de carga y lastrado, etc.);
- .2 disposiciones y medios para la medición de espesores (por ejemplo acceso, limpieza/desincrustación, iluminación, ventilación, seguridad personal);
- .3 alcance de la medición de espesores;

- .4 criterios de aceptación (véase la lista de espesores mínimos);
- .5 alcance del reconocimiento minucioso y de la medición de espesores, teniendo en cuenta el estado del revestimiento y las zonas sospechosas/zonas de corrosión importante;
- .6 ejecución de la medición de espesores;
- .7 toma de muestras representativas en general, y en lugares picados de óxido o con una corrosión desigual;
- .8 esquemas o dibujos de las zonas donde aparece una corrosión importante;
- .9 comunicación sobre los resultados entre el inspector(es) que lleva(n) a cabo el reconocimiento(s), el(los) operador(es) designado(s) y el(los) representante(s) de la Compañía.

5.4 Deberá establecerse un sistema de comunicaciones entre el equipo que efectúa el reconocimiento en el tanque o espacio sometido a inspección, el oficial de puente responsable y según el caso, el puente de navegación. Dicho sistema debería incluir al personal encargado del manejo de la(s) bomba(s) de lastre si se utilizan balsas o botes. Dicho sistema deberá mantenerse durante todo el reconocimiento CAS.

ANEXO 4

RESOLUCIÓN MEPC.97(47)
(aprobada el 8 de marzo de 2002)

**DESIGNACIÓN DE LA ZONA MARINA ALREDEDOR DE LA ISLA MALPELO
COMO ZONA MARINA ESPECIALMENTE SENSIBLE**

EL COMITÉ DE PROTECCIÓN DEL MEDIO MARINO,

CONSCIENTE del valor ecológico de la zona marina alrededor de la Isla Malpelo, así como de las actividades turísticas y pesqueras que tienen lugar en ella,

TOMANDO NOTA de que el artículo 211(6) de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, 1982, constituye una prueba más de la voluntad de los Estados para colaborar en el establecimiento de zonas marinas sensibles que requieren un nivel superior de protección al que generalmente se aplica,

TOMANDO NOTA ASIMISMO de que en las Directrices para la determinación y designación de zonas marinas especialmente sensibles adoptadas en virtud de la resolución A.927(22) se establecen los procedimientos para la designación de zonas marinas especialmente sensibles y la adopción de las medidas que deben aplicarse en tales zonas,

RECONOCIENDO que en su 47º periodo de sesiones el Subcomité de Seguridad de la Navegación se mostró de acuerdo con una propuesta para establecer una zona que se debe evitar alrededor de la isla Malpelo y con que el Comité de Seguridad Marítima la apruebe en su 75º periodo de sesiones,

RECONOCIENDO ASIMISMO la intención de los Gobiernos Miembros de colaborar con el Estado ribereño para establecer las medidas que deben aplicarse en la zona marina propuesta lo antes posible,

HABIENDO EXAMINADO la propuesta de Colombia de que la zona marina alrededor de la Isla Malpelo se designe zona marina especialmente sensible,

TRAS ACORDAR que se cumplen los criterios para la determinación de una zona marina especialmente sensible estipulados en la resolución A.927(22) con respecto a la zona marina alrededor de la isla Malpelo,

DETERMINA que la zona marina alrededor de la Isla Malpelo que se especifica en el anexo de la presente resolución es una zona marina especialmente sensible.

ANEXO

DESCRIPCIÓN GEOGRÁFICA DE LA ZONA MARINA ESPECIALMENTE
SENSIBLE ALREDEDOR DE LA ISLA MALPELO

Con el objetivo de evitar el riesgo de que se causen daños graves a ecosistemas importantes, al medio ambiente y a la economía de la zona, se designa zona marina especialmente sensible, la zona limitada por una línea que une las posiciones geográficas que se indican a continuación. Como resultado, todos los buques pesqueros y cualesquiera otros buques cuyo tonelaje bruto exceda de 500 toneladas deberán evitar la siguiente zona:

(Carta de referencia INT 6105 "Golfo de Cupica a Bahía de Buenaventura" e INT 6000 "Costa oeste de Colombia")

| | | |
|----------|------------|------------|
| A | 04°04'48"N | 81°43'18"W |
| B | 04°04'48"N | 81°28'07"W |
| C | 03°52'09"N | 81°28'07"W |
| D | 03°52'09"N | 81°43'18"W |

ANEXO 5**RESOLUCIÓN MEPC.98(47)**
(aprobada el 8 de marzo de 2002)**DESIGNACIÓN DE LA ZONA MARINA ALREDEDOR DE LOS CAYOS DE
FLORIDA COMO ZONA MARINA ESPECIALMENTE SENSIBLE**

EL COMITÉ DE PROTECCIÓN DEL MEDIO MARINO,

CONSCIENTE del valor ecológico, social, económico, cultural, científico y educativo de las zonas marinas alrededor de los cayos de Florida, así como del tráfico marítimo internacional y las actividades que tienen lugar en dicha zona,

TOMANDO NOTA de que el artículo 211(6) de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, 1982, constituye una prueba más de la voluntad de los Estados para colaborar en el establecimiento de zonas marinas sensibles que requieren un nivel superior de protección al que generalmente se aplica,

TOMANDO NOTA ASIMISMO de que en las Directrices para la determinación y designación de zonas marinas especialmente sensibles adoptadas en virtud de la resolución A.927(22) se establecen los procedimientos para la designación de zonas marinas especialmente sensibles y la adopción de las medidas que deben aplicarse en tales zonas,

RECONOCIENDO que en su 47º periodo de sesiones el Subcomité de Seguridad de la Navegación se mostró de acuerdo con varias medidas de protección relacionadas con la organización del tráfico marítimo en las aguas que rodean los cayos de Florida, y con que el Comité de Seguridad Marítima las apruebe en su 75º periodo de sesiones,

RECONOCIENDO ASIMISMO la intención de los Gobiernos Miembros de colaborar con el Estado ribereño para establecer las medidas que deben aplicarse en la zona marina propuesta lo antes posible,

HABIENDO EXAMINADO la propuesta de los Estados Unidos de que la zona marina alrededor de los cayos de Florida se designe zona marina especialmente sensible,

TRAS ACORDAR que se cumplen los criterios para la determinación de una zona marina especialmente sensible estipulados en la resolución A.927(22) con respecto a la zona marina alrededor de los cayos de Florida,

DETERMINA que la zona marina alrededor de los cayos de Florida que se especifica en el anexo de la presente resolución es una zona marina especialmente sensible.

ANEXO

DESCRIPCIÓN GEOGRÁFICA DE LA ZONA MARINA ESPECIALMENTE
SENSIBLE ALREDEDOR DE LOS CAYOS DE FLORIDA

Con objeto de evitar riesgos de contaminación y daños a este ecosistema de barreras de coral, prístino, frágil y singular, se deberá navegar con extrema precaución en la zona limitada por una línea que une las siguientes posiciones geográficas, y designada zona marina especialmente sensible:

(Carta de referencia: N° 11013 de los Estados Unidos, edición de 1998.

Nota: Esta carta se ha levantado utilizando el dátum geodésico norteamericano de 1983.)

| | | | | | |
|------|------------|-------------|------|------------|-------------|
| (1) | 25°36',85N | 080°18',50W | (16) | 24°22',30N | 081°43',17W |
| (2) | 25°36',08N | 080°13',08W | (17) | 24°23',00N | 081°53',50W |
| (3) | 25°40',27N | 080°12',05W | (18) | 24°23',00N | 082°03',50W |
| (4) | 25°40',30N | 080°10',74W | (19) | 24°23',42N | 082°20',52W |
| (5) | 25°39',11N | 080°08',98W | (20) | 24°22',00N | 082°48',00W |
| (6) | 25°38',81N | 080°08',03W | (21) | 24°18',00N | 083°05',00W |
| (7) | 25°38',77N | 080°06',87W | (22) | 24°18',00N | 083°09',00W |
| (8) | 25°39',70N | 080°06',85W | (23) | 24°33',00N | 083°09',00W |
| (9) | 25°45',00N | 080°06',10W | (24) | 24°37',00N | 083°06',00W |
| (10) | 25°38',70N | 080°02',70W | (25) | 24°46',00N | 083°06',00W |
| (11) | 25°22',00N | 080°03',00W | (26) | 24°46',00N | 082°54',00W |
| (12) | 25°06',38N | 080°10',48W | (27) | 24°45',80N | 082°48',00W |
| (13) | 24°56',37N | 080°19',26W | (28) | 24°44',00N | 081°55',00W |
| (14) | 24°37',90N | 080°47',30W | (29) | 24°51',00N | 081°26',00W |
| (15) | 24°29',20N | 081°17',30W | (30) | 24°55',00N | 080°56',00W |

- (31) A partir del punto situado en los 24°55',00N y 080°56',00W, el límite sigue el del Parque Nacional de Everglades en dirección sur y luego noreste a través de *Florida Bay* y *Buttonwood Sound*. (Las coordenadas precisas de los límites de esta zona se están sometiendo a verificación técnica, pero es poco probable que la navegación internacional pase por esta zona debido a la profundidad de las aguas.)

ANEXO 6**(PROPUESTA DE TEXTO PARA SUSTITUIR AL ANEXO
DEL PROTOCOLO DE INTERVENCIÓN DE 1973)****Lista de sustancias a las que se aplica el Protocolo de Intervención de 1973,
de conformidad con el párrafo 2 A) del artículo I**

1 El Protocolo de Intervención se aplicará a cualesquiera de los siguientes productos cuando se transporten a bordo de buques como carga o bien cuando constituyan residuos de dichos productos transportados anteriormente a granel:

- .1 **Hidrocarburos** según se definen en el Anexo I del Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, modificado por el Protocolo de 1978, enmendado, incluidos los enumerados en el apéndice I y excluidos los crudos de petróleo, el fueloil, el aceite diesel y el aceite lubricante, que se rigen por el Convenio de Intervención de 1969;
- .2 **Sustancias nocivas líquidas transportadas a granel**, según se definen en el Anexo II del Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, modificado por el Protocolo de 1978, enmendado, y que se identifican de la siguiente manera:
 - .1 categorías A o B de contaminación, incluidos los productos identificados como tales, en:
 - .1 el capítulo 17 del Código internacional de Quimiqueros (código CIQ); o en
 - .2 las listas 1 a 4 de las circulares de la serie MEPC.2, que se publican anualmente en diciembre;
 - .2 los productos enumerados en la lista refundida de los perfiles de peligrosidad del GESAMP, que se publica periódicamente como circular BLG, y que se indican en dicha lista de la siguiente manera:
 - .1 mediante un "2" en la columna B y "XX" en la columna E del perfil de peligrosidad; o bien mediante
 - .2 "XXX" en la columna E de dicho perfil;
- .3 **Sustancias perjudiciales transportadas en bultos**, según se definen en el Anexo III del Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, modificado por el Protocolo de 1978, enmendado, y que se han identificado como contaminantes fuertes del mar (PP) en el Código marítimo internacional de mercancías peligrosas (Código IMDG), o que satisfacen los criterios establecidos a ese respecto en el Código IMDG;

- .4 **Materiales radiactivos**, que se transportan en bultos del tipo B, o C, como materiales fisionables, o con arreglo a disposiciones especiales, de conformidad con lo dispuesto en las fichas 10 a 14 de la Clase 7 del Código IMDG;
- .5 **Gases licuados transportados a granel** que se enumeran en el capítulo 19 del Código internacional para la construcción y el equipo de buques que transporten gases licuados a granel, 1983, enmendado (código CIG), y los productos con respecto a los que la Administración y las administraciones portuarias pertinentes hayan establecido las condiciones preliminares adecuadas para su transporte, de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 1.1.6 del Código.

ANEXO 7**INSTRUCCIONES PARA LOS SUBCOMITÉS****El Subcomité DE deberá:**

- 1 Incluir en su programa de trabajo un nuevo punto sobre la protección de la cámara de bombas y el acceso a los programas informáticos en tierra con una fecha prevista de ultimación correspondiente a dos periodos de sesiones (MEPC 47/18/1 y MEPC 47/18/3).
- 2 Examinar el documento MEPC 47/10/4 para ampliar el ámbito de aplicación de la resolución MEPC.60(33) a fin de que incluya los sistemas de tratamiento de agua de sentina completos y asimismo ampliar la fecha prevista de ultimación hasta 2003.
- 3 Contribuir a los capítulos pertinentes del proyecto de directrices de la OMI sobre el reciclaje de buques (MEPC 47/WP.13 y Add.1) a través del Grupo de trabajo por correspondencia sobre el reciclaje de buques, en el lapso interperiodos, a través del MEPC 48 para que se finalicen en el MEPC 49.

El Subcomité BLG deberá:

- 1 Examinar la propuesta de enmiendas a las interpretaciones unificadas 2A.1.4 y 2A.1.6 relativas a los acuerdos tripartitos destinados a determinar las categorías de las sustancias nocivas líquidas (MEPC 47/6/4) en el BLG 7.
- 2 Contribuir al nuevo punto del Subcomité DE que trata de la protección de la cámara de bombas y del acceso a los programas informáticos en tierra.
- 3 Contribuir a los capítulos pertinentes del proyecto de directrices de la OMI sobre el reciclaje de buques (MEPC 47/WP.13 y Add.1) a través del Grupo de trabajo por correspondencia sobre el reciclaje de buques, el lapso interperiodos, y a través del MEPC 48 para que se finalicen en el MEPC 49.

El Subcomité FSI deberá:

- 1 Elaborar directrices para el muestreo sucinto de los sistemas antiincrustantes, así como para las inspecciones de buques, utilizando la información que se facilita en los documentos MEPC 47/7/1 y MEPC 47/INF.16, además de las directrices sobre los reconocimientos de los sistemas antiincrustantes que ya se le ha encargado que elabore. Se pidió al Subcomité que finalizara urgentemente dichas directrices, dando prioridad a la elaboración de las referentes a los reconocimientos de los sistemas antiincrustantes, a fin de que puedan estar ultimadas para finales de 2002.
- 2 Contribuir a los capítulos pertinentes del proyecto de directrices de la OMI sobre el reciclaje de buques (MEPC 47/WP.13 y Add.1) a través del Grupo de trabajo por correspondencia sobre el reciclaje de buques, en el lapso interperiodos, y a través del MEPC 48 para que se finalicen en el MEPC 49.

ANEXO 8

**PUNTOS SUSTANTIVOS QUE DEBEN INCLUIRSE EN LOS ÓRDENES DEL DÍA
CORRESPONDIENTES AL MEPC 48, MEPC 49 Y MEPC 50**

| Nº | Punto | MEPC 48 octubre 2002 | MEPC 49 julio 2003 | MEPC 50 marzo 2004 |
|-----------|--|---------------------------------|-------------------------------|-------------------------------|
| 1 | Implantación del Convenio de Cooperación, el Protocolo de Cooperación - SNPP y las resoluciones pertinentes de la Conferencia | X | X | X |
| 2 | Organismos acuáticos perjudiciales en el agua de lastre (incluida la labor de seguimiento del Convenio y las resoluciones de la Conferencia) | X | X | X |
| 3 | Sistemas antiincrustantes perjudiciales para buques (actividades de seguimiento del Convenio SAI y las resoluciones de la Conferencia) | X | X | |
| 4 | Examen y adopción de enmiendas de los instrumentos de obligado cumplimiento | X | [X] | [X] |
| 5 | Reciclaje de buques | X | X | [X] |
| 6 | Determinación y protección de zonas especiales y de zonas marinas especialmente sensibles (ZMES) | X | X | [X] |
| 7 | Insuficiencia de las instalaciones de recepción | X | | |
| 8 | Informes de los Subcomités | X | X | X |
| 9 | Labor de otros órganos | X | X | X |

| N° | Punto | MEPC 48 octubre 2002 | MEPC 49 julio 2003 | MEPC 50 marzo 2004 |
|----|--|-------------------------|-----------------------|-----------------------|
| 10 | Estado jurídico de los convenios | X | X | X |
| 11 | Prevenición 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, incluida la resolución 1 de la Conferencia | X | X | X |
| 12 | Interpretación y enmiendas del MARPOL 73/78 y de los instrumentos conexos | X | X | X |
| 13 | Medidas de seguimiento de la Cumbre Mundial sobre el Desarrollo Sostenible | | X | X |
| 14 | Fomento de la implantación y aplicación del MARPOL 73/78 y de los instrumentos conexos | X | X | X |
| 15 | Futuro de la evaluación formal de la seguridad y cuestiones relativas al factor humano | X | [X] | [X] |
| 16 | Aplicación de las Directrices relativas a la labor de los Comités | X | | X |

| N° | Punto | MEPC 48 octubre 2002 | MEPC 49 julio 2003 | MEPC 50 marzo 2004 |
|-----------|--|---------------------------------|-------------------------------|-------------------------------|
| 17 | Programa de trabajo del Comité y de sus órganos auxiliares | X | X | X |
| .1 | Estudio de la estructura orgánica de los Subcomités | X | | |
| .2 | Programa de trabajo para 2004/2005 | X | | |
| .3 | Plan de trabajo hasta 2010 | | X | |
| 18 | Programa de Cooperación Técnica | X | X | X |
| 19 | Otros asuntos | X | X | X |

ANEXO 9**MANDATO DE LOS GRUPOS DE TRABAJO POR CORRESPONDENCIA
Y LAS REUNIONES INTERPERIODOS****A GRUPOS DE TRABAJO POR CORRESPONDENCIA****1 Reciclaje de buques**

- elaborar un proyecto de directrices de la OMI sobre el reciclaje de buques y presentar un informe al MEPC 48.

2 Gestión del agua de lastre

- llevar a cabo una evaluación comparativa detallada de cada una de las normas propuestas, teniendo en cuenta las diversas tecnologías que podrían aplicarse para que se cumplan tales normas y preste atención a los demás factores y consideraciones pertinentes, en especial a los aspectos prácticos, la eficacia biológica (incluidos los agentes patógenos), la relación costes/beneficios y los plazos en los que las normas podrían implantarse; y
- preparar un informe que incluya recomendaciones que permitan al Comité tomar una decisión sobre las normas que deberían incluirse en el texto del Convenio.

3 Emisiones de gases de efecto invernadero procedentes de los buques

- compilar toda la información recibida y preparar una Estrategia/Normativa de la OMI sobre las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes de los buques y un proyecto de resolución de la Asamblea a tal efecto, teniendo en cuenta las deliberaciones del MEPC 47 y el documento MEPC 47/WP.7; y
- remitir un informe al MEPC 48 junto con un proyecto de resolución de la Asamblea.

B REUNIONES INTERPERIODOS**1 Gestión del agua de lastre**

- perfeccionar e integrar el texto del proyecto de instrumento jurídico elaborado en el MEPC 47, teniendo en cuenta la labor llevada a cabo por el Grupo de trabajo por correspondencia;
- elaborar directrices en apoyo del proyecto de instrumento jurídico; y
- presentar un informe escrito al MEPC 48.

2 Grupo de trabajo sobre el Convenio de Cooperación

- elaborar el Manual sobre contaminación química – Sección 2 – Búsqueda y recuperación de mercancías en bultos perdidos en el mar;
- elaborar directrices sobre la biorrehabilitación;
- finalizar el nuevo material del curso básico sobre el Convenio de Cooperación;
- examinar el material del curso modelo sobre el Convenio de Cooperación, Niveles 1.2 y 3, así como el material para el instructor.

ANEXO 10**DETERMINACIÓN Y PROTECCIÓN DE ZONAS ESPECIALES Y DE
ZONAS MARINAS ESPECIALMENTE SENSIBLES****DECLARACIÓN DE LA DELEGACIÓN DE CUBA**

Gracias Señor Presidente:

La Gran Cuenca del Caribe además de sus valores ecológicos, socioeconómico y culturales se destaca como la primera a nivel mundial que dentro de su jurisdicción como "Zona Especial" en virtud del MARPOL 73/78, cuenta con la designación de una "Zona Marina Especialmente Sensible" (ZMES) como es el archipiélago de Sabana-Camagüey, matiz relevante que se acrecienta con las dos nuevas inminentes designaciones de la Isla Malpelo y los Cayos próximos a la Florida con tal categoría de ZMES.

Vinculado con este escenario se inserta el tema de las instalaciones de recepción y las dificultades de los países en desarrollo para su implantación el que ha recorrido un largo camino, sin que hasta la fecha se augure una solución en tal sentido. Sobre este mismo tema y desde fecha muy temprana, específicamente en la decimoséptima reunión de este Comité celebrada en la anterior sede de la OMI, esta delegación señalaba, cito:

"Los países en desarrollo se enfrentan con problemas económicos especialmente difíciles y que la provisión de instalaciones portuarias de recepción podría ocupar un bajo lugar en la lista de prioridades nacionales" por lo que el concurso de la OMI para una solución viable es fundamental."

Sobre este tema, los países del Caribe cifraron sus esperanzas de solución en el proyecto "Iniciativa del Gran Caribe para los desechos generados por los buques" aprobado en este mismo recinto, en octubre de 1995, en la que la OMI como unidad ejecutora desarrolló un notable papel, pero cuando se estaba madurando la solución para las instalaciones de recepción, los organismos financieros donantes se retiraron del proyecto.

Esta delegación siempre ha reconocido la labor encomiable que ha prestado la OMI a los países en desarrollo para mejorar sus infraestructuras en administración marítima, aspecto que, por lo señalado en los párrafos precedentes, requiere, a criterio de esta delegación, de una asistencia sostenida y viable, que conlleve progresivamente a dotar a los Estados del Gran Caribe de las insustituibles instalaciones de recepción.

Con su anuencia, Señor Presidente, veríamos con agrado la inclusión de este texto en el informe de este Comité.

A modo de conclusión, me es grato comunicar al Comité que mi país recientemente depositó su instrumento de adhesión al Anexo V del MARPOL 73/78.

Gracias Señor Presidente.
