



COMITÉ DE PROTECCIÓN
DEL MEDIO MARINO
54º periodo de sesiones
Punto 21 del orden del día

MEPC 54/21
27 marzo 2006
Original: INGLÉS

**INFORME DEL COMITÉ DE PROTECCIÓN DEL MEDIO
MARINO SOBRE SU 54º PERIODO DE SESIONES**

Sección	Párrafos	Página
1 INTRODUCCIÓN	1.1 - 1.25	5
2 ORGANISMOS ACUÁTICOS PERJUDICIALES EN EL AGUA DE LASTRE	2.1 - 2.28	11
3 RECICLAJE DE BUQUES	3.1 - 3.24	15
4 PREVENCIÓN DE LA CONTAMINACIÓN ATMOSFÉRICA OCASIONADA POR LOS BUQUES	4.1 - 4.34	23
5 EXAMEN Y ADOPCIÓN DE ENMIENDAS A LOS INSTRUMENTOS DE OBLIGADO CUMPLIMIENTO	5.1 - 5.30	29
6 INTERPRETACIONES Y ENMIENDAS DEL MARPOL 73/78 Y DE LOS INSTRUMENTOS CONEXOS	6.1 - 6.23	34
7 IMPLANTACIÓN DEL CONVENIO DE COOPERACIÓN, EL PROTOCOLO DE COOPERACIÓN - SNPP Y LAS RESOLUCIONES PERTINENTES DE LA CONFERENCIA	7.1 - 7.30	38
8 DETERMINACIÓN Y PROTECCIÓN DE ZONAS ESPECIALES Y DE ZONAS MARINAS ESPECIALMENTE SENSIBLES	8.1 - 8.20	43

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	Página	
9	INSUFICIENCIA DE LAS INSTALACIONES DE RECEPCIÓN	9.1 - 9.6	47
10	INFORMES DE LOS SUBCOMITÉS	10.1 - 10.45	48
11	LABOR DE OTROS ÓRGANOS	11.1 - 11.27	54
12	ESTADO JURÍDICO DE LOS CONVENIOS	12.1 - 12.3	60
13	SISTEMAS ANTIINCRUSTANTES PERJUDICIALES PARA BUQUES	13.1 - 13.3	62
14	FOMENTO DE LA IMPLANTACIÓN Y EJECUCIÓN DEL MARPOL 73/78 Y DE LOS INSTRUMENTOS CONEXOS	14.1 - 14.18	62
15	MEDIDAS DE SEGUIMIENTO DE LA CNUMAD Y DE LA CUMBRE MUNDIAL SOBRE EL DESARROLLO SOSTENIBLE	15.1 - 15.2	66
16	PROGRAMA DE COOPERACIÓN TÉCNICA	16.1 - 16.13	66
17	FUNCIÓN FUTURA DE LA EVALUACIÓN FORMAL DE LA SEGURIDAD Y CUESTIONES RELATIVAS AL FACTOR HUMANO	17.1 - 17.5	69
18	PROGRAMA DE TRABAJO DEL COMITÉ Y DE SUS ÓRGANOS AUXILIARES	18.1 - 18.10	70
19	APLICACIÓN DE LAS DIRECTRICES DE LOS COMITÉS	19.1 - 19.7	72
20	OTROS ASUNTOS	20.1 - 20.11	73

LISTA DE ANEXOS

- ANEXO 1 RESOLUCIÓN MEPC.140(54) – DIRECTRICES PARA LA APROBACIÓN Y LA SUPERVISIÓN DE PROGRAMAS PARA PROTOTIPOS DE TECNOLOGÍAS DE TRATAMIENTO DEL AGUA DE LASTRE (D10)
- ANEXO 2 RESOLUCIÓN MEPC.141(54) – ENMIENDAS AL ANEXO DEL PROTOCOLO DE 1978 RELATIVO AL CONVENIO INTERNACIONAL PARA PREVENIR LA CONTAMINACIÓN POR LOS BUQUES, 1973 (ENMIENDAS A LA REGLA 1, ADICIÓN DE LA REGLA 12A, ENMIENDAS CONSIGUIENTES AL CERTIFICADO IOPP Y ENMIENDAS A LA REGLA 21 DEL ANEXO I REVISADO DEL MARPOL 73/78)
- ANEXO 3 RESOLUCIÓN MEPC.142(54) – ENMIENDAS A LAS DIRECTRICES PARA LA APLICACIÓN DE LAS PRESCRIPCIONES DEL ANEXO I REVISADO DEL MARPOL A LAS INSTALACIONES FLOTANTES DE PRODUCCIÓN, ALMACENAMIENTO Y DESCARGA (IFPAD) Y LAS UNIDADES FLOTANTES DE ALMACENAMIENTO (UFA) (RESOLUCIÓN MEPC.139(53))
- ANEXO 4 RESOLUCIÓN MEPC.143(54) – ENMIENDAS AL ANEXO DEL PROTOCOLO DE 1978 RELATIVO AL CONVENIO INTERNACIONAL PARA PREVENIR LA CONTAMINACIÓN POR LOS BUQUES, 1973 (ADICIÓN DE LA REGLA 13 AL ANEXO IV DEL MARPOL 73/78)
- ANEXO 5 RESOLUCIÓN MEPC.144(54) – ENMIENDAS AL CÓDIGO PARA LA CONSTRUCCIÓN Y EL EQUIPO DE BUQUES QUE TRANSPORTEN PRODUCTOS QUÍMICOS PELIGROSOS A GRANEL (CÓDIGO CGrQ)
- ANEXO 6 RESOLUCIÓN MEPC.145(54) – APLICACIÓN EFICAZ Y EN FECHA TEMPRANA DE LAS ENMIENDAS DE 2006 AL CÓDIGO PARA LA CONSTRUCCIÓN Y EL EQUIPO DE BUQUES QUE TRANSPORTEN PRODUCTOS QUÍMICOS PELIGROSOS A GRANEL (CÓDIGO CGrQ)
- ANEXO 7 INTERPRETACIÓN UNIFICADA DE LA REGLA 12A DEL ANEXO I REVISADO DEL MARPOL
- ANEXO 8 INTERPRETACIÓN UNIFICADA DE LA REGLA 22.5 DEL ANEXO I REVISADO DEL MARPOL
- ANEXO 9 RESOLUCIÓN MEPC.146(54) – ENMIENDAS A LAS NOTAS EXPLICATIVAS SOBRE LAS CUESTIONES RELACIONADAS CON LA APTITUD PARA PREVENIR ESCAPES ACCIDENTALES DE HIDROCARBUROS EN VIRTUD DE LA REGLA 23 DEL ANEXO I REVISADO DEL MARPOL
- ANEXO 10 PROPUESTAS DE ENMIENDA AL ANEXO I REVISADO DEL MARPOL 73/78 (ZONA MARINA MERIDIONAL DE SUDÁFRICA COMO ZONA ESPECIAL)

- ANEXO 11 MODELO UNIFORME DE RESOLUCIÓN MEPC PARA LA DESIGNACIÓN DE ZONAS MARINAS ESPECIALMENTE SENSIBLES
- ANEXO 12 DOCUMENTO DE ORIENTACIÓN PARA LA PRESENTACIÓN DE PROPUESTAS SOBRE ZMES A LA OMI
- ANEXO 13 PROPUESTAS DE ENMIENDA AL ANEXO III DEL MARPOL 73/78 (ANEXO III REVISADO)
- ANEXO 14 CALENDARIO PARA LA ENTRADA EN VIGOR DEL ANEXO III ENMENDADO DEL MARPOL 73/78
- ANEXO 15 PROPUESTAS DE ENMIENDA AL PLAN DE EVALUACIÓN DEL ESTADO DEL BUQUE (CAS) (RESOLUCIÓN MEPC.94(46), ENMENDADA)
- ANEXO 16 RESOLUCIÓN MEPC.147(54) – DIRECTRICES SOBRE LA EVALUACIÓN DE LA SOLDADURA RESIDUAL EN ÁNGULO RECTO ENTRE LAS PLANCHAS Y LOS LONGITUDINALES DE CUBIERTA
- ANEXO 17 DIRECTRICES REVISADAS SOBRE SISTEMAS PARA LA MANIPULACIÓN DE DESECHOS OLEOSOS EN LOS ESPACIOS DE MÁQUINAS DE LOS BUQUES, CON NOTAS DE ORIENTACIÓN PARA UN SISTEMA INTEGRADO DE TRATAMIENTO DE LAS AGUAS DE SENTINA (SITAS)
- ANEXO 18 INTERPRETACIÓN UNIFICADA DE LA REGLA 25A DEL ACTUAL ANEXO I DEL MARPOL 73/78
- ANEXO 19 DIRECTRICES REVISADAS PARA LA CLASIFICACIÓN PROVISIONAL DE SUSTANCIAS LÍQUIDAS TRANSPORTADAS A GRANEL
- ANEXO 20 RESOLUCIÓN MEPC.148(54) – DIRECTRICES REVISADAS PARA EL TRANSPORTE DE ACEITES VEGETALES EN TANQUES PROFUNDOS O EN TANQUES INDEPENDIENTES PROYECTADOS ESPECIALMENTE PARA EL TRANSPORTE DE DICHOS ACEITES VEGETALES EN BUQUES DE CARGA SECA GENERAL
- ANEXO 21 PUNTOS QUE PROCEDE INCLUIR EN LOS ÓRDENES DEL DÍA CORRESPONDIENTES AL MEPC 55, MEPC 56 Y MEPC 57

1 INTRODUCCIÓN

1.1 El Comité de Protección del Medio Marino celebró su 54º periodo de sesiones en la sede de la OMI, del 20 al 24 de marzo de 2006, bajo la presidencia del Sr. A. Chrysostomou (Chipre).

1.2 Asistieron al periodo de sesiones delegaciones de los siguientes 88 Miembros de la OMI:

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

TUVALU
UCRANIA
URUGUAY

VANUATU
VENEZUELA

representantes del siguiente Miembro Asociado de la OMI:

HONG KONG (CHINA)

representantes de los siguientes organismos especializados de las Naciones Unidas:

NACIONES UNIDAS
PROGRAMA DE LAS NACIONES UNIDAS PARA EL MEDIO AMBIENTE
(PNUMA)
ORGANIZACIÓN INTERNACIONAL DEL TRABAJO (OIT)

observadores de las seis organizaciones intergubernamentales siguientes:

COMISIÓN EUROPEA (CE)
CONSEJO INTERNACIONAL PARA LA EXPLORACIÓN DEL MAR (CIEM)
ORGANIZACIÓN REGIONAL PARA LA PROTECCIÓN DEL MEDIO MARINO
(ROPME)
ASOCIACIÓN DE ADMINISTRACIÓN PORTUARIA DE ÁFRICA ORIENTAL Y
MERIDIONAL (PMAESA)
PROGRAMA REGIONAL DEL MEDIO AMBIENTE PARA EL PACÍFICO SUR
(SPREP)
ORGANIZACIÓN INTERNACIONAL DE TELECOMUNICACIONES MÓVILES
POR SATÉLITE (IMSO)

y observadores de las siguientes 29 organizaciones no gubernamentales:

CÁMARA NAVIERA INTERNACIONAL (ICS)
UNIÓN INTERNACIONAL DE SEGUROS DE TRANSPORTE (IUMI)
CONFEDERACIÓN INTERNACIONAL DE ORGANIZACIONES SINDICALES
LIBRES (CIOSL)
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE PUERTOS (IAPH)
BIMCO
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE SOCIEDADES DE CLASIFICACIÓN (IACS)
CONSEJO EUROPEO DE LA INDUSTRIA QUÍMICA (CEFIC)
FORO MARÍTIMO INTERNACIONAL DE COMPAÑÍAS PETROLERAS (OCIMF)
INTERNACIONAL AMIGOS DE LA TIERRA (FOEI)
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE INSTITUTOS DE NAVEGACIÓN (IAIN)
FEDERACIÓN INTERNACIONAL DE ASOCIACIONES DE CAPITANES DE
BUQUE (IFSMA)
COMUNIDAD DE ASOCIACIONES DE ASTILLEROS EUROPEOS (CESA)
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE ARMADORES INDEPENDIENTES DE
PETROLEROS (INTERTANKO)
FEDERACIÓN INTERNACIONAL ANTICONTAMINACIÓN DE ARMADORES
DE BUQUES TANQUE (ITOPF)
UNIÓN INTERNACIONAL PARA LA CONSERVACIÓN DE LA NATURALEZA Y
LOS RECURSOS NATURALES (IUCN)
GREENPEACE INTERNACIONAL

ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE ARMADORES DE BUQUES DE CARGA SECA (INTERCARGO)
FONDO MUNDIAL PARA LA NATURALEZA (WWF)
ASOCIACIÓN DE FABRICANTES EUROPEOS DE MOTORES DE COMBUSTIÓN INTERNA (EUROMOT)
INSTITUTO DE INGENIERÍA, CIENCIA Y TEGNOLOGÍA NAVALES (IMarEST)
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 PUERTO (IHMA)
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE TERMINALES DE GRANELES (IBTA)
THE ROYAL INSTITUTION OF NAVAL ARCHITECTS (RINA)
INTERFERRY
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE LA INDUSTRIA DEL COMBUSTIBLE (IBIA)

1.3 También estuvieron presentes el Presidente del Comité de Seguridad Marítima (MSC), Sr. I. M. Ponomarev (Federación de Rusia), el Presidente del Subcomité de Transporte de Líquidos y Gases a Granel (Subcomité BLG), Sr. Z. Alam (Singapur), y la Presidenta del Subcomité de Transporte de Mercancías Peligrosas, Cargas Sólidas y Contenedores (Subcomité DSC), Sra. O. P. Lefèvre (Francia).

Discurso inaugural del Secretario General

1.4 Al dar la bienvenida a los participantes, el Secretario General declaró que las cuestiones principales en el transporte marítimo mundial son, en muchos aspectos, las mismas a las que tiene que enfrentarse actualmente la sociedad mundial en su conjunto y, como en cualquier otro sector, los credenciales ambientales del transporte marítimo están sometidos a un escrutinio más agudo que en el pasado, a medida que la sociedad toma plena conciencia de que el planeta y sus recursos no nos pertenecen y no podemos hacer lo que queramos con ellos. El transporte marítimo ha tenido que asegurarse que sus actividades son inocuas y sostenibles por lo que respecta al medio ambiente, desde el proyecto, la construcción y el equipo del buque, hasta su funcionamiento y su eliminación definitiva una vez que su vida útil ha terminado.

1.5 El Secretario General declaró además que la OMI está determinada a desempeñar un papel en garantizar la sostenibilidad ambiental, lo que constituye uno de los ocho Objetivos de Desarrollo del Milenio fijados por la Cumbre del Milenio del 2000 y reafirmados en la Cumbre Mundial de 2005. A este respecto, declaró que el lema para el Día Marítimo Mundial de este año es "Cooperación técnica: la respuesta de la OMI a la Cumbre Mundial de 2005", con especial atención a las necesidades marítimas de África, lo que dará a la Organización la oportunidad de contribuir, desde su perspectiva, al cumplimiento de los Objetivos de Desarrollo del Milenio. La comunidad marítima internacional tiene que desempeñar una labor clave en el cumplimiento de estos objetivos, utilizando todos los mecanismos que tiene a su disposición para promover el desarrollo económico, lo que a su vez permitirá estimular el crecimiento, fomentar la creación de trabajos y generar una fuente importante de ingresos invisibles en muchos países en desarrollo. El Secretario General también hizo referencia a la atención que la OMI está prestando a las necesidades marítimas de África, poniendo de manifiesto algunos de los programas a gran escala relacionados con la protección del medio marino que se llevarán a cabo en el golfo de Guinea, el norte de África, y en las subregiones de África occidental y central y del océano Índico

occidental, junto con varios socios entre los que figuran la Comisión Europea, el FMAM, la IPIECA y el REMPEC.

1.6 El Secretario General observó que la labor de la Organización en el bienio actual en relación con el medio marino seguirá centrándose principalmente en ciertas cuestiones ambientales tales como la contaminación del aire por los buques, el reciclaje de buques y la gestión del agua de lastre que, si se descuidan, podrían ocasionar daños considerables a la atmósfera, la salud humana y el medio marino.

1.7 Por lo que respecta a la contaminación del aire en general y a las emisiones de gases de efecto invernadero en particular, el Secretario General señaló al Comité las revelaciones hechas la semana pasada por la Organización Meteorológica Mundial y la Administración Oceánica y Atmosférica Nacional de los Estados Unidos de que los gases de la atmósfera asociados con el cambio climático están alcanzando niveles récord y esto debe ser objeto de atención por todas aquellas Partes que están preocupadas por el estado de nuestro planeta.

1.8 El Secretario General prosiguió indicando que el sector marítimo se había considerado, durante muchos años, como un modo de transporte limpio e inocuo para el medio ambiente. No obstante, a medida que la contaminación del aire procedente de fuentes terrestres iba reduciéndose considerablemente creció la preocupación por lo que respecta a la contaminación del aire por los buques. Por consiguiente, era claramente urgente que el Comité considerara las medidas de seguimiento a las políticas y prácticas de la OMI relacionadas con la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero de los buques, adoptadas por la última Asamblea mediante la resolución A.963(23). El Secretario General deseaba éxito al Comité en la concepción e introducción lo antes posible de medidas de implantación alcanzables.

1.9 El Secretario General dijo que, tras la entrada en vigor del Anexo VI del MARPOL en mayo de 2005, la experiencia obtenida en la implantación y puesta en práctica del Anexo ha demostrado que es necesario revisarlo para tener en cuenta la tecnología actual y el imperativo de reducir la contaminación del aire por los buques. La revisión del Anexo VI, que debe ultimarse en 2007, es una gran tarea para el Comité en el bienio actual. Dado que esta labor requerirá el asesoramiento de expertos de todos los sectores de la industria, se invitó a los Estados Miembros y a los observadores a asegurarse de que el Subcomité BLG podía contar con la pericia necesaria ya que este Subcomité ha recibido el mandato de ultimar esta tarea dentro de un plazo limitado.

1.10 El Secretario General observó que la cuestión del reciclaje de buques se ha convertido en una preocupación creciente, no sólo desde el punto de vista del medio ambiente sino también desde el punto de vista de la seguridad y salud en el trabajo, y que la Asamblea, mediante la resolución A.981(24), había pedido al Comité que elaborara un nuevo instrumento obligatorio con reglas jurídicamente vinculantes y de aplicación global sobre el reciclaje de buques para el transporte marítimo internacional y las instalaciones de reciclaje, a tiempo para que éste se pueda adoptar en el bienio 2008-2009. Dado que este punto ha estado en el orden del día del Comité desde hace tiempo, el Comité se encuentra al frente del debate con un mandato claro que le pedía que elaborara una solución pragmática, factible, eficaz y equilibrada, teniendo en cuenta las características particulares del transporte marítimo mundial y la necesidad de garantizar que los buques que llegan al final de sus vidas útiles lo hacen con el máximo respeto para la salud de las personas involucradas, la seguridad de los buques en cuestión y el medio ambiente de los países en los que se llevan a cabo las actividades de reciclaje. El Secretario General manifestó su confianza de que para el bien duradero de la salud humana y del medio ambiente el Comité será capaz de lograr estos objetivos.

1.11 El Secretario General declaró que la Organización proseguirá su estrecha colaboración con la OIT y los órganos pertinentes del Convenio de Basilea para no sólo cumplir el propósito de este esfuerzo conjunto, teniendo en cuenta los intereses de todas las partes interesadas, sino también evitar la duplicación de los esfuerzos y de las responsabilidades y las competencias entre las tres organizaciones.

1.12 A este respecto, el Secretario General informó que, según lo habían recomendado el Comité y el Comité de Cooperación Técnica, y lo había sancionado el Consejo, se estaba constituyendo un "Fondo fiduciario internacional de reciclaje de buques" para financiar las actividades pertinentes de cooperación técnica para beneficio de todas las partes interesadas, en particular los principales países en los que se lleva a cabo el reciclaje de buques.

1.13 Refiriéndose al tema de la gestión del agua de lastre, el Secretario General subrayó la importancia que la comunidad internacional asignaba al tema de las especies invasivas en el agua de lastre de los buques y los beneficios que podrían obtenerse aplicando un criterio normalizado y mundialmente acordado al respecto. Por lo tanto, no se deberían economizar esfuerzos para hacer que el Convenio sobre la gestión del agua de lastre de 2004 entre en vigor lo antes posible. El Secretario General señaló que, con posterioridad al MEPC 53, otros cinco países habían pasado a ser Partes en el Convenio, con lo cual el número total ascendía a seis, con un arqueo total de la flota mercante bajo sus pabellones correspondiente al 0,62%, comparado con los 30 países necesarios, con una representación del 35% del total mundial, y esperaba que en un futuro próximo muchos otros países se constituirían en Partes en el Convenio.

1.14 El Secretario General señaló que recientemente se había establecido un Grupo de trabajo sobre el agua de lastre del GESAMP que, en su primera reunión celebrada en enero de 2006, había examinado dos propuestas relativas a la aprobación de sustancias activas, y confiaba en que los resultados de la reunión del nuevo Grupo ayudarían al Comité a hacer avanzar su examen de las tecnologías para el tratamiento del agua de lastre. Teniendo en cuenta estas alentadoras novedades, el Secretario General pidió a los Estados Miembros y organizaciones observadoras que proporcionen a la OMI la información más reciente sobre las tecnologías de gestión del agua de lastre, de modo que durante la segunda reunión del Grupo de examen del agua de lastre puedan realizarse unas deliberaciones valiosas y provechosas.

1.15 Al referirse a la propuesta de adopción de las Directrices revisadas para la evaluación provisional de las sustancias líquidas transportadas a granel, el Secretario General señaló que estas Directrices tenían por finalidad permitir a las Administraciones de los Estados productores de mezclas o sustancias evaluadas por la OMI a que autoricen a los fabricantes a llevar a cabo las evaluaciones de tales mezclas en nombre de ellas. La adopción de las Directrices sería una cuestión decisiva para que el Comité pudiera hacer frente al desafío de contar con todos los requisitos esenciales antes de la entrada en vigor, el 1 de enero de 2007, del Anexo II revisado del MARPOL y del Código CIQ enmendado. A este respecto, el Secretario General consideró que era de la mayor importancia la cooperación de todos los interesados en la plena implantación de estos dos importantes instrumentos de la OMI para que el Comité pueda garantizar un terreno equilibrado en la esfera del comercio internacional de productos químicos a granel.

1.16 En cuanto a las ZMES, el Secretario General señaló que la adopción por la última Asamblea de las Directrices revisadas relativas a la determinación y designación de zonas marinas especialmente sensibles, constituía un paso fundamental del proceso permanente de aclaración y fortalecimiento de los procedimientos para el establecimiento de tales zonas. Una vez que el Comité haya ultimado, en el actual periodo de sesiones, el examen del Documento de

orientación para la presentación de propuestas sobre ZMES a la OMI, las propuestas para el establecimiento de nuevas ZMES serían objeto de un examen más sólido y coherente.

1.17 Respecto de otras cuestiones importantes del orden del día del Comité, el Secretario General señaló la propuesta de adopción de una nueva regla sobre la protección de los tanques de fueloil; una nueva enmienda a la definición de hidrocarburo pesado; y una regla sobre la supervisión por el Estado rector del puerto de las prescripciones operacionales con arreglo al Anexo IV del MARPOL. El Secretario General también señaló los resultados de la labor llevada a cabo por el Grupo técnico sobre el Convenio de Cooperación y el Protocolo de Cooperación-SNPP, que se había reunido la semana precedente con el fin de acelerar la ultimación del proyecto de Manual sobre evaluación de los riesgos que presentan los derrames de hidrocarburos y de la preparación para la lucha contra tales derrames; el Documento de orientación sobre planificación y lucha contra las descargas de productos químicos en el medio marino; el proyecto de Manual OMI/PNUMA sobre la evaluación de los daños ocasionados al medio ambiente y las medidas de restauración tras un derrame de hidrocarburos en el mar; y los cursos de introducción a la preparación y lucha contra los sucesos relacionados con SNPP.

1.18 En cuanto a la ratificación y entrada en vigor de los instrumentos de la OMI relacionados con el medio ambiente, el Secretario General informó con satisfacción al Comité que el Protocolo de 1996 relativo al Convenio de Londres 1972 entraría en vigor el viernes 24 de marzo de 2006, a raíz de la adhesión de México, con la que se elevó a 26 el número de Partes.

1.19 A pesar de tales acontecimientos de carácter positivo, el Secretario General seguía preocupado por el hecho de que, más de cuatro años después de su adopción, el número de Estados que se habían adherido al Convenio AFS de 2001 todavía no era suficiente para que éste entrara en vigor. Por lo tanto, el Secretario General había escrito a los Estados Miembros y ahora reiteraba su invitación a todos los Gobiernos que aún no lo habían hecho, a que consideraran la posibilidad de ratificar, aceptar, aprobar el Convenio AFS o adherirse a éste lo antes posible.

1.20 El Secretario General continuó señalando que se esperaba en general que el Plan voluntario de auditorías de los Estados Miembros de la OMI sirviera de catalizador de los numerosos, denodados y coherentes intentos de la OMI para eliminar el transporte marítimo deficiente. Tras las decisiones adoptadas por el Consejo y la Asamblea el año anterior, basadas en el fundado asesoramiento proporcionado por el MSC, el MEPC y el Comité de Cooperación Técnica, el Plan estaba listo para su implantación y, a tal efecto, el Secretario General invitó a los Gobiernos Miembros a que se ofrezcan para someterse a auditoría; designen auditores que les permitan seleccionar de entre ellos los equipos de auditores; y nombren auditores competentes para participar en los cursos regionales de formación previstos por la Organización con miras a la eficaz implantación del Plan. Habiendo comprometido su empeño personal con el Plan, el Secretario General informó al Comité de que los Gobiernos de Chipre, Dinamarca, Egipto, España, Liberia, los Países Bajos y el Reino Unido habían notificado a la Organización su disposición para someterse a auditoría y el Secretario General aguardaba con ansiedad recibir en un futuro próximo muchos más ofrecimientos del mismo tipo.

1.21 En relación con el acondicionamiento previsto del edificio de la sede, que permanecerá cerrada durante aproximadamente 12 meses, entre los veranos de 2006 y 2007, el Secretario General informó que la Secretaría se trasladaría provisionalmente a las oficinas proporcionadas por el Gobierno anfitrión y que las reuniones de los comités y subcomités se celebrarían en otros lugares en Londres y en el extranjero. Manifestó su esperanza de que los delegados estuvieran dispuestos a soportar, con espíritu resuelto y buen humor, todos los inconvenientes y trastornos que se producirían en el funcionamiento normal. El Secretario General informó, además, de que

el MEPC 55 se celebraría en Londres, en el "Central Hall Westminster", del 9 al 13 de octubre de 2006, como se había programado.

1.22 Al concluir sus palabras inaugurales, el Secretario General señaló que la comunidad marítima en su conjunto se centraría en la labor del Comité durante esa semana, en busca de dirección, orientación y asistencia para todos los interesados en la protección del medio marino. Confiaba en que el Comité, presidido por el señor Chrysostomou, adoptaría decisiones bien fundadas, con el habitual espíritu de cooperación, para servir adecuadamente la causa de la protección del medio marino y los intereses de la comunidad marítima internacional en general.

Declaración del Presidente

1.23 En su respuesta, el Presidente agradeció al Secretario General sus observaciones y asesoramiento y señaló que se tendrían debidamente en cuenta durante la labor del Comité.

Adopción del orden del día

1.24 El Comité adoptó el orden del día (MEPC 54/1) y el calendario provisional de orientación para el periodo de sesiones (MEPC 54/1/1, anexo 2, enmendado). El orden del día adoptado, junto con una lista de los documentos examinados en relación con cada uno de sus puntos, figuran en el documento MEPC 54/INF.8.

Poderes

1.25 El Comité tomó nota del informe del Secretario General en el que se indicaba que los poderes de las delegaciones estaban en regla.

2 ORGANISMOS ACUÁTICOS PERJUDICIALES EN EL AGUA DE LASTRE

2.1 El Comité señaló que hasta el momento seis países (España, Maldivas, Nigeria, la República Árabe Siria, Saint Kitts y Nevis, y Tuvalu) habían ratificado el Convenio sobre la gestión del agua de lastre o se habían adherido a él, convirtiéndose así en Estados Contratantes. El Comité instó a los Gobiernos Miembros a que examinen la posibilidad de ratificar, aceptar, aprobar el Convenio BWM o adherirse a éste lo antes posible.

2.2 El Comité recordó que, con arreglo al programa actualizado para la elaboración de las restantes directrices, los subcomités pertinentes deberían ocuparse de las demás tareas en relación con este punto del orden del día, dejando a cargo del Comité las cuestiones de orientación general y de adopción de las distintas directrices. El Comité acordó examinar los aspectos de orientación general presentados al actual periodo de sesiones en el Pleno y remitir las propuestas relativas a la elaboración de las Directrices al Grupo de trabajo sobre el agua de lastre, que se constituirá durante el BLG 10.

Continuación de la labor sobre las demás directrices para la aplicación uniforme del Convenio sobre la gestión del agua de lastre

2.3 El Comité recordó que el MEPC 53 había adoptado cinco directrices relativas a la gestión del agua de lastre, y pidió a los Subcomités BLG y FSI que siguieran elaborando las demás directrices, según se indica en el programa actualizado.

2.4 Tras examinar los documentos MEPC 54/2/6 y MEPC 54/2/7 que tratan principalmente de las directrices que está elaborando el Subcomité BLG, el Comité decidió remitir las observaciones sobre las Directrices (D2), (D11), (D13) y (D7) al BLG 10 para que el Grupo de trabajo sobre el agua de lastre las examine más a fondo, y pidió al Brasil que presente un proyecto de texto para las enmiendas propuestas. Por otra parte, el Comité no estuvo de acuerdo con los cambios propuestos a las Directrices (D10).

2.5 A este respecto, la delegación de Brasil agradeció al Comité la oportunidad de celebrar una reunión de consulta oficiosa sobre los documentos MEPC 54/2/6 y MEPC 54/2/7. La delegación indicó su intención de pedir al BLG 10 que volviera a examinar ambos documentos.

Adopción de las Directrices (D10)

2.6 El Comité recordó que el Grupo de trabajo sobre el agua de lastre, en su 4ª reunión interperiodos, había ultimado la labor sobre las Directrices para la aprobación y la supervisión de programas para prototipos de tecnologías de tratamiento del agua de lastre (D10) y que el MEPC 53 había acordado examinar el proyecto definitivo (MEPC 53/WP.1, anexo 2), junto con un proyecto de resolución MEPC, en el actual periodo de sesiones con miras a su adopción. En ausencia de otras observaciones sobre el proyecto definitivo, el Comité adoptó las Directrices antes mencionadas mediante la resolución MEPC.140(54), que figura en el anexo 1.

Informe de la primera reunión del Grupo de trabajo sobre agua de lastre del GESAMP (GESAMP-BWWG)

2.7 El Comité tomó nota de que, siguiendo las instrucciones del MEPC 53, la Secretaría había trabajado en colaboración con la Intersecretaría del GESAMP y había establecido el Grupo de trabajo sobre el agua de lastre del GESAMP (GESAMP-BWWG), encargado de examinar las propuestas relativas a la aprobación de los sistemas de gestión del agua de lastre en los que se utilicen sustancias activas. El Comité tomó nota, además, de que el Grupo había celebrado su primera reunión del 23 al 27 de enero de 2006 y de que había examinado dos propuestas, presentadas por Alemania y la República de Corea.

2.8 Tras considerar el informe de la primera reunión del GESAMP-BWWG (MEPC 54/2/12), el Comité sancionó la recomendación del Grupo y convino en dar su aprobación inicial a ambas propuestas (es decir, los sistemas PERACLEAN OCEAN de Alemania y ELECTROCLEAN de la República de Corea). A fin de disminuir al máximo el riesgo para los buques, la tripulación y el medio ambiente, el Comité pidió a las Administraciones de los Estados de abanderamiento en cuestión que autoricen la prueba a bordo sólo cuando estén plenamente convencidas de que se han tenido en cuenta las inquietudes planteadas en los anexos 5 y 6 del informe del Grupo.

2.9 Alemania dio las gracias al Comité por los esfuerzos realizados para constituir el GESAMP-BWWG en un periodo tan breve de tiempo y manifestó su reconocimiento al Grupo, en particular al Presidente, Sr. Finn Pedersen, por la labor realizada.

2.10 La UICN opinó que la información sobre los subproductos y los productos finales junto con sus efectos interactivos no debe considerarse confidencial una vez que se ha dado la aprobación inicial y manifestó alguna preocupación en cuanto al grado de detalle de los expedientes presentados al GESAMP-BWWG. La UICN también observó los subproductos y los productos finales junto con sus efectos interactivos no se habían incluido en el capítulo sobre "caracterización de los riesgos" del documento MEPC 54/2/1 (Comisión Europea) y sugirió que se considerará incluirlos.

Metodología para la recopilación de información y la realización del trabajo

2.11 El Comité tomó nota de que en el escaso tiempo disponible, el GESAMP-BWWG había iniciado la elaboración de la "Metodología para la recopilación de información y la realización del trabajo" (MEPC 54/2/12, anexo 4) teniendo en cuenta las disposiciones del Convenio BWM, el Procedimiento (D9) y la Orientación técnica sobre las prescripciones relativas a los datos, los principios de la evaluación de los riesgos y la documentación, que figuran en el documento MEPC 54/2/1 (Comisión Europea).

2.12 El Comité observó la utilidad de contar con un documento de escenarios de emisiones genérico para las descargas de agua de lastre y pidió a los Miembros y observadores que examinen la posibilidad de elaborar tal documento.

2.13 El Comité pidió al GESAMP-BWWG que siguiera elaborando la metodología durante su próxima reunión, teniendo en cuenta las observaciones formuladas en el Pleno.

2.14 El Comité tomó nota de que el Japón había manifestado inquietud respecto a la toxicidad aguda en la descarga y a los efectos a corto plazo para el medio ambiente del agua de lastre tratada, y había indicado que tenía intención de presentar un documento sobre este aspecto específico al MEPC 55.

2.15 El Comité tomó nota de las observaciones formuladas por los Estados Unidos, que recibieron el apoyo de Noruega, respecto de la necesidad de aplicar el recientemente adoptado Procedimiento (D9) y de evitar la introducción de nuevas prescripciones además de las que figuran en dicho instrumento. A este respecto, la delegación de los Estados Unidos manifestó su preocupación por la utilización de un documento que no se había examinado de antemano en el Comité, como punto de partida para la elaboración de la Metodología para la recopilación de información y la realización de las tareas y recomendó que en el MEPC 55 se examine más a fondo el proyecto de Metodología.

2.16 El Comité acordó pedir a los Miembros y observadores que presenten nuevas observaciones sobre el proyecto de Metodología antes del 21 de abril del 2006, a fin de permitir que el GESAMP-BWWG analice tales observaciones en su segunda reunión.

2.17 Tras examinar el documento MEPC 54/2/1, presentado por la Comisión Europea, el Comité señaló algunas diferencias entre la orientación técnica propuesta y las disposiciones del Procedimiento (D9), y decidió pedir al GESAMP-BWWG que examine más a fondo este documento a fin de determinar las contradicciones con el Procedimiento (D9) y asesorar al Comité en consecuencia en su 55º periodo de sesiones.

2.18 Tras considerar los documentos MEPC 54/2/2 (Comisión Europea) y MEPC 54/2/11 (República de Corea), el Comité estuvo de acuerdo en que eran necesarias nuevas aclaraciones sobre las consecuencias para los solicitantes y sobre la posibilidad de utilizar exenciones respecto de los datos. El Comité pidió a los Miembros y observadores que presentaran más observaciones sobre estos aspectos antes del 21 de abril de 2006, y al GESAMP-BWWG que brinde su asesoramiento técnico sobre la cuestión al MEPC 55.

2.19 Después de examinar el documento MEPC 54/2/8, presentado por el Reino Unido en nombre de los países de la Unión Europea y de la Comisión Europea, y el documento MEPC 54/2/10, del CEFIC, en el cual se brinda información complementaria sobre el análisis de

los riesgos y los beneficios, el Comité estuvo de acuerdo en principio con el concepto y decidió pedir al BLG 10 que siga examinando estos documentos y evalúe la necesidad de elaborar una metodología para llevar a cabo un análisis de la relación riesgos-beneficios en relación con las descargas del agua de lastre. A este respecto, también estuvo de acuerdo en pedir a las delegaciones que hayan realizado análisis de los riesgos-beneficios de las descargas del agua de lastre, evaluaciones formales de la seguridad relativas a la gestión del agua de lastre u otras actividades relacionadas con los riesgos, que compartan tal información en cumplimiento del artículo 6 del Convenio BWM.

Labor futura relativa al agua de lastre

2.20 El Comité recordó que el MEPC 53, tras examinar las recomendaciones del Grupo de examen, había acordado llevar a cabo durante el MEPC 55 una revisión más a fondo de las tecnologías, de conformidad con la regla D-5 del Convenio.

2.21 El Comité recordó que el MEPC 53 también había pedido que se presentaran documentos sobre las posibles opciones en caso de que el examen que lleve a cabo el MEPC 55 indique que no se habían logrado los avances previstos. A este respecto, el Comité examinó el documento MEPC 54/2/4 (Cámara Naviera Internacional), en el cual se recoge una propuesta para aplazar por un año la primera fecha de aplicación de la norma D-2 (a saber, el 1 de enero de 2009), en caso de que el resultado del examen que lleve a cabo el MEPC 55 indique que no se han logrado avances suficientes en cuanto a la elaboración y aprobación de la tecnología. Habida cuenta del amplio apoyo que recibió la medida propuesta, el Comité acordó refrendarla en principio. También pidió a los Miembros y observadores que aporten información estadística sobre la capacidad de fabricación e instalación de equipo para el tratamiento, para que la examine el MEPC 55.

2.22 El Comité tomó nota del documento presentado por el Japón (MEPC 54/2/9), en el cual se señala la intención de ese país de solicitar la aprobación inicial de tres sistemas de gestión del agua de lastre que utilizan sustancias activas, y figura el calendario propuesto para la segunda reunión del GESAMP-BWWG.

2.23 Tras tomar nota de la información proporcionada por la Secretaría y del calendario propuesto en el anexo 2 del documento MEPC 54/2/12 (Secretaría), el Comité estuvo de acuerdo en que, suponiendo que se cumplan todas las condiciones, el GESAMP-BWWG debería intentar celebrar sus reuniones cinco meses antes de los periodos de sesiones del MEPC y podría examinar dos o, como máximo, tres temas según el orden cronológico en que se presenten. A este respecto, el Comité instó a los Miembros a que presenten la descripción no confidencial de sus sistemas de gestión del agua de lastre que utilicen sustancias activas al periodo de sesiones del MEPC anterior a aquel durante el cual se prevé que habrá de decidirse sobre la aprobación inicial o, si esto no es posible, cuanto antes y a más tardar 28 semanas antes de la fecha establecida para la presentación de la propuesta que debe aprobarse (expediente), para que el GESAMP-BWWG la examine.

2.24 Con carácter excepcional, el Comité acordó invitar a los Miembros a que presenten sus propuestas de aprobación (expedientes de solicitud) y la descripción no confidencial de los sistemas para el MEPC 55, antes del viernes 21 de abril de 2006, a más tardar, a fin de que pueda disponerse de cierto tiempo para la preparación de la segunda reunión del GESAMP-BWWG, que se celebrará en mayo/junio de 2006.

Otra información relativa a la gestión del agua de lastre

2.25 Tras examinar el documento MEPC 54/2/5, presentado por el Reino Unido, el Comité tomó nota del apoyo que había recibido la propuesta de Directrices relativas al cambio del agua de lastre en aguas antárticas, y de la intención de algunas delegaciones de presentar sus observaciones directamente a la delegación del Reino Unido, e invitó a los Miembros y observadores a que mejoren la cooperación regional y comuniquen la información pertinente de conformidad con los artículos 13 y 14 del Convenio BWM.

2.26 El Comité tomó nota de la información proporcionada por Alemania (MEPC 54/INF.3) sobre un dispositivo para el muestreo del agua de lastre que puede utilizarse durante el muestreo en línea para la aprobación por tipo, así como para la verificación del cumplimiento.

2.27 El Comité tomó nota de la información proporcionada por Suecia (MEPC 54/INF.6) respecto de la intención de ese país de presentar una propuesta de aprobación de un sistema de gestión del agua de lastre que utiliza sustancias activas, así como de una breve descripción de las tecnologías utilizadas.

Recomendación para facilitar la labor del Grupo de examen

2.28 Después de considerar las recomendaciones para llevar a cabo el examen del estado de las tecnologías de gestión del agua de lastre, formuladas por la Secretaría (MEPC 54/WP.5), el Comité alentó a los Estados Miembros y a los observadores a que proporcionen a la Organización la información más reciente sobre las tecnologías de gestión del agua de lastre, a fin de garantizar unas deliberaciones útiles y provechosas en la segunda reunión del Grupo de examen sobre el agua de lastre, que se celebrará durante el MEPC 55, e invitó a los Miembros a que, a fin de facilitar la labor del Grupo de examen, presenten la información pertinente utilizando tanto el modelo recomendado en el documento MEPC 53/2/2 como la matriz que se recoge en el anexo del documento MEPC 54/WP.5.

3 RECICLAJE DE BUQUES

3.1 El Comité recordó que en su 53º periodo de sesiones había establecido un Grupo de trabajo sobre reciclaje de buques y que, como resultado de su labor, había decidido:

- .1 aprobar el proyecto de resolución de la Asamblea sobre la elaboración de un nuevo instrumento de la OMI sobre el reciclaje de buques con el fin de presentarlo a la Asamblea, en su vigésimo cuarto periodo de sesiones, para su adopción;
- .2 aprobar el proyecto de resolución de la Asamblea sobre la adopción de enmiendas a las Directrices de la OMI sobre el reciclaje de buques (resolución A.962(23)) con el fin de presentarlo a la Asamblea, en su vigésimo cuarto periodo de sesiones, para su adopción;
- .3 aprobar el proyecto de circular MEPC sobre la implantación de las Directrices de la OMI sobre el reciclaje de buques - Certificados de "desgasificación para trabajos en caliente", que se distribuyó mediante la circular MEPC/Circ.466; y
- .4 refrendar las conclusiones de la reunión interperiodos del Grupo de trabajo sobre el reciclaje de buques, como punto de partida para la elaboración del nuevo instrumento de la OMI sobre reciclaje de buques.

3.2 El Comité recordó además que la Asamblea, en su vigésimo cuarto periodo de sesiones, había tomado nota de la labor del Comité sobre el reciclaje de buques y adoptado las resoluciones A.980(24) "Enmiendas a las Directrices de la OMI sobre el reciclaje de buques" y A.981(24) "Nuevo instrumento jurídicamente vinculante sobre el reciclaje de buques".

3.3 El Comité tomó nota de que la Asamblea había refrendado la opinión de que la elaboración de un nuevo instrumento jurídicamente vinculante sobre reciclaje de buques no debería hacer que las partes interesadas perdiesen de vista la necesidad de seguir aplicando las actuales Directrices sobre el reciclaje de buques, adoptadas mediante la resolución A.962(23), con las enmiendas que figuran en la resolución A.980(24).

3.4 Por último, el Comité recordó que el Convenio de Basilea había acogido en Ginebra, del 12 al 14 de diciembre de 2005, el 2º periodo de sesiones del Grupo mixto de trabajo OIT/OMI/Convenio de Basilea sobre el desguace de buques, y que el Grupo mixto de trabajo había aprobado varias recomendaciones en relación con el programa de trabajo y las actividades de la OIT, la OMI y la Conferencia de las Partes en el Convenio de Basilea por lo que respecta al reciclaje de buques, recomendaciones que se someterán al examen de las tres organizaciones, según proceda.

Planificación de la labor

3.5 El Comité acordó examinar en primer lugar el anteproyecto de nuevo instrumento jurídicamente vinculante sobre el reciclaje de buques, junto con los documentos en los que se formulan observaciones sobre dicho anteproyecto y cuestiones conexas, en segundo lugar las dos ponencias que incluyen propuestas iniciales sobre las Directrices, en tercer lugar el informe del 2º periodo de sesiones del Grupo mixto de trabajo OIT/OMI/Convenio de Basilea sobre el desguace de buques, y, para terminar, dar las instrucciones pertinentes al Grupo de trabajo.

Examen del anteproyecto de nuevo instrumento jurídicamente vinculante sobre el reciclaje de buques

3.6 El Comité tomó nota de que la Asamblea, mediante la resolución A.981(24), había pedido al Comité que elaborara un nuevo instrumento jurídicamente vinculante sobre el reciclaje de buques, con miras a su adopción durante el bienio 2008-2009.

3.7 Al presentar el documento MEPC 54/3, Noruega propuso que el Comité utilizara el proyecto de nuevo instrumento jurídicamente vinculante que figuraba en el anexo del documento como texto de base para la elaboración del instrumento. Noruega también hizo hincapié en que el ímpetu principal y los elementos esenciales del proyecto al proporcionar normas relativas:

- .1 al proyecto, la construcción, la explotación y preparación de los buques a fin de facilitar el reciclaje seguro y ambientalmente racional, sin comprometer la seguridad y eficacia operacional de los buques;
- .2 la explotación de las instalaciones de reciclaje en condiciones de seguridad y de forma ambientalmente racional; y
- .3 la disposición de un mecanismo apropiado para asegurar el cumplimiento, con respecto al reciclaje de los buques.

3.8 El Comité dio las gracias a Noruega y a las delegaciones que formularon observaciones sobre el proyecto de instrumento jurídicamente vinculante en los siguientes documentos: MEPC 54/3/4 (Brasil), MEPC 54/3/5/Rev.1 (Greenpeace Internacional), MEPC 54/3/8 (Secretaría del Convenio de Basilea), MEPC 54/3/9 (India), MEPC 54/3/10 (Organización Internacional del Trabajo) y MEPC 54/3/11 (ICS, BIMCO, INTERTANKO, INTERCARGO, IPTA y WNTI). El Comité también tomó nota de dos documentos relacionados con el instrumento jurídicamente vinculante: MEPC 54/3/1 (Japón) y MEPC 54/3/3 (IACS).

3.9 En el debate que siguió un gran número de delegaciones hicieron uso de la palabra para apoyar las medidas de la Organización destinadas a elaborar un instrumento jurídicamente vinculante sobre el reciclaje de buques y dar las gracias a Noruega por proporcionar el anteproyecto de dicho instrumento. Todas las delegaciones que intervinieron declararon que participarán activamente en la labor del Grupo de trabajo.

3.10 Al resumir, el Presidente declaró que el Grupo de trabajo debería utilizar el documento de Noruega (MEPC 54/3) como base para elaborar el proyecto de convenio, teniendo en cuenta todas las observaciones formuladas en el Pleno y en los documentos sobre el anteproyecto presentado por dicha delegación.

3.11 En cuanto a la necesidad de acrecentar la cooperación entre la OMI, la OIT y el Convenio de Basilea, el Presidente declaró que, según se pedía en la resolución A.981(24) de la Asamblea, el Comité continuará cooperando con ambas Organizaciones en materia de reciclaje de buques.

Examen de las propuestas iniciales de directrices conexas en virtud del nuevo instrumento jurídicamente vinculante propuesto

3.12 El Comité tomó nota de que Alemania, en el documento MEPC 54/3/6, proporcionó un anteproyecto de estructura de las Directrices para la elaboración del inventario de materiales peligrosos como parte del proyecto de convenio internacional para el reciclaje seguro y ambientalmente racional de los buques. Dada su estrecha relación con lo anterior, también se incluyó un anteproyecto de estructura de las Directrices relativas al reconocimiento y la certificación.

3.13 El Comité también tomó nota de que Japón, en el documento MEPC 54/3/7, incluyó una propuesta que constituye la base de las directrices comunes relativas al reconocimiento e inspección para comprobar la conformidad del inventario, tal como se estipula en el anexo 2 del documento MEPC 54/3 presentado por Noruega en el que figura la propuesta de convenio jurídicamente vinculante.

3.14 El Comité consideró si la propuesta de Alemania (MEPC 54/3/6) podría formar parte del instrumento jurídicamente vinculante en vez de constituir unas directrices separadas. El Comité encomendó al Grupo de trabajo que examinara esta cuestión e informase al Pleno.

3.15 El Comité también consideró si la propuesta de Japón (MEPC 54/3/7) debería elaborarse como directrices en virtud del instrumento jurídicamente vinculante cuando la elaboración del proyecto alcanzara una etapa más avanzada. El Comité encomendó al Grupo de trabajo que examinara esta cuestión e informase al Pleno.

Informe correspondiente al 2º periodo de sesiones del Grupo mixto de trabajo OIT/OMI/Convenio de Basilea sobre el desguace de buques

3.16 El Comité tomó nota de que la OMI mantiene una estrecha colaboración con la OIT y el Convenio de Basilea sobre la cuestión del desguace de buques, y que el Grupo mixto de trabajo OIT/OMI/Convenio de Basilea es una prueba de esa colaboración.

3.17 El Comité recordó que la labor global encomendada al Grupo de trabajo mixto por las citadas tres organizaciones consiste en actuar como plataforma de consulta, coordinación y colaboración respecto de sus actividades y programas de trabajo sobre cuestiones relativas al reciclaje de buques. El Comité también recordó que las metas del Grupo mixto de trabajo son fomentar un enfoque coordinado para aspectos pertinentes del reciclaje de buques, evitar la duplicación de trabajo, impedir que se superpongan las responsabilidades y la competencia de las tres organizaciones y determinar necesidades futuras.

3.18 Tras examinar el documento MEPC 54/3/2 sobre el informe del 2º periodo de sesiones del Grupo mixto de trabajo OIT/OMI/Convenio de Basilea sobre desguace de buques, que el Convenio de Basilea había acogido en Ginebra, del 12 al 14 de diciembre de 2005, y que tuvo como Presidente al Sr. Roy Watkinson (Reino Unido), el Comité adoptó las siguientes decisiones respecto de los 14 puntos de acción del documento y encargó al Grupo de trabajo sobre reciclaje de buques que las tenga presente, según proceda:

- .1 el Comité tomó nota de que el Grupo de trabajo continúa utilizando el reglamento interior provisional acordado en su 1º periodo de sesiones;
- .2 el Comité tomó nota de las deliberaciones, los resultados y la información que se dan a conocer en el informe del Grupo mixto de trabajo sobre la propuesta de nuevo instrumento jurídicamente vinculante sobre el reciclaje de buques, presentada por Noruega al MEPC 54, que también se remitió al Grupo mixto de trabajo como documento ILO/IMO/BC WG 2/INF.1. El Comité tomó nota además de que el Grupo mixto de trabajo había acogido favorablemente la decisión de la OMI de elaborar dicho instrumento;
- .3 el Comité tomó nota de las opiniones manifestadas por el Grupo mixto de trabajo sobre la cuestión del fomento de la implantación de las Directrices sobre el desguace de buques;
- .4 el Comité examinó la opinión del Grupo mixto de trabajo de que, en la elaboración por parte de la OMI de disposiciones obligatorias sobre el reciclaje de buques, se tengan en cuenta, según proceda, el análisis y las recomendaciones que se recogen en el informe del Grupo de trabajo interperiodos acerca de la comparación de las directrices de la OIT, de la OMI y del Convenio de Basilea sobre el desguace de buques (ILO/IMO/BC WG 2/6);
- .5 el Comité tomó nota en general de las opiniones del Grupo mixto de trabajo con respecto a las actividades conjuntas de cooperación técnica y, en especial, examinó y aprobó su recomendación de que cada organización invite a las otras dos organizaciones a participar en los cursillos y seminarios programados por ella;

- .6 el Comité examinó y aprobó la recomendación del Grupo mixto de trabajo de que cada organización incluyera en su programa de actividades una sección en la que se dé información sobre las directrices de las otras dos Organizaciones;
- .7 el Comité examinó y aprobó la recomendación del Grupo mixto de trabajo de que las Secretarías de las tres organizaciones se esfuercen por mejorar la coordinación y cooperación entre las organizaciones por lo que respecta a tales actividades;
- .8 el Comité examinó la opinión del Grupo mixto de trabajo sobre la cuestión del abandono de buques en tierra o en puertos y acordó que el Grupo examine los resultados del análisis de esta cuestión por parte de otros órganos. A este respecto, el Comité tomó nota de que el Comité Jurídico debatiría la cuestión del abandono cuando celebre su 91º periodo de sesiones en abril de 2006. Los resultados de dicho periodo de sesiones sobre la citada cuestión se pondrán en conocimiento del MEPC 55;
- .9 el Comité examinó la opinión del Grupo mixto de trabajo con respecto al documento relativo a la gestión ambientalmente racional (ILO/IMO/BC WG 2/8), de que los conceptos recogidos en ese documento pueden constituir una aportación útil al proceso de la OMI de elaboración de un instrumento obligatorio sobre el reciclaje de buques. El Comité tomó nota de las deliberaciones, los resultados y la información que se dan a conocer en el informe del Grupo mixto de trabajo y encargó al Grupo de trabajo que los tuviese en cuenta, según proceda;
- .10 el Comité examinó el acuerdo alcanzado por el Grupo mixto de trabajo en el sentido de que en el marco de todo sistema de notificación que elabore la OMI a los efectos del reciclaje de buques se tengan en cuenta las circunstancias específicas del reciclaje de buques y los objetivos que se han de cumplir con tal sistema de notificación, por ejemplo, garantizar que el desguace se desarrolla de una manera ambientalmente racional. El Comité tomó nota del acuerdo del Grupo mixto de trabajo y encargó al Grupo de trabajo que los tuviese en cuenta, según proceda;
- .11 el Comité examinó la recomendación del Grupo mixto de trabajo de que se tenga en cuenta la experiencia adquirida con respecto al consentimiento fundamentado previo, tal como se contempla en el Convenio de Basilea y en otros sistemas de notificación actuales, cuando se vaya a elaborar en la OMI un sistema de notificación como parte de un instrumento obligatorio sobre el reciclaje de buques. El Comité tomó nota de lo antedicho y tras algunas deliberaciones encargó al Grupo de trabajo que vuelva a examinar los sistemas de notificación teniendo en cuenta la experiencia adquirida con el Convenio de Basilea y otros sistemas actuales de ámbito internacional;
- .12 el Comité tomó nota de las opiniones del Grupo mixto de trabajo respecto a la limpieza previa y a la preparación de los buques y a la importancia de estas actividades en las operaciones sostenibles de desguace de buques, y le encargó al Grupo de trabajo que lo tuviese en cuenta, según proceda;
- .13 el Comité tomó nota de las opiniones del Grupo mixto de trabajo al examinar la cuestión de las reuniones futuras del Grupo y pidió al Grupo de trabajo que examinara la cuestión a fin de presentar sus recomendaciones al Pleno; y

- .14 el Comité tomó nota de las opiniones del Grupo mixto de trabajo con respecto a sus objetivos y programa de trabajo futuro y pidió al Grupo de trabajo que examinara la cuestión a fin de presentar sus recomendaciones al Pleno.

Constitución de un Grupo de trabajo

3.19 El Comité volvió a constituir el Grupo de trabajo sobre reciclaje de buques bajo la presidencia del Sr. Jens Koefoed (Noruega) con el siguiente mandato:

Teniendo en cuenta las ponencias de los Miembros y las observaciones formuladas en el Pleno, se encargó al Grupo de trabajo sobre reciclaje de buques las siguientes tareas:

- .1 seguir elaborando el texto del nuevo instrumento jurídicamente vinculante sobre el reciclaje seguro y ambientalmente racional de los buques, basándose en el documento MEPC 54/3 (Noruega) y teniendo en cuenta las observaciones formuladas en el Pleno y las propuestas que figuran en los documentos: MEPC 54/3/4 (Brasil), MEPC 54/3/5/Rev.1 (Greenpeace Internacional), MEPC 54/3/8 (Secretaría del Convenio de Basilea), MEPC 54/3/9 (India), MEPC 54/3/10 (OIT), MEPC 54/3/11 (ICS y demás asociaciones del sector copatrocinadoras), MEPC 54/3/1 (Japón), MEPC 54/3/3 (IACS) y MEPC 54/3/2 (Informe del 2º periodo de sesiones del Grupo mixto de trabajo OIT/OMI/Convenio de Basilea sobre el desguace de buques); así como, si es posible, alcanzar un acuerdo en principio sobre el formato y el énfasis principal del proyecto de instrumento jurídicamente vinculante;
- .2 considerar si la propuesta que figura en el documento MEPC 54/3/6, presentado por Alemania, debería formar parte del instrumento jurídicamente vinculante o elaborarse como directrices por separado, y examinar la propuesta que figura en el documento MEPC 54/3/7, presentado por Japón, y cualesquiera posibles repercusiones que pueda tener sobre el proyecto de instrumento jurídicamente vinculante;
- .3 volver a examinar los sistemas de notificación, teniendo en cuenta la experiencia adquirida con el consentimiento fundamentado previo establecido en el Convenio de Basilea y en otros sistemas internacionales de notificación actuales;
- .4 examinar los puntos .13 y .14 del párrafo 4 del documento MEPC 54/3/2 y presentar recomendaciones al respecto al Pleno del Comité;
- .5 elaborar un plan de trabajo para proseguir la elaboración del proyecto de instrumento jurídicamente vinculante;
- .6 considerar la necesidad de constituir un grupo de trabajo por correspondencia interperiodos y, en caso afirmativo, elaborar el proyecto de mandato de dicho grupo; y
- .7 presentar un informe por escrito al Pleno el jueves 23 de marzo de 2006.

Informe del Grupo de trabajo sobre reciclaje de buques

3.20 El Grupo de trabajo sobre reciclaje de buques se reunió del 20 al 23 de marzo de 2006. El informe del Grupo se presentó al Comité con la signatura MEPC 54/WP.6.

3.21 El Presidente del Grupo presentó el informe del Grupo e informó al Comité que el Grupo había acordado añadir el siguiente texto al artículo 3 del proyecto de informe: “4) El presente Convenio no se aplicará a los buques de [...] inferior a [...].”

3.22 El Comité aprobó el informe del Grupo en general y, en particular:

- .1 tomó nota de las deliberaciones sobre el proyecto de instrumento y de las enmiendas propuestas, según figuran en el anexo 1 y en los párrafos 4 a 29 del documento MEPC 54/WP.6;

en relación con el artículo 3 2) del proyecto de instrumento y del párrafo 10 del informe del grupo de trabajo, se recordó al Comité que Singapur había respaldado la opinión de los Estados Unidos;

respecto al calendario para la implantación de la regla B-I-4 a los buques existentes, la IACS pidió que el Comité considerara cuidadosamente la cuestión ya que se podía esperar que surgieran dificultades si los buques existentes tenían que cumplir las prescripciones del proyecto de regla B-I-4 1) a más tardar con ocasión del primer reconocimiento de renovación de seguridad de construcción posterior a la entrada en vigor del Convenio, según se estipula en el proyecto de regla B-I-4 2);

- .2 coincidió con el enfoque del Grupo de trabajo para la elaboración de las Directrices sobre el inventario de materiales peligrosos, según se indica en los párrafos 30 a 32 del documento MEPC 54/WP.6;
- .3 tomó nota de las deliberaciones del Grupo de trabajo sobre los sistemas de notificación y el proyecto de enmiendas a la sección D, según se indican en los párrafos 33 y 34 y en la sección D del anexo 1 del documento MEPC 54/WP.6;
- .4 tomó nota de las opiniones del Grupo de trabajo sobre la posible necesidad de una reunión futura del Grupo mixto de trabajo OIT/OMI/Convenio de Basilea, según figuran en el párrafo 35 del documento MEPC 54/WP.6;
- .5 tomó nota del siguiente plan de trabajo provisional para la elaboración del nuevo instrumento relativo al reciclaje de buques:

Grupo de trabajo por correspondencia	Informe a más tardar el 10 de julio de 2006	Enmienda del primer proyecto de instrumento y lista de Directrices.
Grupo de trabajo del MEPC 55	Octubre de 2006	Segundo proyecto de instrumento y proyecto de algunas directrices. Examen de la posible participación de otros órganos de la OMI. Examen del tercer periodo de sesiones del Grupo mixto de trabajo OIT/OMI/Convenio de Basilea.
[Grupo de trabajo por correspondencia]		Enmienda del segundo proyecto de instrumento y continuación de la elaboración de las Directrices.
[Grupo de trabajo interperiodos]	Julio de 2007	Tercer proyecto de instrumento y continuación de la elaboración de las Directrices.
Grupo de trabajo del MEPC 56	Julio de 2007	Examen del tercer proyecto y asesoramiento sobre la celebración de una conferencia.
Vigésima quinta Asamblea	Diciembre de 2007	La Asamblea toma una decisión sobre la celebración de una conferencia diplomática.

- .6 acordó constituir un grupo de trabajo por correspondencia sobre reciclaje de buques¹ con el mandato que figura a continuación y tomó nota de la invitación del Grupo de trabajo de que todas las partes interesadas participen en la labor del Grupo de trabajo por correspondencia:
- .1 continuar la elaboración del proyecto de instrumento jurídicamente vinculante, incluidas las secciones A, B y D de su anexo, a partir de las deliberaciones y del informe del Grupo de trabajo sobre el reciclaje de buques constituido durante el MEPC 54;
 - .2 elaborar la sección C del anexo del proyecto de instrumento jurídicamente vinculante, tomando como base el documento MEPC 54/3, manteniendo su formato y teniendo en cuenta las observaciones pertinentes y otras opiniones recibidas;
 - .3 elaborar una lista provisional de directrices necesarias en virtud del instrumento jurídicamente vinculante; y
 - .4 presentar un informe por escrito al MEPC 55.

¹ Coordinador:
Sr. Sveinung Oftedal
Dirección: P.O. Box 8123 Dep., N-0032 Oslo, Noruega
Teléfono: +47 22 45 44 10
Correo electrónico: sveinung.oftedal@sjofartsdir.no

3.23 Malta declaró que la elaboración del proyecto de instrumento, incluida la cuestión de los sistemas de notificación, debía basarse en los principios ya acordados en periodos de sesiones anteriores del Comité. También declaró que tenía ciertas reservas en cuanto a la velocidad con la que se estaba elaborando el instrumento.

3.24 Muchas delegaciones dieron las gracias a Noruega por haber facilitado el primer proyecto de instrumento jurídicamente vinculante y también al Presidente del Grupo de trabajo por los progresos realizados durante el periodo de sesiones.

4 PREVENCIÓN DE LA CONTAMINACIÓN ATMOSFÉRICA OCASIONADA POR LOS BUQUES

Entrada en vigor del Anexo VI del MARPOL

4.1 El Comité tomó nota de que el Anexo VI del MARPOL, titulado "Reglas para prevenir la contaminación atmosférica ocasionada por los buques", había entrado en vigor el 19 de mayo 2005. El Comité también tomó nota de que, desde el 9 de febrero de 2006, el Protocolo de 1997 relativo al MARPOL 73/78 (Anexo VI) contaba con 30 Partes, que representan aproximadamente el 63,73% del tonelaje bruto de la flota mercante mundial.

Examen del Anexo VI del MARPOL y del Código Técnico sobre los NOx

4.2 El Comité recordó, además, que los científicos y los fabricantes de motores marinos reconocían que actualmente existen varios avances tecnológicos que permitirían obtener mejoras considerables con respecto a las normas actuales del Anexo VI del MARPOL.

4.3 El Comité también recordó que el MEPC 53 había acordado que se realizara un examen general del Anexo VI del MARPOL y del Código Técnico sobre los NOx, y había aprobado el mandato para la labor de revisión que realizará el Subcomité BLG, para la cual se ha asignado 2007 como plazo previsto de ultimación.

4.4 El Comité examinó los documentos MEPC 54/4 (Hong Kong (China)), y MEPC 54/4/9 (India), y convino en que no se debería modificar la interpretación unificada de la regla 16 9) del Anexo VI del MARPOL, aprobada por el MEPC 53 y distribuida mediante la circular MEPC/Circ.73. No obstante, el Comité también opinó que quizás fuera necesario limitar la utilización de incineradores de a bordo instalados antes de enero de 2000, en el interior de los puertos y estuarios, y pidió al Grupo de trabajo sobre contaminación atmosférica que examinara la cuestión más a fondo.

Normalización del suministro de energía en tierra

4.5 El Comité examinó los documentos MEPC 54/4/3 (Alemania y Suecia) y MEPC 54/4/10 (Internacional Amigos de la Tierra), relativos a la normalización de las conexiones de suministro de energía eléctrica en tierra y su justificación. El Comité estuvo de acuerdo en que unas conexiones de suministro de energía normalizadas podrían ser de utilidad para el sector, pero que era necesario realizar más estudios antes de adoptar una decisión al respecto. El Comité tomó nota de la información facilitada por la Asociación Internacional de Puertos (IAPH) relativa a la continua labor de normalización: una reunión sobre este tema con el sector se había aplazado

hasta después de la celebración del MEPC 54 de modo que la OMI estuviera en condiciones de alcanzar una conclusión y la IAPH se había ofrecido a colaborar con la OMI en el futuro. El Comité también tomó nota de la opinión de la delegación de Venezuela de hacer participar a la IAPH, y en concreto a la Comisión Interamericana de Puertos, en los foros pertinentes. El Comité también tomó nota de la continua labor que lleva a cabo la Organización Internacional de Normalización (ISO) relativa al suministro de energía mar adentro. El Comité pidió a la Secretaría que se pusiera en contacto con las organizaciones internacionales e intergubernamentales pertinentes y que le informara en un periodo de sesiones posterior.

Criterios sobre la descarga del agua de lavado

4.6 El Comité examinó el documento MEPC 54/4/6 (Suecia) sobre los flujos de desechos de los sistemas de depuración de gas inerte instalados a bordo de buques tanque y la relación con las Directrices relativas a los sistemas de a bordo para la limpieza de los gases de escape - SO_x, adoptadas mediante la resolución MEPC.130 (53).

4.7 El Comité recordó que en las Directrices relativas a los sistemas de a bordo para la limpieza de los gases de escape – SO_x se establecía que los flujos de desechos procedentes de dicho sistemas no debían descargarse en puertos cerrados a menos que se pueda demostrar con documentos que tales flujos de desechos no tienen un efecto negativo en los ecosistemas de esas aguas.

4.8 El Comité recordó también que el MEPC 53 había convenido en que en un futuro próximo deberían elaborarse recomendaciones y criterios más específicos sobre las descargas del agua de lavado de los sistemas para la limpieza de los gases de escape - SO_x, y pidió a los Miembros que presentaran información al MEPC 54. El Comité señaló que no se había presentado ninguna información en el periodo de sesiones en curso, pero que varios Miembros habían proporcionado datos acerca de las pruebas y actividades en curso, y que esta información, con los resultados correspondientes, se presentaría en el próximo periodo de sesiones. Por lo tanto, el Comité acordó renovar la invitación y volver a examinar el tema en el próximo periodo de sesiones.

4.9 El Comité acordó remitir al BLG 10 los documentos que se indican a continuación, puesto que guardan relación directa con la revisión del Anexo VI y del Código Técnico sobre los NO_x:

- .1 MEPC 54/4/4 (República de Corea) sobre un ciclo de ensayo apropiado para las emisiones de NO_x de los motores adaptados a la demanda de la hélice, equipados con hélice de paso regulable; y
- .2 MEPC 54/4/6 (Suecia) sobre los flujos de desechos de los sistemas de depuración de gas inerte de los buques tanque existentes.

Enmiendas a las Directrices para efectuar reconocimientos de conformidad con el Sistema armonizado de reconocimientos y certificación

4.10 El Comité examinó el documento MEPC 54/4/11 (INTERTANKO), en el cual se formula una propuesta para mejorar aún más las Directrices revisadas para efectuar reconocimientos de conformidad con el Sistema armonizado de reconocimientos y certificación (SARC) a los efectos del Anexo VI del MARPOL, adoptadas mediante la resolución MEPC.128(53).

4.11 A este respecto, el Comité tomó nota de que estaba previsto que las enmiendas al Anexo VI del MARPOL sobre la introducción del Sistema armonizado de reconocimientos y certificación (SARC) entrasen en vigor el 22 de noviembre de 2006. Consciente de que las Directrices se habían adoptado hacía tan sólo siete meses, en el MEPC 53, el Comité acordó que sería prematuro considerar nuevas enmiendas en tanto no se hubiera finalizado la labor de revisión en curso del Anexo VI del MARPOL y del Código Técnico sobre los NO_x.

4.12 El Comité acordó remitir el documento MEPC 54/4/11 al Subcomité BLG para que éste lo examine en relación con la revisión en curso del Anexo VI del MARPOL y del Código Técnico sobre los NO_x.

Avances en la revisión del Anexo VI del MARPOL y del Código Técnico sobre los NO_x

4.13 El Comité señaló la complejidad y el carácter técnico de la revisión del Anexo VI del MARPOL y del Código Técnico sobre los NO_x, y la gran cantidad de documentos que debe examinar el Subcomité BLG en su próximo periodo de sesiones, en abril de 2006. El Presidente pidió al Comité que examinara de qué manera el Subcomité BLG podría atenerse a la fecha de ultimación, fijada en 2007, o si el plazo podría ampliarse, y propuso volver a examinar la cuestión cuando se considere el informe del Grupo de trabajo sobre contaminación atmosférica.

Implantación del Anexo VI del MARPOL

Documentos sobre la entrega de combustible

4.14 El Comité examinó el documento MEPC 54/4/1 (Secretaría), en el cual se recordaba que en la regla 18 del Anexo VI del MARPOL se establecían prescripciones que han de cumplir los propietarios de buques con respecto a las notas de entrega de combustible y las muestras representativas del combustible recibido. El Comité recordó, además, que el MEPC 47 había adoptado, mediante la resolución MEPC.96(47), las Directrices relativas al muestreo del fueloil para determinar el cumplimiento de lo dispuesto en el Anexo VI del MARPOL 73/78.

4.15 El Comité tomó nota de la preocupación expresada por algunos Miembros sobre los problemas relacionados con los buques que no pueden obtener la documentación apropiada de los proveedores de combustible en los puertos de Estados que son Partes en el Protocolo de 1997 (Anexo VI) y en los puertos de Estados que no son partes en dicho Protocolo.

4.16 El Comité tomó nota, además, de que, desde la entrada en vigor del Anexo VI del MARPOL, la Secretaría había recibido numerosas consultas de proveedores de fueloil, autoridades portuarias, compañías navieras, oficiales de buques, consignatarios de buques y otras partes interesadas del sector marítimo en relación con la interpretación y el entendimiento de la regla 18 del Anexo VI y la resolución MEPC.96(47), por lo que respecta a la expedición de las notas de entrega de combustible y a la obtención de la muestra representativa del fueloil que se debe suministrar al buque receptor en relación con una operación de toma de combustible. El Comité consideró que las respuestas a la mayoría de las consultas realizadas podían encontrarse en los textos de la regla 18 del Anexo VI del MARPOL y de la resolución MEPC.96(47).

4.17 El Comité acordó que era urgentemente necesario incrementar la concienciación sobre la necesidad de mejorar la implantación y aplicación de la regla 18 del Anexo VI, e instar a los Estados Miembros a que soliciten a los proveedores de fueloil que cumplan las prescripciones de la citada regla y la resolución MEPC.96(47).

4.18 Asimismo, el Comité acordó publicar una circular MEPC sobre esta cuestión, y pidió al Grupo de trabajo sobre contaminación atmosférica que elaborase un proyecto de circular MEPC para su examen y adopción.

Notificación a la OMI de las reglas aplicables a los compuestos orgánicos volátiles (COV) en puertos y terminales

4.19 El Comité recordó que la regla 15 4) del Anexo VI del MARPOL disponía que la Organización debía distribuir una lista de los puertos y terminales designados por las Partes en el Protocolo de 1997 para la reglamentación de las emisiones de COV procedentes de buques tanque a las demás Partes en el Protocolo y a los Estados Miembros de la Organización, a efectos de información. A tal fin, el MEPC 42 acordó publicar la circular MEPC/Circ.345 (19 de noviembre de 1998), titulada "Notificación a la Organización de los puertos o terminales donde se van a reglamentar las emisiones de compuestos orgánicos volátiles (COV)".

4.20 El Comité tomó nota de la información facilitada por la Secretaría en el documento MEPC 54/4/8 de que, hasta la fecha, sólo una Parte en el Protocolo de 1997 había notificado a la Organización las reglas aplicables a los COV vigentes en sus puertos y terminales.

4.21 El Comité acordó que era fundamental que los armadores de buques tanque y otras partes en el proyecto o la explotación de los buques sujetos a dichas reglas sean adecuadamente informados de las distintas prescripciones nacionales y locales sobre los COV.

4.22 El Comité acordó instar a las Partes en el Protocolo de 1997 y a los demás Estados Miembros a que notifiquen a la Organización las prescripciones sobre los COV que ya estén vigentes o cuya introducción esté prevista, y pidió al Grupo de trabajo sobre contaminación atmosférica que elaborase un proyecto de circular MEPC a tal efecto para su examen por el Comité.

Emisiones de gases de efecto invernadero procedentes de los buques

Establecimiento de índices de emisión de CO₂ para los buques

4.23 El Comité recordó que el MEPC 53 había aprobado la circular MEPC sobre las Directrices provisionales relativas al establecimiento voluntario de índices de emisión de CO₂ para los buques destinadas a utilizarse en pruebas, distribuida con la signatura MEPC/Circ.471, en la cual se invitaba al sector, a las organizaciones y a las Administraciones interesadas a que fomentaran la utilización de las Directrices provisionales e informasen de sus experiencias al MEPC.

4.24 El Comité tomó nota de la información facilitada por la India sobre las pruebas realizadas (MEPC 54/4/5 y MEPC 54/4/5/Add.1), y acordó que era prematuro revisar las Directrices en este momento, observando, además, que en las Directrices se indicaba que dicha revisión debería tener lugar en el MEPC 58 o posteriormente, a fin de adquirir la máxima experiencia práctica posible con objeto de proporcionar un mejor fundamento para su actualización.

Política sobre los gases de efecto invernadero

4.25 El Comité recordó que, de conformidad con la solicitud del MEPC 42, las Secretarías de la OMI y de la CMNUCC y su Órgano Subsidiario de Asesoramiento Científico y Tecnológico (OSACT) habían colaborado para la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero

procedentes de los buques y la utilización de fueloil de combustible, en reconocimiento de las prescripciones del Protocolo de Kyoto.

4.26 El Comité tomó nota de que la Secretaría había informado de los resultados del MEPC 53 a la reunión de las Partes en el Protocolo de Kyoto celebrada en Canadá en noviembre de 2005. No obstante, debido a la falta de tiempo, la reunión no había podido concluir sus deliberaciones sobre las emisiones procedentes del consumo internacional de combustibles. Se espera que esta cuestión vuelva a examinarse en la próxima reunión, que se celebrará en Bonn en mayo de 2006. Se informará al MEPC 55 de los resultados de la reunión del OSACT.

4.27 El Comité recordó que la Asamblea, mediante la resolución A.963(23), adoptó las "Políticas y prácticas de la OMI en materia de reducción de las emisiones de los gases de efecto invernadero procedentes de los buques". En la citada resolución, la Asamblea instaba al MEPC a que siguiera trabajando en la determinación y elaboración de los mecanismos necesarios para lograr la limitación o reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes de los buques.

4.28 El Comité tomó nota de que el cambio climático provocado por las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes de la quema de combustible fósil constituía una preocupación creciente para muchos países, y de que los científicos estaban hallando cada vez más pruebas de los daños causados por los gases de efecto invernadero. Muchos Gobiernos estaban considerando cuál era el mejor modo de abordar la cuestión en el ámbito local, nacional e internacional.

4.29 El Comité acordó que era necesario colaborar con otros órganos de las Naciones Unidas pertinentes en el examen de esta cuestión.

4.30 El Comité examinó los documentos MEPC 54/4/2 (Reino Unido) y MEPC 54/4 (Noruega) sobre las medidas de seguimiento de la resolución A.963(23) de la Asamblea.

4.31 El Comité mantuvo un prolongado debate sobre la cuestión y, teniendo en cuenta los párrafos 1 y 2 de la resolución A.963(23), observó que sólo lo dispuesto en el párrafo 1 b) se había cumplido cuando el MEPC 53 aprobó el las Directrices provisionales relativas al establecimiento voluntario de índices de emisión de CO₂ para los buques destinadas a utilizarse en pruebas. El Comité acordó que era necesario considerar la adopción de medidas adicionales en respuesta a la resolución de la Asamblea, mediante la determinación del mecanismo o mecanismos necesarios para lograr la posible limitación o reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero ocasionadas por el transporte marítimo internacional.

Constitución del Grupo de trabajo

4.32 Tras sus deliberaciones, el Comité volvió a constituir el Grupo de trabajo sobre contaminación atmosférica, con el siguiente mandato:

“1 Teniendo en cuenta los documentos presentados por los Miembros y las observaciones formuladas en el Pleno, se pide al Grupo de trabajo sobre contaminación atmosférica que:

- .1 examine los documentos MEPC 54/4 y MEPC 54/4/9 y su pertinencia para la revisión en curso del Anexo VI del Convenio MARPOL y del Código Técnico sobre los NO_x, y proponga las pertinentes instrucciones para el

- Subcomité BLG durante la revisión del Anexo VI del MARPOL y del Código Técnico sobre los NO_x;
- .2 examine la información facilitada por la Secretaría en el documento MEPC 54/4/1 acerca de la documentación sobre la calidad del fueloil, y prepare un proyecto de circular MEPC al respecto; y
 - .3 examine la información facilitada por la Secretaría en el documento MEPC 54/4/8 sobre las obligaciones de los Estados Miembros, de conformidad con la regla 15 del Anexo VI del MARPOL, en cuanto a las distintas prescripciones nacionales relativas a los COV, proponga el mejor modo para conseguir que los Miembros cumplan sus obligaciones y prepare una circular MEPC al respecto, en la cual se reconozca que el Anexo VI del MARPOL ha entrado en vigor.
- 2 Teniendo en cuenta los párrafos 1) y 2) de la resolución A.963(23) desde los puntos de vista tecnológico y metodológico:
- .1 examine la necesidad de elaborar una circular MEPC sobre el fomento de la utilización en pruebas de las “Directrices provisionales relativas al establecimiento voluntario de índices de emisión de CO₂ para los buques destinadas a utilizarse en pruebas”;
 - .2 considere la cuestión de la limitación o reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes de los buques y elabore un proyecto de marco y un plan de trabajo, con su correspondiente calendario, sobre cómo el Comité puede determinar y elaborar el mecanismo o mecanismos necesarios para lograr la limitación o reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes de los buques. El marco mencionado anteriormente será lo suficientemente flexible para permitir al Comité evaluar soluciones basadas en consideraciones técnicas, operacionales y/o de mercado; y
 - .3 examine la cuestión de un nivel de referencia para las emisiones de gases de efecto invernadero y prestar el oportuno asesoramiento al Comité.
- 3 Considere la necesidad de constituir un grupo de trabajo por correspondencia para avanzar en cuanto a la cuestión de las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes de los buques, y, si procede, elabore el mandato del grupo.
- 4 Presente al Pleno un informe por escrito sobre los puntos 1.1.1 a 1.1.3 del mandato, el jueves 23 de marzo de 2006. El informe escrito sobre el resto del mandato deberá presentarse al MEPC 55 como informe del Presidente del Grupo de trabajo."

Informe del Grupo de trabajo sobre contaminación atmosférica

4.33 Tras recibir el informe del Grupo de trabajo (MEPC 54/WP.7/Rev.1) acerca de la labor realizada de conformidad con las tareas especificadas en los párrafos 1.1.1 a 1.1.3 de su mandato, el Comité aprobó el informe en general y, en particular, aprobó:

- .1 el proyecto de circular MEPC sobre la nota de entrega de combustible y el muestreo de fueloil, que figura en el anexo 1 del documento MEPC 54/WP.7/Rev.1, y pidió a la Secretaría que la publicara como circular con la signatura MEPC/Circ.508; y
- .2 el proyecto de circular MEPC sobre la notificación a la Organización de los puertos o terminales donde se van a reglamentar las emisiones de compuestos orgánicos volátiles (COV), que figura en el anexo 2 del documento MEPC 54/WP.7/Rev.1, y pidió a la Secretaría que la publicara como circular con la signatura MEPC/Circ.509.

4.34 El Comité tomó nota del informe verbal del Presidente del Grupo de trabajo sobre los avances realizados respecto de las tareas que se le asignaban en los párrafos 2 y 3 del mandato, y observó que se presentaría al MEPC 55 un documento por escrito como informe del Presidente del Grupo de trabajo. El Comité tomó nota en particular de que el Grupo se había mostrado de acuerdo con un “Proyecto de plan de trabajo para determinar y elaborar los mecanismos necesarios para lograr la limitación o reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero ocasionadas por el transporte marítimo internacional”, que se adjuntará al informe del Presidente del Grupo que examinará el MEPC 55.

5 EXAMEN Y ADOPCIÓN DE ENMIENDAS A LOS INSTRUMENTOS DE OBLIGADO CUMPLIMIENTO

Propuestas de enmienda al Anexo I revisado del MARPOL

5.1 El Comité recordó que en su 53º periodo de sesiones (18 a 22 de julio de 2005) había examinado y aprobado enmiendas al Anexo I revisado del MARPOL a fin de adoptarlas en el periodo de sesiones actual (MEPC 53/24, párrafos 10.4 y 10.5 y anexo 25). De conformidad con lo dispuesto en el artículo 16 2) a) del Convenio MARPOL, el Secretario General de la Organización distribuyó las propuestas de enmienda mediante la circular N° 2657, de 1 de agosto de 2005.

5.2 El Comité examinó el documento MEPC 54/5 (Secretaría), en el que se recoge el texto de las propuestas de enmienda al Anexo I revisado del MARPOL, a saber, una propuesta de nueva regla 13A sobre la protección de los tanques de combustible líquido, enmiendas consiguientes al Certificado IOPP y enmiendas a la regla 21 en relación con la definición de hidrocarburos pesados. El Comité observó que en el anexo del documento MEPC 54/5 figuraba también el texto de un proyecto de resolución MEPC sobre la adopción de las enmiendas.

5.3 El Comité tomó nota de que en el documento MEPC 54/5 la Secretaría proponía también separar la propuesta de nueva regla 13A aprobada por el MEPC en dos partes, de modo que una de ellas pasara a ser el párrafo 28.9 de la regla 1 (Definiciones) con objeto de respetar la estructura del Anexo I revisado, en el cual las definiciones de los grupos de edad de los buques se agrupan en la regla 1, en lugar de estar dispersas en muchas reglas diferentes. El Comité sancionó tal propuesta.

5.4 El Comité tuvo ante sí tres documentos en los que se formulaban observaciones sobre las propuestas de enmienda al Anexo I revisado del MARPOL: MEPC 54/5/3 (Asociación Internacional de Sondeadores (IADC)), MEPC 54/5/4 (IACS) y MEPC 54/5/6 (IACS).

5.5 El Comité observó que en el documento MEPC 54/5/3, la IADC manifestaba su inquietud por el hecho de que, en su forma actual, la nueva regla 13A se aplicaría a las unidades móviles de perforación mar adentro estabilizadas por columnas (MODU) que, debido a la forma especial de sus cascos, podrían no cumplir con la distancia de protección prescrita entre los tanques de combustible y las planchas del forro exterior. La IADC proponía enmiendas a la propuesta de regla o de orientación correspondiente en ese sentido.

5.6 El Comité tomó nota también de que en el documento MEPC 54/5/4 la IACS proponía, por lo que respecta a la aplicación de la propuesta de regla 13A a las instalaciones flotantes de producción, almacenamiento y descarga (IFPAD) y a las unidades flotantes de almacenamiento (UFA), que los tanques de combustible líquidos de dichos buques especializados necesitaban protección solamente en el costado (no en el doble fondo), a fin de mantener la armonía con las prescripciones conexas recogidas en los apartados 1) y 2) de la regla 22 del Anexo I actual del Convenio MARPOL (Averías supuestas), tal como se recomienda para las IFPAD y las UFA en la circular MEPC/Circ.406, actualizada por la resolución MEPC.139(53).

5.7 Con respecto a otra inquietud manifestada por la IACS en el documento MEPC 54/5/4, el Comité convino en que la regla 37.4 del Anexo I revisado del MARPOL, relativa al acceso rápido a programas computarizados de cálculo basados en tierra sobre la estabilidad con avería y la resistencia estructural residual, se debería aplicar también a las IFPAD y las UFA. Sin embargo, en relación con un tema conexo, el Comité decidió que la transformación de un petrolero existente en una IFPAD o UFA no debería excluirse de la aplicación de las prescripciones de la regla 13A propuesta.

5.8 Además, el Comité tomó nota de que en el documento MEPC 54/5/6 la IACS solicitaba aclaraciones sobre varias posibles ambigüedades en la propuesta de regla 13A, tales como: el significado del término "capacidad", la definición de "C", la definición de "tanque de combustible líquido" y la definición de "escape mínimo de hidrocarburos". El Comité encargó al Grupo de redacción sobre las enmiendas de carácter obligatorio que realizara la necesaria aclaración sobre esta cuestión.

5.9 Tras los debates pertinentes, el Comité convino en remitir las propuestas de enmienda al Anexo I revisado del MARPOL, así como el proyecto de resolución MEPC sobre su adopción, al Grupo de redacción para que éste las examinara teniendo en cuenta las observaciones formuladas en el Pleno y las propuestas recogidas en los documentos MEPC 54/5/3, MEPC 54/5/4 y MEPC 54/5/6.

Propuestas de enmienda al Anexo IV del MARPOL

5.10 El Comité recordó que en su 53º periodo de sesiones (18 a 22 de julio de 2005) había examinado y aprobado enmiendas al Anexo IV MARPOL con objeto de adoptarlas en el periodo de sesiones actual (MEPC 53/24, párrafo 6.2 y anexo 17). De conformidad con lo dispuesto en el artículo 16 2) a) del MARPOL 73/78, el Secretario General de la Organización distribuyó las propuestas de enmienda mediante la circular N° 2657, del 1 de agosto de 2005.

5.11 El Comité tomó nota de que en el documento MEPC 54/5/1 (Secretaría) se recogía el texto de las propuestas de enmienda, así como el proyecto de resolución MEPC sobre su adopción. Asimismo, el Comité tomó nota de que mediante tales propuestas de enmienda se añadiría una nueva regla 13 relativa a la supervisión por el Estado rector del puerto de las prescripciones operacionales del Anexo IV del MARPOL.

5.12 El Comité tomó nota también de que en el documento MEPC 54/5/5 (India) se recogía una propuesta de enmienda a la regla 13 del Anexo I revisado del MARPOL para incluir la expresión "terminal mar adentro", que sería otro lugar en el que podrían realizarse inspecciones por el Estado rector del puerto. Tras deliberar al respecto el Comité encargó al Grupo de redacción que examinara la cuestión.

5.13 El Comité acordó remitir las propuestas de enmienda al Anexo IV del MARPOL al Grupo de redacción para que éste las examinara.

Propuestas de enmienda al Código para la construcción y el equipo de buques que transporten productos químicos peligrosos a granel (Código CGrQ)

5.14 El Comité observó que el Código CGrQ era de obligado cumplimiento en virtud del Anexo II del Convenio MARPOL y que las propuestas de enmienda se derivaban de la revisión del Anexo II del Convenio MARPOL y de la enmienda al Código CIQ, instrumentos que se esperaba que entraran en vigor el 1 de enero de 2007.

5.15 El Comité observó también que el MEPC 53 había examinado y aprobado las enmiendas al Código CGrQ (MEPC 53/24, párrafo 10.59 y anexo 28), cuyo texto distribuyó el Secretario General de la Organización, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 16 2) a) del Convenio MARPOL 73/78, mediante la circular N° 2661, del 1 de agosto de 2005, con objeto de que se adoptara en el MEPC 54.

5.16 Asimismo, el Comité observó que, de conformidad con el plazo especificado en el proyecto de resolución, que se ajusta a lo estipulado en el artículo 16 del Convenio MARPOL, la fecha oficial de entrada en vigor de las propuestas de enmienda al Código CGrQ (1 de agosto de 2007) no coincidiría con la entrada en vigor del Anexo II revisado del MARPOL y del Código CIQ enmendado (1 de enero de 2007). El Comité reconoció que tal diferencia podría provocar cierta confusión, por ejemplo por lo que respecta a la expedición de certificados de aptitud en virtud del Código CGrQ.

5.17 Tras deliberar sobre el particular, el Comité decidió que el Grupo de redacción debería abordar la cuestión e invitó a las delegaciones a que enviaran a la reunión del Grupo de redacción a delegados que hubieran participado en la preparación de las enmiendas al Código CGrQ.

Constitución del Grupo de redacción

5.18 El Comité acordó constituir un grupo de redacción sobre las enmiendas al Convenio MARPOL y le encargó que, teniendo en cuenta las ponencias presentadas por escrito, así como las decisiones, observaciones y propuestas del Pleno, realizara las siguientes tareas:

- .1 examinar y finalizar los textos de las enmiendas, incluida toda enmienda adicional a otros instrumentos conexos, según sea necesario, al Anexo I revisado del Convenio MARPOL (la nueva regla 13A, las enmiendas consiguientes al Suplemento del Certificado IOPP y las enmiendas a la regla 21) y al Anexo IV del Convenio MARPOL (la nueva regla 13), así como el texto de las resoluciones MEPC conexas sobre la adopción de las enmiendas;
- .2 examinar y finalizar el texto de las enmiendas al Código CGrQ, así como el texto de la resolución MEPC conexas sobre la adopción de las mismas;

- .3 preparar una resolución sobre la aplicación temprana de las enmiendas al Código CGrQ; y
- .4 presentar un informe ante el Pleno el jueves 23 de marzo, con objeto de que el Comité examine y adopte las enmiendas al MARPOL 73/78 y al Código CGrQ.

Resultados de la labor del Grupo de redacción

5.19 El Comité examinó el informe del Grupo de redacción sobre las enmiendas al Convenio MARPOL (MEPC 54/WP.8), que se reunió los días 21 y 22 de marzo de 2006 presidido por el Sr. Hendrik Bruhns (Alemania), y tomó nota de las principales modificaciones, aclaraciones y ajustes de redacción propuestos por el Grupo que se indican a continuación:

Cambio de número de la nueva regla sobre prescripción de los tanques de fueloil

5.20 El Comité tomó nota de que el Grupo de redacción, teniendo en cuenta que el número 13A de la propuesta de nueva regla podía causar confusión, una vez que el Anexo revisado estuviera en vigor, con la "antiguas" reglas 13A a 13H del actual Anexo I, había acordado cambiar dicho número, de modo que pase a ser 12A y que, al adoptar tal decisión, el Grupo había tenido en cuenta que la nueva regla era una prescripción de construcción aplicable a todos los buques, por lo que deberían incluirse en el capítulo 3 del Anexo I revisado.

Aplicación de la regla propuesta 12A a las unidades sumergibles de perforación

5.21 El Comité tomó nota de que el Grupo de trabajo, a fin de dar respuesta a las inquietudes de la IADC indicadas en el párrafo 5.5 *supra*, había reconocido que las prescripciones del párrafo 8 del proyecto de regla 12A eran conformes con las reglas pertinentes del Anexo I del Convenio MARPOL respecto de los hidrocarburos transportados a granel y exigían un doble forro en el costado de una anchura de más de 1,5 metros, únicamente si se transportan más de 20 000 toneladas de combustible. Por lo tanto, el Grupo había considerado que éste no era un valor realista para las unidades móviles de perforación mar adentro, de modo que las inquietudes respecto de la profundidad de la penetración, puestas de manifiesto por la IADC, ya estaban contempladas de manera adecuada en la nueva regla propuesta, según estaba redactada. El Comité tomó nota asimismo de que otras preocupaciones de la IADC relativas a los supuestos de penetración de la avería, según la forma del casco de las MODU estabilizadas por columnas, habían sido abordadas por el Grupo de trabajo mediante un proyecto de interpretación unificada.

Propuestas de enmienda a la Directrices para la aplicación de las prescripciones del Anexo I revisado del Convenio MARPOL a las IFPAD y UFA

5.22 El Comité tomó nota de que el Grupo de redacción había reconocido que el modo más adecuado de abordar las cuestiones que afectan a las IFPAD y las UFA en la propuesta de nueva regla 12A era mediante la enmienda de las Directrices para la aplicación de las prescripciones del Anexo I revisado del MARPOL a las IFPAD y las UFA, adoptadas mediante la resolución MEPC.139(53), y que las enmiendas se referirían a la aplicación de la regla 12A a las IFPAD y las UFA, con excepción de las prescripciones del párrafo 6. No obstante, el Grupo de redacción había llegado a la conclusión de que, cuando se realice cualquier viaje fuera de la estación de operaciones, por cualquier razón que sea, los tanques de fueloil del doble fondo debían estar vacíos, a menos que cumplieran las prescripciones del párrafo 6.

5.23 El Comité tomó nota además de que el Grupo de redacción también había elaborado propuestas de enmienda a las Directrices a fin de que la regla 37.4 del Anexo I revisado del MARPOL se aplique asimismo a las IFPAD y las UFA, así como propuestas de enmienda al suplemento del Certificado IOPP para las IFPAD y las UFA, según figura en el anexo 2 de las Directrices, para tener en cuenta la falta de aplicación del párrafo 6 de la regla propuesta 12A.

Transformación de un petrolero existente en IFPAD o UFA

5.24 El Comité tomó nota de que el Grupo de redacción, al examinar la decisión previa del Comité sobre esta cuestión, según se menciona en el párrafo 5.7 *supra*, había reconocido que mientras los petroleros existentes que se convirtieran en IFPAD o UFA deberían cumplir las prescripciones sobre protección en el costado para los tanques de fueloil, según la nueva regla 12A no estarían, sin embargo, sometidos a la prescripción relativa al doble casco de la regla 21 (regla 13F del actual Anexo I), aplicable a los tanques de carga de hidrocarburos. El Comité tomó nota también de que el Grupo de redacción había elaborado un proyecto de texto para que lo examine el Comité, en el que se recomienda la aplicación de las prescripciones de la regla 12A a las IFPAD y las UFA, salvo por lo que respecta a las prescripciones del párrafo 6 únicamente a las IFPAD y UFA nuevas, construidas especialmente.

5.25 El Comité refrendó las opiniones del Grupo de redacción respecto de la transformación de un petrolero existente en IFPAD o UFA y convino en incluir un texto adecuado en las enmiendas a las Directrices para la aplicación de las prescripciones del Anexo I revisado del MARPOL a las IFPAD y las UFA, que se mencionan en el párrafo 5.28.2 *infra*.

Enmiendas al Anexo IV del MARPOL

5.26 El Comité tomó nota de que el Grupo de redacción había reconocido que únicamente en los Anexos I y IV del Convenio MARPOL se hacía mención de las terminales mar adentro como lugar adicional en el cual se ejercía la supervisión por el Estado rector del puerto respecto de las prescripciones operacionales, mientras que en los Anexos II, III, IV y V no se abordaba el tema. El Comité señaló, además, que el Grupo de redacción, tras prolongadas deliberaciones, había acordado incluir a las terminales mar adentro en la propuesta de nueva regla 13 del Anexo IV del Convenio MARPOL.

Enmiendas al Código CGrQ

5.27 El Comité tomó nota de las pequeñas modificaciones de redacción introducidas por el Grupo de redacción en las propuestas de enmienda, así como de la opinión de éste de que sería muy conveniente que las disposiciones del Código CGrQ, obligatorias en virtud del MARPOL 73/78 y recomendatorias desde el punto de vista de la seguridad, permanezcan idénticas cuando las adopte el MEPC y el MSC. A este respecto, el Grupo de redacción elaboró un proyecto de resolución del MEPC para la aplicación eficaz en fecha temprana de las enmiendas al Código CGrQ, teniendo en cuenta la vinculación con la fecha prevista de entrada en vigor del Código CIQ enmendado (1 de enero de 2007).

Adopción de enmiendas

5.28 Tras haberse mostrado de acuerdo con las modificaciones y propuestas anteriores, el Comité refrendó otras pequeñas modificaciones de redacción efectuadas por el Grupo de redacción, aprobó el informe en general y, con posterioridad, adoptó:

- .1 las enmiendas al Anexo I revisado del Convenio MARPOL (enmiendas a la regla 1, adición de la regla 12A, enmiendas consiguientes al Certificado IOPP y enmiendas a la regla 21) mediante la resolución MEPC.141(54), que figura en el anexo 2;
- .2 las enmiendas a las Directrices para la aplicación de las prescripciones del Anexo I revisado del MARPOL a las IFPAD y las UFA, mediante la resolución MEPC.142(54), que figura en el anexo 3;
- .3 las enmiendas al Anexo IV revisado del MARPOL (adición de la regla 13) mediante la resolución MEPC.143(54), que figura en el anexo 4;
- .4 las enmiendas al Código CGrQ, mediante la resolución MEPC.144(54), que figura en el anexo 5;
- .5 la resolución MEPC.145(54) sobre la Aplicación eficaz y en fecha temprana de las enmiendas de 2006 al Código CGrQ, que figura en el anexo 6.

5.29 Tras haber decidido respecto de los puntos anteriores, el Comité aprobó una interpretación unificada de la aplicación de la regla 12A del Anexo I revisado del MARPOL a las unidades de perforación mar adentro estabilizadas por columnas, que figura en el anexo 7.

5.30 El Comité acordó poner las enmiendas al Código CGrQ, adoptadas mediante la resolución MEPC.144(54), en conocimiento del MSC para que adopte las medidas oportunas al respecto.

6 INTERPRETACIONES Y ENMIENDAS DEL MARPOL 73/78 Y DE LOS INSTRUMENTOS CONEXOS

Propuestas de enmienda a la regla 15 del Anexo I revisado del Convenio MARPOL

6.1 En el documento MEPC 54/6/4, Noruega pidió al Comité que aumente la protección ambiental en el mar Antártico, prohibiendo el transporte de hidrocarburos pesados, según se definen en la regla 21 del Anexo I revisado del Convenio MARPOL (regla 13H del actual Anexo I), ya sea como carga o como combustible. Noruega propuso la siguiente enmienda a la regla 15.4 del Anexo I revisado del MARPOL:

"Con respecto a la zona de la Antártida, estará prohibido *todo tipo de consumo y transporte de hidrocarburos pesados, según se definen éstos en la regla 21*, y toda descarga de hidrocarburos o de mezclas oleosas en el mar desde buques."

6.2 Las delegaciones que hicieron uso de la palabra apoyaron la finalidad de la propuesta de Noruega de brindar al mar Antártico protección adicional contra el riesgo de descargas y derrames de hidrocarburos pesados. Sin embargo, la mayoría de las delegaciones manifestaron preocupación y se preguntaron si las medidas propuestas por Noruega eran las adecuadas y, en especial, advirtieron acerca de las consecuencias de la propuesta de enmienda a la regla 15.4, según se indica a continuación:

- .1 quizás sea necesario excluir de esta prohibición a las operaciones de los buques de búsqueda y salvamento en el mar Antártico;

- .2 ¿se aplicaría también esta prohibición a todos los buques pesqueros que faenan en el mar Antártico?;
- .3 las definiciones de la regla 21 se aplican únicamente al transporte de hidrocarburos pesados en los petroleros, mientras que la propuesta de enmienda estaba destinada a todos los buques; y
- .4 se debería consultar a los Subcomités pertinentes (DE o BLG) acerca de la exacta formulación de la enmienda; y
- .5 dado que esta era la primera vez que se presentaba al Comité una propuesta para la prohibición total del consumo o transporte de hidrocarburos pesados en una zona marítima, ésta debía examinarse muy detenidamente.

6.3 El Comité estuvo de acuerdo con la idea central de la propuesta de Noruega y le invitó a que presentara una propuesta revisada en un periodo de sesiones futuro del Subcomité BLG a fin de que éste la examine, teniendo en cuenta las observaciones formuladas durante el actual periodo de sesiones. Posteriormente, el Comité examinaría a su vez la cuestión, tras haber recibido el informe del Subcomité BLG.

Interpretación unificada de la regla 22.5 del Anexo I revisado del MARPOL

6.4 El Comité recordó que el MEPC 53 había examinado esta cuestión tras la presentación del documento MEPC 53/6/2 por la IACS, en el cual se solicitaba una aclaración respecto de cuestiones relacionadas con la aplicación de la regla 22 (protección de los fondos de las cámaras de bombas) del Anexo I revisado del MARPOL. La IACS opinaba que las prescripciones eran aplicables a las cámaras de bombas de carga y que estaba permitido que las tuberías de lastre (que deben estar situadas en el doble fondo, ya que no pueden estarlo en los tanques de carga, según la regla 13F) estuvieran situadas dentro del doble fondo de la cámara de bombas, siempre que ningún daño que pudiera sufrir esta tubería pueda afectar el funcionamiento de las bombas (de lastre y de carga) del buque.

6.5 El Comité recordó también que el MEPC 53 había estado de acuerdo con esta opinión y que había acordado que sería conveniente elaborar una interpretación unificada en su próximo periodo de sesiones. A este respecto, la IACS se comprometió a presentar una propuesta adecuada al MEPC 54 (MEPC 53/24, párrafo 6.14).

6.6 El Comité señaló que, en el documento MEPC 54/6/3, la IACS proponía el texto de un proyecto de interpretación unificada de la regla 22.5 del Anexo I revisado del MARPOL a fin de que se considere que la expresión "cámara de bombas" incluye las cámaras de bombas de lastre y/o de carga, y que las tuberías de lastre pueden situarse dentro del doble fondo de la cámara de bombas, siempre que ningún daño que puedan sufrir esas tuberías pueda afectar el funcionamiento de las bombas (de lastre y de carga) del buque.

6.7 El Comité también señaló que INTERTANKO, en el documento MEPC 54/6/5, había manifestado su desacuerdo con la afirmación de que la expresión "cámara de bombas" debería incluir las "cámaras de bombas de lastre" a los efectos de la regla 22. En su opinión, no era necesario que las cámaras de las bombas de lastre estén protegidas por el doble fondo y el emplazamiento de las bombas de lastre sobre el doble fondo acarrearía una pérdida de la capacidad de succión y de agotamiento. INTERTANKO propuso que la expresión "cámara de bombas" incluyera únicamente a las "cámaras de las bombas de carga".

6.8 Todas las delegaciones que tomaron la palabra dieron su apoyo a la propuesta de la IACS respecto de un proyecto de interpretación unificada de la regla 22.5, enmendada por INTERTANKO.

6.9 En respuesta a la petición de una aclaración por la IACS, formulada en el párrafo 9 de su documento MEPC 54/6/3, la delegación de Australia opinó que la protección del doble fondo para las cámaras de bombas situadas fuera del sector de los tanques de carga debería limitarse a un tanque que no transporte hidrocarburos.

6.10 Teniendo en cuenta las observaciones recibidas durante el periodo de sesiones, la IACS presentó un texto más perfeccionado, del tenor siguiente:

"La expresión "*cámara de bombas*" significa una cámara de bombas de carga. Las tuberías de lastre pueden instalarse dentro del doble fondo de la cámara de bombas, a condición de que ningún daño que sufran estas tuberías haga que las bombas del buque situadas en la "*cámara de bombas*" no se puedan utilizar.

El doble fondo que protege la "*cámara de bombas*" puede ser un tanque vacío, un tanque de lastre o, a menos que esté prohibido en virtud de otras reglas, un tanque de fueloil."

6.11 El Comité aprobó la interpretación unificada, según figura en el anexo 8, y pidió a la Secretaría que incluyera esta nueva interpretación unificada de la regla 22.5 del Anexo I revisado del MARPOL en la versión refundida del Convenio MARPOL que se está preparando.

Repercusiones de la entrada en vigor del Anexo I revisado del Convenio MARPOL respecto del Certificado IOPP

6.12 El Comité tomó nota de que una vez que entre en vigor el Anexo I revisado del Convenio MARPOL, el 1 de enero de 2007, la flota mercante mundial tendrá Certificados IOPP, y sus suplementos, expedidos con arreglo al "antiguo" o al actual Anexo I del MARPOL. Podría plantearse un conflicto cuando los oficiales de supervisión del Estado rector del puerto verifiquen la validez de los Certificados IOPP expedidos con arreglo al "antiguo" Anexo I del MARPOL, después del 1 de enero de 2007.

6.13 El Comité tomó nota además de que la IACS, al analizar las repercusiones de las nuevas prescripciones del Anexo I revisado del MARPOL, había considerado que era preciso aclarar la necesidad del volver a expedir un Certificado IOPP y sus suplementos el 1 de enero de 2007. Según la opinión de IACS, que figura en el documento MEPC 54/6/2, la reexpedición de todos los Certificados IOPP y de los suplementos en la fecha prevista de entrada en vigor del Anexo I del MARPOL revisado para toda la flota mundial, independientemente de la fecha de expiración de los certificados existentes, no tendría sentido y supondría una injustificada carga administrativa para las Administraciones y organizaciones reconocidas.

6.14 El Comité estuvo de acuerdo en que, salvo si exige volver a expedir la documentación como consecuencia de que un buque tenga que cumplir nuevas prescripciones del Anexo I revisado del Convenio MARPOL, los Certificados IOPP y los suplementos válidos en el momento de la entrada en vigor del Anexo I revisado del MARPOL deberían ser aceptados, especialmente por los oficiales encargados de la supervisión por el Estado rector del puerto, hasta la fecha de expiración del Certificado IOPP conexo, momento en el cual se expediría un nuevo suplemento con las nuevas prescripciones según el Anexo I del MARPOL revisado, para que se

adjunte al Certificado IOPP renovado. El Comité agradeció a la IACS el haber señalado este tema.

6.15 El Comité encargó a la Secretaría que elabore y publique una circular (MEPC/Circ.513) transmitiendo la decisión del Comité a los Gobiernos Miembros y Partes en el Convenio MARPOL 73/78.

Enmiendas de las notas explicativas sobre la aptitud para prevenir los escapes accidentales de hidrocarburos

6.16 El Comité recordó que las Notas explicativas sobre las cuestiones relacionadas con la aptitud para prevenir escapes accidentales de hidrocarburos en virtud de la regla 23 del Anexo I revisado del Convenio MARPOL, se habían adoptado mediante la resolución MEPC.122(52) a fin de brindar explicaciones e interpretaciones sobre la aplicación uniforme de dicha regla.

6.17 El Comité examinó el documento MEPC 54/6, presentado por Alemania, en el cual se propone la supresión del párrafo 6.3 de la parte B, titulada "Orientación sobre determinadas disposiciones" de las Notas explicativas, basada en que el escape medio de las averías en el fondo debería calcularse únicamente con respecto a un costado del buque, debido a la posibilidad de que la avería que se extienda a la zona transversal limitada por Y_P e Y_S sea la misma, tanto si el centro de la avería está situado a estribor como a babor. La delegación también había elaborado un proyecto de resolución MEPC sobre la adopción de esa enmienda.

6.18 El Comité adoptó la resolución MEPC.146(54), relativa a las Enmiendas a las Notas explicativas sobre las cuestiones relacionadas con la aptitud para prevenir escapes accidentales de hidrocarburos en virtud de la regla 23 del Anexo I revisado del MARPOL, según figura en el anexo 9 del presente informe. El Comité agradeció a la delegación de Alemania el esfuerzo realizado.

Implantación armonizada de las Directrices y especificaciones revisadas relativas al equipo de prevención de la contaminación para las sentidas de los espacios de máquinas de los buques

6.19 El Comité recordó que las Directrices y especificaciones revisadas relativas al equipo de prevención de la contaminación para las sentidas de los espacios de máquinas de los buques se habían adoptado mediante la resolución MEPC.107(49), y habían entrado en vigor el 1 de enero de 2005.

6.20 El Comité examinó el documento MEPC 54/6/1/Rev.1, presentado por Alemania, en el que se propone la publicación de una circular MEPC con aclaraciones sobre varias cuestiones respecto de las cuales el procedimiento para la aprobación por tipo, según se describe en las Directrices revisadas, resultaba vago y a propósito del cual podían plantearse diferentes interpretaciones de las Directrices.

6.21 El Comité tomó nota de que en el anexo de la circular MEPC propuesta figuraba una interpretación armonizada de las prescripciones de las Directrices revisadas que figuran en los párrafos 4.1.5 (definición de la expresión "funcionar normalmente"), 1.2.9.6, parte 1, (manera de contar el tiempo durante las interrupciones de la prueba del separador de sentina de 15 ppm), 3.2.2.3, parte 3, (prueba de humedad) y en el diagrama que figura en el apéndice del apéndice 1 (sobre el computo del tiempo de interrupción).

6.22 La delegación del Japón señaló que apoyaba la propuesta de Alemania respecto de la nota de orientación relativa al párrafo 4.1.5 de la resolución MEPC.107(49). Sin embargo, la delegación no estaba de acuerdo con la nota de orientación propuesta para el párrafo 1.2.9.6 de la parte 1 del anexo de esta resolución, en virtud del cual se permiten algunas interrupciones en el funcionamiento de los separadores de sentina de 15 ppm, en determinadas circunstancias. Por ningún motivo el Japón podría aceptar interrupciones en el funcionamiento de estos separadores.

6.23 A propuesta de algunas delegaciones, el Comité acordó remitir la propuesta de Alemania al Subcomité de Proyecto y Equipo del Buque (DE) para su examen más a fondo (véase el párrafo 14.4). Posteriormente, el Comité examinaría una propuesta más elaborada, posiblemente durante el MEPC 56.

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

Generalidades

7.1 El Comité observó que la cuarta reunión del Grupo técnico sobre el Convenio de Cooperación y el Protocolo de cooperación-SNPP se había celebrado del 13 al 17 de marzo de 2006 bajo la presidencia del Sr. Ezio Amato (Italia).

7.2 Al presentar el informe del Grupo técnico (MEPC 54/WP.1), el Presidente declaró que el Grupo había avanzado notablemente en su labor. A continuación expuso los principales resultados de la cuarta reunión del Grupo técnico, que se resumen en los párrafos siguientes.

Manuales y documentos de orientación

7.3 El Comité tomó nota de los adelantos en la elaboración del **Manual sobre evaluación de los riesgos que presentan los derrames de hidrocarburos y de la preparación para la lucha contra tales derrames** y aprobó que se volviera a constituir un grupo de trabajo por correspondencia, a fin de avanzar en el lapso interperiodos, al que encomendó finalizar el proyecto de manual con miras a presentarlo en la 5ª reunión del Grupo técnico (MEPC 54/WP.1, párrafos 3.2 a 3.8).

7.4 La delegación de la Federación de Rusia, al tomar nota de los avances realizados por el Grupo para ultimar el manual, destacó su importancia como una herramienta clave para planificar la respuesta a derrames de hidrocarburos a todos los niveles, y señaló que la versión definitiva debía de tener en cuenta consideraciones tales como el volumen de hidrocarburos transportados y el riesgo derivado de posibles actos terroristas.

7.5 El Comité, al examinar el proyecto de **documento de orientación sobre planificación y lucha contra las descargas de productos químicos en el medio marino** elaborado en la cuarta reunión del Grupo técnico, observó que varias delegaciones habían distribuido este documento a sus respectivos expertos nacionales para que lo evaluaran y, basándose en las opiniones recibidas al respecto, había llegado a la conclusión de que el actual proyecto era un documento excelente, que abarca los principales aspectos de manera clara y comprensible y, por tanto, será muy útil para los usuarios finales sin necesidad de modificarlo.

7.6 Por consiguiente, el Comité aprobó el proyecto como texto final y, tras observar que todavía era necesario incluir en el documento de orientación fotografías y gráficos, pidió a la

Secretaría que lo formatease y editase y que trabajase con la IPIECA para terminar de seleccionar fotografías y gráficos en el lapso interperiodos, y presentar un documento final al MEPC 55 para su aprobación oficial (MEPC 54/WP.1, párrafos 3.9 a 3.12).

7.7 El Comité acogió con agrado la participación del PNUMA en la cuarta reunión del Grupo técnico y su intención de participar plenamente en la labor del Grupo encaminada a ultimar el **Manual OMI/PNUMA sobre la evaluación de los daños ocasionados al medio ambiente y las medidas de restauración tras un derrame de hidrocarburos en el mar.**

7.8 Tras tomar nota de los avances en la elaboración de este Manual, el Comité coincidió con la recomendación del Grupo de que el Manual se elaborase como una guía pragmática, basada en principios científicos sólidos que tuvieran en cuenta el régimen internacional de indemnización, en lugar de un documento de carácter más estratégico, como se había pensado en un principio (MEPC 54/WP.1, párrafos 3.13 a 3.17).

7.9 El Comité tomó nota de las deliberaciones del Grupo en relación con el examen del **Manual sobre la contaminación ocasionada por hidrocarburos – Parte V: Aspectos administrativos de la lucha contra la contaminación por hidrocarburos**, de las que se desprende que hay ciertas cuestiones prioritarias que habrá que abordar en el marco de este examen. En particular, es necesario verificar las referencias a los instrumentos de la OMI que se hacen en el Manual; volver a redactar en gran parte el capítulo 7 sobre salvamento, volver a redactar la parte II sobre responsabilidad e indemnización para asegurarse de que queda actualizada, teniendo en cuenta las recientes modificaciones introducidas en el régimen internacional de indemnización; ampliar la sección que trata de las cuestiones relacionadas con el Convenio de Cooperación, habida cuenta de su importancia en el contexto del Manual, y revisar la sección de referencias para añadir nuevas referencias a la lista existente (MEPC 54/WP.1, párrafos 3.18 a 3.23).

7.10 A continuación, el Comité aprobó las medidas propuestas por el Grupo técnico en el contexto del examen y actualización del Manual sobre la contaminación ocasionada por hidrocarburos – Parte V: Aspectos administrativos de la lucha contra la contaminación por hidrocarburos (MEPC 54/WP.1, párrafos 3.18 a 3.232).

7.11 El Comité tomó nota de la información facilitada en relación con una **lista de los manuales y documentos de orientación de la OMI relacionados con el Convenio de Cooperación y el Protocolo de Cooperación-SNPP**. Teniendo en cuenta que el Grupo técnico había señalado que se trataría de una lista útil, y que convenía incluirla como un punto con carácter indefinido en su orden del día, a fin de seguir examinándola en futuras reuniones, el Comité aprobó que se añadiera este punto al programa de trabajo del Grupo (MEPC 54/WP.1, párrafos 3.24 a 3.27).

Formación

7.12 El Comité tomó nota de los avances en la elaboración de **dos cursos de formación de la OMI sobre introducción a la preparación y lucha contra los sucesos relacionados con SNPP**, y tomó nota asimismo de las propuestas específicas que se habían formulado para desarrollar este curso. En particular, la necesidad de cambiar el enfoque de los cursos, de modo que se adopte un planteamiento de preparación y planificación en lugar de un planteamiento de respuesta a un suceso concreto; la elaboración de una sección independiente sobre seguridad, la inclusión de información y formación sobre los distintos modelos e instrumentos para establecer modelos que se encuentran disponibles, y la necesidad de familiarizar a los participantes con la

terminología correcta que debe utilizarse para la respuesta ante sucesos relacionados con SNPP, a fin de que puedan acceder a la asistencia necesaria, el equipo y a otros recursos para la respuesta a un suceso relacionado con SNPP (MEPC 54/WP.1, párrafos 4.2 a 4.8).

7.13 El Comité examinó las distintas observaciones recibidas sobre la actual versión del **curso para formación de instructores sobre el Convenio de Cooperación**, de las que se desprende que este curso tiene un planteamiento muy académico, y se centra principalmente en los aspectos pedagógicos de la formación, estableciendo escasa correlación con los cursos modelo de formación sobre el Convenio de Cooperación para los que se ha desarrollado. El Comité tomó nota también de las propuestas sobre la necesidad de examinar la posibilidad de ofrecer en el futuro opciones de aprendizaje electrónico para impartir estos cursos, y reconoció la importancia de adoptar distintos enfoques para impartir los cursos en distintas partes del mundo, teniendo en cuenta diferencias culturales.

7.14 Posteriormente, el Comité aprobó la revisión del curso para formación de instructores sobre el Convenio de Cooperación, tras reconocer que la versión actual está desfasada y es demasiado compleja para responder a las necesidades de la mayor parte de los países en desarrollo (MEPC 54/WP.1, párrafos 4.9 a 4.15).

7.15 A raíz de las deliberaciones de esta reunión del Grupo técnico, el Comité tomó nota de que es necesario elaborar un **paquete informativo normalizado sobre respuesta ante derrames de hidrocarburos**, que pueda utilizarse para informar a los gestores de categoría superior de los principales aspectos de interés de alto nivel cuando se gestiona una operación importante de respuesta a un derrame de hidrocarburos, sin entrar en detalles técnicos específicos. El Comité examinó asimismo la recomendación de que este paquete informativo estuviera dirigido a funcionarios del Gobierno y demás personal que quizás tenga que informar a sus propios superiores sobre las principales dificultades de la respuesta en caso de derrames de hidrocarburos en el mar, incluyendo una lista de comprobaciones sobre las limitaciones de estas operaciones en la práctica.

7.16 El Comité tomó nota de la información facilitada y pidió a la Secretaría que recopilara y analizara el material disponible sobre la estructura y contenido de los informes que se presentan a los gestores de categoría superior en caso de derrame de hidrocarburos, con miras a la posible elaboración de un paquete informativo normalizado sobre respuesta a derrames de hidrocarburos destinado a gestores y ejecutivos de categoría superior, y pidió a la Secretaría que presentase esta información en la 5ª reunión del Grupo técnico para que la examinase más a fondo (MCP 54/WP.1 párrafos 4.16 a 4.23).

Servicios e intercambio de información

7.17 El Comité aprobó la información y la estructura **de un sitio en la Red que facilite información y asistencia en caso de sucesos relacionados con SNPP**, elaborado por el Grupo y, tras introducir algunas enmiendas en respuesta a la solicitud de la delegación de la China, encargó a la Secretaría que tomara las medidas necesarias para convertir esta información a un formato apropiado para su inclusión en el sitio de la OMI en la Red (MEPC 54/WP.1, párrafos 5.2 a 5.4 y anexo 1).

7.18 El Comité tomó nota de **una página de la OMI en la Red sobre preparación y lucha contra derrames de hidrocarburos**, que ha empezado ya a funcionar en el sitio de la OMI en la Red (MEPC 54/WP.1, párrafos 5.5 y 5.6).

Cooperación con otras organizaciones

7.19 Tras tomar nota de los adelantos conseguidos por las Secretarías de la OMI y el PNUMA en la planificación y organización del **Foro OMI/PNUMA sobre cooperación regional para combatir la contaminación del mar, 2006**, que está prevista celebrarse del 2 al 5 de mayo de 2006 en la sede la OMI, el Comité tomó nota de que se prevé que este Foro se convierta en una actividad de carácter indefinido del programa de trabajo de la OMI y el PNUMA, a fin de seguir aunando sus esfuerzos para potenciar y mejorar la cooperación regional para combatir la contaminación del mar (MEPC 54/WP.1, párrafos 6.2 a 6.5).

7.20 El Comité tomó nota de la información facilitada por el OIEA sobre su labor y el planteamiento de la respuesta a emergencias relacionadas con sustancias radiológicas y nucleares, en la que se deberían en particular las responsabilidades de este organismos en caso de sucesos en puertos o en el mar, y la importancia del **Plan conjunto sobre radiación para las organizaciones internacionales**, al cual la OMI contribuiría en 2006.

7.21 El Comité tomó nota de que las Secretarías de la OMI y el OIEA seguirán colaborando con respecto a la preparación y respuesta a sucesos nucleares y radiológicos, y reconoció asimismo que la cuestión sometida a examen era compleja y que, en general, se encontraba fuera de las competencias y conocimientos especializados del Grupo técnico, en particular dado que ninguno de los instrumentos de la OMI se aplica a buques públicos de propulsión nuclear (MEPC 54/WP.1, párrafos 6.6 a 6.9).

7.22 Tras reconocer asimismo que no se disponía de novedades acerca de la **implantación de las recomendaciones del tercer Foro de investigación y desarrollo**, y habida cuenta del tiempo transcurrido desde el último foro, celebrado en 2002, el Comité acordó suprimir este punto del programa de trabajo del Grupo técnico sobre el Convenio de Cooperación y el Protocolo de cooperación – SNPP (MEPC 54/WP:1, párrafos 6.10 y 6.11).

Implantación de la cooperación técnica sobre el Convenio de Cooperación y el Protocolo de Cooperación – SNPP

7.23 El Comité tomó nota de la información disponible sobre las actividades de cooperación técnica realizadas en la esfera del Convenio de Cooperación y el Protocolo de Cooperación – SNPP en el periodo que va de enero de 2004 a diciembre de 2005, y observó la importante función que desempeñan los seminarios y cursos de formación a la hora de canalizar y potenciar la cooperación entre las autoridades nacionales de una determinada región, y entre los Gobiernos y el sector en la esfera de la preparación y la respuesta. La importancia de esta cooperación estriba sobre todo en garantizar que se dispone de sistema de respuesta viable (MEPC 54/WP.1, párrafos 7.1 a 7.9).

Programa de trabajo y orden del día provisional de la 5ª reunión del Grupo técnico

7.24 El Comité aprobó el programa de trabajo y el orden del día provisional de la 5ª reunión del Grupo técnico sobre el Convenio de Cooperación y el Protocolo de Cooperación – SNPP (MEPC 54/WP.1, párrafos 8.1 y 8.2 y anexo 2).

Otros asuntos

7.25 El Comité examinó la propuesta de revisar y actualizar el **Manual sobre la contaminación ocasionada por hidrocarburos, Parte I – Prevención**, que en la actualidad está

agotado. La delegación de Australia, respaldada por las delegaciones de Nueva Zelandia y Canadá, observó que este Manual ya no es necesario puesto que se dispone de publicaciones más recientes sobre el tema de la prevención, entre las que cabe destacar:

- MARPOL - cómo llevarlo a la práctica (OMI), 2002;
- *Safety Guide for Oil Tankers and Terminals* (Guía de seguridad para operadores de buques tanque terminales) (ISGOTT), 5ª edición, que se publicará en 2006;
- *Prevention of oil spillage through pump room sea valves* (Prevención de los derrames de hidrocarburos a través de válvulas de tomas de mar en las cámaras de bombas) (ICS/OCIMF), 1991;
- Guía de mares limpios para petroleros, 1993;
- Guía para el trasvase de buque a buque; y
- *Tanker Management and Self-Assessment – A Best Practice Guide for Ship Operators* (Gestión y autoevaluación de buques tanque - Guía sobre las mejores prácticas dirigida a operadores de buques (OCIMF), 2005.

Las citadas delegaciones señalaron que, por ello, consideraban que no era necesario actualizar ese manual, ya que apenas se añadiría nada y duplicaría otros manuales que ya se encuentran en circulación y se utilizan de manera generalizada. Otras delegaciones, en particular las de Panamá, el Reino Unido y Venezuela, recordaron al Comité que estas publicaciones revestían una importancia especial para los países en desarrollo y que, habida cuenta de la importancia del tema, convendría revisar la versión vigente del manual (MEPC 54/WP.1, párrafos 9.2 a 9.5).

7.26 A fin de llegar a un acuerdo sobre esta cuestión, el Comité decidió que, en lugar de actualizar el “Manual sobre la contaminación ocasionada por hidrocarburos, Parte I – Prevención”, que está agotado y bastante desfasado, y a fin de evitar duplicaciones, era preferible revisar y actualizar la publicación “MARPOL - Cómo llevarlo a la práctica”, e incluir los extractos pertinentes del “Manual sobre la contaminación ocasionada por hidrocarburos, Parte I – Prevención”, que no estén contemplados en la edición actual de la publicación “MARPOL - Cómo llevarlo a la práctica”, y pidió al Grupo técnico que iniciara esta revisión en su próxima reunión.

7.27 Con relación a su observación anterior sobre el tema, la delegación de Venezuela informó al Comité de su intención de presentar una propuesta en el próximo periodo de sesiones del MEPC que recogería y refundiría toda la información sobre la prevención que figura en los distintos instrumentos y manuales de orientación de la OMI, con miras a actualizar el “Manual sobre la contaminación ocasionada por hidrocarburos, Parte I – Prevención” para que sirva de guía de referencia sistemática y para completar la serie de manuales sobre la contaminación, de la que actualmente falta la Parte I.

7.28 El Comité tomó nota de las observaciones del Grupo técnico, en las que destaca que la celebración de una reunión en octubre de 2006 es fundamental para agilizar la elaboración y ultimación de una serie de productos importantes que figuran en el programa de trabajo del Grupo, y que no convenía desaprovechar los avances conseguidos hasta la fecha. El Comité aprobó, en principio, la celebración de la quinta reunión del Grupo técnico sobre el Convenio de

Cooperación y el Protocolo de Cooperación-SNPP en la semana anterior al MEPC 55, y remitió esta cuestión al Consejo, a fin de que adopte una decisión al respecto teniendo en cuenta las repercusiones financieras y cualquier oferta de asistencia recibida de los Miembros o las organizaciones internacionales (MEPC 54/WP.1, párrafos 9.6 a 9.8).

7.29 El Comité tomó nota de la información proporcionada por la delegación de Polonia sobre el ejercicio Balex Delta 2006, que se celebrará en Gdynia del 5 al 7 de septiembre de 2006 (MEPC 54/WP.1, párrafo 9.10).

7.30 El Comité aprobó el informe en general.

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

Cuestiones pendientes relativas a las ZMES

8.1 El Comité recordó que en su 53º periodo de sesiones había acordado que era necesario volver a establecer el Grupo técnico sobre las ZMES durante el MEPC 54 a fin de revisar el Documento que ha de servir de guía para la presentación de propuestas sobre ZMES a la OMI (MEPC/Circ.398), elaborar un modelo uniforme de resoluciones MEPC para la designación de ZMES y examinar el modelo de propuesta para la revisión de una ZMES.

8.2 En lo que respecta al modelo para el examen de una ZMES, el Comité recordó que los Estados Unidos, en su ponencia ante el MEPC 52 (MEPC 52/8), habían propuesto que se suprimiera dicho modelo por considerar que tiende a fomentar una respuesta afirmativa o negativa en lugar de constituir un análisis a fondo sobre la zona propuesta con arreglo a los criterios aplicables. El Comité recordó también que la ICS e INTERTANKO propusieron un nuevo modelo, según figura en el anexo del documento MEPC 52/8/3, con la finalidad principal de asegurar que en las solicitudes se provea suficiente información.

8.3 Tras haber tomado nota de las observaciones formuladas en la sala, el Comité acordó que el modelo para el examen de una ZMES debería eliminarse. No obstante, las delegaciones interesadas podrán presentar sus ponencias sobre esta cuestión en periodos de sesiones futuros. El Comité también acordó que se añadan al mandato del Grupo técnico sobre las ZMES la revisión del Documento que ha de servir de guía para la presentación de propuestas sobre ZMES a la OMI (MEPC/Circ.398) y la elaboración del modelo uniforme de resolución MEPC para la designación de ZMES.

Resultados del vigésimo cuarto periodo de sesiones de la Asamblea en relación con las ZMES

8.4 El Comité tomó nota de los resultados de la vigésimo cuarta Asamblea, según figura en el documento MEPC 54/11/1 (párrafos 9, 10 y 13 a 16), y, en particular, que la Asamblea:

- .1 adoptó la resolución A.982(24) sobre las Directrices revisadas para la determinación y designación de zonas marinas especialmente sensibles con el propósito de aclarar y, en su caso, reforzar las actuales Directrices sobre las ZMES y pidió al Comité y al MSC que mantengan las nuevas Directrices sometidas a examen; y

- .2 adoptó asimismo dos resoluciones sobre las medidas de protección correspondientes para la ZMES del archipiélago de Galápagos y para la ZMES del mar Báltico (resoluciones A.976(24) y A.977(24), respectivamente). El Comité tomó nota además de que las medidas de protección correspondientes para ambas ZMES entrarán en vigor a las 00 00 horas UTC el 1 de julio de 2006.

8.5 En relación con las medidas de protección correspondientes para la ZMES del archipiélago de Galápagos, el Comité tomó nota de que la Asamblea le había pedido que considerara la modificación de las posiciones geográficas de las coordenadas de la zona a evitar (propuestas por Ecuador en el documento A 24/9/4 respecto del cambio de dátum especificado), incluido el número de la carta de referencia, que figuran en el anexo 3 de la resolución MEPC.135(53). Tras haber tomado nota que dichas modificaciones son de naturaleza meramente técnica y no afectan el carácter de la ZMES designada en el archipiélago de Galápagos, ni la fecha de entrada en vigor de la zona a evitar, el Comité encargó a la Secretaría que distribuyera una corrección del anexo 23 del documento MEPC 53/24/Add.2.

8.6 La delegación de Portugal, que intervino en nombre de los seis países participantes en la ZMES de las aguas occidentales de Europa (Bélgica, España, Francia, Irlanda, Portugal y el Reino Unido), informó al Comité sobre los avances realizados y la experiencia obtenida de la implantación del Sistema de notificación obligatoria para buques tanque en las aguas occidentales de Europa (WETREP). El Comité tomó nota de que, desde el 1 de julio de 2005, se recibieron más de 2 000 informes. Si bien esta respuesta constituía un comienzo alentador, se han planteado algunos problemas iniciales con informes que contienen datos incompletos y con otros informes de buques a los que no se les pedía enviarlos. En un intento de corregir esta situación, se está mintiendo el diálogo con el sector. Se recordó al Comité la resolución MSC.190(79) sobre la adopción del sistema de notificación obligatoria para buques en la ZMES de las aguas occidentales de Europa.

Propuesta para la designación de las aguas de la plataforma continental meridional de Sudáfrica como zona especial en virtud del Anexo I del Convenio MARPOL

8.7 El Comité tomó nota de la información proporcionada por Sudáfrica (MEPC 54/8 y MEPC 54/INF.2) sobre la propuesta para la designación de las aguas de la plataforma continental meridional de Sudáfrica como zona especial en virtud del Anexo I del MARPOL. También tomó nota de que dicha zona es única desde el punto de vista oceanográfico y alberga un gran número de especies endémicas. Algunas de estas especies y otras para las cuales esta zona especial representa un hábitat importante están clasificadas como amenazadas según el criterio correspondiente a la "lista roja" de la UICN. Entre las más importantes se encuentra el pingüino africano, el alcatraz del Cabo y tres especies distintas de cormorán. El Comité tomó nota además de que las descargas y los derrames de hidrocarburos resultantes de las operaciones vinculadas al transporte marítimo internacional y nacional constituyen riesgos para estas especies y para el medio que hace posible su supervivencia.

8.8 El Comité, tras tomar conocimiento de la preocupación manifestada por la India y otras delegaciones de que la zona propuesta no constituye un mar cerrado o semicerrado y que en consecuencia no satisface las disposiciones de las Directrices, tomó nota que ello no representaba un requisito (párrafos 2.1 y 2.2 de las Directrices) y que otras zonas como la antártica y las zonas especiales de las aguas occidentales de Europa no son cerradas ni semicerradas. En respuesta a las averiguaciones respecto de la disponibilidad de instalaciones portuarias de recepción de desechos en la zona especial propuesta, el Comité tomó nota de que todos los puertos principales tenían instalaciones portuarias adecuadas para el tratamiento de aceite y desechos oleosos.

8.9 El Comité tomó nota también que la mayoría de las delegaciones que hicieron uso de la palabra apoyaron la propuesta de Sudáfrica sujeta a un análisis pleno del Grupo técnico sobre si la información provista por dicho país satisface las disposiciones de las Directrices para la designación de zonas especiales en virtud del Convenio MARPOL 73/78.

8.10 El Comité, tras examinar las observaciones formuladas por el representante de la División de Asuntos Oceánicos y del Derecho del Mar (DOALOS), de las Naciones Unidas, respecto de las aguas suprayacentes a la plataforma continental, acordó que las palabras "aguas de la plataforma continental" utilizadas por Sudáfrica para la zona especial propuesta no reflejaban la terminología de la CONVEMAR y que, por lo tanto, deberían modificarse.

Mandato del Grupo de trabajo técnico

8.11 Tras haber examinado todas las cuestiones pertinentes, incluida la propuesta de la República de Sudáfrica, el Comité acordó que se constituyera un grupo de trabajo técnico sobre las zonas especiales y las zonas marinas especialmente sensibles para que:

- .1 revisara la propuesta de la República de Sudáfrica para la designación de las aguas de la plataforma continental meridional de Sudáfrica como zona especial en virtud del Anexo I del MARPOL, según figura en los documentos MEPC 54/8 y MEPC 54/INF.2, y determinara si se siguieron las disposiciones de las Directrices para la designación de zonas especiales en virtud del MARPOL 73/78 y Directrices para la determinación y designación de zonas marinas especialmente sensibles (anexo 1 de la resolución A.927(22)), y, en caso afirmativo, preparara un proyecto de enmienda de la regla pertinente del Anexo I revisado del Convenio MARPOL para su consideración por el Pleno;
- .2 elaborara un modelo uniforme de resoluciones MEPC para la designación de ZMES;
- .3 revisara y enmendara el Documento que ha de servir de guía para la presentación de propuestas sobre ZMES a la OMI (documento MEPC/Circ.398) para armonizarlo con las Directrices revisadas para la determinación y designación de zonas marinas especialmente sensibles (anexo de la resolución de la Asamblea A.982(24)); y
- .4 presentara un informe por escrito al Pleno el jueves, 23 de marzo de 2006.

Informe del Grupo de trabajo técnico

8.12 Al presentar el informe del Grupo técnico sobre las zonas especiales y las zonas marinas especialmente sensibles (MEPC 54/WP.9), la Presidenta, Sra. Lindy Johnson (Estados Unidos), señaló al Comité lo que sigue:

- .1 el Grupo técnico había llevado a cabo un sólido examen de la propuesta de Sudáfrica en relación con las prescripciones del Anexo I del Convenio MARPOL relativas a la designación de zonas especiales, incluidas las reglas pertinentes 11), 15, 34 y 38, y las Directrices para la designación de zonas especiales en virtud del MARPOL, y había acordado que las prescripciones fundamentales del

Convenio MARPOL para zonas que se encuentran fuera de las zonas especiales eran inaceptables dadas las condiciones oceanográficas y ecológicas existentes. Es más, tras tomar nota de la información facilitada por Sudáfrica sobre las instalaciones portuarias de recepción, el Grupo técnico acordó que la zona especial propuesta contaba con instalaciones de recepción adecuadas; y

- .2 el Grupo técnico acordó que la propuesta satisfacía plenamente las prescripciones para designar la zona como zona especial y recomendó que el Comité sancionara dicha designación y que la zona se llamara "zona marina meridional de Sudáfrica".

8.13 La Presidenta señaló también que, al debatir la cuestión de las descargas ilegales dentro de la zona propuesta para su designación, el Grupo técnico había observado que Sudáfrica debería estudiar mecanismos para la puesta en práctica de la legislación en la zona, especialmente teniendo en cuenta el lema del Día Marítimo Mundial. A este respecto, se sugirió que quizás el Comité debía tener en cuenta la cuestión cuando examine, en el momento oportuno, la ampliación de los sistemas de identificación y seguimiento de largo alcance de los buques para que abarquen también las cuestiones medioambientales.

8.14 Por lo que respecta a las futuras propuestas de zonas especiales, la Presidenta propuso que el Comité instara a los Estados que presentan propuestas a remitir una carta náutica completa en la que venga indicada la zona. Además, se observó que sería conveniente que dichos Estados examinaran el informe de la evaluación de la propuesta de Sudáfrica para familiarizarse con el tipo de información necesaria para satisfacer las prescripciones del Convenio MARPOL y de las Directrices para la designación de zonas especiales en virtud del MARPOL.

8.15 La Presidente también declaró que el Grupo técnico había podido elaborar un proyecto de resolución uniforme para la adopción de las propuestas sobre ZMES y alcanzar un acuerdo respecto de la revisión del Documento que ha de servir de guía para la presentación de propuestas sobre ZMES a la OMI.

8.16 Tras recibir el informe del Grupo técnico (MEPC 54/WP.9), el Comité aprobó el informe en general y, en particular:

- .1 se mostró de acuerdo con la designación de la zona marina meridional de Sudáfrica como zona especial en virtud del Anexo I del Convenio MARPOL y aprobó la propuesta de enmienda a la regla 1.11 del Anexo I revisado del Convenio MARPOL relativa a la zona especial, según figura en el anexo 10, e invitó al Secretario General a que, de conformidad con el procedimiento de enmienda del Convenio MARPOL, la distribuya después del MEPC 54 con miras a su adopción en el MEPC 55;
- .2 aprobó el modelo uniforme de resolución MEPC para la designación de ZMES, según figura en el anexo 11; y
- .3 aprobó el Documento de orientación para la presentación de propuestas sobre ZMES a la OMI, revisado, según figura en el anexo 12, y encomendó a la Secretaría a que lo publicara como circular MEPC (MEPC/Circ.510) tan pronto como fuese posible.

8.17 El Comité expresó su gratitud a los miembros del Grupo técnico por su intensa labor y en especial a la Sra. Johnson por llevar a buen término la labor del Grupo.

8.18 La delegación de Sudáfrica agradeció al Comité el haber designado zona especial, en virtud del Anexo I del MARPOL, la zona marina meridional de Sudáfrica, y destacó que esta medida incrementaría las posibilidades que tendrían las generaciones futuras de poder valorar los sitios de interés de la rica biodiversidad marina de Sudáfrica, disfrutar de las impolutas zonas costeras meridionales y beneficiarse de los ricos recursos marinos alimenticios y económicos aún existentes en la zona.

8.19 Sudáfrica, al tomar nota de la decisión tomada por el Comité con respecto a la designación de la zona marina meridional de Sudáfrica como zona especial en virtud del Anexo I del MARPOL, y tras confirmar que en la zona había instalaciones de recepción adecuadas, y tras tomar notademás de que, dados los procedimientos de enmienda del Convenio MARPOL, la zona especial no entrará en vigor antes de 2008, solicitó al Comité que pidiera a los Gobiernos Miembros y a los grupos sectoriales que instaran a los petroleros a abstenerse, con carácter voluntario, de lavar sus tanques de carga en la zona, en espera de la entrada en vigor. Asimismo, solicitó que esta información se distribuyera de la manera más amplia posible, lo cual puede incluir la publicación de una circular MEPC y la presentación de documentos informativos al Comité de Seguridad Marítima y al Subcomité de Seguridad de la Navegación, según proceda.

8.20 En respuesta a esta solicitud, el Comité encargó a la Secretaría que elaborase un proyecto de circular MEPC a fin de facilitar la amplia distribución de la solicitud en relación con los petroleros, para su adopción por el MEPC 55.

9 INSUFICIENCIA DE LAS INSTALACIONES DE RECEPCIÓN

9.1 Al examinar este punto permanente del orden del día, el Comité hizo hincapié en la importancia de las instalaciones de recepción adecuadas en la cadena de la implantación del Convenio MARPOL. Por consiguiente, el Comité instó a todas las Partes en el Convenio MARPOL, particularmente a aquellas Partes que fueran Estados rectores de puerto, a que cumpliesen sus obligaciones convencionales en materia de provisión de instalaciones de recepción de los desechos generados durante las operaciones normales de los buques.

9.2 El Comité recordó que el MEPC 53, al examinar los resultados del FSI 13 sobre la cuestión, aprobó la circular MEPC/Circ.469 sobre el "Nuevo formulario refundido para notificar supuestas deficiencias de las instalaciones portuarias de recepción", que reemplaza a la circular MEPC/Circ.349. El Comité instó a todas las partes interesadas a que utilizaran este formulario de notificación como medio para promover la provisión de instalaciones de recepción.

Base de datos sobre instalaciones portuarias de recepción

9.3 El Comité recordó también que el MEPC 53 sancionó una recomendación del FSI 13 relativa a la elaboración de la base de datos sobre instalaciones portuarias de recepción como módulo del Sistema mundial integrado de información marítima de la OMI (GISIS), y pidió a la Secretaría que elaborase dicha base de datos.

9.4 El Comité tuvo la satisfacción de observar que la Secretaría había podido finalizar la base de datos sobre instalaciones portuarias de recepción, disponible en Internet. La base de datos se ha concebido de modo que permita a los Estados Miembros actualizarla, mediante la utilización de una contraseña a tal efecto, y al público acceder a toda la información de la base de datos en la

modalidad sólo de lectura. La información pertinente sobre la base de datos se ha distribuido mediante la circular N° 2683 de noviembre de 2005. La base de datos está a disposición del público desde el 1 de marzo de 2006, tras un periodo de prueba de tres meses.

9.5 A este respecto, el Comité ratificó la opinión del Subcomité FSI (FSI 13/23, párrafo 19.20), de que las series de circulares MEPC.3 y MEPC.4 sobre las instalaciones portuarias de recepción debían dejar de publicarse.

Proyecto de plan de acción sobre las instalaciones portuarias de recepción

9.6 El Comité tomó nota de que, tal como lo había pedido en su 53° periodo de sesiones, y en un nuevo esfuerzo para tratar el problema de la insuficiencia de las instalaciones portuarias de recepción, la Secretaría había preparado un proyecto de plan de acción, que se ha presentado al FSI 14 como documento FSI 14/13 para su examen. Los resultados del FSI 14 sobre esta cuestión se notificarán al Comité en su próximo periodo de sesiones (MEPC 55).

10 INFORMES DE LOS SUBCOMITÉS

Resultados del DSC 10

10.1 El Comité tomó nota de que el Subcomité de Transporte de Mercancías Peligrosas, Cargas Sólidas y Contenedores (DSC) había celebrado su 10° periodo de sesiones del 26 al 30 de septiembre de 2005 y que su informe se había distribuido con la signatura DSC 10/17.

10.2 El Comité adoptó las medidas que se indican a continuación sobre todos los asuntos que le había presentado el Subcomité (MEPC 54/10).

10.3 El Comité aprobó el texto del proyecto de enmiendas al Anexo III del Convenio MARPOL, recogido en el anexo 13, y pidió al Secretario General que distribuyera el texto lo antes posible después del periodo de sesiones actual a fin de que lo adoptara el MEPC 55 (octubre de 2006).

10.4 El Comité refrendó el calendario para la entrada en vigor del Anexo III enmendado del MARPOL, que figura en el anexo 14. El calendario se elaboró y aprobó en el DSC 10 de modo que las nuevas disposiciones relativas a los contaminantes del mar se incorporaran a la Enmienda 34-08 del Código IMDG, con lo cual se facilitaba una transición razonable, además de mantener el proceso reconocido y respetar el ciclo de introducción de enmiendas en el Código IMDG.

10.5 El Comité recordó que en su 51° periodo de sesiones había reconocido que si se aplicaban los criterios del GHS a la definición de la OMI para describir los contaminantes del mar no sería necesario diferenciar los contaminantes fuertes del mar de la definición general de contaminantes del mar. Es más, convino en que la supresión de los contaminantes fuertes del mar tendría repercusiones en el Protocolo de Intervención de 1973 que, a la sazón, sólo se aplicaba a los contaminantes fuertes del mar, aunque en el futuro deberá enmendarse para que abarque todos los contaminantes del mar.

10.6 El Comité aprobó las enmiendas a la lista de sustancias mencionada en el párrafo 2 a) del artículo 1 del Protocolo relativo a la intervención en alta mar en casos de contaminación del mar por sustancias distintas de los hidrocarburos, 1973.

10.7 El Comité observó que en la lista de sustancias mencionada en el párrafo 2 a) del artículo 1 del Protocolo relativo a la intervención en alta mar en casos de contaminación del mar por sustancias distintas de los hidrocarburos, 1973, se hacía referencia también a las sustancias nocivas líquidas, según se definen éstas en el Anexo II del MARPOL, y que el BLG 10 examinaría la cuestión teniendo en cuenta el Anexo II revisado del MARPOL y el código CIQ enmendado.

10.8 Al respecto, el Comité pidió a la Secretaría que preparara un documento en el que se incorporaran todas las enmiendas a la lista con respecto a las sustancias perjudiciales y las sustancias nocivas líquidas, para su aprobación en el MEPC 55 y su consiguiente adopción en el MEPC 56.

10.9 El Comité aprobó el proyecto de circular MSC/MEPC sobre la eliminación de material fumigante, en la forma modificada contenida en el anexo del documento MSC 81/12/1, y convino en suprimir del proyecto de circular la referencia a la edición de 2000 del Suplemento del Código IMDG. El Comité invitó al MSC a que sancionara la propuesta y adoptara cualesquiera otras medidas que estimara oportunas.

Cuestiones urgentes derivadas del DE 49

10.10 El Comité recordó que el Subcomité de Proyecto y Equipo del Buque había celebrado su 49º periodo de sesiones del 20 al 24 de febrero de 2006 y que su informe se había distribuido con la signatura DE 49/20.

10.11 El Comité tomó nota de las cuestiones urgentes derivadas del DE 49 y adoptó medidas con respecto a los puntos que le había remitido el Subcomité (MEPC 54/10/6).

10.12 El Comité examinó las propuestas de enmienda al Plan de evaluación del estado del buque (MEPC 54/10/6, anexo 1). Convino en sustituir el texto actual del párrafo 13.8.2 por el siguiente:

"si se produce un cambio de organización reconocida, de la organización reconocida que llevó a cabo la labor de reconocimiento CAS y preparó el informe final del CAS que fue sometido a examen y aceptado por la Administración para expedir la declaración de cumplimiento, a una nueva organización reconocida que sea aceptable a juicio de la Administración, y si toda la información que tiene que presentarse en virtud de lo prescrito en la presente regla se ha facilitado a la nueva organización reconocida, o".

10.13 El Comité aprobó las propuestas de enmienda al Plan de evaluación del estado del buque recogidas en el anexo 15, y pidió al Secretario General que las distribuyera lo antes posible después del periodo de sesiones actual para que las adoptara el MEPC 55.

10.14 El Comité adoptó las Directrices sobre la evaluación de la soldadura residual en ángulo recto entre las planchas y los longitudinales de cubierta, mediante la resolución MEPC.147(54) que figura en el anexo 16, y sancionó la opinión del Subcomité de que los inspectores podían utilizar con carácter opcional y voluntario la medición del espesor de la soldadura residual en ángulo recto entre las planchas y los longitudinales de cubierta llevada a cabo durante una inspección CAS.

10.15 El Comité aprobó las Directrices revisadas sobre sistemas para la manipulación de desechos oleosos en los espacios de máquinas de los buques, con notas de orientación para un sistema integrado de tratamiento de las aguas de sentina (SITAS), que figuran en el anexo 17, y pidió a la Secretaría que las publicara como circular MEPC (MEPC/Circ.511) lo antes posible, después de adaptar las referencias que aparecen en el texto al nuevo sistema de numeración del Anexo I revisado del MARPOL (véase el párrafo 14.5). En ese sentido, el Comité estimó que la labor se había finalizado y convino en suprimir este punto del programa de trabajo del Subcomité.

10.16 El Comité tomó nota de la opinión del Subcomité en el sentido de que la regla relativa a la aplicabilidad de la regla II-1/3-6 del Convenio SOLAS a los buques tanque de casco sencillo que se transformen en buques tanque de doble casco, no debería aplicarse a dichas transformaciones ni a los buques tanque que se transformen en IFPAD/UFA, aunque, si durante el proceso de transformación se añadían estructuras nuevas importantes, tales estructuras nuevas deberían cumplir lo dispuesto en la regla.

Resultados del SLF 47 y el SLF 48

10.17 El Comité recordó que el Subcomité de Estabilidad y Líneas de Carga y de Seguridad de Pesqueros (SLF) había celebrado su 47º periodo de sesiones del 13 al 17 de septiembre de 2004 y su 48º periodo de sesiones del 12 al 16 de septiembre de 2005. Los informes correspondientes a dichos periodos de sesiones se distribuyeron con las firmas SLF 47/17 y SLF 48/21, respectivamente.

10.18 El Comité adoptó las medidas que se indican a continuación sobre las cuestiones pertinentes que le remitieron el SLF 47 y el SLF 48 (MEPC 54/10/3).

10.19 En relación con el SLF 47, el Comité aprobó el proyecto de interpretación unificada de la regla 25A del Anexo I del Convenio MARPOL 73/78, recogido en el anexo 18, y convino en que la interpretación unificada se aplicara también a la regla 27 del Anexo I revisado del MARPOL, que estaba previsto que entrara en vigor el 1 de enero de 2007.

10.20 En relación con el SLF 48, el Comité tomó nota de la decisión del Subcomité de remitir el proyecto de enmiendas a las Directrices LHNS (Directrices para el transporte y manipulación en buques de apoyo mar adentro de cantidades limitadas de sustancias líquidas a granel potencialmente peligrosas o nocivas (resolución A.673(16))) al Subcomité DSC con objeto de que las ultimara en su 11º periodo de sesiones y las remitiera posteriormente al MSC y al MEPC para su adopción, así como de la decisión del Subcomité de remitir el modelo de certificado de aptitud que figura en el proyecto de enmiendas a las Directrices LHNS al Subcomité BLG (BLG 10) para que formulara sus observaciones.

10.21 El Comité examinó la propuesta presentada por el Reino Unido para que la lista de productos recogida en el apéndice 1 (Tabla de cargas permitidas) de las Directrices LHNS se actualizara a fin de incluir en ella todos los productos que podrían transportarse mar adentro de conformidad con lo dispuesto en dichas Directrices (MEPC 54/10/4).

10.22 Tras observar que se esperaba que el Anexo II revisado del MARPOL y el código CIQ enmendado entraran en vigor el 1 de enero de 2007, el Comité encargó al Subcomité BLG (BLG 10) que examinara el proyecto de modelo de certificado de aptitud recogido en el proyecto de enmiendas a las Directrices LHNS, como había indicado el SLF 48, así como la propuesta presentada por el Reino Unido para actualizar y refundir la lista de productos recogida en el

apéndice 1 (Tabla de cargas permitidas) de las Directrices LHNS, para su aprobación en el MEPC 55.

10.23 El Comité observó que en septiembre de 2006 el DSC 11 examinaría el proyecto de enmiendas a las Directrices LHNS, y ultimaría una versión refundida del proyecto de enmiendas a las Directrices LHNS procedente del SLF 48 (septiembre de 2005), del BLG 10 (abril de 2006) y del DSC 11 (septiembre de 2006) con objeto de que el MEPC 55 lo adopte y posteriormente lo haga el MSC 82.

10.24 El Comité tomó nota de la recomendación del SLF 48 de que durante el cambio del agua de lastre no se permitiera el incumplimiento transitorio de las normas de seguridad (es decir, las normas de estabilidad sin avería, de estabilidad con avería o de francobordo) y la sancionó.

Enmiendas a las Directrices para la clasificación provisional de líquidos transportados a granel (circular MEPC/Circ.265)

10.25 El Comité recordó que entre las directrices pendientes del BLG 9, a las que se hacía referencia en la edición refundida de 2002 del Convenio MARPOL 73/78, y que aún debían someterse a examen, se encontraban las Directrices para la clasificación provisional de líquidos transportados a granel (circular MEPC/Circ.265).

10.26 Asimismo, el Comité recordó que en el BLG 9 no había podido ultimarse, por falta de tiempo, la labor de revisión de dichas Directrices y que, por consiguiente, el Subcomité había encargado al Grupo de trabajo sobre evaluación de los riesgos de los productos químicos desde el punto de vista de la seguridad y la contaminación (Grupo de trabajo ESPH) que completara esa labor en su siguiente reunión interperiodos (ESPH 11, 24-28 de octubre de 2005). El MEPC 53 había autorizado al ESPH 11 a que presentara el proyecto de directrices revisadas directamente ante el MEPC 54 para su aprobación y para que se distribuyeran lo antes posible.

10.27 El Comité aprobó las Directrices revisadas para la clasificación provisional de sustancias líquidas transportadas a granel, que figuran en el anexo 19, que reemplazarán a las Directrices de la circular MEPC/Circ.265 y que se publicarán con una nueva numeración (MEPC/Circ.512). Al respecto, el Comité, tras la intervención de una delegación, instó al sector, en particular al sector químico, a que facilitara información sobre la revisión de la lista 2 de la serie de circulares MEPC.2, en la que figuran mezclas únicamente contaminantes, basada en la sección 5 de las Directrices revisadas.

10.28 El Comité agradeció a la delegación de los Países Bajos que ofreciera a la OMI el programa informático que había elaborado y que se pondría en el sitio de dominio público de la OMI en la Red con objeto de facilitar a las partes interesadas el cálculo de las mezclas de conformidad con las Directrices revisadas.

10.29 El Comité tomó nota de que se había programado para septiembre de 2006 una reunión interperiodos del Grupo de trabajo ESPH (ESPH 12). Habida cuenta del programa de reuniones (BLG 10, 3-7 de abril de 2006; Grupo de trabajo EHS del GESAMP, previsto provisionalmente para junio de 2006; ESPH 12, septiembre de 2006; MEPC 55, 9-13 de octubre de 2006 y MSC 82, 4-8 de noviembre de 2006) y de las importantes decisiones que el MEPC tendría que adoptar con respecto a determinados asuntos que el ESPH 12 examinaría antes de la entrada en vigor, el 1 de enero de 2007, del Anexo II enmendado del MARPOL y el código CIQ revisado, el Comité permitió al BLG 10 que indicara los asuntos derivados del ESPH 12 de los que debería informarse directamente al MEPC 55.

10.30 El Comité tomó nota de la información recogida en el documento MEPC 54/INF.7, que trata de la lista refundida de perfiles de peligrosidad del Grupo de trabajo EHS de la GESAMP.

10.31 Además, se informó al Comité de que, tras el 42º periodo de sesiones del Grupo de trabajo EHS del GESAMP, celebrado del 20 al 24 de febrero de 2006, la lista refundida de perfiles de peligrosidad estaba prácticamente finalizada. La lista refundida se había publicado como anexo del informe del 42º periodo de sesiones del Grupo de trabajo del GESAMP con la signatura BLG/Circ.16, podía consultarse en el sitio de la OMI en la Red y se había distribuido entre las partes interesadas.

10.32 Además, el Comité tomó nota de que, en virtud de lo dispuesto en las Directrices revisadas para la clasificación provisional de líquidos transportados a granel, la lista refundida de perfiles de peligrosidad del Grupo de trabajo EHS del GESAMP se utilizaba al efectuar una clasificación provisional.

10.33 Asimismo, se informó al Comité de que, por falta de tiempo, el Grupo de trabajo EHS del GESAMP tenía que llevar a cabo nuevas tareas que eran importantes para la clasificación de productos en virtud del código CIQ revisado, que se espera que entre en vigor el 1 de enero de 2007. El Grupo de trabajo estimó que sería necesario programar provisionalmente otra reunión en junio de 2006.

10.34 La Secretaría informó al Comité de que la OMI había financiado la reunión ordinaria anual del Grupo de trabajo EHS del GESAMP celebrada en febrero de 2006. Ahora bien, dado que no se contaba con asignación presupuestaria para otra reunión durante el año en curso, se hacía un llamamiento a las partes interesadas que asistían al MEPC a que prestaran su apoyo para financiar la reunión extraordinaria. Se estimaba que los costos de dicha reunión ascenderían aproximadamente a 35 000 libras esterlinas.

10.35 El Comité tomó nota de la información facilitada y dio las gracias al Grupo de trabajo EHS del GESAMP por su valiosa labor. Por lo que respecta a los fondos para financiar una reunión adicional del Grupo de trabajo EHS del GESAMP, la delegación de los Países Bajos informó al Comité de que, aunque la reunión de junio del Grupo de trabajo EHS del GESAMP no estaba programada, había reunido los fondos para que su representante participara en la misma con las condiciones habituales, en caso de que tuviera lugar. Al respecto, el Comité invitó a otras partes, en particular al sector, a que estudiaran cuidadosamente sus presupuestos con objeto de reunir los fondos que les permitieran apoyar la celebración de dicha reunión.

10.36 Las delegaciones de Panamá y de Malta, con el apoyo de varias delegaciones, manifestaron que, en su opinión, los que presenten cargas para su evaluación deberían contribuir a la financiación del Grupo de trabajo EHS del GESAMP, al que se ha encargado dentro del sistema global que lleve a cabo dichas evaluaciones, con lo cual dichas entidades, a su vez, gozarán de la ventaja de transportar sus cargas en buques regulados por la Organización. Ello, de hecho, está en consonancia con la forma como se financia el Grupo de trabajo del GESAMP sobre el agua de lastre.

10.37 Tras prolongadas deliberaciones para encontrar una solución viable a la financiación de la reunión de junio del Grupo de trabajo EHS del GESAMP, el Comité propuso que, dado que no se encontraban donantes que financiaran la reunión y se deseaba respetar el reglamento financiero de la Organización, la reunión se financiara mediante la asignación presupuestaria de la reunión ordinaria del Grupo de trabajo EHS del GESAMP para el año próximo y se informara al Consejo

de las dificultades actuales para financiar la reunión del Grupo de trabajo EHS del GESAMP. Asimismo, el Comité acordó que era necesario encontrar una solución financiera a largo plazo en la que intervinieran las empresas interesadas en el cargamento, a saber, los fabricantes de los productos, que se benefician directamente de la labor del Grupo.

10.38 En su examen del documento MEPC 54/10/5, presentado por el Reino Unido, el Comité observó que, como consecuencia de la labor realizada por el Grupo de trabajo EHS del GESAMP en su 41º periodo de sesiones y por el Grupo de trabajo ESPH en su 11º periodo de sesiones, se habían vuelto a evaluar algunos aceites vegetales y, en consecuencia, se había determinado que presentaban riesgos desde el punto de vista tanto de la contaminación como de la seguridad.

10.39 Además, el Comité observó que la información sobre la reevaluación era importante ya que indicaba que algunos aceites vegetales podían presentar un riesgo para la seguridad desde el punto de vista operacional. No obstante, se observó también que la notación del riesgo de seguridad ("s" en la columna *d* del capítulo 17 del código CIQ enmendado) no repercutía en las prescripciones relativas al transporte de esos aceites vegetales si dicho transporte se realizaba de conformidad con lo dispuesto en el código CIQ enmendado.

10.40 El Comité observó, asimismo, que en virtud de lo dispuesto en el párrafo 1.1.2 de las Directrices para el transporte de aceites vegetales en tanques profundos o en tanques independientes proyectados especialmente para el transporte de dichos aceites vegetales en buques de carga seca general (resolución MEPC.120(52)), solamente podían transportarse los aceites vegetales que, según lo indicado en la columna *d* del capítulo 17 del código CIQ enmendado, presentan riesgos de contaminación (únicamente P).

10.41 En consecuencia, el Comité convino en enmendar el párrafo 1.1.2 de dichas Directrices de modo que los aceites vegetales cuyas propiedades no hayan sido modificadas y respecto de los cuales se haya introducido la notación S/P en la columna *d* del capítulo 17 del código CIQ enmendado pudieran transportarse en tanques profundos o en tanques independientes proyectados especialmente para el transporte de dichos aceites vegetales en buques de carga seca general.

10.42 Tras reconocer que las Directrices revisadas entrarían en vigor el 1 de enero de 2007, el Comité convino que, para facilitar su consulta y uso, se preparara una nueva resolución MEPC que sustituyera a la resolución MEPC.120(52). Habida cuenta de la necesidad de que el sector esté informado lo antes posible de los cambios introducidos, el Comité encargó a la Secretaría que preparara el proyecto de texto de la resolución para su adopción en el periodo de sesiones actual. Tras examinar el documento MEPC 54/WP.11, el Comité adoptó, mediante la resolución MEPC.148(54), las Directrices revisadas, que figuran en el anexo 20.

Recomendaciones sobre el transporte sin riesgos de cargas peligrosas y actividades conexas en zonas portuarias

10.43 El Comité recordó que, habida cuenta de la decisión del Subcomité DSC de prorrogar hasta 2006 la fecha prevista para la ultimación de dicho punto del programa de trabajo, el MEPC decidió examinar la cuestión en el periodo de sesiones actual (MEPC 54).

10.44 Asimismo, el Comité recordó que el DSC 9, en calidad de Subcomité coordinador de la labor, había observado que determinados aspectos de las Recomendaciones trataban de los contaminantes del mar, las cuestiones ambientales y otros asuntos que correspondían al ámbito del MARPOL 73/78. Dado que dichas cuestiones eran de la competencia del MEPC, el

Subcomité no examinó los aspectos de las Recomendaciones relacionados con la contaminación del mar ni el anexo 5 de las mismas, acerca de las precauciones relativas a la toma de combustible, incluida la lista de comprobaciones para la toma de combustible.

10.45 El Presidente del Subcomité DSC informó a la reunión de que el DSC había planteado varias cuestiones sobre el anexo 5 de las Recomendaciones sobre las precauciones relativas a la toma de combustible y propuso al Comité que el Subcomité BLG las abordara. El Comité se mostró favorable con dicha propuesta y encargó al BLG 10 que examinara las cuestiones e informara al DSC 11 para que el MEPC 55 y el MSC 82 dieran su aprobación definitiva a las Recomendaciones. El Comité convino también en que, como parte de la labor que habría de llevar a cabo el BLG 10, se tuviera en cuenta la posibilidad de hacer referencia a las disposiciones pertinentes del Protocolo de Cooperación-SNPP con objeto de ponerlas en conocimiento de las autoridades portuarias.

11 LABOR DE OTROS ÓRGANOS

Resultados del vigésimo cuarto periodo de sesiones de la Asamblea y del 23º periodo de sesiones extraordinario del Consejo

11.1 El Comité observó que la Asamblea, en su vigésimo cuarto periodo de sesiones, había tomado nota de las cuestiones derivadas de los periodos de sesiones 50º a 53º del Comité sobre las que se le informó (A 24/5(b)/2, MEPC 54/11/1 y Add.1). En particular, la Asamblea:

- .1 tomó nota de que, en relación con el Anexo II revisado del MARPOL, la regla 4.1.3 de este anexo es la que ha de utilizarse para conceder una exención de cumplimiento de las prescripciones relativas al transporte de aceites vegetales, y había instado a las Administraciones a que concediesen dicha exención. En relación con el Código CIQ revisado, en noviembre de 2005, tras recibir información adicional del sector, se finalizaron varios perfiles de peligrosidad adicionales de productos procedentes de una lista previamente actualizada. En respuesta a una petición de la Comisión 2 de la Asamblea, la Secretaría había preparado otra lista actualizada de productos en la que se incluía, a fines de información, el estado de los perfiles de peligrosidad conexos, según figura en el anexo 2 del documento A 24/5(b)/2.

Cabe recordar que, en relación con el Anexo II revisado del Convenio MARPOL, que se espera entrará en vigor el 1 de enero de 2007, se había elaborado la regla 4.1.3 que permite que se transporten aceites y grasas sin modificar, con la nota a pie de página (k) en la columna e del capítulo 17 del Código CIQ enmendado, en buques quimiqueros de tipo 3, con la condición de que estos buques quimiqueros cumplan **todas** las prescripciones para los buques de tipo 3, y dispongan de doble fondo y de doble forro en el costado que cumplan las prescripciones indicadas en la regla 4.1.3. En el certificado de aptitud del buque se indicará que se autoriza al buque a navegar de acuerdo con las disposiciones de esta regla. El Comité tomó nota de que la Secretaría va a publicar una circular en la que se resumirán los puntos principales del proceso de revisión del Anexo II del MARPOL y del Código CIQ para garantizar que todas las partes interesadas son conscientes de sus obligaciones a partir del 1 de enero de 2007;

- .2 adoptó la resolución A.981(24) sobre la elaboración, con alto grado de prioridad, de un nuevo instrumento jurídicamente vinculante sobre el reciclaje de buques, y

pidió al Comité que ultimase dicho instrumento a tiempo para que se pueda examinar y adoptar en el bienio 2008-2009. La Asamblea también adoptó, mediante la resolución A.980(24), enmiendas a las Directrices de la OMI sobre el reciclaje de buques, e instó a los Gobiernos y a todas las partes interesadas a que apliquen estas Directrices sin demora;

- .3 tomó nota del plan del Comité de llevar a cabo un examen general del Anexo VI del MARPOL y del Código Técnico sobre los NO_x con objeto de revisar las reglas de modo que reflejen los adelantos tecnológicos y la necesidad de seguir reduciendo la contaminación atmosférica ocasionada por los buques, con plazo de ultimación fijado para 2007;
- .4 adoptó la resolución A.982(24) relativa a las Directrices revisadas sobre ZMES con el objetivo de aclarar y, según proceda, reforzar las Directrices actuales sobre ZMES, y pidió al Comité y al MSC que las mantuvieran sometidas a examen;
- .5 adoptó la resolución A.983(24) sobre las Directrices para facilitar la lucha contra los sucesos de contaminación; y
- .6 tomó nota de la decisión del Comité de incluir un punto de alta prioridad titulado "Enmiendas al Anexo I del MARPOL destinadas a prevenir el riesgo de contaminación en operaciones de trasbordo de hidrocarburos entre buques en el mar" en el programa de trabajo del Subcomité BLG, con plazo de ultimación previsto para 2007.

11.2 El Comité tomó nota de que las medidas de protección correspondientes para la ZMES de la zona del mar Báltico y la ZMES del archipiélago de Galápagos, adoptadas por la Asamblea mediante la resolución A.976(24) y A.977(24), respectivamente, ya se habían examinado en relación con el punto 8 relativo a las ZMES.

11.3 Por lo que respecta a la referencia que figura en el párrafo 4 del documento MEPC 54/11/1 relativa a la entrada en vigor del Anexo II revisado del MARPOL el 1 de enero de 2007, el Comité confirmó que:

- .1 la regla 4.1.3 era la única regla aplicable a buques nuevos y existentes que debe utilizarse para los aceites vegetales identificados mediante la nota a pie de página (k) en la columna e del capítulo 17 del Código CIQ enmendado; y
- .2 las reglas 4.1.1 y 4.1.2 sólo se elaboraron para permitir a las Administraciones que presentaran a la Organización una relajación de ciertas disposiciones de una enmienda en condiciones restringidas, durante un periodo determinado y para los buques existentes únicamente, y no debía permitirse utilizar estas reglas para los aceites vegetales identificados mediante la nota a pie de página (k).

11.4 La delegación de Panamá anunció que la Administración panameña otorgaría una exención para el transporte de aceites vegetales en virtud de la regla 4.1.3 del nuevo Anexo II del MARPOL.

Plan estratégico, plan de acción de alto nivel y prioridades

11.5 El Comité observó que la Asamblea había adoptado la resolución A.970(24) en la que figura la declaración de misión de la Organización, las tendencias, novedades y retos, los principios estratégicos y los indicadores de resultados. También adoptó la resolución A.971(24) que sustituye el plan de trabajo a largo plazo de la Organización con medidas de alto nivel relacionadas con los objetivos del Plan estratégico para la Organización y sobre los resultados previstos de la labor de los comités durante el bienio actual. El Comité tomó nota, en particular, de la petición hecha por la Asamblea en la resolución A.971(24) a todos los Comités de que:

- .1 cuando informen de su labor a la Asamblea en su vigésimo quinto periodo de sesiones ordinario en 2007, den cuenta del progreso realizado en el cumplimiento de los objetivos de la Organización en el marco de las medidas de alto nivel y de los resultados previstos para el bienio;
- .2 cuando examinen propuestas para incluir nuevos puntos en el programa de trabajo, se cercioren de que las cuestiones que vayan a ser tratadas queden dentro del ámbito del Plan estratégico;
- .3 examinen sus directrices relativas a la organización y método de trabajo y, si procede, las de sus órganos auxiliares (MEPC/Circ.405), a fin de establecer que en las ponencias que contengan propuestas para incluir nuevos puntos en el programa de trabajo se deberá indicar la relación que guardan dichos puntos con el ámbito del Plan estratégico; y, para terminar,
- .4 cuando formulen recomendaciones para sus programas de trabajo durante el periodo que abarca el Plan estratégico, tengan presente la conveniencia de no programar, salvo en circunstancias excepcionales, más de una conferencia diplomática al año.

11.6 El Consejo, en su 23º periodo de sesiones extraordinario, había identificado varias cuestiones a este respecto (C/ES.23/D y MEPC 54/11/3 (párrafo 14 y anexos 1, 2 y 3)) y había invitado al Comité a que:

- .1 tuviera en cuenta el asesoramiento del Grupo especial de trabajo del Consejo en lo que respecta al establecimiento de un orden de prioridades para su labor durante el bienio 2006-2007;
- .2 reservara el tiempo suficiente en el presente periodo de sesiones y en periodos de sesiones futuros para examinar las medidas de alto nivel y prioridades conexas para el bienio 2006-2007, a fin de asegurarse de que la planificación de sus actividades y su trabajo se describe con precisión y brevedad; y
- .3 tomara nota del calendario revisado de presentación de informes para el bienio 2006-2007.

11.7 El Comité tomó nota de los resultados de la labor de la Asamblea y del Consejo sobre estos temas y acordó actuar de conformidad con las peticiones de la Asamblea y del Consejo enumeradas en los párrafos 11.5 y 11.6 *supra*.

Resultados del 32º periodo de sesiones del Comité de Facilitación

11.8 Se informó al Comité de los resultados del 32º periodo de sesiones del Comité de Facilitación celebrado en julio de 2005, que figuran en el documento FAL 32/22. En el documento MEPC 54/11/2 se resume el apoyo prestado por el Comité FAL a la propuesta de la ICS relativa al acceso en línea a los certificados y documentos que han de llevarse a bordo de los buques (FAL 32/15), y se invita al Comité a que considere si se podría facilitar y simplificar el acceso por parte de los funcionarios encargados de la supervisión por el Estado rector del puerto a la información sobre los certificados de buques dedicados a viajes internacionales mediante el uso de tecnología moderna. El Comité FAL acordó que:

- .1 antes de poder empezar a estudiar las especificaciones informáticas de tal sistema en línea, necesita el asesoramiento del MSC y del MEPC sobre la aceptabilidad, viabilidad y factibilidad del sistema; y
- .2 necesita asesoramiento de los Comités sobre los certificados a los que se debería acceder mediante sistemas electrónicos.

11.9 El observador de INTERTANKO, al presentar el documento MEPC 54/11/4, informó al Comité del acceso en línea a los certificados y documentos de los buques que se utiliza actualmente a través del sistema Q88.com y la experiencia de los miembros de INTERTANKO con este sistema. INTERTANKO opina que el sistema Q88.com podría servir de ejemplo de cómo pueden obtenerse las ventajas identificadas por el Comité FAL (MEPC 54/11/2, párrafo 3) con el acceso en línea a los datos de certificados de los buques por las autoridades del Estado rector del puerto antes de la llegada de los buques.

11.10 Durante las deliberaciones sobre el acceso en línea a los certificados y documentos de los buques se manifestaron las siguientes preocupaciones:

- .1 deben aún resolverse muchos problemas prácticos por lo que respecta a la estructura, contenido y aspectos de seguridad de los datos en línea, así como sobre la solidez de los sistemas informáticos que deben aplicarse;
- .2 varias delegaciones manifestaron su objeción a la utilización de una base de datos comercial para la comunicación sobre los documentos legales entre los propietarios de buque y el Estado rector del puerto. Algunas delegaciones sugirieron que esto podría ser una tarea para la OMI y que la experiencia de otros órganos intergubernamentales en este contexto resultaría una referencia útil;
- .3 cabe preguntarse si el acceso en línea a los certificados y documentos de los buques complementa o sustituye los documentos en papel a bordo de los buques. Podrían plantearse cuestiones de responsabilidad en el caso de sustituir los datos éstos parecen estar obsoletos. La sustitución posiblemente requiera introducir enmiendas al artículo 5 del Convenio MARPOL relativo a la disponibilidad de los certificados a bordo de los buques a fines de inspección; y
- .4 la creación y el hecho de depender del acceso en línea a los certificados y documentos de los buques tendría implicaciones para las tripulaciones, las Administraciones de los Estados de abanderamiento y de los Estados rectores de puerto, que deberán tenerse en cuenta.

11.11 El Director de la División de Seguridad Marítima informó al Comité que las deliberaciones del Comité FAL se habían centrado en la facilitación del acceso a los certificados a fines de inspección en virtud de varios convenios de la OMI lo que no significaría la sustitución de los documentos impresos que se mantienen a bordo de los buques.

11.12 Algunas delegaciones apoyaron la propuesta de acceso en línea a los certificados y opinaron que el Comité FAL debía seguir estudiando el tema, incluida la cuestión de la fiabilidad y seguridad de dichas bases de datos.

11.13 El Presidente declaró que, mientras muchas delegaciones respaldaban la idea del acceso en línea a los certificados y documentos de los buques en principio, sólo se habían recibido unas pocas observaciones sobre la aceptabilidad, viabilidad y factibilidad de los sistemas de acceso en línea (MEPC 54/11/2, párrafo 6), según lo había pedido el Comité FAL. El concepto de supervisión por el Estado rector del puerto estaba basado en las inspecciones de los buques tras su llegada a los puertos. La cuestión que consistía en dar acceso a los Estados rectores del puerto a la información sobre los certificados y documentos de los buques antes de su llegada, modificaba este concepto. No obstante, dadas las posibles ventajas que ofrecía, el Comité FAL podría seguir examinando el tema.

11.14 El Comité estimó que aún no estaba listo para asesorar al Comité FAL sobre la aceptabilidad, viabilidad y factibilidad del acceso en línea a los certificados para fines de inspección.

11.15 Algunas delegaciones manifestaron su preocupación en relación con los sistemas cuyo funcionamiento y control sean de carácter comercial, y cuyo acceso esté restringido mediante suscripción.

11.16 El Comité tomó nota de la información sobre el sistema Q88.com que había facilitado INTERTANKO. No obstante, el Comité no pudo refrendar el sistema.

Resultados de la vigésima séptima Reunión consultiva de las Partes Contratantes del Convenio de Londres

11.17 Se informó al Comité de los resultados de la vigésima séptima Reunión consultiva de las Partes Contratantes del Convenio de Londres (octubre de 2005), según figuran en el documento LC 27/16. En particular, se informó al Comité de que la Reunión Consultiva había aceptado la constitución de un Grupo mixto de trabajo por correspondencia Convenio de Londres/MEPC con el mandato acordado por el MEPC 53, destinado a aclarar las cuestiones relativas a los "límites" posibles entre el MARPOL 73/78 y el Convenio y el Protocolo de Londres. Con la entrada en vigor el viernes 24 de marzo de 2006 del Protocolo de 1996 relativo al Convenio de Londres, esta colaboración entre el Comité y la Reunión consultiva cobraba mayor importancia al permitir un buen inicio para el nuevo Protocolo. El informe del Grupo mixto de trabajo por correspondencia se presentará al MEPC 55.

11.18 El Comité tomó nota de que la Reunión consultiva había aceptado estas medidas e invitó a los Estados Miembros a que contribuyeran a la labor del Grupo mixto de trabajo por correspondencia.

Resultados del 60º periodo de sesiones de la Asamblea General de las Naciones Unidas

11.19 Se informó al Comité de los resultados del 60º periodo de sesiones de la Asamblea General de las Naciones Unidas y, en particular, de la adopción, el 29 de noviembre de 2005, de las resoluciones A/RES/60/30 sobre los "Océanos y el Derecho del Mar" y A/RES/60/31 sobre los "Océanos y el Derecho del Mar: la Pesca Sostenible", que contienen ambos elementos que son de interés para la labor del Comité (MEPC 54/11/5).

Desechos marinos y deficiencias de las instalaciones portuarias de recepción de desechos

11.20 En la resolución A/RES/60/30 de la Asamblea General de las Naciones Unidas se invita a la OMI a que, en consulta con organizaciones y órganos pertinentes, examine el Anexo V del MARPOL y evalúe su eficacia para combatir las fuentes marinas de desechos marinos. La Asamblea General acoge favorablemente la labor constante de la OMI por lo que respecta a las instalaciones portuarias de recepción de desechos y toma nota de los trabajos realizados para determinar los problemas y elaborar un plan de acción para remediar las deficiencias de estas instalaciones. A este respecto, se informó al Comité que, basándose en la información sobre la creación del Foro del sector naviero y portuario sobre instalaciones de recepción, y sus iniciativas para mejorar la provisión y utilización de las instalaciones portuarias de recepción, se había elaborado un plan de acción para que el FSI 14 lo examine en junio de 2006 (FSI 14/13).

11.21 El Comité recordó a los Gobiernos Miembros, al sector naviero y portuario y a otras organizaciones interesadas que era necesario que participaran en la elaboración del plan de acción que examinará el FSI 14.

11.22 La delegación de Australia indicó que el tratar de resolver el problema de los desechos marinos era una prioridad en Australia y remitió su documento MEPC 54/INF.4 y Corr.1 en el que se resumen varios estudios llevados a cabo sobre los desechos marinos (véase también la sección 20 del presente informe). La delegación acogió favorablemente la invitación formulada por la Asamblea General de las Naciones Unidas a la OMI de que examine el Anexo V del MARPOL.

11.23 La delegación de los Países Bajos sugirió que el examen del Anexo V del MARPOL debía también basarse en las futuras recomendaciones del Grupo mixto de trabajo por correspondencia Convenio de Londres/MEPC a la hora de aclarar las dos cuestiones límites entre el MARPOL 73/78 y el Convenio y el Protocolo de Londres, ya que esto trataba en particular la cuestión de la descarga de basuras en virtud del Anexo V del MARPOL.

Aparejos de pesca abandonados y desechos marinos conexos

11.24 En la resolución A/RES/60/31 de la Asamblea General de las Naciones Unidas se pedía, entre otras cosas, a los Estados, la FAO, la OMI, el PNUMA y a todas las organizaciones regionales pertinentes y partes interesadas que tomen medidas para hacer frente a la cuestión de los aparejos de pesca perdidos o abandonados y desechos marinos conexos, incluida la compilación de datos sobre la pérdida de aparejos, su costo económico para la pesca y otros sectores y sus efectos para los ecosistemas marinos. También se alentaba a que hubiera una estrecha colaboración y coordinación entre todas las partes interesadas mediante iniciativas tales como el análisis de la implantación y eficacia de las medidas existentes que guardan relación con el control y la gestión de los aparejos abandonados y los desechos marinos conexos, la elaboración e implantación de estudios especiales para determinar los factores socioeconómicos, técnicos y de otro tipo que ejercen influencia en las pérdidas accidentales y el abandono

deliberado de aparejos de pesca en el mar, la evaluación y la aplicación de medidas preventivas, incentivos o desincentivos para evitar la pérdida y el abandono de aparejos de pesca en el mar y el establecimiento de las mejores prácticas de gestión.

11.25 El Secretario informó al Comité de que la OMI estaba colaborando con la FAO y el PNUMA, dentro del marco del proyecto del FMAM que trata de los desechos marinos. Por lo que respecta a la colaboración con la FAO en relación con los aparejos abandonados, propuso añadir este punto en el orden del día del Grupo mixto de trabajo OMI/FAO sobre la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada. La próxima reunión del Grupo mixto está prevista celebrarse en 2007 y las Secretarías de la OMI y la FAO estaban actualmente elaborando el orden del día de dicha reunión. Tanto la OMI como la FAO han designado a siete expertos para que participen en dicho Grupo. Se informará de las disposiciones adoptadas para esta reunión al MEPC 55 a fin de que adopte las medidas oportunas.

Proceso ordinario de presentación de informes y evaluación mundial del estado del medio marino

11.26 Se informó al Comité de que en la resolución A/RES/60/30 de la Asamblea General de las Naciones Unidas se sancionaban las conclusiones del segundo curso práctico internacional, celebrado en junio de 2005, sobre el "proceso ordinario de presentación de informes y evaluación mundial del estado del medio marino, incluido los aspectos socioeconómicos", en breve "el proceso ordinario" y que había decidido poner en marcha en la fase inicial, llamada "evaluación de evaluaciones" en preparación del propio "proceso ordinario". Al hacer esto, la Asamblea General de las Naciones Unidas también se mostró de acuerdo con las medidas de organización, y se nombró explícitamente a la OMI como miembro del Grupo Directivo Especial encargado de supervisar la ejecución de la "evaluación de evaluaciones".

11.27 Para concluir, el Comité:

- .1 tomó nota de la invitación hecha por la Asamblea General de las Naciones Unidas y acordó iniciar el examen del Anexo V del MARPOL y evalúe su eficacia para combatir las fuentes marinas de desechos marinos;
- .2 invitó a las delegaciones a que presenten propuestas en relación con los puntos pertinentes del orden del día del Comité para el examen del Anexo V del MARPOL a estos efectos;
- .3 tomó nota de que la Secretaría está colaborando con la FAO, el PNUMA y el PAM en relación con los desechos marinos y como se pedía en la resolución A/RES/60/31, convino en colaborar con la FAO por lo que respecta a la cuestión de los aparejos abandonados, en particular, a través del Grupo mixto de trabajo OMI/FAO sobre la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada.
- .4 tomó nota de la creación de la "evaluación de evaluaciones" como fase inicial de "proceso ordinario" y de las medidas adoptadas para su puesta en marcha.

12 ESTADO JURÍDICO DE LOS CONVENIOS

12.1 El Comité tomó nota de la información sobre el estado jurídico de los convenios y otros instrumentos de la OMI relacionados con la protección del medio marino (documento MEPC 54/12), según se indica a continuación:

- .1 en el anexo 1 de dicho documento figura el estado jurídico, al 12 de diciembre de 2005, de los convenios y otros instrumentos de la OMI relacionados con la protección del medio marino;
- .2 en el anexo 2 figura el estado jurídico del Convenio MARPOL al 12 de diciembre de 2005;
- .3 en el anexo 3 figura el estado jurídico de las enmiendas al Convenio MARPOL al 12 de diciembre de 2005;
- .4 en el anexo 4 figura el estado jurídico del Convenio de Cooperación 1990 al 12 de diciembre de 2005;
- .5 en el anexo 5 figura el estado jurídico del Protocolo de Cooperación – SNPP, de 2000, al 12 de diciembre de 2005;
- .6 en el anexo 6 figura el estado jurídico del Convenio AFS de 2001 al 12 de diciembre de 2005; y
- .7 en el anexo 7 figura el estado jurídico del Convenio BWM de 2004, al 12 de diciembre de 2005.

12.2 El Comité también tomó nota de la siguiente información, facilitada por la Secretaría después de publicarse el documento MEPC 54/12 con información 12 de diciembre de 2005:

- .1 Con respecto al anexo 2 del documento MEPC 54/12, sobre el estado jurídico del Convenio MARPOL:
 - .1 Bélgica depositó su instrumento de adhesión al Anexo VI el 27 de febrero de 2006;
 - .2 la República Árabe Siria depositó su instrumento de adhesión a los Anexos III, IV y V el 8 de marzo de 2006; y
 - .3 Qatar depositó su instrumento de adhesión a los Anexos I, II, III, IV y V el 8 de marzo de 2006.
- .2 Por lo que respecta al anexo 4 del documento MEPC 54/12, sobre el estado jurídico del Convenio de Cooperación 1990:
 - .1 Portugal depositó su instrumento de adhesión el 27 de febrero de 2006.
- .3 En cuanto al anexo 6 del documento MEPC 54/12, relativo al estado jurídico del Convenio AFS de 2001:
 - .1 Grecia depositó su instrumento de ratificación el 22 de diciembre de 2005; y
 - .2 Chipre depositó su instrumento de ratificación el 23 de diciembre de 2005.

- 12.3 El Comité tomó nota además de la siguiente información facilitada por las delegaciones:
- .1 la delegación del Japón declaró que su Gobierno depositaría su instrumento de ratificación del Protocolo de Cooperación-SNPP de 2000 en un futuro próximo;
 - .2 la delegación de China declaró que su Gobierno depositaría su instrumento de ratificación del Anexo VI del Convenio MARPOL en breve y que se encuentra en el proceso de ratificación del Anexo IV del Convenio MARPOL;
 - .3 la delegación de Italia declaró que su Gobierno depositaría su instrumento de ratificación del Anexo VI del Convenio MARPOL y del Protocolo de 1996 relativo al Convenio de Londres en un futuro próximo; y
 - .4 la delegación de Chipre declaró que su Gobierno depositaría su instrumento de adhesión al Anexo IV del Convenio MARPOL en breve.

13 SISTEMAS ANTIINCRUSTANTES PERJUDICIALES PARA BUQUES

Orientación práctica sobre el artículo 5 del Convenio AFS

13.1 El Comité recordó que en su último periodo de sesiones, en un esfuerzo para proporcionar a los países orientación práctica sobre el artículo 5 del Convenio AFS, había pedido a los Miembros que le presentaran ejemplos de sus códigos de prácticas, documentos de orientación u otra documentación pertinente que pudiera servir de base para la preparación de una guía breve sobre la gestión ambientalmente racional de los desechos resultantes de la aplicación o remoción de un sistema antiincrustante sometido a control en virtud de las disposiciones del anexo 1 del Convenio AFS.

13.2 El Comité reiteró su invitación a los Miembros para que, si disponen de la información pertinente, la presenten al MEPC 55 para su examen.

Información sobre el Convenio internacional sobre el control de los sistemas antiincrustantes perjudiciales en los buques

13.3 El Comité tomó nota de que como consecuencia de las recientes ratificaciones, estaba más próxima la fecha de entrada en vigor del Convenio AFS, ya que el total de Partes en el Convenio ascendía a 16 Estados, cifra que representaba aproximadamente el 17,3% de la flota mercante mundial. El Comité subrayó la importancia de que el Convenio AFS entre en vigor lo antes posible, teniendo presente el plazo acordado hasta 2008 para la prohibición total de los sistemas antiincrustantes a base de estaño a bordo de los buques.

14 FOMENTO DE LA IMPLANTACIÓN Y EJECUCIÓN DEL MARPOL 73/78 Y DE LOS INSTRUMENTOS CONEXOS

14.1 El Comité examinó los siguientes documentos: MEPC 54/14 (India), en el que se expresan opiniones sobre la necesidad de abordar los problemas de la gestión de los aceites de desechos en los espacios de máquinas de los buques, MEPC 54/WP.3 (Secretaría), en el que se propone que se establezca en la Red una base de datos como módulo del Sistema mundial integrado de información marítima de la OMI (GISIS) sobre el equipo para prevenir la contaminación, y el MEPC 54/WP.4 (Secretaría), en el que se informa de las discrepancias entre

las bases de datos de la OMI sobre el CAS y otras bases de datos, en cuanto a la información del CAS para petroleros almacenada en éstas.

Problemas de funcionamiento que afectan la gestión de los aceites de desecho en los espacios de máquinas de los buques

14.2 Al presentar el documento MEPC 54/14, la India señaló al Comité los graves problemas de funcionamiento que se plantean en la mayoría de los buques porque, aunque vayan equipados con separadores de aguas de sentina oleosas conforme a lo dispuesto en la resolución MEPC.107(49), tienen sistemas inadecuados para la gestión de desechos en los espacios de máquinas, carecen de suficientes tanques de almacenamiento de aceites de desecho y fangos y los incineradores con los que cuentan tienen una capacidad menor. La India opina que los recientes casos de trasgresión del Convenio MARPOL notificados han demostrado la insuficiencia de las directrices relativas al equipo de prevención de la contaminación que se lleva a bordo para la gestión de los aceites de desecho en los espacios de máquinas.

14.3 La India centró su inquietud en los siguientes aspectos que requieren atención:

- .1 el proyecto y la puesta a prueba de los separadores de aguas de sentina oleosas deberían tener en cuenta las condiciones a bordo y su capacidad debería especificarse en relación con el sistema propulsor instalado y otros factores;
- .2 la capacidad de los incineradores para fangos y aceites de desecho también debería especificarse en las reglas;
- .3 las normas de calidad de los depósitos de combustible líquido deberían perfeccionarse; y
- .4 se deberían ofrecer medidas positivas, tales como instalaciones de recepción, a los buques a un precio razonable, en vez de incoar procesos penales contra los tripulantes.

14.4 En las deliberaciones que siguieron, el Comité recordó que en el presente periodo de sesiones actual había adoptado medidas para abordar algunas de las inquietudes expresadas anteriormente. En primer lugar, en relación con el punto 6 del orden del día, había examinado una propuesta de Alemania sobre la Implantación armonizada de las Directrices y especificaciones revisadas relativas al equipo de prevención de la contaminación para las sentinas de los espacios de máquinas de los buques, adoptada mediante la resolución MEPC.107(49). El propósito de la propuesta era ofrecer orientación específicamente respecto del proceso de homologación con el fin de garantizar que durante las pruebas se tienen en cuenta las condiciones reales de funcionamiento en el buque. El Comité acordó remitir la propuesta al Subcomité DE para que la siguiera examinando (véase el párrafo 6.23).

14.5 En segundo lugar, en relación con el punto 10 del orden del día, el Comité había adoptado Directrices revisadas sobre sistemas para la manipulación de desechos oleosos en los espacios de máquinas de los buques, que incorporan las normas de orientación sobre los sistemas integrados de tratamiento de las aguas de sentina (SITAS) (véase el párrafo 10.15). Se considera que el SITAS responde a los problemas que se plantean actualmente a bordo de los buques para manipular desechos oleosos.

14.6 La mayoría de las delegaciones que hicieron uso de la palabra respaldó sin reservas las preocupaciones planteadas por la India, aunque algunas delegaciones no podían dar su conformidad a la imposición de prescripciones de capacidad mínima obligatorias para aguas de sentina oleosas y los incineradores, y preferían un enfoque basado en las características de los buques y en sus pautas de navegación, teniendo también en cuenta el acceso a las instalaciones portuarias de recepción en los posibles puertos en que hagan escala.

14.7 En el curso de las deliberaciones el Comité tomó nota de la información proporcionada por INTERTANKO sobre la labor en curso, en relación con las cuestiones planteadas por la India, con respecto al inicio de un proyecto sobre mejores prácticas en la gestión de desechos en las salas de máquinas, el cual se presentaría, si se ultimaba a tiempo, en el MEPC 55. El Comité también tomó nota de que, por su parte, la ICS había elaborado un folleto en el que se facilitaba orientación sobre el cumplimiento de las disposiciones del Convenio MARPOL respecto de los separadores de aguas de sentina oleosas y su utilización y mantenimiento, y de que los folletos estaban disponibles en el mostrador de documentos.

14.8 Al concluir el debate el Comité:

- .1 refrendó las opiniones de la India de que la insuficiencia del equipo de prevención de la contaminación por hidrocarburos, en particular los separadores de aguas de sentina oleosas, constituía un problema grave;
- .2 acordó invitar a los Gobiernos Miembros y al sector a que proporcionaran propuestas concretas, incluidos proyectos de circulares MEPC o propuestas de enmienda a los instrumentos existentes, en un periodo de sesiones futuro del Comité a fin de abordar esta importante cuestión; y
- .3 instó a todas las Partes en el Convenio MARPOL, especialmente a los Estados rectores de puertos, a que cumplieran sus obligaciones en virtud de este Convenio mediante la provisión de instalaciones portuarias de recepción adecuadas.

Base de datos electrónica sobre el equipo para prevenir la contaminación (EPC)

14.9 La Secretaría, en el documento MEPC 54/WP.3, proporcionó información sobre el estado actual de la serie anual de circulares MEPC.5 que divulgan información sobre el EPC homologado por los Gobiernos. Se había observado que, a lo largo de los años, parte de la información sobre la homologación del EPC contenida en la última edición (MEPC.5/Circ.9) era antigua y podría haber quedado obsoleta.

14.10 El Comité tomó nota de la cantidad y el alcance de los informes sobre EPC recibidos de los Gobiernos Miembros eran limitados ya que sólo tres Gobiernos Miembros informaron a la Organización del EPC aprobado el año anterior, y de que era posible que hubiera más EPC en uso, cuya homologación no se ha notificado a la OMI. Podría por tanto inferirse que tal vez no se esté cumpliendo el propósito y objetivo de la publicación de la serie de circulares MEPC.5.

14.11 El Comité tomó nota además de la propuesta de la Secretaría de que, a fin de abordar esta cuestión y de facilitar el acceso a la información sobre el EPC en todo el mundo fomentando al mismo tiempo el intercambio y la precisión de los datos pertinentes, se establezca una base de datos como módulo del Sistema mundial integrado de información marítima de la OMI (GISIS). Los objetivos de la base de datos podrían ser los siguientes:

- .1 la difusión de información actualizada sobre el EPC aprobado a la comunidad marítima en el mundo entero a través de Internet;
- .2 la actualización periódica de la información por los Gobiernos Miembros; y
- .3 la facilitación de las búsquedas.

14.12 El Comité refrendo la propuesta anterior y, en particular:

- .1 acordó elaborar una base de datos sobre el EPC como módulo del GISIS;
- .2 se mostró de acuerdo en suspender la publicación de la serie anual de circulares MEPC.5 en copia impresa; y
- .3 encargó a la Secretaría que cargue la base de datos, una vez creada, con la información sobre el EPC actualmente recogida en la serie de circulares MEPC.5 y, una vez que haya ultimado esta tarea, publique una circular en la que se invite a los Gobiernos Miembros a que examinen, enmienden y actualicen los datos pertinentes sobre el EPC que hayan proporcionado previamente, antes de que la base de datos sea de acceso general tras un periodo de prueba de tres meses.

Cuestiones relativas a la base de datos sobre el Plan de evaluación del estado del buque (CAS)

14.13 El Comité tomó nota de la información proporcionada por la Secretaría en el documento MEPC 54/WP.4. El Comité tomó nota en particular de que la base de datos de la OMI sobre el CAS, a la que, como módulo del GISIS, sólo pueden tener acceso las Partes en el MARPOL, almacena actualmente información sobre declaraciones de cumplimiento expedidas por los Gobiernos a 76 petroleros que se ajustan a lo previsto en el CAS, mientras que hay bastantes discrepancias con respecto a los datos sobre el cumplimiento del CAS por lo que se refiere a las mismos petroleros en la base de datos EQUASIS.

14.14 El Comité recordó que en una decisión anterior, adoptada en su 48º periodo de sesiones, se había acordado que EQUASIS podría disponer de la información sobre el CAS con los pormenores de las declaraciones de cumplimiento expedidas. La decisión fue refrendada por el MEPC 49 (MEPC 49/22, párrafo 13.6).

14.15 El Comité recordó además que, en su 53º periodo de sesiones, había aprobado la circular MEPC/Circ.479 sobre Directrices para los funcionarios encargados de la supervisión por el Estado rector del puerto cuando comprueben el cumplimiento del plan de evaluación del estado del buque (CAS), en la que se recomienda al funcionario encargado de la supervisión por el Estado rector del puerto que durante dicha comprobación consulte la base de datos de la OMI para verificar si el petrolero en cuestión cumple el CAS (MEPC 53/24, párrafo 10.29).

14.16 El Comité mantuvo un debate centrado en las posibles razones por las que EQUASIS no divulgaba la información proporcionada por la Secretaría de la OMI y las posibles repercusiones para el sector marítimo en lo que respecta a la obtención de información fiable sobre el cumplimiento del CAS por parte de los petroleros.

14.17 El Comité llegó a la conclusión de que la base de datos de la OMI sobre el CAS, como parte del sistema GISIS de la OMI, era una fuente adecuada de información relacionada con el

CAS y que sería oportuno que se hiciera de conocimiento público a través del GISIS la información sobre declaraciones de cumplimiento válidas, sin que esto signifique que cesen de ser transmitidas a EQUASIS, tal como se acordó en el MEPC 48, tras haber solucionado cualquier problema técnico que pueda surgir actualmente con respecto al método para suministrar estos datos.

14.18 Al concluir, el Comité:

- .1 encargó a la Secretaría que tome las medidas necesarias de modo que la información sobre las declaraciones de cumplimiento válidas, en la base de datos CAS de la OMI, se pusiera libremente a disposición del público a través del sistema GISIS;
- .2 instó a las Partes en el MARPOL a que cumplan su obligación según se establece en la sección 14 del CAS y proporcionen información a la OMI para su divulgación a través de la base de datos CAS;
- .3 encargó a la Secretaría que se pusiese en contacto con la Secretaría de EQUASIS para resolver cualquier problema técnico que en la actualidad pudiera dificultar la utilización de los datos CAS facilitados por la OMI.

15 MEDIDAS DE SEGUIMIENTO DE LA CNUMAD Y DE LA CUMBRE MUNDIAL SOBRE EL DESARROLLO SOSTENIBLE

15.1 El Comité tomó nota de que, en relación con este punto, normalmente se le invitaba a examinar las novedades en el sector del medio marino en relación con el Plan de implantación adoptado en la Cumbre Mundial sobre el Desarrollo Sostenible (WSSD), celebrada en 2002 en Johannesburgo (Sudáfrica).

15.2 El Comité, consciente de que se habían producido numerosas novedades positivas en muchos países desde la citada Cumbre de 2002, invitó a los Miembros a que presentaran información sobre la labor del MEPC en periodos de sesiones futuros del Comité.

16 PROGRAMA DE COOPERACIÓN TÉCNICA

16.1 El Comité recordó que, habida cuenta de la importancia de la cooperación técnica para la labor de la Organización, el MEPC 51 había decidido incluir un punto sobre cooperación técnica en su orden del día, con carácter permanente: en los periodos de sesiones pares se presentarían informes completos sobre las actividades de cooperación técnica de la Organización en la esfera del medio marino, y estos informes se actualizarían, si fuera necesario, en los periodos de sesiones impares. Siguiendo esta práctica, se presentó al Comité un informe completo sobre las actividades relacionadas con el medio marino realizadas en el marco del Programa integrado de cooperación técnica (PICT) para 2004-2005.

16.2 El Comité tomó nota de que la Secretaría había presentado, en relación con este punto del orden del día, cuatro documentos, a saber: MEPC 54/16, MEPC 54/16/1, MEPC 54/16/2 y MEPC 54/16/3, que proporcionaban información actualizada sobre las actividades nacionales y regionales en el marco del PICT durante el bienio 2004-2005 y sobre la 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. En los documentos mencionados también se proporcionaba información sobre las

actividades realizadas durante 2004-2005 en el marco de los proyectos/programas principales financiados a través de fuentes externas. A este respecto, el Comité tomó nota de los avances en relación con:

- .1 el proyecto de constitución de asociaciones para la protección y ordenación ambiental de los mares de Asia oriental (PEMSEA);
- .2 el proyecto sobre eliminación de obstáculos para la implantación eficaz de medidas de control y gestión del agua de lastre en los países en desarrollo (proyecto GloBallast);
- .3 el proyecto para la evaluación del alcance de la transferencia de especies acuáticas por medio del agua de lastre y los sedimentos de los buques que entran y salen del mar Caspio;
- .4 el proyecto sobre la creación de una autopista electrónica marina; y
- .5 el proyecto en el marco de EUROMED: colaboración para la seguridad marítima y la prevención de la contaminación producida por los buques (SAFEMED).

16.3 El Comité también tomó nota de la información facilitada por la Secretaría sobre los proyectos principales en fase de desarrollo que incluyen actividades que serán ejecutadas directamente por la OMI o bajo su supervisión.

16.4 Al examinar los documentos presentados, el Comité tomó nota de la importancia de los cursillos y cursos de formación para catalizar y reforzar la cooperación entre las autoridades nacionales de una región determinada, así como entre los Gobiernos y el sector, en el ámbito de la preparación y la lucha contra la contaminación. Asimismo, se destacó la importancia de dicha cooperación para garantizar sistemas de lucha contra la contaminación que fueran viables.

16.5 Además, el Comité tomó nota del buen nivel de cooperación existente entre la OMI y el sector petrolero a través de la Asociación Internacional de la Industria Petrolera para la Conservación del Medio Ambiente (IPIECA) en el marco de la Iniciativa mundial OMI/sector, cuyo objetivo es lograr una ratificación mundial y una implantación y aplicación efectiva del Convenio de Cooperación de 1990. Asimismo, se facilitó al Comité información sobre el proyecto recientemente elaborado en pro de los países de la Región de África Occidental y Central.

16.6 En el campo de la prevención de la contaminación, se señalaron al Comité los buenos resultados obtenidos en cuanto a la ratificación e implantación de los convenios pertinentes de la OMI. Con respecto al Convenio MARPOL, se reconoció que en el programa de cooperación técnica de la OMI se debería prestar especial atención al aumento del nivel de ratificación e implantación efectiva, haciendo énfasis en la provisión mundial de instalaciones portuarias de recepción adecuadas.

16.7 El Comité señaló, asimismo, que se estaba ejecutando el nuevo PICT para 2006-2007 y que éste representaba una continuación de las medidas adoptadas en el marco del programa anterior e incluía actividades nuevas, algunas de ellas relativas a la ratificación e implantación del Protocolo de Cooperación-SNPP 2000, incluidas las disposiciones relativas a la realización de los cursos de formación sobre el Convenio de Cooperación-SNPP.

16.8 Se señalaron al Comité los incesantes esfuerzos del Secretario General y, de hecho, de la Secretaría en su totalidad, para tratar de obtener contribuciones económicas a la financiación de las actividades de cooperación técnica de la Organización. Se invitó a los Miembros a que concedan prioridad a la financiación del programa de cooperación técnica, en reconocimiento de que la recaudación de fondos es una responsabilidad compartida, y a que estudien modos y medios para donar o, incluso, incrementar sus contribuciones al programa de cooperación técnica de la OMI, tanto en efectivo como en especie.

16.9 El Director de la División de Cooperación Técnica facilitó al Comité información adicional sobre el programa de cooperación técnica de la Organización. En su discurso recordó la importancia de la cooperación técnica en la labor de la Organización, lo cual explicaba la elección del lema del Día Marítimo Mundial de este año: "Cooperación Técnica: La respuesta de la OMI a los resultados de la Cumbre Mundial de 2005", con especial énfasis en las necesidades marítimas de África. Asimismo, informó al Comité sobre el nivel de financiación relativamente importante de las actividades relacionadas con el medio marino en el marco del actual PICT para 2006-2007.

16.10 El Comité también tomó nota del nivel de apoyo al PICT por el Fondo de Cooperación Técnica y de la situación económica bastante crítica que se estaba experimentando en el actual bienio, en el cual los fondos asignados representaban aproximadamente sólo el 71% de la asignación del Fondo de Cooperación Técnica en el bienio 2004-2005 anterior, lo cual es consecuencia directa de la disminución del excedente del Fondo de Imprenta de la OMI.

16.11 El Director de División de Cooperación Técnica reiteró que la recaudación de fondos es una responsabilidad compartida que debería preocupar a todas las partes interesadas y no sólo a la Secretaría de la OMI. A este respecto, hizo referencia a artículos y resoluciones pertinentes que figuran en varios convenios de la OMI y propugnan el fomento de la cooperación técnica. Además, recordó los excelentes resultados obtenidos por la División del Medio Marino en cuanto a la obtención de fondos para las actividades relacionadas con el medio marino a través del Fondo para el Medio Ambiente Mundial (FMAM) y otros donantes.

16.12 El Comité reiteró su compromiso con la cooperación técnica y la importancia que le atribuye. Al formular observaciones sobre los documentos, algunas delegaciones expresaron su agradecimiento por el exhaustivo y coherente informe y también por la asistencia técnica prestada por la Organización. Se informó al Comité de los proyectos en curso y de los beneficios obtenidos de los mismos por los países pertinentes desde el punto de vista del desarrollo de sus infraestructuras marítimas. En particular, el Comité tomó nota de lo siguiente:

- .1 la necesidad de recibir alguna información sobre los resultados de los programas en lo que concierne a la visión y los objetivos prioritarios del Comité. A este respecto, el Comité también observó la existencia en la OMI de herramientas para determinar los resultados de la asistencia técnica para los países, las cuales incluyen la evaluación de los cursos, seminarios y cursillos por los participantes durante su realización, una vez impartidos y seis o siete meses después de que hayan tenido lugar. En una escala más amplia, la Secretaría también realiza ejercicios periódicos de evaluación de los resultados del PICT e informa oportunamente al Comité de Cooperación Técnica;
- .2 la necesidad de garantizar un periodo mínimo de prestación de servicios en el Gobierno en cuestión, en los casos en los que se ha formado personal haciendo uso de recursos del PICT; dicha prestación de servicios está destinada a garantizar

que los conocimientos adquiridos se apliquen de manera eficaz. Las prioridades particulares de cada país se consideran un factor determinante que puede dificultar de manera significativa el establecimiento de dicho periodo de prestación de servicios;

- .3 la necesidad de conseguir que el sector petrolero realice donaciones generosas a la financiación del PICT; y
- .4 en relación con el Anexo II revisado del MARPOL, la necesidad de que se establezcan disposiciones sobre las actividades de cooperación técnica para facilitar su implantación, teniendo en cuenta que entrará en vigor en enero de 2007.

16.13 En resumen, el Presidente reconoció la importancia de la cooperación técnica en la labor de la Organización y, consciente de que era un trabajo de equipo, expresó su agradecimiento a todas las divisiones de la OMI por su ardua labor y, especialmente, a la División del Medio Marino, que es responsable de la mayor parte de las actividades de cooperación técnica relacionadas con el medio marino.

17 FUNCIÓN FUTURA DE LA EVALUACIÓN FORMAL DE LA SEGURIDAD Y CUESTIONES RELATIVAS AL FACTOR HUMANO

Evaluación formal de la seguridad

17.1 El Comité recordó las decisiones que había adoptado el MEPC 53 tras examinar el informe del Grupo de trabajo por correspondencia sobre la evaluación formal de la seguridad (EFS) y los resultados del MSC 80 sobre las cuestiones relacionadas con la EFS, según se indican en el párrafo 19.17 del documento MEPC 53/24, decisiones como la de distribuir la circular MSC/Circ.1180-MEPC/Circ.474, donde se recogen enmiendas a las Directrices relativas a la evaluación formal de la seguridad (EFS) en el proceso normativo de la OMI (MSC/Circ.1023-MEPC/Circ.392).

17.2 El Comité tomó nota de que el MSC 81 iba a constituir un grupo de redacción sobre la evaluación formal de la seguridad y que las conclusiones del Grupo y las consiguientes decisiones que adoptara el MSC 81 se remitirían al MEPC 55 para que éste adoptara las medidas pertinentes.

Cuestiones relativas al factor humano

17.3 El Comité recordó que en su 53º periodo de sesiones, en consonancia con el acuerdo establecido con el MSC para que el Grupo mixto de trabajo MSC/MEPC sobre el factor humano se reuniera una vez al año en periodos de sesiones alternos del MSC y el MEPC, había constituido el Grupo mixto de trabajo con objeto de examinar las cuestiones relativas al factor humano y elaborar la estrategia de la Organización al respecto. El Comité recordó también que, tras examinar el informe del Grupo, el MEPC 53 había aprobado, a reserva de que el MSC adoptara una decisión en el mismo sentido, cinco proyectos de circulares MSC/MEPC, sobre los siguientes asuntos:

- .1 lista de comprobaciones para el examen de las cuestiones relativas al factor humano por los órganos de la OMI (MEPC 53/WP.12, anexo 1);

- .2 consolidación de la aportación del factor humano a la labor de la OMI (MEPC 53/WP.12, anexo 2);
- .3 esquema para el examen por la OMI de la cuestión de la ergonomía y el entorno de trabajo (MEPC 53/WP.12, anexo 3);
- .4 la estrategia de la Organización para abordar el factor humano (MEPC 54/WP.12, anexo 4); y
- .5 Directrices sobre los elementos básicos de un programa de seguridad y salud en el trabajo a bordo (BLG 9/17, anexo 7), en su forma enmendada por el Comité (MEPC 53/24, párrafos 19.29 a 19.30).

17.4 El Comité observó que las cinco circulares MSC/MEPC enumeradas en el párrafo anterior se distribuirían después de que el MSC 81 las aprobara.

17.5 El Comité observó, además, que el Grupo mixto de trabajo MSC/MEPC sobre el factor humano se volvería a constituir durante el MSC 82 y que las conclusiones del Grupo y las consiguientes decisiones que adoptara el MSC 82 se remitirían al MEPC 56, que se celebrará en 2007, para que éste adoptara las medidas oportunas.

18 PROGRAMA DE TRABAJO DEL COMITÉ Y DE SUS ÓRGANOS AUXILIARES

Plan estratégico, plan de acción de alto nivel y prioridades de la Organización

18.1 Tras observar que el Plan estratégico, el plan de acción de alto nivel y las prioridades de la Organización se habían tratado dentro del punto 11 del orden del día junto con los resultados de la Asamblea y del Consejo (véanse los párrafos 11.5 A 11.7), el Comité convino en adoptar todas las medidas necesarias dentro de los puntos pertinentes del orden del día del Comité, de conformidad con las decisiones de la Asamblea y del Consejo.

Programas de trabajo de los subcomités pertinentes

18.2 El Comité recordó que en su 53º periodo de sesiones había aprobado el programa de trabajo de los subcomités BLG y FSI, al igual que el orden del día provisional del BLG 10 y del FSI 14, a partir de los aprobados por el MSC 80 (MEPC 53/24, párrafo 20.21 y anexo 34).

18.3 El Comité recordó también que, tras tomar nota de la información facilitada sobre el programa de trabajo de los subcomités DSC, NAV, DE, SLF y STW en su último periodo de sesiones (MEPC 53/20/5) y la decisión del MSC 80 (MSC 80/24, anexos 18 y 19), el MEPC 53 había enmendado y aprobado los puntos del programa de trabajo de los subcomités antedichos que estaban relacionados con cuestiones ambientales (MEPC 53/24, párrafo 20.22 y anexo 35).

18.4 El Comité refrendó la propuesta del Presidente de que, dado que dichos subcomités no se habían reunido, excepto el Subcomité DE que se reunió en febrero de 2006, después de que el MEPC 53 hubiera aprobado sus programas de trabajo, tales programas de trabajo o sus órdenes del día provisionales se examinarían en el MEPC 55 (octubre de 2006), después del MSC 81 (mayo de 2006).

18.5 Al respecto, el Comité observó que estaba previsto que el MSC constituyera el Grupo mixto de trabajo MSC/MEPC sobre el factor humano en su 82º periodo de sesiones (diciembre de 2006) (véase el párrafo 17.5).

Puntos que deben incluirse en el orden del día de los próximos tres periodos de sesiones del Comité

18.6 El Comité aprobó los puntos que procede incluir en el orden del día del MEPC 55, del MEPC 56 y del MEPC 57 (MEPC 53/WP.2), que figuran en el anexo 21.

Fechas de celebración del MEPC 55, MEPC 56 y MEPC 57

18.7 El Comité tomó nota de que el MEPC 55 se celebraría del 9 al 13 de octubre de 2006 y de que estaba previsto provisionalmente que el MEPC 56 y el MEPC 57 se celebraran en julio de 2007 y en marzo de 2008, respectivamente.

Grupos de trabajo, de examen y de redacción en el MEPC 55

18.8 El Comité acordó, en principio, constituir los siguientes grupos de trabajo, de examen o de redacción durante el MEPC 55:

- .1 Grupo de examen sobre las tecnologías de tratamiento del agua de lastre;
- .2 Grupo de trabajo sobre el reciclaje de buques;
- .3 Grupo de trabajo sobre la contaminación atmosférica; y
- .4 Grupo de redacción sobre las enmiendas a los instrumentos de obligado cumplimiento.

Grupos de trabajo por correspondencia

18.9 El Comité acordó constituir el Grupo de trabajo por correspondencia sobre el reciclaje de buques (véase el párrafo 3.22.6) que presentará su informe ante el MEPC 55:

Reuniones interperiodos

18.10 El Comité acordó celebrar las siguientes reuniones interperiodos:

- .1 Grupo de trabajo sobre la revisión del Anexo VI del MARPOL, que se reunirá bajo los auspicios del Subcomité BLG antes de finales de 2006 y que deberá presentar su informe ante el BLG 11;
- .2 Grupo de trabajo ESPH (ESPH 12), que se reunirá en septiembre de 2006 y al que se ha pedido que presente su informe sobre los puntos determinados por el BLG 10 directamente ante el MEPC 55; y
- .3 el Grupo técnico sobre el Convenio de Cooperación y el Protocolo de Cooperación-SNPP, que se reunirá durante la semana anterior al MEPC 55, en octubre de 2006, y que deberá presentar su informe ante el MEPC 55.

19 APLICACIÓN DE LAS DIRECTRICES DE LOS COMITÉS

19.1 El Comité recordó que la última reunión de los Presidentes se había celebrado el 14 de mayo de 2005 para tratar las cuestiones que habían quedado pendientes de la reunión anterior celebrada en 2004, incluidos los mandatos de los subcomités, la mejora de la eficacia de las reuniones, el control de los nuevos puntos del programa de trabajo y la gestión del volumen de trabajo, entre otros. El informe de la reunión de los Presidentes fue examinado por el MSC 80 y el MEPC 53.

19.2 El Comité también recordó que en el MEPC 53 la delegación de las Islas Marshall planteó una cuestión respecto del párrafo 19.2 del informe de la reunión de los Presidentes (MEPC 53/21/1) sobre la disponibilidad de los documentos de los periodos de sesiones en el sitio IMODOCS en la Red, y el MEPC 53 había observado que esta cuestión se examinaría en la siguiente reunión de los Presidentes (MEPC 53/24, párrafo 21.8).

19.3 El Presidente informó al Comité que la próxima reunión de los Presidentes se celebrará en mayo de 2006 junto con el MSC 81 y que los resultados de dicha reunión se comunicarán al MEPC 55.

19.4 El Presidente recordó al Comité que la mayoría de los documentos para el presente periodo de sesiones se habían presentado justo dentro de los plazos. Aunque esto era aceptable de conformidad con las Directrices del Comité, se agradecería enormemente que en futuros periodos de sesiones las delegaciones presentaran sus documentos lo antes posible de modo que otras delegaciones tengan tiempo de estudiar los documentos, lo que facilitará las deliberaciones durante el periodo de sesiones. Asimismo, dado que la Secretaría de la OMI se va a desplazar a un edificio de la calle Victoria en julio de 2006, y aunque se harán los mayores esfuerzos para garantizar que las reuniones de la OMI se llevan a cabo sin problemas, no se puede descartar completamente la posibilidad de que esta mudanza pueda ocasionar trastornos en el trabajo. Por consiguiente, la presentación temprana de los documentos podrá ayudar a compensar estos trastornos.

19.5 El Presidente, tras recordar que se había constituido un Grupo técnico sobre las ZMES y las zonas especiales en el presente periodo de sesiones y que algunas delegaciones habían indicado que preferían un grupo de trabajo, indicó que el método de trabajo de este Comité ya no coincidía con el del Comité de Seguridad Marítima por lo que respecta a sus órganos auxiliares, de conformidad con lo dispuesto en las Directrices sobre la organización y el método de trabajo del MSC y del MEPC y de sus órganos auxiliares (MSC/Circ.1099-MEPC/Circ.405), enmendadas.

19.6 El Presidente recordó al Comité que en las Directrices de los Comités sólo se mencionan los grupos de trabajo, grupos de redacción y grupos de trabajo por correspondencia. No obstante, en sus últimos periodos de sesiones, el Comité había constituido grupos técnicos (por ejemplo, el Grupo técnico sobre las ZMES y las zonas especiales y el Grupo técnico sobre el Convenio de Cooperación y el Protocolo de Cooperación-SNPP) y un grupo de examen sobre las tecnologías del agua de lastre, lo que no estaba previsto en las Directrices.

19.7 Por consiguiente, el Comité se mostró de acuerdo con la propuesta del Presidente de que éste prepararía, junto con la Secretaría, un documento sobre la inclusión, en las Directrices de los Comités, de los grupos técnicos y los grupos de examen que se aplicarían únicamente al MEPC, y que se presentará al MEPC 55 para que lo examine.

20 OTROS ASUNTOS

Resultados de la Cumbre Mundial Infantil celebrada en Aichi (Japón) del 26 al 29 de julio de 2005 (MEPC 54/20)

20.1 Tras recordar las observaciones que el Secretario General formuló durante el MEPC 53 respecto del valor e importancia de hacer conocer a los jóvenes el papel de la OMI en la protección del medio marino, el Comité se refirió a la función de la OMI para facilitar la asistencia de niños a la Cumbre Mundial Infantil sobre el Medio Ambiente, que se celebró en Aichi (Japón), del 26 al 29 de julio de 2005.

20.2 El Comité también señaló que se consideraba que la Cumbre Mundial Infantil había sido un gran éxito y que, como consecuencia de la iniciativa de la OMI, cuatro niños habían presentado mensajes en nombre de la Organización y de los sectores jóvenes de las Asociaciones para la Protección del Medio Ambiente (MEPA) en la región del mar Mediterráneo, a la Cumbre Infantil, en su calidad de "embajadores de la OMI para la protección del medio marino". Los cuatro niños de las MEPA fueron Nikolas Adami, patrocinado por CYMEPA Junior, Nikolaos Theofilidis, de Grecia, patrocinado por HELMEPA Junior, Çağla Gamze Seten y Beril Esen de Turquía, patrocinados por TURMEPA Junior.

20.3 El Comité señaló además que la iniciativa había generado mucho interés respecto del concepto de MEPA Junior y de que servirá para alentar el establecimiento en el futuro de más MEPA Junior, en otras regiones del mundo.

20.4 La delegación de Grecia, al referirse al documento MEPC 54/20 (Secretaría), felicitó al Secretario General y al Presidente por su labor en la promoción del papel de las nuevas generaciones en la protección del medio marino. Además, dio las gracias a todos los miembros del Comité por brindar a los cuatro niños de los sectores juveniles de HELMEPA, CYMEPA y TURMEPA, la oportunidad de representar a la OMI en este acontecimiento de carácter mundial, en tanto que "Embajadores de la OMI para la protección del medio marino".

20.5 La delegación de Grecia señaló que estaba firmemente convencida de que tales iniciativas hacían que las nuevas generaciones se convirtieran en las portadoras más eficaces de los mensajes de racionalidad ambiental, al tiempo que acercaban a los niños al transporte marítimo, ampliando así el horizonte de sus futuras carreras. Al fomentar a través de la OMI la toma de conciencia de la juventud respecto de los problemas del medio ambiente la comunidad marítima internacional mostraba al mundo su preocupación por la salud del medio marino.

20.6 La delegación de Grecia declaró, además, que era importante que el MEPC mantuviera el impulso actual haciendo hincapié en esta noble causa. Un paso en esta dirección podría ser, para la OMI, al auspicio de un concurso infantil de dibujo en todo el mundo, cuyo premio para la obra ganadora, podría ser, por ejemplo, su impresión en forma de cartel y su distribución por las delegaciones nacionales MEPC a fin de proyectar en todo el mundo el mensaje común.

20.7 La delegación informó además al Comité de que en las recientes reuniones conjuntas de INTERMEPA, la junta directiva de tres MEPA, HELMEPA, CYMEPA y TURMEPA del Mediterráneo habían decidido reforzar aún más la cooperación entre sus sectores juveniles, mientras continúa la cooperación con AUSPEMA de Australia, PHILMEPA de las Filipinas y URUMEPA de Uruguay. Además, recientemente se había manifestado interés respecto de la financiación de asociaciones no gubernamentales, sin fines de lucro, por ejemplo, MEPA en el mediano y lejano Oriente y en la región del Mar Negro.

20.8 Para finalizar, la delegación de Grecia instó a las delegaciones asistentes al periodo de sesiones del Comité a que tomaran con entusiasmo esta cuestión y dieran a los niños la oportunidad de aprender, de compartir ideas y, sobre todo, de evitar los errores cometidos por la vieja generación en su empeño por lograr el desarrollo y la prosperidad.

20.9 La delegación del Uruguay dio las gracias a HELMEPA por su labor, particularmente, por incrementar la toma de conciencia respecto de los problemas del medio ambiente as enentre los jóvenes y también los que ya no son tan jóvenes.

Información sobre los estudios llevados a cabo por Australia respecto de los detritos marinos y una investigación sobre los riesgos de las incrustaciones orgánicas y posibilidades de gestión en los buques comerciales

20.10 El Comité tomó nota con agradecimiento de la información proporcionada por Australia (MEPC 54/INF.4 y Corr.1) sobre los estudios llevados a cabo por ese país respecto de los detritos marinos y subrayó la importancia de una eficaz implantación del Anexo V del MARPOL, que prohíbe la descarga de materias plásticas en el mar. El Comité pidió a otras delegaciones que proporcionaran información sobre este tema en futuros periodos de sesiones del Comité.

20.11 Tras tomar nota de que la información proporcionada por Australia (MEPC 54/INF.5) sobre la investigación de los riesgos de la incrustación biológica y de las opciones de gestión de los buques comerciales, agradeció a Australia e invitó a los Miembros a que presenten documentos para otros periodos de sesiones del Comité, en relación con el punto sobre "Sistemas antiincrustantes perjudiciales para buques".

ANEXO 1

**PROYECTO DE RESOLUCIÓN MEPC.140(54)
adoptada el 24 de marzo de 2006****DIRECTRICES PARA LA APROBACIÓN Y LA SUPERVISIÓN DE PROGRAMAS
PARA PROTOTIPOS DE TECNOLOGÍAS DE TRATAMIENTO
DEL AGUA DE LASTRE (D10)**

EL COMITÉ DE PROTECCIÓN DEL MEDIO MARINO,

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

RECORDANDO TAMBIÉN que la Conferencia internacional sobre la gestión del agua de lastre para buques, celebrada en febrero de 2004, adoptó el Convenio internacional para el control y la gestión del agua de lastre y los sedimentos de los buques, 2004 (Convenio sobre la Gestión del Agua de Lastre), junto con cuatro resoluciones de la Conferencia,

TOMANDO NOTA de que la regla A-2 del Convenio sobre la Gestión del Agua de Lastre prescribe que la descarga del agua de lastre sólo se realizará mediante la gestión del agua de lastre de conformidad con las disposiciones del anexo del Convenio,

TOMANDO NOTA ADEMÁS de que la regla D-4.3 del Convenio sobre la Gestión del Agua de Lastre dispone que, para el establecimiento y ejecución de cualquier programa de prueba y evaluación de tecnologías de tratamiento del agua de lastre prometedoras, las Partes tendrán en cuenta las directrices elaboradas por la Organización,

TOMANDO NOTA ASIMISMO de que en la resolución 1 adoptada por la Conferencia internacional sobre la gestión del agua de lastre para buques se invita a la Organización a que elabore con carácter de urgencia las citadas directrices,

HABIENDO EXAMINADO en su 54º periodo de sesiones el proyecto de directrices para la aprobación y la supervisión de programas para prototipos de tecnologías de tratamiento del agua de lastre elaborado por el Grupo de trabajo sobre el agua de lastre,

1. ADOPTA las Directrices para la aprobación y la supervisión de programas para prototipos de tecnologías de tratamiento del agua de lastre, que figuran en el anexo de la presente resolución;
2. INVITA a los Gobiernos a que apliquen las Directrices lo antes posible, o cuando el Convenio les sea aplicable; y
3. ACUERDA mantener las Directrices sometidas a examen.

ANEXO

DIRECTRICES PARA LA APROBACIÓN Y LA SUPERVISIÓN DE PROGRAMAS PARA PROTOTIPOS DE TECNOLOGÍAS DE TRATAMIENTO DEL AGUA DE LASTRE (D10)

Índice

1 INTRODUCCIÓN

Generalidades
Finalidad
Aplicación
Prescripciones del programa

2 DEFINICIONES

3 PRESCRIPCIONES PARA LA APLICACIÓN DEL PROGRAMA

Participantes
Descripción de la tecnología de tratamiento del agua de lastre
Descripción del buque
Descripción de la instalación y del reconocimiento de la instalación
Descripción de la prueba de rendimiento y de la evaluación
Calendario y presentación de informes

4 RECONOCIMIENTO DE LA INSTALACIÓN Y DECLARACIÓN DE CUMPLIMIENTO

Reconocimiento de la instalación
Declaración de cumplimiento

5 PRESCRIPCIONES DE EFICACIA PARA LOS SISTEMAS YA INSTALADOS

6 SUPERVISIÓN DEL PROGRAMA

APÉNDICE

Declaración de cumplimiento relativa a un prototipo de tecnología de tratamiento del agua de lastre

DIRECTRICES PARA LA APROBACIÓN Y LA SUPERVISIÓN DE PROGRAMAS PARA PROTOTIPOS DE TECNOLOGÍAS DE TRATAMIENTO DEL AGUA DE LASTRE (D10)

1 INTRODUCCIÓN

Generalidades

1.1 Las presentes Directrices contienen recomendaciones para las Administraciones sobre la aprobación y supervisión de programas para prototipos de tecnologías de tratamiento del agua de lastre, de conformidad con la regla D-4 del "Convenio internacional para el control y gestión del agua de lastre y los sedimentos de los buques, 2004" (el Convenio). El propósito de la regla D-4 es proporcionar oportunidades para poner a prueba y evaluar tecnologías de tratamiento del agua de lastre prometedoras a bordo de los buques, que tengan posibilidades de cumplir o exceder la norma de eficacia de la regla D-2 del Convenio. El documento también puede ser de utilidad para los fabricantes, propietarios de buques y otras partes interesadas que desarrollen actividades en la esfera del tratamiento del agua de lastre. En las Directrices también se formulan recomendaciones sobre los criterios de aprobación de tales programas. Las recomendaciones que figuran en las presentes Directrices deben aplicarse de una manera objetiva, coherente y transparente y la Organización debe evaluar periódicamente tal aplicación.

1.2 Las reglas a las que se hace referencia en las presentes Directrices son las que figuran en el Convenio.

1.3 Las Directrices incluyen recomendaciones generales sobre el proyecto y la construcción, los procedimientos técnicos para la evaluación y la prueba del funcionamiento general, los procedimientos para la expedición de la declaración de cumplimiento de conformidad con la regla D-4 y las responsabilidades de supervisión de la Administración.

1.4 Habida cuenta de que siguen evolucionando los conocimientos, la experiencia y los consiguientes logros tecnológicos relativos al tratamiento del agua de lastre, quizás sea necesario actualizar las presentes Directrices. A tal efecto, deberán llevarse a cabo exámenes periódicos de su contenido teniendo en cuenta tales evoluciones, y cualesquiera revisiones que se realicen deben ser debidamente distribuidas por la Organización.

Finalidad

1.5 La principal finalidad de las presentes Directrices es:

- .1 ayudar a las Administraciones a aprobar o rechazar los programas propuestos y, en los casos en que se conceda la aprobación, expedir una declaración de cumplimiento en virtud de la regla D-4;
- .2 describir las responsabilidades de la Administración en la supervisión de la ejecución del programa; y
- .3 fomentar la interpretación y aplicación uniformes de la regla D-4.

Aplicación

1.6 Las presentes Directrices se aplican a los programas establecidos para poner a prueba y evaluar las tecnologías de tratamiento del agua de lastre prometedoras de conformidad con la regla D-4.

Prescripciones del programa

1.7 El programa para los prototipos de tecnologías de tratamiento del agua de lastre de conformidad con las presentes Directrices debe incluir las siguientes tres etapas principales:

- .1 **Solicitud, presentación y aprobación del programa:** La solicitud deberá incluir un plan detallado en el que se describa la tecnología del prototipo y la implantación del programa según se describen en la sección 3. Además, el solicitante incluirá pruebas sobre las posibilidades que tienen los prototipos de tecnologías de cumplir o exceder la norma de eficacia descrita en la regla D-2. Si el prototipo de tecnología de tratamiento del agua de lastre utiliza sustancias activas o preparados que contengan una o varias sustancias activas, las sustancias tendrán que haber recibido la aprobación inicial, según se describe en el Procedimiento para la aprobación de sistemas de gestión del agua de lastre en los que se utilicen sustancias activas (D9). Toda la información indicada anteriormente constituirá la base para que la Administración proceda a la evaluación y aprobación del programa presentado. En el caso en que se apruebe un programa, el solicitante podrá proceder de conformidad con el programa aprobado teniendo en cuenta las condiciones fijadas por la Administración.
- .2 **Reconocimiento de la instalación y declaración de cumplimiento:** La instalación del prototipo de tecnología de tratamiento del agua de lastre de conformidad con el programa aprobado se verificará mediante un reconocimiento de la instalación. Si este reconocimiento confirma que se ha respetado el programa aprobado, incluida cualquier condición aplicable fijada por la Administración, la Administración podrá expedir una declaración de cumplimiento de conformidad con la regla D-4.
- .3 **Evaluación del rendimiento y presentación de informes:** Durante el periodo de prueba y de evaluación, un prototipo de tecnología de tratamiento del agua de lastre será objeto de pruebas y evaluaciones experimentales continuas de acuerdo con el programa aprobado para evaluar el rendimiento tanto de ingeniería como biológico en las condiciones de operación a bordo. La presentación de informes a la Administración se hará de un modo y según un calendario que sean conformes con el programa aprobado.

2 DEFINICIONES

2.1 Prototipo de tecnología de tratamiento del agua de lastre: cualesquiera sistema integrado de equipo de tratamiento del agua de lastre, según lo indicado en la regla D-4, que participe en un programa para la prueba y evaluación, que tenga posibilidades de cumplir o superar las normas de eficacia de la gestión del agua de lastre establecidas en la regla D-2, incluido el equipo de tratamiento, todo el equipo de control conexo, el equipo de vigilancia y las instalaciones de

muestreo. El prototipo de tecnología de tratamiento del agua de lastre puede ser un proceso mecánico, físico, químico o biológico, ya sea utilizado individualmente o en combinación, que puede utilizar o no sustancias activas para extraer o neutralizar los organismos acuáticos perjudiciales y agentes patógenos existentes en el agua de lastre y los sedimentos. Los prototipos de tecnologías de tratamiento del agua de lastre pueden funcionar en la toma o en la salida del agua de lastre, durante el viaje o en cualquier combinación de estas modalidades.

2.2 Plan de gestión del agua de lastre: documento mencionado en la regla B-1 del Convenio en el que se describen los procesos y procedimientos de gestión del agua de lastre a bordo de cada buque.

2.3 Sustancias activas: sustancia u organismo, incluido un virus u hongo, que ejerza una acción general o específica contra los organismos acuáticos perjudiciales y agentes patógenos.

2.4 Equipo de control: equipo instalado necesario para el funcionamiento adecuado del prototipo de tecnología para el tratamiento del agua de lastre.

2.5 Equipo de vigilancia: equipo instalado para la evaluación del funcionamiento correcto del prototipo de tecnología de tratamiento del agua de lastre.

2.6 Convenio: Convenio internacional para el control y la gestión del agua de lastre y los sedimentos de los buques, 2004.

2.7 Instalaciones de muestreo: medios proporcionados para el muestreo del agua de lastre tratada o sin tratar, según se requiera en las presentes Directrices.

3 PRESCRIPCIONES PARA LA APLICACIÓN DEL PROGRAMA

3.1 En la presente sección figuran los elementos y documentación detallados que deben incluirse en un programa y en una solicitud de aprobación del programa, según se define en la sección 1.7.1. La solicitud de aprobación del programa incluirá información sobre los siguientes aspectos:

- .1 participantes
- .2 descripción de la tecnología de tratamiento del agua de lastre
- .3 descripción del buque
- .4 descripción de la instalación y del reconocimiento de la instalación
- .5 descripción de la prueba de rendimiento y de la evaluación
- .6 calendario y presentación de informes

3.2 Se presentará a la Administración toda la documentación pertinente y exigida que describa el programa para el cual el solicitante está solicitando la aprobación. La solicitud sólo puede referirse a un prototipo de tecnología de tratamiento de agua de lastre y normalmente no debe resultar en la instalación en más de tres buques. Las instalaciones de prototipos a bordo de más de un buque deben justificarse en la solicitud y basarse en prescripciones de elaboración de tecnologías relacionados, por ejemplo, con:

- cuestiones de capacidad;
- áreas geográficas de operación;

- condiciones específicas a bordo que varían según el tipo del buque; y
- el reacondicionamiento de buques existentes en vez de las instalaciones a bordo de buques nuevos.

3.3 La solicitud de aprobación del programa también tendrá en cuenta las normas de seguridad y ambientales que debe cumplir el buque a fin de garantizar que otras prescripciones internacionales y/o nacionales no quedan comprometidas por el prototipo de tecnología de tratamiento del agua de lastre.

3.4 El programa incluirá la implantación de medidas adecuadas de control de calidad de conformidad con las normas internacionales reconocidas que deben cumplir todos los participantes especificados en la sección 3.5.

Participantes

3.5 El programa deberá ofrecer una reseña general de los diferentes participantes incluidos en la solicitud de aprobación del programa, entre los que se contarán, según proceda, los siguientes:

- el propietario o armador del buque;
- el fabricante o fabricantes; y
- la institución encargada de las pruebas o cualesquiera laboratorios, instituciones o compañías encargadas de determinados elementos del programa o de su totalidad o que asesoren al fabricante sobre la ejecución del programa.

3.6 Las funciones o responsabilidades de cada uno de los participantes indicados deberán describirse con claridad en la solicitud de aprobación del programa.

Descripción de la tecnología de tratamiento del agua de lastre

3.7 La solicitud de aprobación del programa deberá incluir información relativa al proyecto, construcción, explotación y funcionamiento de la tecnología de tratamiento del agua de lastre propuesta. En la información se incluirán también cualesquiera condiciones previstas que limiten su aplicación con respecto a la duración del viaje, el tipo de buque, capacidad (caudal y/o volumen) o cualesquiera otras condiciones pertinentes.

3.8 La solicitud de aprobación del programa deberá contener documentación sobre las posibilidades de que los prototipos de tecnologías que satisfagan o superen la norma de eficacia descrita en la regla D-2. En la preparación de dicha documentación deberán haberse utilizado prácticas científicas y estadísticas reconocidas.

3.9 Se describirán debidamente la construcción, funcionamiento y mantenimiento de la tecnología de manera que la Administración pueda examinarlas. Se incluirá lo siguiente:

- .1 el prototipo de tecnología de tratamiento del agua de lastre deberá corresponder a una configuración y construcción adecuadas para su instalación y utilización a bordo en condiciones normales;
- .2 el proyecto, la construcción y los materiales serán adecuados para la finalidad prevista del equipo, las condiciones de funcionamiento a las cuales estará

sometido y las condiciones ambientales de a bordo. Se incluirán consideraciones sobre los siguientes elementos:

- .1 vibración - para garantizar que no hay posibilidad de resonancias;
 - .2 temperatura - para garantizar un funcionamiento y rendimiento seguros y adecuados de la tecnología respecto de la gama de temperaturas aplicable a las instalaciones de a bordo;
 - .3 humedad - para verificar la idoneidad del equipo expuesto a la humedad/agua según se aplique a las instalaciones de a bordo;
 - .4 fluctuación de potencia - para garantizar el funcionamiento adecuado durante una variación de voltaje/frecuencia; y
 - .5 inclinación - para garantizar que la tecnología funcione durante las situaciones para las cuales ha sido prevista, teniendo en cuenta el movimiento del buque, y que una vez instalada a bordo seguirá siendo segura y no constituirá ningún peligro para la tripulación o el buque en caso de inclinación.
- .3 el fabricante deberá describir con claridad, en un manual de funcionamiento y mantenimiento, el mantenimiento rutinario del prototipo de tecnología de tratamiento del agua de lastre y los procedimientos para la reparación de averías;
 - .4 el prototipo de tecnología de tratamiento del agua de lastre estará dotado de medios simples y eficaces para su funcionamiento y control;
 - .5 en caso de un fallo que ponga en peligro el funcionamiento correcto del prototipo de tecnología de tratamiento del agua de lastre, se activarán alarmas que emitirán señales audibles y visuales en todos los puestos desde los cuales puedan dirigirse las operaciones relativas al agua de lastre;
 - .6 el programa del prototipo de tecnología de tratamiento del agua de lastre deberá permitir registrar todas las operaciones relacionadas en el agua de lastre, sobre todo:
 - .1 el registro de las operaciones o de cualquier fallo que se produzca durante las mismas;
 - .2 el registro de todos los parámetros fundamentales, necesarios para garantizar un funcionamiento adecuado;
 - .3 la fecha y hora del inicio y de la finalización de la operación de lastrado; y
 - .4 la modalidad de la operación de lastrado (carga, descarga, trasvase).
 - .7 el prototipo de tecnología de tratamiento del agua de lastre deberá permitir el muestreo de modo que puedan recogerse muestras representativas del agua de

lastre del buque tal como se indica en el proyecto experimental descrito en la solicitud de aprobación del programa.

3.10 La solicitud de aprobación del programa deberá incluir descripciones de los principios de funcionamiento, el uso, si procede, de sustancias activas, las condiciones de funcionamiento y la viabilidad de la aplicación del prototipo de tecnología de tratamiento del agua de lastre.

3.11 En la solicitud de aprobación del programa deberá incluirse una evaluación de los posibles efectos respecto de otras personas, o sistemas del buque y de su estructura, y deberán subrayarse cualesquiera disposiciones especiales de seguridad que podrían ser necesarias debido a las características de la instalación y/o funcionamiento del prototipo de tecnología de tratamiento del agua de lastre.

Descripción del buque

3.12 En la solicitud de aprobación del programa se incluirá una descripción cabal y completa del buque o buques en los que vaya a instalarse el prototipo de tecnología de tratamiento del agua de lastre. Tal descripción deberá incluir:

- el nombre de los buques;
- fecha de construcción;
- pabellón;
- puerto de matrícula;
- arqueo bruto;
- peso muerto;
- número IMO;
- eslora (pp);
- distintivo de llamada internacional;
- calados en lastre máximos (en condiciones meteorológicas normales y desfavorables);
- la capacidad total de lastre del buque en m³ y otras unidades, en caso de ser aplicables al buque.

3.13 En la descripción se incluirán también los caudales y volúmenes del lastre normal de funcionamiento y, en la medida de lo posible, las distancias y rutas de los viajes típicos.

Descripción de la instalación y del reconocimiento de la instalación

3.14 En la solicitud de aprobación del programa se describirá exhaustivamente la forma en que el equipo deberá integrarse en el buque y se facilitará la siguiente información para la instalación de a bordo:

- .1 un diagrama secuencial en el que se muestren los procesos del prototipo de tecnología de tratamiento del agua de lastre;
- .2 esquemas en los que se muestre la "disposición del equipo" del prototipo propuesto de instalación de tratamiento del agua de lastre. Tales esquemas deberán mostrar los trazados a escala de los espacios y las características mecánicas y estructurales importantes, tales como los principales componentes

eléctricos y de propulsión, los mamparos y puntales, así como las puertas y otros medios de acceso/salida;

- .3 un esquema en el que muestre la "disposición de las tuberías" del prototipo de instalación del sistema de tratamiento del agua de lastre, incluidos los sistemas de lastre y de tuberías interconectadas, las tuberías de muestreo y las tomas para el efluente tratado y de cualesquiera corrientes de desechos;
- .4 información relativa a las cuestiones de seguridad de a bordo;
- .5 una evaluación de los posibles efectos en otros sistemas del buque y de su estructura, subrayando los aspectos del proyecto y funcionamiento del sistema, así como de su integración en el buque, que habrán de establecerse para impedir que se ponga en peligro la seguridad de la tripulación y del buque;
- .6 una garantía de que se dispone de dispositivos adecuados de enclavamiento de seguridad y de medidas a prueba de fallos que permitan asegurarse de que los contornos del compartimentado, la integridad estructural y la estabilidad del buque no se ven comprometidos;
- .7 una garantía de que las nuevas tuberías y flujos no provoquen situaciones de lastrado o deslastrado que no sean seguras, por ejemplo, la sobrepresión;
- .8 una garantía de que los medios de evacuación de los espacios tripulados no se vean comprometidos;
- .9 disposiciones para mantener la integridad de todo contorno entre espacios seguros y espacios potencialmente peligrosos;
- .10 indicación de que se presta atención a las restricciones relativas a la uso del equipo eléctrico en zonas potencialmente peligrosas; y
- .11 una disposición para el almacenamiento y uso en condiciones de seguridad de las sustancias activas.

3.15 La descripción del reconocimiento de la instalación incluirá una lista de los elementos que deben validarse en el reconocimiento, entre los que se incluyen, como mínimo, los siguientes:

- .1 esquemas actualizados de la instalación real de los medios de bombeo y las tuberías, identificando las tomas para el efluente tratado y cualesquiera corrientes de desechos. Quizás deba prestarse especial atención a las instalaciones en petroleros con una disposición no tradicional de las tuberías o medios de bombeo, así como las limitaciones relativas a la utilización de equipo eléctrico en zonas potencialmente peligrosas;
- .2 manuales del equipo proporcionados por los fabricantes, que deberán incluir pormenores de los componentes principales del sistema de tratamiento;

- .3 manual técnico y de funcionamiento del prototipo de tecnologías del tratamiento del agua de lastre completo que se haya instalado. Este manual deberá incluir los medios y el funcionamiento del sistema en su totalidad y describir específicamente las partes del sistema que no estén contempladas en los manuales del equipo del fabricante. La sección del manual relativa a las operaciones deberá incluir los procedimientos operacionales normales y los previstos para la descarga de agua no tratada en caso de mal funcionamiento del equipo. La sección técnica del manual deberá contener información adecuada (descripción y diagramas de los medios de bombeo y de trasiego, del sistema de vigilancia y del cableado eléctrico/electrónico), que permita la detección de averías, e incluir instrucciones sobre cómo llevar un registro de mantenimiento;
- .4 los criterios específicos del fabricante a que debe ajustarse la instalación. Se deberá disponer de una especificación técnica, que indique entre otras cosas el emplazamiento y montaje de los componentes, los medios para mantener la integridad de las divisiones entre espacios seguros y potencialmente peligrosos y la disposición de las tuberías de muestreo;
- .5 el plan de gestión del agua de lastre; y
- .6 cualquier otra condición impuesta por la Administración.

3.16 La solicitud de aprobación del programa deberá incluir un procedimiento recomendado de pruebas y reconocimientos. En este procedimiento se especificarán todas las comprobaciones que hay que llevar a cabo en las pruebas de funcionamiento y se ofrecerán orientaciones para que el inspector realice el reconocimiento a bordo del sistema de tratamiento. Este procedimiento se modificará según sea necesario antes del reconocimiento, con el consentimiento de la Administración.

Descripción de la prueba de rendimiento y de la evaluación

3.17 Se elaborará una descripción completa de las pruebas y evaluaciones que se realicen a bordo. Si es posible, se aplicarán métodos normalizados para la recogida, manipulación (incluida la concentración), almacenamiento y análisis de las muestras. Estos métodos estarán claramente documentados y descritos en los planos e informes de las pruebas, que deberán incluir los métodos de detección, concentración, enumeración e identificación de organismos, así como para la determinación de su viabilidad. Cuando se utilicen métodos no normalizados, se validarán, documentarán y se presentará un informe sobre ellos. Se describirá el experimento que se va a realizar y el procedimiento de muestreo.

3.18 El programa deberá evaluar:

- .1 la eficacia biológica del prototipo de tecnología de tratamiento del agua de lastre que se haya instalado;
- .2 el rendimiento operacional, que incluirá, entre otras, las siguientes consideraciones:
 - requisitos de dotación y mantenimiento no programado

- datos operacionales en relación con las especificaciones del fabricante
 - incidencia de las condiciones ambientales indicadas en la sección 3.9.2
- .3 efecto sobre los sistemas y la estructura del buque; y
- .4 cualquier otra característica identificada por los participantes o la Administración.

3.19 Los proyectos y protocolos de los experimentos deberán incluir:

- .1 una descripción general del experimento, incluidas las hipótesis que se están sometiendo a prueba y los métodos para determinar la eficacia biológica y el rendimiento operacional. La solicitud de aprobación del programa identificará los lugares de prueba, las aguas sometidas a prueba y toda otra condición ambiental del agua que pueda ser de importancia, en la medida de lo posible. El plan de estudio general aprovechará al máximo la diversidad de las zonas de operaciones del buque, en la medida de lo posible;
- .2 una descripción detallada de cada experimento, que deberá incluir:
- .1 recogida de muestras de agua de lastre para cada tratamiento y control, identificando y especificando el número de tanques duplicados, muestras de agua de lastre y el tiempo necesario para las pruebas;
 - .2 descripción de la serie de pruebas: pruebas duplicadas (es decir, pruebas efectuadas en el mismo lugar y con las mismas condiciones ambientales) y pruebas comparativas (es decir, pruebas efectuadas en lugares distintos o con condiciones ambientales distintas). Se describirá cómo se ha evaluado la eficacia del proceso de tratamiento, y se ofrecerá una descripción de cómo se ha cuantificado la eficacia, y una comparación de las distintas eficacias biológicas;
 - .3 el plan tratará el análisis estadístico (incluido el análisis de rendimiento) y las cuestiones relacionadas con la fiabilidad de los datos. Se describirán detalladamente las pruebas estadísticas que se van a realizar, los controles establecidos y la réplica de cada experimento; y
 - .4 se describirá en qué medida el experimento tiene en cuenta la variación entre temporadas, el contenido de materia orgánica, turbiedad, pH, salinidad, etc; que es probable que el buque encuentre en sus zonas de operaciones, y en la medida de lo posible se indicará la gama de estas variables.
- .3 al planear cada experimento se tendrá en cuenta el funcionamiento de los sistemas del buque cuya disposición pueda incidir sobre los resultados obtenidos (por ejemplo, por una conexión cruzada).

Calendario y presentación de informes

3.20 La solicitud de aprobación del programa incluirá procedimientos y un calendario para la presentación de informes, que documentará, en todas las etapas, los avances y la situación del programa. A lo largo del programa se presentarán periódicamente informes a la Administración. Además, estos informes incluirán los resultados y una evaluación de todos los experimentos que se realicen.

3.21 La solicitud de aprobación del programa deberá presentar un calendario general que se ajuste a las normas de gestión de proyectos. Este calendario incluirá los plazos previstos para completar cada tarea en relación con un elemento principal del programa. Para cada elemento se especificará el periodo de rendimiento y ejecución previsto y se indicarán etapas tales como la aprobación del programa por la Administración, el reconocimiento de la instalación y los informes sobre los experimentos y los adelantos. Las principales tareas suelen incluir la instalación del prototipo de tecnología de tratamiento del agua de lastre en el buque, el inicio y la ejecución de los experimentos y los intervalos de mantenimiento.

4 RECONOCIMIENTO DE LA INSTALACIÓN Y DECLARACIÓN DE CUMPLIMIENTO

Reconocimiento de la instalación

4.1 Una vez aprobada la solicitud de aprobación del programa, se podrá instalar a bordo el prototipo de tecnología de tratamiento del agua de lastre.

4.2 Después de la instalación, la Administración, o una organización autorizada por la Administración a actuar en su nombre, deberá efectuar un reconocimiento para verificar que la instalación del sistema corresponde al programa aprobado y que la calidad de la instalación es satisfactoria.

Declaración de cumplimiento

4.3 Una vez que se haya completado satisfactoriamente el reconocimiento de la instalación, la Administración, o una persona u organización debidamente autorizada por ella, podrá expedir una declaración de cumplimiento. En cualquier caso, la Administración asume la plena responsabilidad de la declaración de cumplimiento. En el apéndice figura un modelo recomendado para tal declaración.

4.4 La declaración de cumplimiento será válida por un periodo de cinco años a partir de las fechas especificadas en las reglas D-4-1 y D-4-2, según proceda.

5 PRESCRIPCIONES DE EFICACIA PARA SISTEMAS YA INSTALADOS

5.1 Los buques en los que ya se hayan instalado prototipos de tecnologías de tratamiento del agua de lastre y que deseen ampararse en lo dispuesto en la regla D-4, podrán hacerlo siempre que la Administración apruebe la solicitud de aprobación del programa.

6 SUPERVISIÓN DEL PROGRAMA

6.1 La Administración, o una organización autorizada por la Administración a actuar en su nombre, se asegurará de que se sigue el programa aprobado.

6.2 La Administración revocará la declaración de cumplimiento si el buque no sigue el programa aprobado o no cumple por otro motivo las condiciones estipuladas en la regla D-4.4.

APÉNDICE

DECLARACIÓN DE CUMPLIMIENTO RELATIVA A UN PROTOTIPO DE TECNOLOGÍA DE TRATAMIENTO DEL AGUA DE LASTRE

(Sello Oficial)

Expedido en virtud de las disposiciones de

LAS DIRECTRICES PARA LA APROBACIÓN Y LA SUPERVISIÓN DE PROGRAMAS PARA PROTOTIPOS DE TECNOLOGÍAS DE TRATAMIENTO DEL AGUA DE LASTRE (D10)

(resolución MEPC.140(54),
con la autoridad conferida por el Gobierno de *(nombre completo del país)*
por *(nombre completo de la persona u organización competente autorizada por la
administración)*)

Datos relativos al buque

Nombre del buque

Número IMO*

Número o letras distintivos

Puerto de matrícula

Arqueo bruto

Capacidad, volumen y caudal de circulación del agua de lastre

Fecha en que se colocó la quilla del buque o en que la construcción de éste se hallaba en una fase equivalente o, (cuando proceda) fecha en que comenzaron las obras de transformación

Fecha en la que vence el plazo para que el buque cumpla la regla D-2

Fecha de instalación del prototipo de sistema de tratamiento del agua de lastre

Nombre y dirección del fabricante del prototipo de tecnología de tratamiento del agua de lastre

Nombre comercial de la tecnología

Número de orden u otra marca de identificación

* El número de identificación del buque de la OMI, adoptado por la Organización mediante la resolución A.600(15).

Nombre de la sustancia activa y pormenores de la aprobación básica

Breve descripción del prototipo de la tecnología

SE CERTIFICA:

1. Que el buque dispone de un prototipo de sistema de tratamiento del agua de lastre aprobado de conformidad con lo dispuesto en la regla D-4 por el Gobierno de (*nombre del gobierno*) el (*fecha de aprobación del programa*)
2. Que el prototipo de tecnología de tratamiento del agua de lastre ha sido objeto de reconocimiento de conformidad con lo prescrito en la sección 4 del anexo de la resolución MEPC.140(54)
3. Que una copia del programa aprobado se lleva en el buque junto con los manuales del equipo, operaciones y mantenimiento del prototipo de tecnología de tratamiento del agua de lastre.

La presente declaración es válida hasta (*fecha*)

(lugar de expedición de la declaración)

(fecha de expedición)

(firma del funcionario autorizado que expide la declaración)

(sello o estampilla, según corresponda, de la autoridad)

ANEXO 2**RESOLUCIÓN MEPC.141(54)
adoptada el 24 de marzo de 2006****ENMIENDAS AL ANEXO DEL PROTOCOLO DE 1978 RELATIVO
AL CONVENIO INTERNACIONAL PARA PREVENIR LA
CONTAMINACIÓN POR LOS BUQUES, 1973**

(Enmiendas a la regla 1, adición de la regla 12A, enmiendas consiguientes al Certificado IOPP y enmiendas a la regla 21 del Anexo I revisado 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 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,

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

TOMANDO NOTA TAMBIÉN de que el Anexo I del MARPOL 73/78 fue adoptado mediante la resolución MEPC.117(52) y se espera que entre en vigor el 1 de enero de 2007,

HABIENDO EXAMINADO las propuestas de enmienda a la regla 1, la propuesta de nueva regla 12A, las enmiendas consiguientes al Suplemento (modelos A y B) del Certificado IOPP y las propuestas de enmienda a la regla 21 del Anexo I revisado del MARPOL 73/78,

1. ADOPTA, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 16 2) d) del Convenio de 1973, las enmiendas al Anexo I revisado del MARPOL 73/78 cuyo texto figura en el Anexo de la presente resolución;
2. DECIDE, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 16 2) f) iii) del Convenio de 1973, que las enmiendas se considerarán aceptadas el 1 de febrero de 2007, salvo que, con anterioridad a esa fecha, un tercio cuando menos de las Partes, o aquellas Partes cuyas flotas mercantes combinadas representen como mínimo el 50% del tonelaje bruto de la flota mercante mundial, hayan notificado a la Organización que rechazan las enmiendas;
3. INVITA a las Partes a que tomen nota de que, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 16 2) g) ii) del Convenio de 1973, dichas enmiendas entrarán en vigor el 1 de agosto de 2007, una vez aceptadas de conformidad con lo estipulado en el párrafo 2 anterior;

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

ANEXO

ENMIENDAS AL ANEXO I REVISADO DEL MARPOL

1 Adición del nuevo párrafo 28.9 de la regla 1

A continuación del párrafo 28.8 actual de la regla 1 se añade el nuevo párrafo 28.9 siguiente:

"28.9 Por buque entregado el 1 de agosto de 2010 o posteriormente se entenderá:

- .1 un buque respecto del cual se adjudique el oportuno contrato de construcción el 1 de agosto de 2007 o posteriormente; o
- .2 en ausencia de un contrato de construcción, un buque cuya quilla sea colocada o cuya construcción se halle en una fase equivalente, el 1 de febrero de 2008 o posteriormente; o
- .3 un buque cuya entrega se produzca el 1 de agosto de 2010 o posteriormente; o
- .4 un buque que haya sido objeto de una transformación importante:
 - .1 para la cual se adjudique el oportuno contrato después del 1 de agosto de 2007; o
 - .2 respecto de la cual, en ausencia de un contrato, el trabajo de construcción se inicie después del 1 de febrero de 2008; o
 - .3 que quede terminada después del 1 de agosto de 2010."

2 Adición de la nueva regla 12A sobre la protección de los tanques de combustible líquido

A continuación de la regla 12 actual se añade la nueva regla 12A siguiente:

"Regla 12A - Protección de los tanques de combustible líquido

1 La presente regla se aplicará a todos los buques con una capacidad total de combustible líquido igual o superior a 600 m³ que se entreguen el 1 de agosto de 2010 o posteriormente, según la definición que figura en la regla 1.28.9 del presente Anexo.

2 La aplicación de la presente regla para la determinación de la ubicación de los tanques utilizados para transportar el combustible líquido no tiene precedencia sobre las disposiciones de la regla 19 del presente Anexo.

- 3 A los efectos de la presente regla regirán las siguientes definiciones:
- .1 "Combustible líquido" es todo hidrocarburo utilizado como combustible para la maquinaria propulsora y auxiliar del buque que transporta dicho combustible.
 - .2 "Calado en la línea de carga (d_s)" es la distancia vertical, en metros, entre la línea base de trazado, a media eslora, y la línea de flotación correspondiente al francobordo de verano que se ha de asignar al buque.
 - .3 "Calado del buque en rosca" es el calado de trazado a media eslora correspondiente al desplazamiento en rosca.
 - .4 "Calado en la línea de carga parcial (d_p)" es el calado del buque en rosca más el 60% de la diferencia entre el citado calado y el calado en la línea de carga (d_s). El calado en la línea de carga parcial se medirá en metros.
 - .5 "Línea de flotación (d_B)" es la distancia vertical, en metros, entre la línea base de trazado, a media eslora, y la línea de flotación correspondiente al 30% del puntal (D_S).
 - .6 "Manga B_s " es la manga máxima de trazado del buque, en metros, en la línea de máxima carga (d_s) o por debajo de ésta.
 - .7 "Manga B_B " es la manga máxima de trazado del buque, en metros, en la línea de flotación (d_B) o por debajo de ésta.
 - .8 "Puntal (D_S)" es el puntal de trazado, en metros, medido a media eslora hasta la cubierta superior, en el costado. A fines de la aplicación, por "cubierta superior" se entenderá la cubierta más alta hasta la cual se extienden los mamparos estancos transversales con la excepción de los mamparos del pique de popa.
 - .9 "Eslora (L)" es el 96% de la eslora total medida en una flotación cuya distancia a la cara superior de la quilla sea igual al 85% del puntal mínimo de trazado, o la eslora medida en esa flotación desde la cara proel de la roda hasta el eje de la mecha del timón, si esta segunda magnitud es mayor. En los buques proyectados con quilla inclinada, la flotación en que se mida la eslora debe ser paralela a la flotación de proyecto. La eslora (L) se medirá en metros.
 - .10 "Manga (B)" es la anchura máxima del buque, en metros, medida en el centro del buque hasta la línea de trazado de la cuaderna en los buques de forro metálico, o hasta la superficie exterior del casco en los buques con forro de otros materiales.
 - .11 "Tanque de combustible líquido" es un tanque en el que se transporta combustible líquido, pero se excluyen los tanques que no contendrían combustible líquido durante la explotación normal del buque, como los tanques de rebose.
 - .12 "Tanque de combustible líquido pequeño" es todo tanque de combustible líquido cuya capacidad máxima no supere los 30 m³.

- .13 "C" es el volumen total de combustible líquido del buque, incluido el de los tanques de combustible líquido pequeños, en m^3 , al 98% de la capacidad de los tanques.
- .14 "Capacidad del tanque de combustible líquido" es el volumen de un tanque, en m^3 , con un nivel de llenado del 98%.

4 Las disposiciones de la presente regla serán aplicables a todos los tanques de combustible líquido con la excepción de los tanques de combustible líquido pequeños definidos en el párrafo 3.12, siempre que la capacidad total de los tanques excluidos no supere los $600 m^3$.

5 Ninguno de los tanques de combustible líquido tendrá una capacidad superior a $2\,500 m^3$.

6 En el caso de los buques cuya capacidad total de combustible líquido sea igual o superior a $600 m^3$, exceptuadas las unidades autoelevadoras de perforación, los tanques de combustible líquido irán dispuestos por encima de la línea de trazado de las planchas del forro del fondo, y en ningún caso a menos de la distancia h indicada a continuación:

$h = B/20$ m, o bien

$h = 2,0$ m, si este valor es inferior.

Valor mínimo de $h = 0,76$ m

En la zona de la curva del pantoque y en lugares donde dicha curva no esté claramente definida, la línea que define los límites del tanque de combustible líquido será paralela al fondo plano en los medios, como se ilustra en la figura 1.

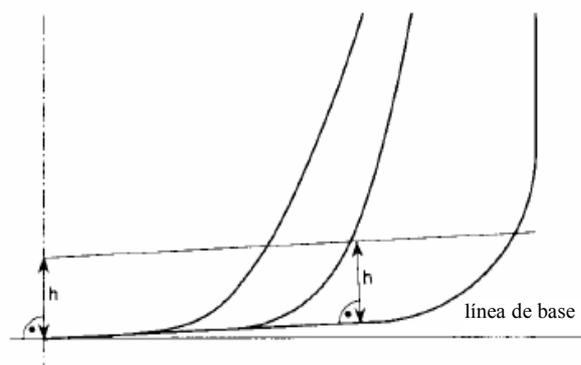


Figura 1 - Definición de los límites de los tanques de combustible líquido a efectos del párrafo 6

7 En el caso de los buques cuya capacidad total de combustible líquido sea igual o superior a 600 m^3 pero inferior a $5\,000 \text{ m}^3$, los tanques de combustible líquido irán dispuestos por dentro de la línea de trazado de las planchas del forro del costado, y en ningún caso a menos de la distancia w medida, como se ilustra en la figura 2, en cualquier sección transversal perpendicularmente al forro del costado, como se indica a continuación:

$$w = 0,4 + 2,4 C/20\,000 \text{ m}$$

Valor mínimo de $w = 1,0 \text{ m}$; no obstante, para los tanques con una capacidad de combustible líquido inferior a 500 m^3 , el valor mínimo es $0,76 \text{ m}$.

8 En el caso de los buques cuya capacidad total de combustible líquido sea igual o superior a $5\,000 \text{ m}^3$, los tanques de combustible líquido irán dispuestos por dentro de la línea de trazado de las planchas del forro del costado, y en ningún caso a menos de la distancia w medida, como se ilustra en la figura 2, en cualquier sección transversal perpendicularmente al forro del costado, como se indica a continuación:

$$w = 0,5 + C/20\,000 \text{ m, o bien}$$

$$w = 2,0 \text{ m, si este valor es inferior.}$$

$$\text{Valor mínimo de } w = 1,0 \text{ m}$$

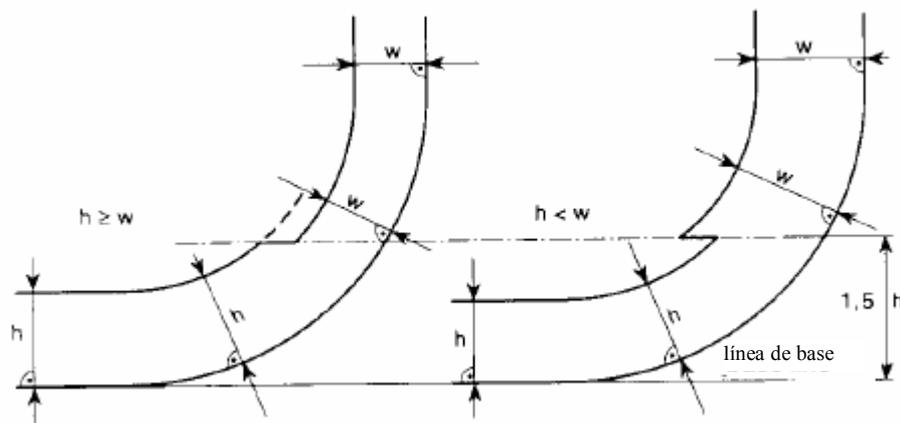


Figura 2 - Definición de los límites de los tanques de combustible líquido a efectos de los párrafos 7 y 8

9 Las tuberías de combustible líquido situadas a una distancia del fondo del buque inferior a h , según se define en el párrafo 6, o a una distancia del costado del buque inferior a w , según se define en los párrafos 7 y 8, estarán provistas de válvulas o dispositivos de cierre similares situados dentro del tanque de combustible líquido o adyacentes a éste. Las válvulas podrán accionarse desde un espacio cerrado de fácil acceso situado en un lugar al que se pueda acceder desde el puente de navegación o el puesto de mando de las máquinas propulsoras sin tener que atravesar las cubiertas expuestas de francobordo o de superestructuras. Las válvulas se cerrarán en caso de que falle el sistema de telemando (fallo en posición cerrada) y permanecerán cerradas

mientras el buque esté en el mar siempre que el tanque contenga combustible líquido, excepto durante las operaciones de trasvase de combustible líquido.

10 Los pozos de aspiración de los tanques de combustible líquido podrán penetrar el doble fondo por debajo de la línea límite que define la distancia h , a condición de que tales pozos sean lo más pequeños posible y que la distancia entre el fondo del pozo y las planchas del forro del fondo no sea inferior a 0,5 h.

11 Como alternativa a lo dispuesto en los párrafos 6 y 7 u 8, los buques cumplirán la norma de aptitud para prevenir escapes accidentales de combustible líquido que se especifica a continuación:

- .1 El nivel de protección contra la contaminación por combustible líquido en caso de abordaje o varada se determinará calculando el parámetro de escape medio de hidrocarburos del modo siguiente:

$$O_M < 0,0157 - 1,14E-6 \cdot C \quad \text{para} \quad 600 \text{ m}^3 \leq C < 5\,000 \text{ m}^3$$

$$O_M < 0,010 \quad \text{para} \quad C \geq 5\,000 \text{ m}^3$$

donde: O_M = parámetro de escape medio de hidrocarburos;
 C = volumen total de combustible líquido.

- .2 Al calcular el parámetro de escape medio de hidrocarburos se adoptarán las siguientes hipótesis de carácter general:

- .1 se supondrá que el buque está cargado hasta el calado en la línea de carga parcial (d_p), con la quilla a nivel y sin escora;
- .2 se supondrá que todos los tanques de combustible líquido están llenos a un 98% de su capacidad volumétrica;
- .3 en términos generales, se considerará que la densidad nominal del combustible líquido (ρ_n) es de 1 000 kg/m³. Si la densidad del combustible líquido se limita específicamente a un valor inferior, se podrá aplicar dicho valor inferior; y
- .4 a fines de los cálculos del escape, se considerará que la permeabilidad de cada tanque de combustible líquido es de 0,99, a menos que se demuestre lo contrario.

- .3 Al combinar los parámetros de escape de hidrocarburos se adoptarán las siguientes hipótesis:

- .1 El escape medio de hidrocarburos se calculará por separado para las averías en el costado y para las averías en el fondo, y después se combinarán ambos resultados en un parámetro adimensional de escape de hidrocarburos O_M , según se indica a continuación:

$$O_M = (0,4 O_{MS} + 0,6 O_{MB}) / C$$

donde: O_{MS} = escape medio para una avería en el costado, en m^3
 O_{MB} = escape medio para una avería en el fondo, en m^3
 C = volumen total de combustible líquido.

- .2 En caso de avería en el fondo, el escape medio se calculará por separado para mareas de 0 m y 2,5 m, y el escape medio resultante se calculará del modo siguiente:

$$O_{MB} = 0,7 O_{MB(0)} + 0,3 O_{MB(2,5)}$$

donde: $O_{MB(0)}$ = escape medio para una marea de 0 m; y
 $O_{MB(2,5)}$ = escape medio para una marea de -2,5 m, en m^3 .

- .4 El escape medio para una avería en el costado (O_{MS}) se calculará del modo siguiente:

$$O_{MS} = \sum_1^n P_{S(i)} O_{S(i)} \quad (m^3)$$

donde:

i = cada tanque de combustible líquido considerado;
 n = número total de tanques de combustible líquido;
 $P_{S(i)}$ = la probabilidad de que se produzca una penetración en el tanque de combustible líquido i por avería en el costado, calculada de conformidad con lo indicado en el párrafo 11.6 de la presente regla;
 $O_{S(i)}$ = el escape, en m^3 , debido a una avería en el costado del tanque de combustible líquido i , que se supone igual al volumen total de combustible líquido en el tanque i a un 98% de su capacidad.

- .5 El escape medio para una avería en el fondo se calculará, con respecto a cada marea, según se indica a continuación:

.1 $O_{MB(0)} = \sum_1^n P_{B(i)} O_{B(i)} C_{DB(i)} \quad (m^3)$

donde:

i = cada tanque de combustible líquido considerado;
 n = número total de tanques de combustible líquido;
 $P_{B(i)}$ = la probabilidad de que se produzca una penetración en el tanque de combustible líquido i por avería en el fondo, calculada de conformidad con lo indicado en el párrafo 11.7 de la presente regla;

$O_{B(i)}$ = el escape procedente del tanque de combustible líquido i , en m^3 , calculado de conformidad con lo indicado en el párrafo 11.5.3 de la presente regla; y

$C_{DB(i)}$ = factor para tener en cuenta la captación de hidrocarburos según se define en el párrafo 11.5.4.

$$.2 \quad O_{MB(2,5)} = \sum_1^n P_{B(i)} O_{B(i)} C_{DB(i)} \quad (m^3)$$

donde:

i , n , $P_{B(i)}$ y $C_{DB(i)}$ = según se definen en el apartado .1 anterior;

$O_{B(i)}$ = el escape procedente del tanque de combustible líquido, en m^3 , después del cambio de marea.

.3 El escape de hidrocarburos $O_{B(i)}$ para cada tanque de combustible líquido se calculará aplicando los principios de equilibrio de presión hidrostática, de acuerdo con las hipótesis siguientes:

.1 Se supondrá que el buque está varado, con la quilla a nivel y sin escora, y que el calado del buque varado antes del cambio de la marea es igual al calado en la línea de carga parcial (d_p).

.2 El nivel de combustible líquido después de avería se calculará del modo siguiente:

$$h_F = \{(d_p + t_C - Z_l)\rho_S\} / \rho_n$$

donde:

h_F = altura de la superficie del combustible líquido sobre Z_l , en m;

t_C = cambio de la marea, en m. Los reflujos de la marea se expresarán con valores negativos;

Z_l = altura, en m, del punto más bajo en el tanque de combustible líquido sobre la línea de base;

ρ_S = densidad del agua de mar, que se supondrá es de $1\,025\text{ kg/m}^3$; y

ρ_n = densidad nominal del combustible líquido según se define en el párrafo 11.2.3.

.3 El escape de hidrocarburos $O_{B(i)}$ para todo tanque que limite con las planchas del forro del fondo no se considerará inferior al valor resultante de la siguiente fórmula, pero tampoco superior a la capacidad del tanque:

$$O_{B(i)} = H_W \cdot A$$

donde:

$$H_W = 1,0 \text{ m, cuando } Y_B = 0$$

$$H_W = B_B/50 \text{ pero no superior a } 0,4 \text{ m, cuando } Y_B \text{ es superior a } B_B/5 \text{ o a } 11,5 \text{ m, si este valor es inferior}$$

H_W se medirá hacia arriba desde la línea del fondo plano en los medios. En la zona de la curva del pantoque y en lugares donde dicha curva no esté claramente definida, H_W se medirá desde una línea paralela al fondo plano en los medios, que se muestra como distancia "h" en la figura 1.

Para los valores de Y_B hacia el exterior del buque de $B_B/5$ u $11,5$ m, si este valor es inferior, H_W se obtendrá por interpolación lineal

Y_B = valor mínimo Y_B , a lo largo del tanque de combustible líquido cuando, en cualquier posición dada, Y_B es la distancia transversal entre el forro del costado en la línea de flotación d_B y el tanque en la línea de flotación d_B o por debajo de ésta;

A = área horizontal proyectada máxima del tanque de combustible líquido hasta el nivel de H_W desde el fondo del tanque.

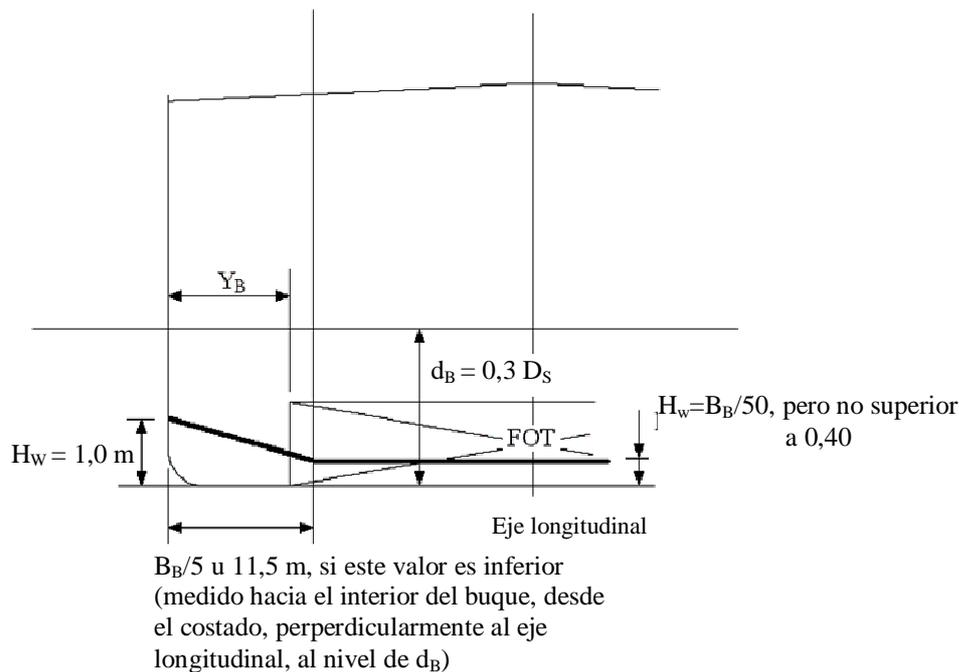


Figura 3 - Dimensiones para el cálculo del escape mínimo de hidrocarburos a los efectos del subpárrafo 11.5.3.3

- .4 En caso de avería en el fondo, una parte del escape procedente de un tanque de combustible líquido podrá ser captada por compartimientos no dedicados a hidrocarburos. Este efecto se calcula por aproximación aplicando el factor $C_{DB(i)}$ para cada tanque, según se indica a continuación:

$C_{DB(i)} = 0,6$ para los tanques de combustible líquido que estén limitados por abajo por compartimientos no dedicados a hidrocarburos;

$C_{DB(i)} = 1,0$ en los demás casos.

- .6 La probabilidad P_S de que se abra una brecha en un compartimiento debido a una avería en el costado se calculará del modo siguiente:

.1 $P_S = P_{SL} \cdot P_{SV} \cdot P_{ST}$

donde:

$P_{SL} = (1 - P_{Sf} - P_{Sa})$ = probabilidad de que la avería se extienda a la zona longitudinal limitada por X_a y X_f ;

$P_{SV} = (1 - P_{Su} - P_{Sl})$ = probabilidad de que la avería se extienda a la zona vertical limitada por Z_l y Z_u ;

$P_{ST} = (1 - P_{Sy})$ = probabilidad de que la avería se extienda transversalmente excediendo los límites definidos por y ;

- .2 P_{Sa} , P_{Sf} , P_{Su} y P_{Sl} se determinarán mediante interpolación lineal a partir de la tabla de probabilidades de avería en el costado que figura en el párrafo 11.6.3, y P_{Sy} se calculará mediante las fórmulas indicadas en el párrafo 11.6.3,

donde:

P_{Sa} = probabilidad de que la avería se sitúe totalmente a popa del punto X_a/L ;

P_{Sf} = probabilidad de que la avería se sitúe totalmente a proa del punto X_f/L ;

P_{Sl} = probabilidad de que la avería se sitúe totalmente por debajo del tanque;

P_{Su} = probabilidad de que la avería se sitúe totalmente por encima del tanque; y

P_{Sy} = probabilidad de que la avería se sitúe totalmente fuera del tanque.

Los límites X_a , X_f , Z_l , Z_u e y del compartimiento se establecerán como sigue:

X_a = distancia longitudinal entre el extremo popel de L y el punto más a popa del compartimiento considerado, en m ;

X_f = distancia longitudinal entre el extremo popel de L y el punto más a proa del compartimiento considerado, en m ;

- Z_l = distancia vertical entre la línea de base de trazado y el punto más bajo del compartimiento considerado, en m. Si Z_l es superior a D_S , Z_l se considerará igual a D_S ;
- Z_u = distancia vertical entre la línea de base de trazado y el punto más alto del compartimiento considerado, en m. Si Z_u es superior a D_S , Z_u se considerará igual a D_S ; y
- y = distancia horizontal mínima medida perpendicularmente al eje longitudinal, entre el compartimiento considerado y el forro exterior del costado, en m².

En la zona de la curva del pantoque no es necesario tener en cuenta el valor de y por debajo de una distancia h por encima de la línea de base cuando h sea inferior a $B/10$, a 3 m o a la parte superior del tanque.

.3 Tabla de probabilidades de avería en el costado

X_a/L	P_{Sa}	X_f/L	P_{Sf}	Z_l/D_S	P_{Sl}	Z_u/D_S	P_{Su}
0,00	0,000	0,00	0,967	0,00	0,000	0,00	0,968
0,05	0,023	0,05	0,917	0,05	0,000	0,05	0,952
0,10	0,068	0,10	0,867	0,10	0,001	0,10	0,931
0,15	0,117	0,15	0,817	0,15	0,003	0,15	0,905
0,20	0,167	0,20	0,767	0,20	0,007	0,20	0,873
0,25	0,217	0,25	0,717	0,25	0,013	0,25	0,836
0,30	0,267	0,30	0,667	0,30	0,021	0,30	0,789
0,35	0,317	0,35	0,617	0,35	0,034	0,35	0,733
0,40	0,367	0,40	0,567	0,40	0,055	0,40	0,670
0,45	0,417	0,45	0,517	0,45	0,085	0,45	0,599
0,50	0,467	0,50	0,467	0,50	0,123	0,50	0,525
0,55	0,517	0,55	0,417	0,55	0,172	0,55	0,452
0,60	0,567	0,60	0,367	0,60	0,226	0,60	0,383
0,65	0,617	0,65	0,317	0,65	0,285	0,65	0,317
0,70	0,667	0,70	0,267	0,70	0,347	0,70	0,255
0,75	0,717	0,75	0,217	0,75	0,413	0,75	0,197
0,80	0,767	0,80	0,167	0,80	0,482	0,80	0,143
0,85	0,817	0,85	0,117	0,85	0,553	0,85	0,092
0,90	0,867	0,90	0,068	0,90	0,626	0,90	0,046
0,95	0,917	0,95	0,023	0,95	0,700	0,95	0,013
1,00	0,967	1,00	0,000	1,00	0,775	1,00	0,000

P_{Sy} se calculará del modo siguiente:

$$\begin{aligned}
 P_{Sy} &= (24,96 - 199,6 y/B_S) (y/B_S) && \text{para } y/B_S \leq 0,05 \\
 P_{Sy} &= 0,749 + \{5 - 44,4 (y/B_S - 0,05)\} \{(y/B_S) - 0,05\} && \text{para } 0,05 < y/B_S < 0,1 \\
 P_{Sy} &= 0,888 + 0,56 (y/B_S - 0,1) && \text{para } y/B_S \geq 0,1
 \end{aligned}$$

P_{Sy} no se supondrá superior a 1.

² Si la disposición de los tanques es simétrica, se considerarán las averías en un solo costado del buque, en cuyo caso todas las dimensiones "y" se medirán desde ese costado. Si la disposición de los tanques no es simétrica, véanse las Notas explicativas sobre las cuestiones relacionadas con la aptitud para prevenir escapes accidentales de hidrocarburos, adoptadas por la Organización mediante la resolución MEPC.122(52).

.7 La probabilidad P_B de que se produzca una brecha en un compartimiento debido a una avería en el fondo se calculará del modo siguiente:

.1
$$P_B = P_{BL} \cdot P_{BT} \cdot P_{BV}$$

donde:

$P_{BL} = (1 - P_{Bf} - P_{Ba})$ = probabilidad de que la avería se extienda a la zona longitudinal limitada por X_a y X_f ;

$P_{BT} = (1 - P_{Bp} - P_{Bs})$ = probabilidad de que la avería se extienda a la zona transversal limitada por Y_p e Y_s ; y

$P_{BV} = (1 - P_{Bz})$ = probabilidad de que la avería se extienda verticalmente por encima del límite definido por z ;

.2 P_{Ba} , P_{Bf} , P_{Bp} y P_{Bs} se determinarán mediante interpolación lineal a partir de la tabla de probabilidades de avería en el fondo que figura en el párrafo 11.7.3, mientras que P_{Bz} se calculará mediante las fórmulas indicadas en el párrafo 11.7.3, donde:

P_{Ba} = probabilidad de que la avería se sitúe totalmente a popa del punto X_a/L ;

P_{Bf} = probabilidad de que la avería se sitúe totalmente a proa del punto X_f/L ;

P_{Bp} = probabilidad de que la avería se sitúe totalmente a babor del tanque;

P_{Bs} = probabilidad de que la avería se sitúe totalmente a estribor del tanque; y

P_{Bz} = probabilidad de que la avería se sitúe totalmente por debajo del tanque.

Los límites X_a , X_f , Y_p , Y_s y z del compartimiento se establecerán como sigue:

X_a y X_f según se definen en el párrafo 11.6.2;

Y_p = distancia transversal entre el punto más a babor del compartimiento situado al nivel o por debajo de la línea de flotación d_B y un plano vertical situado a una distancia equivalente a $B_B/2$ a estribor del eje longitudinal del buque;

Y_s = distancia transversal entre el punto más a estribor del compartimiento situado al nivel o por debajo de la línea de flotación d_B y un plano vertical situado a una distancia equivalente a $B_B/2$ a estribor del eje longitudinal del buque; y

z = valor mínimo de z a lo largo del compartimiento cuando, en cualquier posición longitudinal dada, z es la distancia medida verticalmente entre el punto más bajo del forro del fondo en dicha posición longitudinal y el punto más bajo del compartimiento en esa misma posición.

.3 Tabla de probabilidades de avería en el fondo

X_a/L	P_{Ba}	X_p/L	P_{Bf}	Y_p/B_B	P_{Bp}	Y_s/B_B	P_{Bs}
0,00	0,000	0,00	0,969	0,00	0,844	0,00	0,000
0,05	0,002	0,05	0,953	0,05	0,794	0,05	0,009
0,10	0,008	0,10	0,936	0,10	0,744	0,10	0,032
0,15	0,017	0,15	0,916	0,15	0,694	0,15	0,063
0,20	0,029	0,20	0,894	0,20	0,644	0,20	0,097
0,25	0,042	0,25	0,870	0,25	0,594	0,25	0,133
0,30	0,058	0,30	0,842	0,30	0,544	0,30	0,171
0,35	0,076	0,35	0,810	0,35	0,494	0,35	0,211
0,40	0,096	0,40	0,775	0,40	0,444	0,40	0,253
0,45	0,119	0,45	0,734	0,45	0,394	0,45	0,297
0,50	0,143	0,50	0,687	0,50	0,344	0,50	0,344
0,55	0,171	0,55	0,630	0,55	0,297	0,55	0,394
0,60	0,203	0,60	0,563	0,60	0,253	0,60	0,444
0,65	0,242	0,65	0,489	0,65	0,211	0,65	0,494
0,70	0,289	0,70	0,413	0,70	0,171	0,70	0,544
0,75	0,344	0,75	0,333	0,75	0,133	0,75	0,594
0,80	0,409	0,80	0,252	0,80	0,097	0,80	0,644
0,85	0,482	0,85	0,170	0,85	0,063	0,85	0,694
0,90	0,565	0,90	0,089	0,90	0,032	0,90	0,744
0,95	0,658	0,95	0,026	0,95	0,009	0,95	0,794
1,00	0,761	1,00	0,000	1,00	0,000	1,00	0,844

P_{Bz} se calculará del modo siguiente:

$$P_{Bz} = (14,5 - 67 z/D_S) (z/D_S) \quad \text{para } z/D_S \leq 0,1$$

$$P_{Bz} = 0,78 + 1,1 \{(z/D_S - 0,1)\} \quad \text{para } z/D_S > 0,1$$

P_{Bz} no se supondrá superior a 1.

- .8 A los efectos del mantenimiento y las inspecciones, todo tanque de combustible líquido que no limite con las planchas del forro exterior no se situará a una distancia de las planchas del forro del fondo que sea inferior al valor mínimo de h indicado en el párrafo 6, ni a una distancia de las planchas del forro del costado que sea inferior al valor mínimo aplicable de w indicado en el párrafo 7 o en el párrafo 8.

12 Al aprobar el proyecto y la construcción de los buques que vayan a construirse conforme a lo dispuesto en la presente regla, las Administraciones tendrán debidamente en cuenta los aspectos generales de la seguridad, incluida la necesidad de mantener e inspeccionar los tanques o espacios laterales y los del doble fondo."

3 Enmiendas consiguientes al Suplemento del Certificado IOPP (modelos A y B)

En el Suplemento del Certificado IOPP (modelos A y B) se añade el nuevo párrafo 2A que figura a continuación:

"2A.1 El buque ha de estar construido de conformidad con la regla 12A y cumple las prescripciones:

del párrafo 6 y de los párrafos 7 u 8 (construcción de doble casco)

del párrafo 11 (aptitud para prevenir escapes accidentales de combustible líquido)

2A.2 El buque no ha de cumplir las prescripciones de la regla 12A.

4 Enmiendas a la regla 21

El texto del párrafo 2.2 actual de la regla 21, Prevención de la contaminación por hidrocarburos procedente de petroleros que transporten hidrocarburos pesados como carga, se sustituye por el siguiente:

"hidrocarburos, distintos de los crudos, con una densidad superior a 900 kg/m^3 , a 15°C , o con una viscosidad cinemática superior a $180 \text{ mm}^2/\text{s}$, a 50°C ; o."

ANEXO 3

**RESOLUCIÓN MEPC.142(54)
adoptada el 24 de marzo de 2006**

**ENMIENDAS A LAS DIRECTRICES PARA LA APLICACIÓN DE LAS PRESCRIPCIONES
DEL ANEXO I REVISADO DEL MARPOL A LAS INSTALACIONES FLOTANTES DE
PRODUCCIÓN, ALMACENAMIENTO Y DESCARGA (IFPAD) Y LAS
UNIDADES FLOTANTES DE ALMACENAMIENTO (UFA)
(RESOLUCIÓN MEPC.139(53))**

EL COMITÉ DE PROTECCIÓN DEL MEDIO MARINO,

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

TOMANDO NOTA de la resolución MEPC.139(53), por la cual el Comité adoptó las Directrices para la aplicación de las prescripciones del Anexo I revisado del MARPOL a las instalaciones flotantes de producción, almacenamiento y descarga (IFPAD) y las unidades flotantes de almacenamiento (UFA),

HABIENDO EXAMINADO las propuestas de enmienda a las Directrices con respecto a la aplicabilidad de la nueva regla 12A del Anexo I del MARPOL sobre la protección de los tanques de combustible líquido a las IFPAD y las UFA,

1. ADOPTA las enmiendas a las Directrices para la aplicación de las prescripciones del Anexo I revisado del MARPOL a las instalaciones flotantes de producción, almacenamiento y descarga (IFPAD) y las unidades flotantes de almacenamiento (UFA), cuyo texto figura en el anexo de la presente resolución; y
2. INVITA a los Gobiernos Miembros a que presten la debida atención a las Directrices enmendadas cuando implanten las prescripciones estipuladas en la regla 12A del Anexo I revisado del MARPOL.

ANEXO

1 El cuadro del anexo 1 de las Directrices para la aplicación de las prescripciones del Anexo I revisado del MARPOL a las IFPAD y las UFA se enmienda del siguiente modo:

.1 *Introducir debajo de la regla 12 otra fila como se indica a continuación:*

12A	Protección de los tanques de combustible líquido	Se aplica a las IFPAD y las UFA nuevas y proyectadas a tal efecto únicamente excluyendo las prescripciones del párrafo 6. No obstante, cuando se realice cualquier viaje fuera de la base de operaciones, independientemente del propósito del mismo, los tanques de combustible líquido del doble fondo han de estar vacíos, a menos que cumplan las prescripciones del párrafo 6.
-----	--	---

.2 *Enmendar la fila correspondiente a la regla 37 como se indica a continuación:*

37.1 - 37.3	Plan de emergencia de a bordo en caso de contaminación por hidrocarburos	Se aplica en relación con el plan de emergencia de a bordo en caso de contaminación por hidrocarburos. Sin embargo, puede considerarse que un plan de emergencia, conforme a las prescripciones del artículo 3 2) del Convenio de Cooperación, satisface dicha prescripción al amparo de la interpretación unificada 48. En tales casos no se requiere un "plan de emergencia de a bordo en caso de contaminación por hidrocarburos" por separado que siga el formato establecido en el MARPOL. Esta aceptación del plan de emergencia no se aplica a las IFPAD y las UFA separables, a menos que el plan continúe en vigor cuando la IFPAD o la UFA no esté conectada al tubo de subida.
-------------	--	---

.3 *Introducir debajo de la regla 37 otra fila como se indica a continuación:*

37.4	Acceso a programas de cálculo sobre la estabilidad y la resistencia residual	Se aplica
------	--	-----------

2 En el cuadernillo de construcción y equipo para las IFPAD y las UFA, se añade la nueva sección 3A siguiente:

"3A Protección de los tanques de combustible líquido (regla 12A)

3A.1 Se exige que el buque esté construido de conformidad con la regla 12A y cumpla las prescripciones de:

los párrafos 7 u 8 (construcción de doble forro en el costado)

los párrafos 6 y ya sea 7 u 8 (construcción de doble casco)

el párrafo 11 (aptitud para prevenir escapes accidentales de combustible líquido).

3.5 El buque no está obligado a cumplir las prescripciones de la regla 12A.

ANEXO 4**RESOLUCIÓN MEPC.143(54)
adoptada el 24 de marzo de 2006****ENMIENDAS AL ANEXO DEL PROTOCOLO DE 1978 RELATIVO
AL CONVENIO INTERNACIONAL PARA PREVENIR LA
CONTAMINACIÓN POR LOS BUQUES, 1973****(Adición de la regla 13 al Anexo IV 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 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,

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

HABIENDO EXAMINADO la propuesta de nueva regla 13 del Anexo IV del MARPOL 73/78 relativa a la supervisión de las prescripciones operacionales por el Estado rector del puerto,

1. ADOPTA, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 16 2), apartados b), c) y d), del Convenio de 1973, la nueva regla 13 del Anexo IV del MARPOL 73/78 cuyo texto figura en el anexo de la presente resolución;
2. DECIDE, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 16 2) f) iii) del Convenio de 1973, que el Anexo IV revisado se considerará aceptado el 1 de febrero de 2007, salvo que, con anterioridad a esa fecha, un tercio cuando menos de las Partes en el MARPOL 73/78, o aquellas Partes cuyas flotas mercantes combinadas representen como mínimo el 50% del tonelaje bruto de la flota mercante mundial, hayan notificado a la Organización que rechazan las enmiendas;
3. INVITA a las Partes en el MARPOL 73/78 a que tomen nota de que, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 16 2) g) ii) del Convenio de 1973, dichas enmiendas entrarán en vigor el 1 de agosto de 2007, una vez aceptadas de conformidad con lo estipulado en el párrafo 2 anterior;
4. PIDE al Secretario General que, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 16 2) e) del Convenio de 1973, remita a todas las Partes en el MARPOL 73/78 copias certificadas de la presente resolución y del texto de las enmiendas que figura en el anexo; y

5. PIDE ADEMÁS al Secretario General que remita copias de la presente resolución y de su anexo a los Miembros de la Organización que no son Partes en el MARPOL 73/78.

ANEXO

ENMIENDAS AL ANEXO IV REVISADO DEL MARPOL

A continuación de la regla 12 actual se añaden el nuevo capítulo 5 y regla 13 siguientes:

"Capítulo 5 - Supervisión por el Estado rector del puerto

Regla 13 - Supervisión de las prescripciones operacionales por el Estado rector del puerto*

1 Un buque que se encuentre en un puerto o terminal mar adentro de otra Parte podrá ser objeto de una inspección por funcionarios debidamente autorizados por dicha Parte en lo que respecta a las prescripciones operacionales del presente Anexo, si existen motivos fundados para pensar que el capitán o la tripulación no están familiarizados con los procedimientos esenciales de a bordo relativos a la prevención de la contaminación por aguas sucias.

2 En las circunstancias indicadas en el párrafo 1) de la presente regla, la Parte tomará medidas para garantizar que el buque no se haga a la mar hasta que la situación se haya resuelto conforme a lo prescrito en el presente Anexo.

3 Los procedimientos relativos a la supervisión por el Estado rector del puerto prescritos en el artículo 5 del presente Convenio se aplicarán a la presente regla.

4 Nada de lo dispuesto en la presente regla se interpretará como una limitación de los derechos y obligaciones de una Parte que supervise las prescripciones operacionales específicamente previstas en el presente Convenio."

* Véanse los Procedimientos para la supervisión por el Estado rector del puerto, adoptados por la Organización mediante la resolución A.787(19) y enmendados mediante la resolución A.882(21); publicación IMO-652S de la OMI.

ANEXO 5**RESOLUCIÓN MEPC.144(54)
adoptada el 24 de marzo de 2006****ENMIENDAS AL CÓDIGO PARA LA CONSTRUCCIÓN Y EL EQUIPO
DE BUQUES QUE TRANSPORTEN PRODUCTOS QUÍMICOS
PELIGROSOS A GRANEL (CÓDIGO CGRQ)**

EL COMITÉ DE PROTECCIÓN DEL MEDIO MARINO,

RECORDANDO el artículo 38 a) del Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional, artículo que trata de las funciones 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 la resolución MEPC.20(22), mediante la cual el Comité adoptó el Código para la construcción y el equipo de buques que transporten productos químicos peligrosos a granel (Código CGrQ),

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

CONSIDERANDO que sería muy conveniente que las disposiciones del Código CGrQ, que tienen carácter obligatorio en virtud del MARPOL 73/78 y carácter recomendatorio desde el punto de vista de la seguridad, se mantuvieran idénticas cuando las adoptaran el Comité de Protección del Medio Marino y el Comité de Seguridad Marítima,

HABIENDO EXAMINADO las propuestas de enmienda al Código CGrQ,

1. ADOPTA, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 16 2) b), c) y d) del Convenio de 1973, las enmiendas al Código CGrQ cuyo texto figura en el anexo de la presente resolución;
2. DECIDE, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 16 2) f) iii) del Convenio de 1973, que las enmiendas al Código CGrQ se considerarán aceptadas el 1 de febrero de 2007, salvo que, con anterioridad a esa fecha, un tercio cuando menos de las Partes, o aquellas Partes cuyas flotas mercantes combinadas representen como mínimo el 50% del tonelaje bruto de la flota mercante mundial, hayan notificado a la Organización que rechazan las enmiendas;
3. INVITA a las Partes a que tomen nota de que, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 16 2) g) ii) del Convenio de 1973, las enmiendas al Código CGrQ entrarán en vigor el 1 de agosto de 2007, una vez aceptadas de conformidad con lo estipulado en el párrafo 2 anterior;

4. INVITA TAMBIÉN al Comité de Seguridad Marítima a que tome nota de la presente resolución y adopte las medidas oportunas;
5. PIDE al Secretario General que, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 16 2) e) del Convenio de 1973, remita a todas las Partes en el MARPOL 73/78 copias certificadas de la presente resolución y del texto de las enmiendas al Código CGrQ que figura en el anexo; y
6. PIDE ADEMÁS al Secretario General que remita copias de la presente resolución y de su anexo a los Miembros de la Organización que no son Partes en el MARPOL 73/78.

ANEXO

ENMIENDAS AL CÓDIGO PARA LA CONSTRUCCIÓN Y EL EQUIPO DE BUQUES QUE TRANSPORTEN PRODUCTOS QUÍMICOS PELIGROSOS A GRANEL (Código CGrQ)

Se enmienda el Código CGrQ como se indica a continuación:

Preámbulo

1 Se añade el siguiente nuevo párrafo:

"7 Se ha revisado el Código para tener en cuenta la revisión de 2007 del Anexo II del MARPOL."

CAPÍTULO I

Generalidades

1.1 Objeto

2 En la segunda frase, se suprime "tal como éstos quedan definidos en la regla 1 1) del Anexo II del MARPOL 73/78" y se sustituyen a las categorías de contaminación "A, B o C" por las categorías "X, Y o Z".

1.4 Definiciones

3 Se sustituye el párrafo 1.4.16A por el siguiente:

"1.4.16A *Sustancia nociva líquida*: toda sustancia señalada como tal en la columna "Categoría de contaminación" del capítulo 17 ó 18 del Código Internacional de Químicos o en la circular correspondiente de la serie MEPC.2/Circ. en vigor, o clasificada provisionalmente en las categorías X, Y o Z con arreglo a lo dispuesto en la regla 6.3 de las enmiendas al anexo del Protocolo de 1978 relativo al Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973."

4 En el párrafo 1.4.16B, se suprime el texto existente y se añade la palabra "Suprimido".

5 Se modifica la numeración del párrafo de la definición de "fecha de vencimiento anual", a saber "1.4.16C" en el texto de la resolución MEPC.41(29), de modo que diga "1.4.16D".

1.7 Fecha de entrada en vigor

6 En la segunda frase del párrafo 1.7.2, se sustituye la referencia a "regla 1 12)" por "regla 1.17".

1.8 Nuevos productos

7 En la primera frase del párrafo 1.8, se sustituye la referencia a las categorías de contaminación "A, B o C" por las categorías "X, Y o Z".

CAPÍTULO II Contención de la carga

G - MATERIALES DE CONSTRUCCIÓN

2.17 Generalidades

8 Se sustituye el texto actual por el siguiente:

"2.17.1 Los materiales estructurales utilizados para la construcción de tanques, así como las correspondientes tuberías, bombas, válvulas, respiraderos y sus materiales de unión, deberán ser los adecuados para la carga que vaya a transportarse, a la temperatura y la presión en que se efectúe el transporte, conforme a normas reconocidas. Se supone que el acero es el material de construcción normalmente utilizado.

2.17.2 Cuando proceda, se seleccionará el material de construcción teniendo en cuenta lo siguiente:

- .1 ductilidad de entalla a la temperatura de servicio;
- .2 efecto corrosivo de la carga; y
- .3 posibilidad de que se produzcan reacciones peligrosas entre la carga y el material de construcción.

2.17.3 Incumbe al expedidor de la carga facilitar información sobre la compatibilidad de los materiales al explotador del buque o a su capitán de manera oportuna antes de que el producto sea transportado. La carga será compatible con todos los materiales de construcción, de manera que:

- .1 la integridad de los materiales de construcción no sufra daño alguno; y
- .2 no se produzca ninguna reacción peligrosa ni potencialmente peligrosa.

2.17.4 Cuando se presente un producto a la OMI para su evaluación, y si la compatibilidad del producto con los materiales mencionados en el párrafo 2.17 exige prescripciones especiales, en el formulario del Grupo EHS del GESAMP de notificación de características de productos se facilitará información sobre los materiales de construcción requeridos. Se dará cuenta de dichas prescripciones en el capítulo IV, y en la *columna o* del capítulo 17 del Código CIQ se insertará la correspondiente referencia. En el formulario de notificación también habrá de indicarse que no es necesaria ninguna prescripción especial. Incumbe al fabricante del producto facilitar la información correcta."

2.18 Prescripciones complementarias

- 9 En el párrafo 2.18 se suprime el texto actual y se añade la palabra "Suprimido".

CAPÍTULO III

Equipo de seguridad y consideraciones conexas

E - PREVENCIÓN DE INCENDIOS

- 10 Tras el encabezamiento, se añade el siguiente texto:

"(Salvo indicación expresa en contrario, las reglas del Convenio SOLAS mencionadas en la parte E corresponden a las reglas del capítulo II-2 del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974, y a sus enmiendas pertinentes, adoptadas anteriormente mediante la resolución MSC.99(73))."

3.13 Medidas de seguridad contra incendios

- 11 Se suprime el texto existente en el párrafo 3.13.3 y se añade la palabra "Suprimido".

- 12 Se añade el siguiente nuevo párrafo 3.13.5:

"3.13.5 Las siguientes prescripciones del capítulo II-2 del Convenio SOLAS, adoptado mediante la resolución MSC.99(73), serán aplicables:

- a) se instalarán los dispositivos prescritos en las reglas II-2/4.5.10.1.1 y 4.5.10.1.4, así como un sistema para vigilar de forma continua la concentración de vapores inflamables, en los buques de arqueo bruto igual o superior a 500 toneladas a más tardar en la fecha de la primera entrada en dique seco programada para después del [fecha de la entrada en vigor de la enmienda], y en ningún caso después del [tres años después de la fecha de la entrada en vigor de la enmienda]. Habrá puntos de muestreo o cabezales detectores situados en lugares adecuados a fin de detectar fácilmente las fugas potencialmente peligrosas. Cuando la concentración de vapores inflamables alcance un nivel preestablecido, que no será superior al 10% del límite inferior de inflamabilidad, se activará automáticamente una alarma audible y visual continua en la cámara de bombas y en la cámara de control de la carga para avisar al personal de que existe un peligro potencial. No obstante, podrán aceptarse los sistemas de vigilancia existentes ya instalados cuyo nivel preestablecido no sea superior al 30% del límite inferior de inflamabilidad. Independientemente de las disposiciones anteriores, la Administración podrá eximir de la aplicación de las citadas prescripciones a los buques no dedicados a realizar viajes internacionales;
- b) las reglas 13.3.4.2 a 13.3.4.5 y 13.4.3 serán aplicables a los buques de arqueo bruto igual o superior a 500 toneladas;
- c) las reglas estipuladas en la parte E del capítulo II-2 del Convenio SOLAS, excepto las reglas 16.3.2.2 y 16.3.2.3 de dicho capítulo, serán aplicables a los buques, independientemente de su tamaño;

- d) cuando se hayan instalado recientemente máquinas freidoras, será aplicable la regla 10.6.4; y
- e) no se instalarán sistemas de extinción de incendios en los que se utilicen los halones 1211, 1301 y 2402 y perfluorocarbonos, al estar prohibidos por la regla 10.4.1.3".

F - PROTECCIÓN DEL PERSONAL

- 13 Tras el encabezamiento, se añade el siguiente texto:

"(Salvo indicación expresa en contrario, las reglas del Convenio SOLAS mencionadas en la parte F corresponden a las reglas del capítulo II-2 del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974, y a sus enmiendas pertinentes, adoptadas anteriormente mediante la resolución MSC.99(73))".

CAPÍTULO IV

Prescripciones especiales

4.12 Materiales de construcción

- 14 Se suprime el texto existente en el párrafo 4.12 y se añade la palabra "Suprimido".

4.15 Impurificación de la carga

- 15 Se suprime el texto existente en el párrafo 4.15.1 y se añade la palabra "Suprimido".

CAPÍTULO V

Prescripciones de orden operacional

5.2 Información sobre la carga

- 16 En el párrafo 5.2.5, se sustituye el valor de la viscosidad "25 mPa.s", que figura dos veces, por "50 mPa.s".
- 17 En el párrafo 5.2.6, se suprime el texto existente y se añade la palabra "Suprimido".
- 18 En el párrafo 5.2.7, se suprime el texto existente y se añade la palabra "Suprimido".

CAPÍTULO VA

Medidas complementarias para la protección del medio marino

- 19 Se suprime el texto existente y se añade la palabra "Suprimido".

CAPÍTULO VI
Resumen de prescripciones mínimas

20 Se suprimen las referencias a las prescripciones de los códigos CIQ y CGrQ mencionadas bajo Materiales de construcción (columna m), así como las siguientes referencias mencionadas bajo Prescripciones especiales (columna o):

"Referencia al Código CIQ	Referencia al Código CGrQ
15.16.1	4.15.1
16.2.7	5.2.6
16.2.8	5.2.7
16A.2.2	5A.2.2"

CAPÍTULO VIII
Transporte de desechos químicos líquidos

21 En el párrafo 8.3.2.2, se sustituye la referencia al "capítulo 19" del Código CIQ por una referencia al "capítulo 20".

APÉNDICE

Modelo de certificado de aptitud para el transporte
de productos químicos peligrosos a granel

22 Se sustituye el modelo existente por el siguiente:

"MODELO DE CERTIFICADO DE APTITUD PARA EL TRANSPORTE DE PRODUCTOS QUÍMICOS PELIGROSOS A GRANEL

CERTIFICADO DE APTITUD PARA EL TRANSPORTE DE PRODUCTOS QUÍMICOS PELIGROSOS A GRANEL

(Sello oficial)

Expedido en virtud de lo dispuesto en el

**CÓDIGO PARA LA CONSTRUCCIÓN Y EL EQUIPO DE BUQUES QUE
TRANSPORTEN PRODUCTOS QUÍMICOS PELIGROSOS A GRANEL**
(resoluciones MSC.9(53) y MEPC.20(22))

con la autoridad conferida por el Gobierno de

.....
(nombre oficial completo del país)

por
*(título oficial completo de la persona u organización competente
reconocida por la Administración)*

Pormenores del buque¹

Nombre del buque
Número o letras distintivos
Puerto de matrícula
Arqueo bruto
Tipo de buque (párrafo 2.2.4 del Código)
Número IMO ²

Fecha en que se colocó la quilla del buque o en que la construcción de éste
se hallaba en una fase equivalente o (en el caso de un buque transformado)
fecha en que comenzó la transformación en buque tanque quimiquero

¹ Los pormenores del buque también podrán indicarse en casillas dispuestas horizontalmente.

² De conformidad con el Sistema de asignación de un número de la OMI a los buques para su identificación, adoptado por la Organización mediante la resolución A.600(15).

El buque también satisface plenamente las siguientes enmiendas al Código:

.....
.....

El buque está exento de cumplir las siguientes disposiciones del Código:

.....
.....

SE CERTIFICA:

- 1 Que el buque ha sido objeto de reconocimiento de conformidad con lo dispuesto en la sección 1.6 del Código;
- 2 Que el reconocimiento puso de manifiesto que la construcción y el equipo del buque, así como su estado, son satisfactorios en todos los sentidos, y que el buque:
 - .1 se ajusta a las disposiciones pertinentes del Código aplicables a los buques mencionados en 1.7.2;
 - .2 se ajusta a las disposiciones pertinentes del Código aplicables a los buques mencionados en 1.7.3;
- 3 Que se ha facilitado al buque el manual estipulado en el apéndice 4 del Anexo II del MARPOL, según se prescribe en la regla 14 del Anexo, y que los medios y el equipo del buque prescritos en dicho manual son satisfactorios en todos los sentidos;
- 4 Que el buque satisface las prescripciones relativas al transporte a granel de los productos indicados a continuación, siempre y cuando se observen todas las disposiciones pertinentes de orden operacional del Código y del Anexo II del MARPOL:

Producto	Condiciones de transporte (números de los tanques, etc.)	Categoría de contaminación

Sigue en la hoja adjunta 1, con páginas adicionales firmadas y fechadas³.
Los números de los tanques indicados en esta lista pueden localizarse en el plano de los tanques, firmado y fechado, que figura en la hoja adjunta 2.

- 5 Que, de conformidad con lo prescrito en los párrafos 1.7.3/2.2.5³, las disposiciones del Código se modifican con respecto al buque del modo siguiente:

.....

³ Táchese según proceda.

6 Que el buque debe cargarse:

- .1 de conformidad con las condiciones de carga estipuladas en el manual de carga aprobado, sellado y fechado y firmado por un funcionario responsable de la Administración, o de una organización reconocida por la Administración³;
- .2 de conformidad con las limitaciones de carga adjuntas al presente Certificado³.

Cuando sea preciso cargar el buque de un modo que no se ajuste a lo arriba indicado, los cálculos necesarios para justificar las condiciones de carga propuestas deberán ser remitidos a la Administración que expida el certificado, la cual podrá autorizar por escrito la adopción de tales condiciones de carga⁴.

El presente Certificado es válido hasta el⁵
a reserva de que se efectúen los reconocimientos prescritos en la sección 1.6 del Código.

Fecha de terminación del reconocimiento en el que se basa el presente certificado:
(dd/mm/aaaa)

Expedido en:
(lugar de expedición del certificado)

.....
(fecha de expedición)

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

(sello o estampilla, según corresponda, de la autoridad)

Instrucciones para cumplimentar el certificado:

- 1 El certificado se podrá expedir únicamente a los buques que tengan derecho a enarbolar el pabellón de los Estados que son Partes en el MARPOL 73/78.
- 2 Tipo de buque: Las anotaciones consignadas en esta columna guardarán relación con todas las recomendaciones que les sean aplicables; por ejemplo, la anotación "tipo 2" se entenderá referida a este tipo de buque en todos los aspectos regidos por el Código. Esta columna no será habitualmente aplicable en el caso de un buque existente, debiéndose entonces indicar "véase el párrafo 2.2".

⁴ En lugar de incluirse en el Certificado, este texto podrá adjuntarse al mismo, siempre que esté debidamente firmado y sellado.

⁵ Insértese la fecha de expiración que especifique la Administración de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 1.6.6.1 del Código. El día y el mes de esta fecha corresponden a la fecha de vencimiento anual definida en el párrafo 1.4.16D del Código, salvo que esta última haya sido modificada de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 1.6.6.8 del Código.

- 3 Productos: Se consignarán los productos enumerados en el capítulo 17 del Código o los que hayan sido evaluados por la Administración de conformidad con lo dispuesto en la sección 1.8 del Código. En relación con estos últimos productos "nuevos", se tendrán presentes cualesquiera prescripciones especiales provisionalmente estipuladas.
- 4 Productos: La lista de productos que el buque es apto para transportar incluirá las sustancias nocivas líquidas de la categoría Z que no estén regidas por el Código, las cuales se identificarán como sustancias de la "categoría Z del capítulo 18".
- 5 *Se suprime*
- 6 Condiciones de transporte: Si se expide un certificado a un buque cuya modificación se ajusta a lo estipulado en la regla 1 12) del Anexo II del MARPOL, dicho certificado llevará anotado en la parte superior del cuadro de productos y condiciones de transporte la siguiente indicación: "Este buque tiene certificación para transportar productos químicos que sólo presentan riesgos de contaminación".

REFRENDO DE RECONOCIMIENTOS ANUALES E INTERMEDIOS

SE CERTIFICA que en el reconocimiento prescrito en el párrafo 1.6.2 del Código, se ha comprobado que el buque cumple las disposiciones pertinentes del Código.

Reconocimiento anual: Firmado
(*firma del funcionario debidamente autorizado*)
Lugar
Fecha (dd/mm/aaaa)
(*sello o estampilla, según corresponda, de la autoridad*)

Reconocimiento anual/intermedio³: Firmado
(*firma del funcionario debidamente autorizado*)
Lugar
Fecha (dd/mm/aaaa)
(*sello o estampilla, según corresponda, de la autoridad*)

Reconocimiento anual/intermedio³: Firmado
(*firma del funcionario debidamente autorizado*)
Lugar
Fecha (dd/mm/aaaa)
(*sello o estampilla, según corresponda, de la autoridad*)

Reconocimiento anual: Firmado
(*firma del funcionario debidamente autorizado*)
Lugar
Fecha (dd/mm/aaaa)
(*sello o estampilla, según corresponda, de la Autoridad*)

³ Táchese según proceda.

**RECONOCIMIENTO ANUAL/INTERMEDIO DE CONFORMIDAD
CON EL PÁRRAFO 1.6.6.8.3**

SE CERTIFICA que, en el reconocimiento anual/intermedio³ efectuado de conformidad con lo prescrito en el párrafo 1.6.6.8.3 del Código, se ha comprobado que el buque cumple las disposiciones pertinentes del Convenio:

Firmado
(*firma del funcionario debidamente autorizado*)

Lugar

Fecha (dd/mm/aaaa)

(*sello o estampilla, según corresponda, de la autoridad*)

**REFRENDO PARA PRORROGAR LA VALIDEZ DEL CERTIFICADO, SI ÉSTA ES
INFERIOR A CINCO AÑOS, CUANDO SEA APLICABLE EL PÁRRAFO 1.6.6.3**

El buque cumple las disposiciones pertinentes del Convenio, y de conformidad con lo prescrito en el párrafo 1.6.6.3 del Código, el presente certificado se aceptará como válido hasta el

Firmado
(*firma del funcionario debidamente autorizado*)

Lugar

Fecha (dd/mm/aaaa)

(*sello o estampilla, según corresponda, de la autoridad*)

**REFRENDO REQUERIDO CUANDO SE HA EFECTUADO EL RECONOCIMIENTO
DE RENOVACIÓN Y SE APLICA EL PÁRRAFO 1.6.6.4**

El buque cumple las disposiciones pertinentes del Convenio, y de conformidad con lo prescrito en el párrafo 1.6.6.4 del Código, el presente certificado se aceptará como válido hasta el

Reconocimiento anual: Firmado
(*firma del funcionario debidamente autorizado*)

Lugar

Fecha (dd/mm/aaaa)

(*sello o estampilla, según corresponda, de la autoridad*)

³ Táchese según proceda.

REFRENDO PARA PRORROGAR LA VALIDEZ DEL CERTIFICADO HASTA LA LLEGADA AL PUERTO DE RECONOCIMIENTO O DURANTE UN PERIODO DE GRACIA, CUANDO SE APLICAN LOS PÁRRAFOS 1.6.6.5 ó 1.6.6.6

De conformidad con lo prescrito en el párrafo 1.6.6.5/1.6.6.6³ del Código, el presente Certificado se aceptará como válido hasta el

Firmado
(*firma del funcionario debidamente autorizado*)

Lugar

Fecha (dd/mm/aaaa)

(*sello o estampilla, según corresponda, de la autoridad*)

REFRENDO PARA ADELANTAR LA FECHA DE VENCIMIENTO ANUAL CUANDO SEA APLICABLE EL PÁRRAFO 1.6.6.8

De conformidad con el párrafo 1.6.6.8 del Código, la nueva fecha de vencimiento anual es el

Firmado
(*firma del funcionario debidamente autorizado*)

Lugar

Fecha (dd/mm/aaaa)

(*sello o estampilla, según corresponda, de la autoridad*)

De conformidad con el párrafo 1.6.6.8, la nueva fecha de vencimiento anual es el

Firmado
(*firma del funcionario debidamente autorizado*)

Lugar

Fecha (dd/mm/aaaa)

(*sello o estampilla, según corresponda, de la autoridad*)

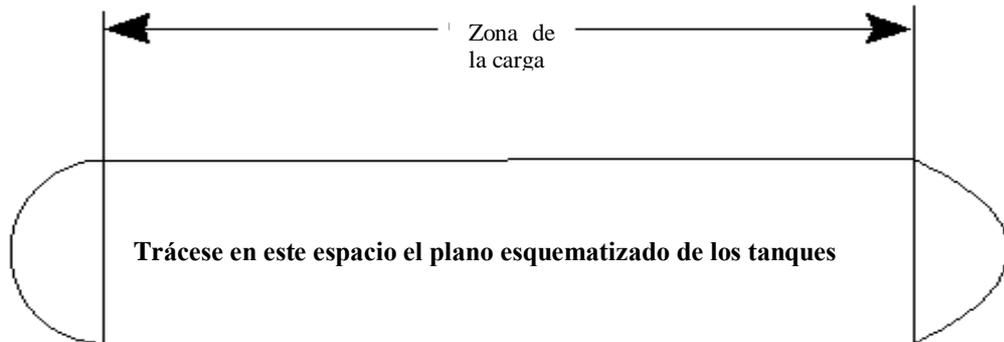
³ Táchese según proceda.

**HOJA ADJUNTA 2
DEL
CERTIFICADO DE APTITUD PARA EL TRANSPORTE DE
PRODUCTOS QUÍMICOS PELIGROSOS A GRANEL**

PLANO DE LOS TANQUES (modelo)

Nombre del buque:

Número o letras distintivos:



Fecha
(la del certificado)	(firma del funcionario que expide el certificado y/o sello de la autoridad expedidora)"

ANEXO 6**RESOLUCIÓN MEPC.145(54)
adoptada el 24 de marzo de 2006****APLICACIÓN EFICAZ Y EN FECHA TEMPRANA DE LAS ENMIENDAS DE 2006
AL CÓDIGO PARA LA CONSTRUCCIÓN Y EL EQUIPO DE BUQUES QUE
TRANSPORTEN PRODUCTOS QUÍMICOS PELIGROSOS
A GRANEL (Código CGrQ)**

EL COMITÉ DE PROTECCIÓN DEL MEDIO MARINO,

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

RECORDANDO TAMBIÉN la resolución MEPC.20(22), mediante la cual el Comité adoptó el Código para la construcción y el equipo de buques que transporten productos químicos peligrosos a granel (Código CGrQ),

HABIENDO ADOPTADO, mediante la resolución MEPC.144(54), las enmiendas de 2006 al Código CGrQ,

TOMANDO NOTA de que el artículo 16 2) f) iii) del Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973 (Convenio de 1973) estipula que las enmiendas antedichas al Código CGrQ se considerarán aceptadas el 1 de febrero de 2007, salvo que, con anterioridad a esa fecha, un tercio cuando menos de las Partes en el MARPOL 73/78, o aquellas Partes cuyas flotas mercantes combinadas representen como mínimo el 50% del tonelaje bruto de la flota mercante mundial, hayan notificado a la Organización que rechazan las enmiendas,

TOMANDO NOTA ASIMISMO de que, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 16 2) g) ii) del Convenio de 1973, las enmiendas antedichas al Código CGrQ entrarán en vigor el 1 de agosto de 2007, una vez que se hayan considerado aceptadas con arreglo a lo dispuesto en el artículo 16 2) f) iii) del Convenio de 1973,

TOMANDO NOTA ESPECIALMENTE de que el propósito del Código CGrQ es recomendar criterios de proyecto, normas de construcción y otras medidas de seguridad apropiadas para los buques que transporten sustancias químicas peligrosas y nocivas a granel, de modo que el riesgo para el buque, su tripulación y el medio ambiente quede reducido al mínimo,

1. INVITA a las Partes en el MARPOL 73/78 a que consideren aplicar las enmiendas antedichas al Código CGrQ lo antes posible a los buques que tengan derecho a enarbolar su pabellón, teniendo en cuenta que se prevé que el Anexo II revisado del MARPOL 73/78 y el Código internacional para la construcción y el equipo de buques que transporten productos químicos peligrosos a granel (Código CIQ), enmendado, entren en vigor el 1 de enero de 2007;

2. INVITA TAMBIÉN al sector marítimo a que implante las enmiendas antedichas al Código CGrQ lo antes posible, teniendo en cuenta la fecha de entrada en vigor prevista de los instrumentos mencionados en el párrafo 1 anterior; e
3. INVITA ASIMISMO al Comité de Seguridad Marítima a que tome nota de esta resolución y adopte las medidas que estime oportunas.

ANEXO 7**INTERPRETACIÓN UNIFICADA DE LA REGLA 12A
DEL ANEXO I REVISADO DEL MARPOL**

Al aplicar la regla 12A del Anexo I revisado del MARPOL a las unidades de perforación mar adentro estabilizadas por columnas, según se definen en el Código de Unidades de Perforación (MODU), a efectos de instalar los tanques de combustible líquido, las limitaciones de ubicación estipuladas en los párrafos 7 y 8 de la regla se aplican a aquellas zonas objeto de avería del modo siguiente:

- .1 solamente se supondrán averiadas las columnas, los cascos sumergidos y las riostras de la periferia de la unidad y se supondrá que la avería se ha producido en las partes expuestas de las columnas, los cascos sumergidos y las riostras;
- .2 las columnas y riostras se supondrán averiadas a cualquier nivel entre los límites de 5 m por encima y 3 m por debajo de los calados especificados en el manual de instrucciones MODU para operaciones normales y en condiciones meteorológicas muy desfavorables; y
- .3 los cascos sumergidos y los pies de soporte se supondrán averiados cuando la unidad esté operando en condición de tránsito según lo indicado en .1 y .2, habida cuenta de su forma.

ANEXO 8**INTERPRETACIÓN UNIFICADA DE LA REGLA 22.5
DEL ANEXO I REVISADO DEL MARPOL**

La expresión "*cámara de bombas*" significa una cámara de bombas de carga. Las tuberías de lastre pueden instalarse dentro del doble fondo de la cámara de bombas, a condición de que ningún daño que sufran estas tuberías haga que las bombas del buque situadas en la "*cámara de bombas*" no se puedan utilizar.

El doble fondo que protege la "*cámara de bombas*" puede ser un tanque vacío, un tanque de lastre o, a menos que esté prohibido en virtud de otras reglas, un tanque de fueloil.

ANEXO 9**PROYECTO DE RESOLUCIÓN MEPC.146(54)
adoptada el 24 de marzo de 2006****ENMIENDAS A LAS NOTAS EXPLICATIVAS SOBRE LAS CUESTIONES
RELACIONADAS CON LA APTITUD PARA PREVENIR ESCAPES
ACCIDENTALES DE HIDROCARBUROS EN VIRTUD DE LA
REGLA 23 DEL ANEXO I REVISADO DEL MARPOL**

EL COMITÉ DE PROTECCIÓN DEL MEDIO MARINO,

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

TOMANDO NOTA de la resolución MEPC.122(52) mediante la cual el Comité adoptó las Notas explicativas sobre las cuestiones relacionadas con la aptitud para prevenir escapes accidentales de hidrocarburos en virtud de la regla 23 del Anexo I revisado del MARPOL,

HABIENDO EXAMINADO las propuestas de enmienda a dichas Notas explicativas,

1. ADOPTA las enmiendas a las Notas explicativas sobre las cuestiones relacionadas con la aptitud para prevenir escapes accidentales de hidrocarburos en virtud de la regla 23 del Anexo I revisado del MARPOL, cuyo texto figura en el anexo de la presente resolución;
2. INVITA a los Gobiernos Miembros a que consideren debidamente las Notas explicativas enmendadas cuando pongan en práctica las prescripciones que figuran en la regla 23 del Anexo I revisado del MARPOL;
3. ACUERDA mantener las Notas explicativas, enmendadas, sometidas a examen a fin de tener en cuenta la experiencia adquirida;
4. INVITA al Comité de Seguridad Marítima a que tome nota de las Notas explicativas, enmendadas;
5. INSTA a los Gobiernos Miembros a que pongan dichas Notas explicativas, enmendadas, en conocimiento de los constructores, propietarios y explotadores de buques, así como de otras partes interesadas en el proyecto, construcción y operaciones de los petroleros.

ANEXO

ENMIENDAS A LAS NOTAS EXPLICATIVAS SOBRE LAS CUESTIONES
RELACIONADAS CON LA APTITUD PARA PREVENIR ESCAPES
ACCIDENTALES DE HIDROCARBUROS EN VIRTUD DE LA
REGLA 23 DEL ANEXO I REVISADO DEL MARPOL

Se suprime el párrafo 6.3 de la parte B - "Orientación sobre determinadas disposiciones"

ANEXO 10

PROPUESTAS DE ENMIENDA AL ANEXO I REVISADO DEL MARPOL 73/78

(Zona marina meridional de Sudáfrica como zona especial)

Se añade un nuevo párrafo .10 en la regla 1.11 según se indica a continuación:

".10 Por *zona marina meridional de Sudáfrica* se entiende la zona marina que se encuentra limitada por las siguientes coordenadas:

31°14' S,	017°50' E
31°30' S,	017°12' E
32°00' S,	017°06' E
32°32' S,	016°52' E
34°06' S,	017°24' E
36°58' S,	020°54' E
36°00' S,	022°30' E
35°14' S,	022°54' E
34°30' S,	026°00' E
33°48' S,	027°25' E
33°27' S,	027°12' E"

ANEXO 11

**MODELO UNIFORME DE RESOLUCIÓN MEPC PARA LA DESIGNACIÓN
DE ZONAS MARINAS ESPECIALMENTE SENSIBLES****Resolución MEPC.xxx(xx)****Adoptada el [DD/MM/AAAA]****DESIGNACIÓN DE [nombre de la zona marina]
COMO ZONA MARINA ESPECIALMENTE SENSIBLE**

EL COMITÉ DE PROTECCIÓN DEL MEDIO MARINO,

CONSCIENTE de las características [ecológicas], [socioeconómicas], [y científicas]³ de [nombre de la zona marina], así como de su vulnerabilidad a los daños causados por las actividades del transporte marítimo internacional y de las medidas adoptadas por [nombre del Gobierno Miembro proponente] para hacer frente a dicha vulnerabilidad,

TOMANDO NOTA de las Directrices revisadas para la determinación y designación de zonas marinas especialmente sensibles, adoptadas mediante la resolución A.982(24) (Directrices sobre las ZMES), y del Documento revisado que ha de servir de guía para la presentación de propuestas sobre ZMES a la OMI, que figura en la circular MEPC/Circ.510,

HABIENDO EXAMINADO la propuesta formulada por [nombre del Gobierno Miembro proponente] de que se designe [nombre de la zona marina] como zona marina especialmente sensible,

HABIENDO ACORDADO que se cumplen las disposiciones para la determinación y designación de zonas marinas especialmente sensibles que figuran en la resolución A.982(24) por lo que respecta a [nombre de la zona marina],

1. DESIGNA a [nombre de la zona marina], definida en el anexo 1⁴ de la presente resolución, como zona marina especialmente sensible;
2. INVITA a los Gobiernos Miembros a reconocer las características [ecológicas], [socioeconómicas], [y científicas] de la zona, que figuran en el anexo 2⁵, y su vulnerabilidad a los daños causados por las actividades del transporte marítimo internacional, que se indican en el anexo 3⁶; e

3 Dado que en virtud del párrafo 4.4 de las Directrices sobre las ZMES es necesario satisfacer uno o más de los criterios ecológicos, socioeconómicos o científicos, estas categorías figuran entre corchetes. Para cada ZMES deberá utilizarse la terminología apropiada. Esta cuestión también se plantea en el segundo párrafo de la parte dispositiva.

4 En el anexo 1 figurarán las coordenadas de la ZMES así como un gráfico en el que se marcarán la ZMES y las medidas de protección correspondientes.

5 En el anexo 2 figurará la información presentada para tratar la sección 4 de las Directrices sobre las ZMES.

6 En el anexo 3 figurará un resumen en el que se determinará la vulnerabilidad a los daños causados por las actividades del transporte marítimo internacional.

3. INVITA ASIMISMO a los Gobiernos Miembros a que tomen nota de las medidas de protección correspondientes para contrarrestar esta vulnerabilidad, que se indican en el anexo 4, y a que informen a los buques que enarbolan su pabellón que deben actuar de conformidad con tales medidas.

⁵ En el anexo 4 se indicarán las medidas de protección correspondientes adoptadas por el órgano pertinente de la OMI. También se incluirá una referencia a los documentos correspondientes a dichas medidas.

ANEXO 12

DOCUMENTO DE ORIENTACIÓN PARA LA PRESENTACIÓN DE PROPUESTAS SOBRE ZMES A LA OMI

1 ANTECEDENTES

1.1 En diciembre de 2005, la Asamblea de la Organización Marítima Internacional (OMI) aprobó la resolución A.982(24), en la que se establecen las prescripciones pormenorizadas que deberán incluirse en las solicitudes de designación de zonas marinas especialmente sensibles (ZMES). Esta resolución sustituye al anexo 2 de la resolución A.927(22) de la Asamblea. Las prescripciones deberán seguirse cuando se preparen propuestas sobre ZMES. Para ayudar a los Gobiernos Miembros a cumplir lo dispuesto en la resolución A.982(24), el presente documento brinda orientación respecto de la elaboración, redacción y presentación de propuestas a la OMI para la designación de una ZMES. Se indican las cuestiones que deberán incluirse en dicha propuesta para facilitar su evaluación y aprobación por el Comité de Protección del Medio Marino (MEPC) de la OMI. Sin embargo, la evaluación y determinación de la conveniencia de designar una ZMES depende, en última instancia, de que se satisfagan las disposiciones de la resolución A.982(24).

1.2 Las ZMES son instrumentos de ordenación que, a nivel internacional, proporcionan el mecanismo necesario para examinar las zonas vulnerables a los daños que puede causar el transporte marítimo internacional y determinar la manera más adecuada de contrarrestar dicha vulnerabilidad. En general, para determinar una ZMES deben concurrir tres elementos, a saber: 1) la zona debe tener ciertas características (ecológicas, socioeconómicas o científicas); 2) debe ser vulnerable a los daños que pueden causar las actividades del transporte marítimo internacional; y 3) la OMI debe poder adoptar medidas⁷ con una base jurídica precisa, para prevenir, reducir o eliminar los riesgos ocasionados por esas actividades. En caso de que la OMI las apruebe, el resultado final será una zona designada "zona marina especialmente sensible", y una o más medidas de la OMI que deberán cumplir los buques que naveguen por ella. En el sitio www.imo.org de la Red se puede obtener información sobre cada una de las ZMES designadas por la OMI.

1.3 Las propuestas deberán presentarse de conformidad con las reglas y procedimientos de la OMI para la presentación de documentos. Los Gobiernos⁸ pueden obtener información sobre los plazos exactos de presentación y otras reglas administrativas en la Secretaría de la OMI.

2 CONSIDERACIONES INICIALES

2.1 Antes de presentar una propuesta a la OMI, debe determinarse si el transporte marítimo internacional constituye una amenaza para las características de una zona. Si la amenaza procede principalmente de buques matriculados en la zona, sería más adecuado abordarla con arreglo a la

⁷ El término "medida de protección correspondiente" o "medida" se utiliza tanto en singular como en plural en el presente documento. Es importante señalar que una vulnerabilidad determinada puede contrarrestarse con una o varias medidas de protección correspondientes y que, por tanto, el uso del singular o del plural no debe interpretarse en un sentido excluyente.

⁸ La expresión "Gobierno" se usa tanto en singular como en plural en el texto del presente documento. Es evidente que las Directrices reconocen que la solicitud para la designación de ZMES puede ser presentada por uno o más gobiernos y, por lo tanto, el uso de la palabra en plural o singular no debe interpretarse en un sentido excluyente.

legislación del país en cuestión y, una vez identificada, decidir sobre los medios adecuados para hacerle frente. Las amenazas para el medio marino ocasionadas por el transporte marítimo internacional pueden clasificarse en tres categorías: 1) los impactos producidos por accidentes (por ejemplo, varadas, derrames, abordajes); 2) las descargas operacionales (por ejemplo, de hidrocarburos, sustancias nocivas líquidas, aguas sucias, basuras, emisiones atmosféricas, introducción de sustancias acuáticas perjudiciales y de organismos patógenos a través del agua de lastre de los buques); y 3) daño físico al hábitat marino o a los organismos marinos (por ejemplo, daños producidos por anclas, golpes a animales marinos, sofocación de especies y hábitats, efectos perjudiciales de sistemas antiincrustantes). Los daños también pueden ser consecuencia de infracciones intencionales a las reglas y reglamentos en vigor.

2.2 Una propuesta de designación de ZMES sólo puede ser presentada por un Gobierno Miembro de la OMI. Para elaborar satisfactoriamente una propuesta de ZMES, quizás sea necesario reunir a un pequeño grupo de expertos del país en cuestión, integrado por personas que puedan describir y documentar las características de la zona así como los daños que se han causado o que podrían causarse en ella; también debe incluir personas familiarizadas con las operaciones marítimas en la zona y las medidas que pueden proponerse a la OMI para hacer frente a los daños. El representante o representantes del Gobierno Miembro que formula la propuesta a la OMI también deberán participar para facilitar la elaboración y presentación de la propuesta.

3 ELEMENTOS NECESARIOS PARA UNA SOLICITUD SOBRE ZMES

3.1 Resumen de la propuesta

3.1.1 En primer lugar, la solicitud debe establecer claramente los objetivos de la propuesta de designación de la ZMES, la ubicación de la zona, la necesidad de que cuente con protección y las medidas de protección correspondientes que se proponen, y demostrar de qué modo la vulnerabilidad determinada puede abordarse mediante las medidas de protección correspondientes, existentes o propuestas. El resumen también debe incluir las razones por las que se prefieren las medidas de protección propuestas para proteger la zona que se va a designar como ZMES.

3.2 Descripción de la zona

3.2.1 La solicitud debe incluir la ubicación de la zona propuesta, con las coordenadas geográficas y una carta náutica con su delimitación. Dentro de los límites de la ZMES podrá incluirse una zona de separación, o zona contigua a la ZMES propuesta, si bien debe justificarse su necesidad y de qué manera contribuirá a la protección de la zona central.

3.3 Importancia de la zona: criterios ecológicos, socioeconómicos o científicos

3.3.1 Toda zona que se proponga para ser designada ZMES debe satisfacer uno o más de los criterios ecológicos, socioeconómicos o científicos, y se debe brindar información y documentación de apoyo para probar que al menos uno de esos criterios existe en la zona propuesta, aunque no es necesario que el mismo criterio se presente en toda la zona.

3.3.2 Los Gobiernos Miembros que propongan la designación deben examinar la sección de las Directrices sobre las ZMES, donde figura una descripción completa de cada criterio; no obstante, los criterios son los siguientes:

.1 Criterios ecológicos

- .1 *Singularidad o rareza*
- .2 *Hábitat crítico*
- .3 *Dependencia*
- .4 *Carácter representativo*
- .5 *Diversidad*
- .6 *Productividad*
- .7 *Zonas de desove o reproducción*
- .8 *Carácter natural*
- .9 *Integridad*
- .10 *Vulnerabilidad*
- .11 *Importancia biogeográfica*

.2 Criterios socioeconómicos y culturales

- .1 *Dependencia social o económica*
- .2 *Dependencia humana*
- .3 *Patrimonio cultural*

.3 Criterios científicos y pedagógicos

- .1 *Investigación*
- .2 *Condiciones de referencia para estudios de vigilancia*
- .3 *Educación*

3.4 Vulnerabilidad a las repercusiones de las actividades marítimas internacionales

3.4.1 Además de satisfacer como mínimo uno de los criterios enumerados *supra*, las características reconocidas de la zona deben estar amenazadas por las actividades marítimas internacionales. Los Gobiernos Miembros que propongan la designación deberán examinar la sección 5 de las Directrices sobre las ZMES a fin de contar con una descripción completa de tales factores:

.1 ***Características del tráfico marítimo***

- .1 *Factores operacionales*
- .2 *Tipos de buques*
- .3 *Características del tráfico*
- .4 *Sustancias perjudiciales transportadas*

.2 ***Factores naturales***

- .1 *Hidrográficos*
- .2 *Meteorológicos*
- .3 *Oceanográficos*

.3 Otra información útil según se propone en el párrafo 5.2 de las Directrices sobre las ZMES.

3.5 Medidas de protección correspondientes

3.5.1 La solicitud debe incluir propuestas de medidas de protección correspondientes disponibles a través de la OMI y demostrar de qué manera brindarán protección contra las amenazas de daños que representa el transporte marítimo internacional en la zona o alrededor de ella. Si en la solicitud se indica una medida de protección correspondiente nueva, el Gobierno Miembro proponente debe adjuntar a su solicitud un proyecto de la propuesta que tiene intención de presentar al Subcomité o Comité pertinente. Si no se dispone ya de las medidas en un instrumento de la OMI, debe facilitarse información en relación con la base jurídica de las medidas que el Gobierno Miembro proponente haya tomado o vaya a tomar para hacer que la OMI apruebe y adopte la medida con arreglo a una base jurídica determinada. Si ya existe una medida de protección respecto de la zona, la solicitud deberá demostrar entonces de qué modo esta medida brinda protección a la zona. Posteriormente se podrán introducir medidas de protección correspondientes adicionales para remediar los aspectos vulnerables determinados y, como sucede con las medidas de protección correspondientes que se proponen en el momento de la solicitud inicial para la designación de una ZMES, tales medidas también deberán cumplir lo dispuesto en las Directrices.

- .1 *Tipo de medidas* - Las posibles medidas pueden incluir medidas de organización del tráfico o medidas de notificación, limitaciones de las descargas, criterios operativos y actividades prohibidas, y deberán adaptarse específicamente a las necesidades de la zona en peligro.
- .2 *Base jurídica* - Cada medida de protección correspondiente debe tener una base jurídica y debe incluir información sobre la compatibilidad de la medida de protección correspondiente con el instrumento jurídico con arreglo al cual se propone. (Directrices, párrafos 7.5.2.3 y 7.6). La base jurídica para las medidas de protección correspondientes puede ser: i) cualquier medida prevista en un instrumento existente de la OMI; o ii) cualquier medida que aún no exista pero de la que podrá disponerse mediante la enmienda de un instrumento de la OMI o la adopción de un nuevo instrumento de la OMI. Sólo se dispondría de una base jurídica para las medidas de este tipo una vez que el instrumento de la OMI se enmendara o adoptara, según sea el caso; o iii) cualquier medida propuesta para su adopción en el mar territorial³ o con arreglo a lo dispuesto en el artículo 211 6) de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, cuando las medidas existentes o una medida generalmente aplicable (como la indicada en el apartado ii) anterior) no se ocupa adecuadamente de la necesidad específica de la zona propuesta. Si el país actúa con arreglo a una medida no contemplada aún en un instrumento de la OMI, la solicitud deberá indicar los pasos que el Gobierno se propone seguir para lograr que la OMI apruebe o adopte la medida con arreglo a una base jurídica determinada.
- .3 *Categorías de buques* - En la solicitud se especificarán claramente las categorías de buques a las que se aplicarán las medidas de protección correspondientes propuestas, de conformidad con las disposiciones de la Convención de las

³ Esta disposición no establece excepciones a los derechos y las obligaciones de los Estados ribereños en el mar territorial contemplados en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar.

Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, incluidas las que se refieren a los buques con derecho a inmunidad soberana, y otros instrumentos pertinentes.

- .4 *Repercusiones para la navegación* – En la solicitud se indicarán las posibles consecuencias de cualquier medida que se proponga respecto de la seguridad y eficacia de la navegación, teniendo presente la zona oceánica en la cual dichas medidas habrán de implantarse. La solicitud debe incluir tal información, ya que puede tener consecuencias para la seguridad del buque y afectar sus operaciones.

3.6 Cuestiones varias

3.6.1 *Zona* – En la solicitud se incluirá una carta náutica en la que estén claramente marcadas la situación de la zona y las medidas de protección correspondientes, propuestas o existentes. Las dimensiones de la zona deberán guardar relación con las necesarias para abordar la necesidad determinada.

3.6.2 *Resumen de las medidas* – En la solicitud se incluirá un resumen de las medidas adoptadas para proteger la zona propuesta. En dicho resumen debe incluirse toda reglamentación nacional, cualesquiera medidas adoptadas por la OMI con anterioridad y las medidas tomadas para paliar los efectos negativos de actividades que no sean las relacionadas con el transporte marítimo. También resultará útil indicar si la zona ha recibido una designación internacional, como lo es su inclusión en la Lista del Patrimonio Mundial, o haber sido declarada Reserva de la biosfera.

3.6.3 *Cumplimiento* - También deberán indicarse los pormenores de las disposiciones que deberán tomarse en virtud de la legislación nacional con respecto a los buques que no cumplan las prescripciones estipuladas en las medidas de protección correspondientes, y deberá incluirse una declaración de que dichas medidas deben ser compatibles con el derecho internacional según éste se recoge en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar.

3.6.4 *Propuestas conjuntas* - Cuando dos o más Gobiernos tengan un interés común por una zona concreta, deberán formular una propuesta coordinada. En dicha propuesta deberán constar medidas y procedimientos integrados de cooperación entre las jurisdicciones de los Gobiernos proponentes.

3.6.5 *Implantación después de la designación* - Los Gobiernos proponentes deberán asegurarse de que toda medida de protección correspondiente se implanta de conformidad con el derecho internacional, consagrado en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. La información relativa a tales medidas debe distribuirse ampliamente a la gente de mar que desempeñe tareas en la zona designada. Todas las medidas de protección correspondientes se indicarán en las cartas utilizando los símbolos y métodos de la Organización Hidrográfica Internacional (OHI). La ZMES también puede indicarse con los símbolos adecuados.

3.6.6 *Asistencia técnica* - Si un Gobierno Miembro precisa asistencia técnica al elaborar la solicitud sobre una ZMES, se le invita a que la solicite a la OMI.

ANEXO 13**PROPUESTAS DE ENMIENDA AL ANEXO III DEL MARPOL 73/78****(Anexo III revisado)**

Se sustituye el actual texto del Anexo III del MARPOL por el siguiente:

"REGLAS PARA PREVENIR LA CONTAMINACIÓN POR SUSTANCIAS PERJUDICIALES TRANSPORTADAS POR MAR EN BULTOS**Regla 1***Ámbito de aplicación*

- 1) Salvo disposición expresa en otro sentido, las reglas del presente Anexo son de aplicación a todos los buques que transporten sustancias perjudiciales en bultos.
 - 1.1) A los efectos del presente Anexo, "sustancias perjudiciales" son las consideradas como contaminantes del mar en el Código Marítimo Internacional de Mercancías Peligrosas (Código IMDG) o las que cumplen los criterios que figuran en el Apéndice del presente Anexo.
 - 1.2) A los efectos del presente Anexo, la expresión "en bultos" remite a las formas de contención especificadas en el Código IMDG para las sustancias perjudiciales.
- 2) El transporte de sustancias perjudiciales está prohibido a menos que se realice de conformidad con las disposiciones del presente Anexo.
- 3) Como complemento de las disposiciones del presente Anexo, el Gobierno de cada Parte en el Convenio publicará o hará publicar prescripciones detalladas relativas al embalaje/envase, marcado, etiquetado, documentación, estiba, limitaciones cuantitativas y excepciones, con objeto de prevenir o reducir al mínimo la contaminación del medio marino ocasionada por las sustancias perjudiciales*.
- 4) A los efectos del presente Anexo, los embalajes/envases vacíos que hayan sido previamente utilizados para transportar sustancias perjudiciales serán considerados a su vez como sustancias perjudiciales, a menos que se hayan tomado precauciones adecuadas para garantizar que no contienen ningún residuo perjudicial para el medio marino.
- 5) Las prescripciones del presente anexo no se aplicarán a los pertrechos ni al equipo de a bordo.

* Véase el Código IMDG adoptado por la Organización mediante la resolución MSC.122(75), en la forma en que haya sido o pueda ser enmendado por el Comité de Seguridad Marítima; véanse las publicaciones IMO-207S e IMO-212S.

Regla 2

Embalaje y envasado

Los bultos serán de tipo idóneo para que, habida cuenta de su contenido específico, sea mínimo el riesgo de dañar el medio marino.

Regla 3

Marcado y etiquetado

- 1) Los bultos que contengan alguna sustancia perjudicial irán marcados de forma duradera con el nombre técnico correcto de dicha sustancia (no se admitirán solo nombres comerciales) y además irán marcados o etiquetados de forma duradera para indicar que la sustancia es un contaminante del mar. Cuando sea posible se complementará esa identificación utilizando otros medios; por ejemplo, el número correspondiente de las Naciones Unidas.
- 2) El método de marcar el nombre técnico correcto y de fijar etiquetas en los bultos que contengan alguna sustancia perjudicial será tal que los datos en ellos consignados sigan siendo identificables tras un periodo de tres meses por lo menos de inmersión en el mar. Al estudiar qué métodos de marcado y etiquetado conviene adoptar, se tendrán en cuenta la durabilidad de los materiales utilizados y la naturaleza de la superficie del bulto.
- 3) Los bultos que contengan cantidades pequeñas de sustancias perjudiciales podrán quedar exentos de las prescripciones sobre marcado.*

Regla 4[§]

Documentación

- 1) En todos los documentos relativos al transporte de sustancias perjudiciales por mar en los que haya que nombrar tales sustancias, éstas serán designadas por su nombre técnico correcto (no se admitirán sólo los nombres comerciales), consignándose además, a efectos de identificación, las palabras "CONTAMINANTE DEL MAR".
- 2) Los documentos de expedición presentados por el expedidor incluirán o llevarán adjunta una certificación o una declaración firmada en la que se haga constar que la carga que se presenta para el transporte ha sido adecuadamente embalada/envasada y, según proceda, marcada, etiquetada o rotulada, y se halla en condiciones de ser transportada de modo que sea mínimo el riesgo de dañar el medio marino.

* Véanse las exenciones específicas estipuladas en el Código IMDG; véanse las publicaciones IMO-207S e IMO-212S.

§ La referencia a "documentos" en esta regla no excluye la utilización de técnicas de transmisión para el tratamiento electrónico de datos (TED) y el intercambio electrónico de datos (IED) como complemento de la documentación impresa.

- 3) Todo buque que transporte sustancias perjudiciales llevará una lista o manifiesto especial que indique las sustancias perjudiciales embarcadas y el emplazamiento de éstas a bordo. En lugar de tal lista o manifiesto cabrá utilizar un plano detallado de estiba que muestre el emplazamiento a bordo de todas las sustancias perjudiciales. De tales documentos retendrán también copias en tierra el propietario del buque o su agente hasta que las sustancias perjudiciales hayan sido desembarcadas. Antes de salir del puerto, se entregará una copia de uno de esos documentos a la persona u organización designada por la autoridad del Estado rector del puerto.
- 4) En cualquier escala en la que se lleven a cabo operaciones de carga o descarga, incluso parciales, se facilitará antes de salir del puerto, a la persona u organización designada por la autoridad del Estado rector del puerto, una versión revisada de los documentos en los que se enumeren las sustancias perjudiciales embarcadas, se indique su emplazamiento a bordo o figure un plano detallado de estiba.
- 5) En caso de que el buque lleve una lista o un manifiesto especial o un plano detallado de estiba, de acuerdo con lo prescrito para el transporte de mercancías peligrosas en el Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974, en su forma enmendada, los documentos prescritos en la presente regla podrán combinarse con los correspondientes a las mercancías peligrosas. Cuando se combinen dichos documentos, se establecerá en ellos una clara distinción entre las mercancías peligrosas y las sustancias perjudiciales regidas por el presente anexo.

Regla 5

Estiba

Las sustancias perjudiciales irán adecuadamente estibadas y sujetas, para que sea mínimo el riesgo de dañar el medio marino, sin menoscabar por ello la seguridad del buque y de las personas a bordo.

Regla 6

Limitaciones cuantitativas

Por fundadas razones científicas y técnicas, podrá ser necesario prohibir el transporte de ciertas sustancias perjudiciales o limitar la cantidad que de ellas se permita transportar en un solo buque. Al establecer esa limitación cuantitativa se tendrán en cuenta las dimensiones, la construcción y el equipo del buque, así como el embalaje/envase y las propiedades intrínsecas de la sustancia de que se trate.

Regla 7

Excepciones

- 1) La echazón a la mar de sustancias perjudiciales transportadas en bultos estará prohibida, a menos que sea necesaria para salvaguardar la seguridad del buque o la vida humana en el mar.

- 2) A reserva de lo dispuesto en el presente Convenio, se tomarán medidas apropiadas basadas en las propiedades físicas, químicas y biológicas de las sustancias perjudiciales para reglamentar el lanzamiento al mar, mediante baldeo, de los derrames, a condición de que la aplicación de tales medidas no menoscabe la seguridad del buque y de las personas a bordo.

Regla 8

Supervisión de las prescripciones operacionales por el Estado rector del puerto *

- 1) Un buque que se encuentre en un puerto de otra Parte está sujeto a inspección por funcionarios debidamente autorizados por dicha Parte en lo que concierne a las prescripciones operacionales en virtud del presente anexo cuando existan claros indicios para suponer que el capitán y la tripulación no están familiarizados con los procedimientos esenciales de a bordo relativos a la prevención de la contaminación por sustancias perjudiciales.
- 2) Si se dan las circunstancias mencionadas en el párrafo 1) de la presente regla, la Parte tomará las medidas necesarias para que el buque no zarpe hasta que se haya resuelto la situación de conformidad con lo prescrito en el presente anexo.
- 3) Los procedimientos relacionados con la supervisión por el Estado rector del puerto estipulados en el artículo 5 del presente Convenio se aplicarán a la presente regla.
- 4) Ninguna disposición de la presente regla se interpretará de manera que se limiten los derechos y obligaciones de una Parte que lleve a cabo la supervisión de las descripciones operacionales a que se hace referencia concretamente en el presente Convenio.

* Véanse los Procedimientos para la supervisión por el Estado rector del puerto, adoptados por la Organización mediante la resolución A.787(19), enmendada por la resolución A.882(21), véase la publicación *IMO-650E*.

Apéndice del Anexo III

Crterios para determinar si las sustancias que se transportan en bultos son perjudiciales

A efectos del presente Anexo, son perjudiciales las sustancias a las que se aplique uno cualquiera de los siguientes criterios*:

Categoría: Toxicidad aguda I

CL ₅₀ 96 h (para peces)	≤ 1 mg/l y/o
CE ₅₀ 48 h (para crustáceos)	≤ 1 mg/l y/o
CEr ₅₀ 72 ó 96 h (para algas u otras plantas acuáticas)	≤ 1 mg/l

Categoría: Toxicidad crónica I

CL ₅₀ 96 h (para peces)	≤ 1 mg/l y/o
CE ₅₀ 48 h (para crustáceos)	≤ 1 mg/l y/o
CEr ₅₀ 72 ó 96 h (para algas u otras plantas acuáticas)	≤ 1 mg/l

y la sustancia no sea rápidamente degradable y/o el log K_A ≥ 4 (a menos que el FBC determinado experimentalmente sea < 500)

Categoría: Toxicidad crónica 2

96 h CL ₅₀ (para peces)	>1 a ≤ 10 mg/l
y/o	
48 h CE ₅₀ (para crustáceos)	>1 a ≤ 10 mg/l y/o
72 ó 96 h CEr ₅₀ (para algas u otras plantas acuáticas)	>1 a ≤ 10 mg/l

y la sustancia no sea rápidamente degradable y/o el log K_A ≥ 4 (a menos que el FBC determinado experimentalmente sea < 500), salvo que las CSEO de la toxicidad crónica sean > 1 mg/l.

* Estos criterios se basan en los elaborados en el marco del Sistema Globalmente Armonizado de Clasificación y Etiquetado de Productos Químicos (SGA) de las Naciones Unidas, en su forma enmendada. Por lo que respecta a las definiciones de las siglas y los términos utilizados en el presente apéndice, véanse los párrafos pertinentes del Código IMDG.

ANEXO 14

**CALENDARIO PARA LA ENTRADA EN VIGOR DEL
ANEXO III ENMENDADO DEL MARPOL 73/78**

Nº	Medida	Reunión	Fecha	Observaciones
1	<i>Acuerdo</i> para las enmiendas al Anexo III del MARPOL 73/78	DSC 10	Septiembre de 2005	
2	<i>Aprobación</i> de las enmiendas al Anexo III del MARPOL 73/78	MEPC 54	Marzo de 2006	Presentación al MEPC 55 en virtud de la regla de los seis meses de conformidad con el artículo 16 del MARPOL
3	<i>Adopción</i> de las enmiendas al Anexo III del MARPOL 73/78	MEPC 55	Octubre de 2006	
4	<i>Aceptación</i> de las enmiendas al Anexo III del MARPOL 73/78		*1 de julio de 2009 (Agosto de 2007)	No menos de 10 meses a partir de la fecha de su adopción, según lo prescrito en el artículo 16 del MARPOL
5	<i>Acuerdo</i> para la Enmienda 34-08 al Código IMDG que incorpora el Anexo III enmendado	DSC 12	Septiembre de 2007	Presentación al MSC 84 en virtud de la regla de los seis meses de conformidad con el artículo VIII del Convenio SOLAS
6	<i>Adopción</i> de la Enmienda 34-08 al Código IMDG	MSC 84	Mayo de 2008	
7	<i>Aplicación voluntaria</i> de la Enmienda 34-08 al Código IMDG, que incorpora el Anexo III enmendado		1 de enero de 2009	Facilitar la aplicación global de las enmiendas a todos los instrumentos modales
8	<i>Aceptación</i> de la Enmienda 34-08 al Código IMDG, que incorpora el Anexo III enmendado		*1 de julio de 2009	No menos de 12 meses a partir de la fecha de su adopción, según lo prescrito en el artículo VIII del Convenio SOLAS
9	<i>Entrada en vigor</i> de la Enmienda 34-08 al Código IMDG, que incorpora el Anexo III enmendado		1 de enero de 2010	No menos de seis meses a partir de la fecha de aceptación, según el artículo 16 del MARPOL y el artículo VIII del Convenio SOLAS

* Se considerarán aceptadas en agosto de 2007 o el 1 de julio de 2009, a fin de coincidir con la fecha de aceptación del Código IMDG con arreglo al Convenio SOLAS.

ANEXO 15

**PROPUESTAS DE ENMIENDA AL PLAN DE EVALUACIÓN
DEL ESTADO DEL BUQUE (CAS)
(RESOLUCIÓN MEPC.94(46), ENMENDADA)**

1 En el cuadro 7.3.3 al final de la anotación ".1 Cada plancha del fondo" se añade el siguiente texto: "(véase nota)".

2 Debajo del cuadro 7.3.3 se añade la nota siguiente:

"Nota:

Junto con el procedimiento de la medición de espesores, en caso de duda en cuanto al espesor residual del cuello de la soldadura en ángulo recto entre las chapas de cubierta y los longitudinales de cubierta o el posible desprendimiento de un miembro del longitudinal de cubierta, el inspector responsable puede consultar las Directrices sobre la evaluación de las soldaduras residuales en ángulo recto entre las chapas de cubierta y los longitudinales adoptadas mediante la resolución MEPC.147(54)."

3 El anexo de la resolución MEPC.94(46) enmendada, se enmienda de nuevo mediante la supresión de los párrafos 13.8, 13.9 y 13.10 actuales y su sustitución por los siguientes nuevos párrafos:

"13.8 La Administración de abanderamiento podrá considerar y estipular que la declaración de cumplimiento de un buque autorizado a enarbolar su pabellón sigue siendo válida y plenamente vigente:

- .1 si el buque cambia de propietario; o
- .2 si la OR cambia y ya no es la OR que realizó la labor de reconocimiento CAS y elaboró el informe final del CAS, que fue sometido a examen y aceptado por la Administración para la expedición de la declaración de cumplimiento, sino una OR nueva, aceptable para la Administración, y toda la información que debe presentarse en virtud de las prescripciones de la presente resolución se proporciona a esta nueva OR; o
- .3 si del funcionamiento y mantenimiento del buque en condiciones de seguridad se encarga una compañía, según se define en el capítulo IX del Convenio SOLAS, que no sea la que explotaba el buque cuando concluyó el reconocimiento del CAS; o
- .4 si se produce simultáneamente cualquier combinación de 13.8.1, 13.8.2 y 13.8.3;

a reserva de que la Administración:

- .5 mantenga el mismo periodo de validez; y

- .6 coordine la transmisión al nuevo propietario y/o compañía, de la información, prescripciones y procedimientos específicos relativos al mantenimiento de la validez de la declaración de cumplimiento del CAS en cuestión, que seguirán siendo los adoptados por la Administración en el momento de expedir la declaración de cumplimiento original.

13.9 La Administración suspenderá y/o retirará la declaración de cumplimiento de un buque si se considera que ha dejado de cumplir las prescripciones del CAS.

13.10 La Administración podrá restituir una declaración de cumplimiento que se haya suspendido y/o retirado cuando compruebe que vuelven a cumplirse las prescripciones del CAS, pero sin exceder los límites del periodo y los términos y condiciones de validez de la declaración de cumplimiento anteriormente establecidos por la Administración.

13.11 La Administración retirará la declaración de cumplimiento de un buque si éste ya no está autorizado a enarbolar su pabellón.

13.12 Si un buque al que ya se ha expedido una declaración de cumplimiento válida se transfiere al pabellón de otra Parte, la nueva Administración podrá considerar la posibilidad de expedir una nueva declaración de cumplimiento basándose en la declaración de cumplimiento expedida por la Administración anterior, a condición de que la nueva Administración obtenga de la anterior:

- .1 una copia certificada de la declaración de cumplimiento que se expidió al buque en el momento de la transferencia;
- .2 una declaración que certifique que la OR que presentó el informe final del CAS a la Administración anterior está autorizada para actuar en su nombre;
- .3 un informe sobre la situación del buque, presentado por la OR que facilitó el informe final del CAS a la Administración anterior, en el que se confirme que, en el momento de la transferencia, todos los términos y condiciones que justificaban la expedición de la declaración de cumplimiento al buque seguían siendo válidos y se mantenían en vigor; y
- .4 una copia tanto del informe final del CAS como de toda la documentación CAS relativa al buque, que la Administración anterior haya compilado para la expedición o renovación y el mantenimiento de la validez de la declaración de cumplimiento que posee el buque en el momento de la transferencia.

13.13 Cuando se produzca un cambio de pabellón, para la expedición de una declaración de cumplimiento provisional de una vigencia máxima de 90 días, a fin de permitir que el buque continúe en servicio mientras la nueva Administración lleva a cabo la revisión técnica y la evaluación del informe final del CAS y del registro del examen, la nueva Administración sólo tendrá que depender de las certificaciones y del informe sobre la situación del buque mencionados en el párrafo 13.12, facilitados por la Administración anterior y la OR responsable.

13.14 Una vez que la nueva Administración haya completado satisfactoriamente la revisión técnica y la evaluación del informe final del CAS, así como el registro del examen cuando el buque cambie de pabellón en las circunstancias que se describen el párrafo 13.12, la nueva Administración podrá expedir una declaración de cumplimiento para el mismo periodo y con arreglo como mínimo a los términos y condiciones de validez de la declaración expedida por la Administración anterior. En caso de que el examen no sea satisfactorio, la nueva Administración se remitirá a las disposiciones de los párrafos 13.9 y 13.10.

13.15 Si durante el transcurso de un reconocimiento CAS el buque cambia de pabellón, la nueva Administración determinará en qué momento, con arreglo al calendario CAS que figura en el anexo 3 de la circular MEPC/Circ.390 y en qué circunstancias asumirá la responsabilidad del reconocimiento CAS y permitirá que continúe. El propietario del buque y la OR responsable deberán facilitar suficiente documentación a la nueva Administración para que ésta adopte su decisión."

ANEXO 16**PROYECTO DE RESOLUCIÓN MEPC.147(54)****Adoptada el 24 de marzo de 2006****DIRECTRICES SOBRE LA EVALUACIÓN DE LA SOLDADURA RESIDUAL
EN ÁNGULO RECTO ENTRE LAS PLANCHAS Y LOS
LONGITUDINALES DE CUBIERTA**

EL COMITÉ DE PROTECCIÓN DEL MEDIO MARINO,

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

OBSERVANDO el Plan de evaluación del estado del buque, que tiene carácter obligatorio para los petroleros que operen de conformidad con las disposiciones de las reglas 13G y 13H del Anexo I del MARPOL (reglas 20 y 21 del Anexo I revisado del MARPOL), y que fue adoptado mediante la resolución MEPC.94(46), enmendada,

RECONOCIENDO la conveniencia de brindar orientaciones para la inspección de la soldadura en ángulo recto entre las planchas y los longitudinales de cubierta en relación con las prescripciones sobre las mediciones de espesores enunciadas en el párrafo 7.3.3 y el cuadro 7.3.3 del Plan de evaluación del estado del buque (CAS), adoptado mediante la resolución MEPC.94(46), enmendada,

HABIENDO EXAMINADO, en su 54º periodo de sesiones, la recomendación hecha por el Subcomité de Proyecto y Equipo del Buque para que se adopten las Directrices sobre la evaluación de la soldadura residual en ángulo recto entre las planchas y los longitudinales de cubierta,

1. ADOPTA las Directrices sobre la evaluación de la soldadura residual en ángulo recto entre las planchas y los longitudinales de cubierta, como disposición alternativa mencionada en el cuadro 7.3.3 del Plan de evaluación del estado del buque, cuyo texto figura en el anexo de la presente resolución;
2. INVITA a los Gobiernos a que pongan las Directrices en conocimiento de los inspectores, organizaciones reconocidas y cualesquiera otras partes interesadas cuando efectúen mediciones de espesores durante los reconocimientos CAS.

ANEXO

DIRECTRICES SOBRE LA EVALUACIÓN DE LA SOLDADURA RESIDUAL EN ÁNGULO RECTO ENTRE LAS PLANCHAS Y LOS LONGITUDINALES DE CUBIERTA

1 GENERALIDADES

El objetivo de las presentes Directrices es proporcionar un método y criterios de evaluación del espesor residual del cuello de la soldadura en ángulo recto entre las planchas y los longitudinales de cubierta a fin de evitar siniestros por desplome de la estructura, en los petroleros más antiguos. Para garantizar que se reconozca como válida la evaluación de la resistencia longitudinal del buque, la soldadura en ángulo recto entre las longitudinales y la cubierta deberá estar en buen estado.

2 AMPLITUD DE LA MEDICIÓN

La medición de espesores en la cubierta deberá efectuarse de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 3 de las presentes Directrices, es decir, en los longitudinales alternos de tres secciones transversales de la zona de carga, de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 1.2 del cuadro 7.3.3 del Plan de evaluación del estado del buque (resolución MEPC.94(46), enmendada). Respecto de las zonas de los tanques en los que las condiciones ambientales parezcan ser similares, el inspector responsable podrá adoptar una decisión especial con respecto a la extensión de la medición de espesores.

3 MEDICIÓN LOCAL DE ESPESORES Y CRITERIOS CONEXOS

3.1 Método de medición local de espesores

3.1.1 La extensión de las mediciones locales será de aproximadamente 50 mm a cada lado de la línea de base, como se muestra en la figura 1.

3.1.2 Dentro de la extensión mencionada se efectuarán, como mínimo, mediciones en cinco puntos, uno de los cuales deberá estar situado en la línea de base, a espacios de aproximadamente 25 mm como máximo. De ese modo puede obtenerse la distribución local de los espesores de la plancha de cubierta para el longitudinal en cuestión.

3.1.3 A partir de la distribución de los espesores medidos, deberá calcularse una disminución representativa del espesor (Δt), que se define mediante la ecuación (1), basándose en las mediciones efectuadas en la línea de base y en los valores mínimos del espesor en los otros puntos:

$$\Delta t = t_0 - \text{Min.}\{t_1, t_2, t_3, t_4\} \quad (1)$$

Donde:

- t_0 : es el espesor medido en la línea de base, prácticamente igual al espesor original menos la disminución debida a la corrosión de la superficie superior de la cubierta (Δt_0), como se indica en la figura 1;
- t_1, t_2, t_3, t_4 : es el espesor en cada uno de los puntos; y
- Δt : es la disminución del espesor representativo, que se supone prácticamente igual a la disminución del espesor del cuello de la soldadura en ángulo recto.

3.1.4 El espesor residual del cuello se determina por la siguiente fórmula:

$$r_{\text{residual}} = r_{\text{original}} - \Delta t$$

en la que r_{original} es el espesor original del cuello en la soldadura.

3.2 Criterios

Cuando el espesor residual del cuello sea cero o un valor inferior, deberá considerarse la posibilidad de reparar o renovar la soldadura en función de los resultados del reconocimiento minucioso.

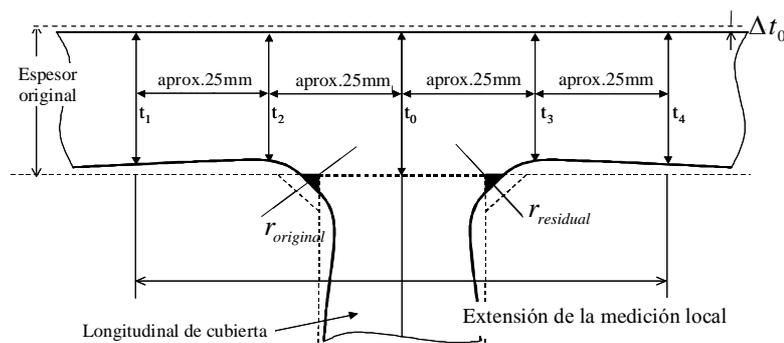


Figura 1 - Medición del espesor desde la cara superior de una plancha de cubierta

4 MÉTODO ALTERNATIVO

El desprendimiento del miembro longitudinal de cubierta también puede verificarse por el siguiente procedimiento. Si el miembro longitudinal está bien sujeto y en buen estado, cuando la sonda del equipo ultrasónico se desplaza desde la línea de base a la zona exterior por encima la parte soldada, no se produce ningún eco ultrasónico procedente de la superficie del fondo de la

chapa de cubierta justamente encima de la parte soldada. Sin embargo, en los casos en que el miembro longitudinal se ha desprendido de la chapa de cubierta, cuando la sonda del equipo ultrasónico se desplaza desde la línea de base hasta la zona exterior excediendo la parte soldada, puede observarse una señal continua de eco ultrasónico, incluso cuando la sonda se encuentra sobre la soldadura desprendida, tal como se muestra en la figura 2.

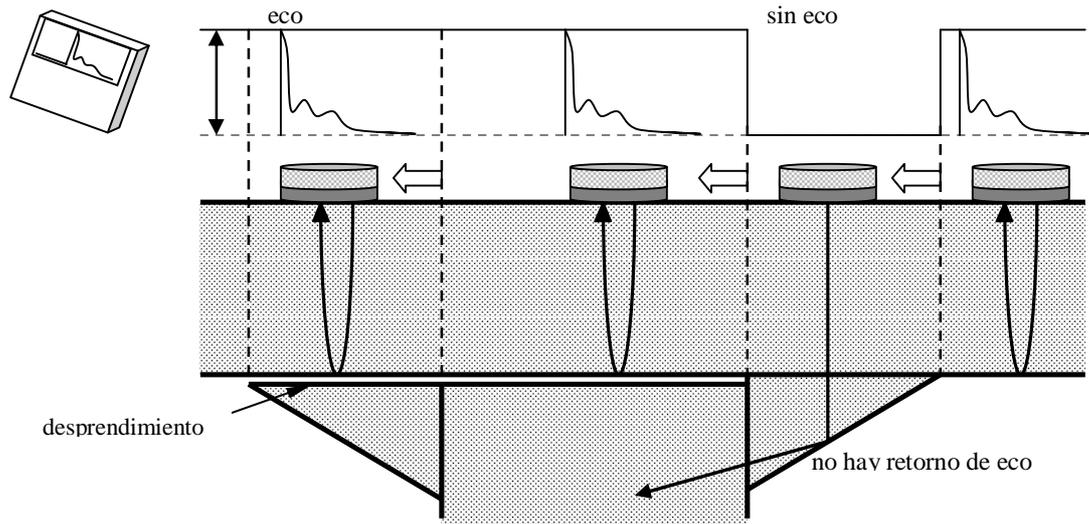


Figura 2 - Método alternativo

ANEXO 17**DIRECTRICES REVISADAS SOBRE SISTEMAS PARA LA MANIPULACIÓN DE DESECHOS OLEOSOS EN LOS ESPACIOS DE MÁQUINAS DE LOS BUQUES, CON NOTAS DE ORIENTACIÓN PARA UN SISTEMA INTEGRADO DE TRATAMIENTO DE LAS AGUAS DE SENTINA (SITAS)**

1 El Anexo I del Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, modificado por el correspondiente Protocolo de 1978 (MARPOL 73/78), contiene determinadas reglas e interpretaciones unificadas en relación con el equipo para el almacenamiento, la manipulación y la eliminación de residuos de hidrocarburos y aguas de sentina oleosas de la cámara de máquinas.

2 A fin de facilitar la labor de las Administraciones respecto de los sistemas para la manipulación de desechos oleosos en los espacios de máquinas de los buques, el Comité de Protección del Medio Marino (MEPC) ha mantenido sometidas a examen continuo las tecnologías adecuadas para el cumplimiento de las prescripciones del Convenio.

3 Las "Directrices sobre sistemas para la manipulación de desechos oleosos en los espacios de máquinas de los buques", adjuntas a la circular MEPC/Circ.235, se elaboraron a modo de orientación para que las Administraciones y los propietarios y constructores de buques pudieran establecer un sistema eficaz para la manipulación de las aguas de sentina oleosas y los residuos de hidrocarburos de los buques cuya quilla haya sido colocada el 1 de enero de 1992 o posteriormente y, si ello es posible, de los buques que ya están en servicio.

4 Las mencionadas Directrices se han examinado y revisado de conformidad con las disposiciones actuales del Convenio y se adjuntan en el anexo 1 de la presente circular.

5 El MEPC estimó que la reducción de la cantidad de aguas de sentina oleosas generadas en los espacios de máquinas de los buques constituye un medio eficaz para prevenir la contaminación por hidrocarburos procedentes de dichos espacios, y aprobó el concepto del sistema integrado de tratamiento de las aguas de sentina (SITAS), que incorpora medios para reducir la cantidad de aguas de sentina oleosas y para tratar esas aguas y los residuos oleosos (fangos) de manera holística.

6 El MEPC 54 reconoció la necesidad de difundir el concepto del SITAS y elaboró las notas de orientación para el SITAS que figuran en el apéndice de las presentes Directrices.

ANEXO

DIRECTRICES REVISADAS SOBRE SISTEMAS PARA LA MANIPULACIÓN DE DESECHOS OLEOSOS EN LOS ESPACIOS DE MÁQUINAS DE LOS BUQUES

1 El Anexo I del Convenio MARPOL 73/78 contiene determinadas reglas e interpretaciones unificadas en relación con el equipo para el almacenamiento, la manipulación y la eliminación de residuos de hidrocarburos y aguas de sentina oleosas de la cámara de máquinas.

2 Como resultado del examen continuo de las tecnologías adecuadas para el cumplimiento de las prescripciones del Convenio que realiza el MEPC, se ha reunido un considerable acervo de valiosa información para el proyecto, la aprobación y el reconocimiento de las instalaciones de las cámaras de máquinas de sistemas para la manipulación de las aguas de sentina oleosas y los residuos de hidrocarburos, pero que no forma parte de las reglas del Convenio ni de las interpretaciones correspondientes.

3 El MEPC ha decidido que dicha información tiene, sin embargo, un gran valor para las Administraciones y los propietarios y constructores de buques y, en consecuencia, ha decidido difundirla mediante una circular MEPC.

4 La información que se recoge en las presentes Directrices debe considerarse como orientaciones con las que conseguir un sistema eficaz para la manipulación de las aguas de sentina oleosas y de los residuos de hidrocarburos en los buques que se están construyendo y, en la medida de lo posible y razonable, en los buques que ya están en servicio. Esta información se utilizará teniendo en cuenta las condiciones y circunstancias particulares, las prácticas de los propietarios y constructores de buques, las reglas de las sociedades de clasificación, las prescripciones de la Administración, etc., aplicables a cada buque.

5 Definiciones a los efectos de las Directrices

5.1 Desechos oleosos: los residuos de hidrocarburos (fangos) y las aguas de sentina oleosas.

5.2 Residuos de hidrocarburos (fangos):

- .1 fangos separados: los que resultan de purificar el combustible y el aceite lubricante;
- .2 aceite de drenaje y de fugas: el producido por drenaje y por las fugas que se producen en los espacios de máquinas; y
- .3 aceite gastado: aceite lubricante gastado, aceite hidráulico o cualquier otro líquido hidrocarbonado que ya no pueda utilizarse en las máquinas debido a su deterioro o contaminación.

5.3 Tanques de fangos:

- .1 tanques de fangos separados;
- .2 tanques de aceite de drenaje y de fugas; y
- .3 tanques de aceite gastado.

5.4 Tanques de retención de aguas de sentina: los tanques para aguas de sentina oleosas.

5.5 Las reglas a las que se hace referencia en las presentes Directrices son las del Anexo I del MARPOL 73/78.

5.6 Los incineradores de fangos de hidrocarburos definidos en las presentes directrices son sistemas que sirven para incinerar los fangos de hidrocarburos generados a bordo de buques de navegación marítima.

Los incineradores de fangos pueden ser:

- calderas de vapor principales y auxiliares con sistemas adecuados para el tratamiento de fangos de hidrocarburos;
- calentadores de sistemas termolíquidos con medios adecuados para el tratamiento de fangos de hidrocarburos;
- incineradores con sistemas adecuados para el tratamiento de fangos de hidrocarburos proyectados para la incineración de fangos; o
- sistemas de gas inerte con sistemas adecuados para el tratamiento de fangos de hidrocarburos.

6 Recogida y almacenamiento de desechos oleosos

6.1 En virtud de la regla 17 es obligatorio disponer de uno o varios tanques de fangos.

6.2 Un tanque de retención de aguas de sentina está proyectado para recibir el agua de sentina generada diariamente antes de ser descargada en tierra o en el mar después de pasar a través del equipo de 15 ppm. Dicho tanque no es obligatorio, pero contribuirá a que los buques operen en condiciones de seguridad durante las visitas a los puertos, mientras estén en zonas especiales y en aguas costeras y durante los periodos de mantenimiento del equipo de 15 ppm.

6.3 Un tanque de retención de aguas de sentina contribuirá también a la seguridad durante la purificación de las aguas de sentina oleosas en caso de que se utilicen detergentes de separación rápida para la limpieza.

7 Disposición de los tanques de desechos oleosos

7.1 Los tanques para los fines mencionados se dispondrán de manera que respondan al servicio a que el buque está destinado.

7.2 Los tanques de fangos pueden estar separados y ser independientes, pero pueden también combinarse cuando convenga, según el tamaño y el servicio del buque.

7.3 Deben examinarse las ventajas de habilitar un tanque independiente para la recogida de fangos separados, teniendo en cuenta que al ser el tanque de menor volumen se necesitan menos dispositivos de limpieza y calentamiento, además de que se reduce el espacio dedicado a los tanques, que conviene preferiblemente instalar encima del doble fondo.

7.4 Si se instala un tanque de retención de aguas de sentina, estará separado y será independiente de otros tanques destinados a la recogida de fangos.

7.5 Los buques que utilicen fueloil residual de densidad relativa superior a 0,94 a 15°C, estarán provistos de un tanque de retención de aguas de sentina de capacidad adecuada, equipado con una instalación de calentamiento con objeto de precalentar la mezcla oleosa antes de descargar el contenido del tanque en el mar a través del equipo de 15 ppm.

8 Tamaño de los tanques de desechos oleosos

8.1 Los tanques para la recogida de desechos oleosos procedentes de las diversas funciones realizadas en la cámara de máquinas tendrán una capacidad suficiente, habida cuenta del tipo de servicio a que está destinado el buque. La siguiente información puede servir de orientación a este respecto, pero también deben tenerse en cuenta todos los demás aspectos aplicables a las características de los viajes del buque de que se trate y al tiempo de permanencia en puerto.

8.2 La capacidad recomendada de los tanques de residuos de hidrocarburos (fangos) se especifica en las interpretaciones de la regla 17.

8.3 Si además del tanque prescrito en la regla 17 se instala un tanque para aceite gastado, éste tendrá capacidad suficiente para recibir aceite lubricante u otros aceites y líquidos hidrocarbonados procedentes de los sistemas de la cámara de máquinas, y gastados como resultado de deterioro o contaminación, o debido a las actividades de mantenimiento. El aceite procedente del equipo de 15 ppm también puede descargarse en dicho tanque. Por lo que respecta a las máquinas principal y auxiliar que requieren un cambio completo del aceite lubricante en el mar, la capacidad del tanque será de 1,5 m³ por cada 1 000 kW de potencia de la máquina principal.

8.4 Si además de los tanques prescritos en la regla 17 se instala un tanque de aceite de drenaje y de fugas, dicho tanque podrá disponerse en distintos lugares de la cámara de máquinas. El aceite procedente del equipo de 15 ppm puede descargarse también en dicho tanque. La capacidad deberá ser la siguiente:

Potencia de la máquina principal (kW)	Capacidad (m ³)
Hasta 10 000	$20 \times D \times P/10^6$
Por encima de 10 000	$D \times (0,2 + 7 \times (P-10\,000)/10^6)$

donde:

D = días; la duración del viaje es la misma que la aplicada en la interpretación de la regla 17.

P = potencia de la máquina principal en kW.

8.5 Si se dispone de tanques de retención de aguas de sentina, éstos tendrán una capacidad que proporcione al buque flexibilidad de operaciones en los puertos, aguas costeras y zonas especiales, sin que sea necesario descargar en el mar agua desaceitada. Se considerará también la ventaja operacional de no tener que hacer funcionar con frecuencia el equipo de 15 ppm. La capacidad de los tanques de retención de aguas de sentina será la siguiente:

Potencia de la máquina principal (kW)	Capacidad (m ³)
Hasta 10 000	1,5
Por encima de 10 000 hasta 20 000	1,5 + (P-1 000)/1 500
Por encima de 20 000	14,2 + 0,2 (P-20 000)/1 500

donde:

P = potencia de la máquina principal en kW

9 Sistemas de bombeo, de tuberías y de descarga en los espacios de máquinas

9.1 Por lo que respecta a los buques cuyos sistemas de propulsión funcionan con fueloil pesado, las siguientes directrices se aplican al sistema de tuberías formado por los componentes del sistema de tratamiento y almacenamiento de aguas de sentina oleosas, fangos separados, aceite de drenaje y de fugas y aceite gastado.

9.2 El efluente del equipo de 15 ppm deberá poder reciclarse hacia la sentina o el tanque de retención de aguas de sentina.

9.3 Si el buque está equipado con una bomba estructural, la descarga no deberá eludir el paso por el equipo de 15 ppm.

9.4 El sistema de tuberías de descarga del equipo de 15 ppm estará completamente separado del sistema de bombeo de sentina y de agua de lastre, salvo por lo que respecta a la tubería de reciclaje que se menciona en el párrafo 9.2.

9.5 La tubería del buque para la descarga de desechos oleosos que va a la conexión universal a tierra estará separada del sistema de combustible líquido.

9.6 El agua sucia separada y el agua de control gastada de los purificadores de combustible se deberán descargar en un tanque especialmente previsto a tal efecto, para reducir al mínimo el influente del tanque de fangos separados. Este tanque especial estará situado por encima del doble fondo para facilitar su drenaje sin necesidad de una bomba de drenaje. Si el agua sucia y el agua de control gastada procedente de los purificadores no se descargan en un tanque especial sino en un tanque de fangos separados, este tanque estará situado por encima del doble fondo para facilitar el drenaje, como ya se ha indicado.

9.7 Las tuberías de entrada y de salida de los tanques de fangos no tendrán conexión directa al mar, salvo la conexión universal a tierra que prescribe la regla 19.

10 Sistemas para fangos separados

10.1 Tanques de fangos separados y sus tuberías

Los tanques de fangos separados, sus tuberías y bombas se proyectarán como sigue:

10.1.1 Tamaño de los tanques

Véase la sección 8.

10.1.2 Proyecto de los tanques y sus sistemas de calentamiento

Los tanques y sus sistemas de calentamiento se proyectarán de manera satisfactoria a juicio de la Administración.

10.1.3 Sistema de calentamiento de los tanques

Los tanques de fangos separados estarán provistos de sistemas de calentamiento. Las tuberías del sistema estarán dispuestas de modo que, vistas desde la entrada, bajen paralelas a las paredes del tanque y luego cubran el fondo de éste a suficiente altura para que no queden totalmente cubiertas por los sedimentos del tanque.

El sistema de calentamiento de los tanques estará proyectado de modo que pueda calentar los fangos de hidrocarburos hasta 60°C.

La tubería de aspiración que va del tanque de fangos a la bomba estará provista de líneas de calentamiento.

10.1.4 Tuberías desde el purificador de fueloil pesado al tanque

Siempre que sea posible, el tanque de fangos estará situado debajo del purificador de fueloil pesado. Si no es posible, el tanque de fangos estará emplazado cerca del purificador de fueloil pesado, de modo que la tubería que descarga en el tanque pueda instalarse con una inclinación máxima. Las tuberías serán en lo posible rectas o estarán provistas de codos de radio grande.

10.1.5 La bomba sumergible o la boca del tubo de aspiración deberá estar dispuesta de modo que el trayecto de los fangos de hidrocarburos hasta la boca de aspiración sea lo más corto posible, o bien el tanque de fangos se instalará o proyectará de modo tal que los fangos de hidrocarburos descendan hacia la boca de aspiración. Las bocas se espaciarán al máximo en las cuadernas por encima del fondo del tanque, de modo que los fangos de hidrocarburos escurran libremente hacia el tubo de aspiración.

10.1.6 Bomba y tuberías de presión

La bomba deberá ser adecuada para fangos de hidrocarburos de alta viscosidad, por ejemplo, una bomba de desplazamiento y autocebante, con medios adecuados que la protejan del funcionamiento en seco. Deberá producir una altura manométrica total de 4 bar por lo menos, y el caudal de salida se determinará mediante la siguiente fórmula:

$$Q = v / t \text{ (m}^3\text{/h)}$$

donde:

v es el volumen del tanque de fangos calculado según la interpretación de la regla 17. El tiempo t se considerará que es de cuatro horas. No obstante, la capacidad de bombeo no será inferior a 2 m³/h.

La altura de aspiración geodésica de la bomba no excederá de 3,0 m en el caso de buques cuya máquina principal tenga una potencia de hasta 15 000 kW y de 3,5 m en el caso de buques con una potencia superior a 15 000 kW.

La salida de la bomba estará conectada únicamente con la tubería de trasiego sobre cubierta, con los tanques de fangos, y con el equipo de incineración, si lo hay.

10.1.7 Proyecto del tanque de fangos para facilitar la limpieza

Los registros se dispondrán de manera que puedan limpiarse todas las zonas de los tanques. Habrá uno de ellos en el techo del tanque, a fin de facilitar el uso de una bomba portátil.

10.1.8 Tuberías de vaporización

El techo de los tanques de fangos estará provisto de tuberías de vaporización para la limpieza.

11 Ejemplo de un sistema a bordo para la incineración de fangos

11.1 Generalidades

Además de los tanques de fangos, otro medio para eliminar los residuos de hidrocarburos (fangos) son los incineradores de fangos.

11.2 Incineradores de fangos de hidrocarburos

Un incinerador de fangos de hidrocarburos está compuesto de:

- una caldera de vapor o un calentador de sistemas termolíquidos o un incinerador;
- un quemador de hidrocarburos;
- un sistema de tratamiento de fangos de hidrocarburos; y
- un tanque de fangos separados.

11.3 Sistemas de tratamiento de fangos de hidrocarburos

El sistema de tratamiento de fangos de hidrocarburos se compone de:

- un tanque para mezclar los residuos de hidrocarburos con combustible líquido (tanque mezclador);
- un sistema precalentador de fangos de hidrocarburos;
- un filtro; y
- un sistema homogeneizador.

11.4 Tanque mezclador

Se instalará un tanque mezclador además del tanque de fangos separados. El tanque mezclador estará provisto de medios adecuados de drenaje. Para mejorar la combustibilidad y el valor calorífico, se instalará una conexión de suministro de combustible líquido.

11.5 Sistema homogeneizador

El sistema homogeneizador garantizará que todo el contenido del tanque mezclador se convierta en una mezcla homogénea y combustible. El sistema se pondrá en funcionamiento después de que el tanque se haya drenado adecuadamente. Se instalará un dispositivo para indicar y monitorizar continuamente el contenido de agua de los fangos de hidrocarburos.

APÉNDICE

NOTAS DE ORIENTACIÓN PARA UN SISTEMA INTEGRADO DE TRATAMIENTO DE LAS AGUAS DE SENTINA (SITAS)

1 Introducción

1.1 Las aguas de sentina son el resultado de las fugas de agua e hidrocarburos procedentes del equipo y las tuberías o de las labores de mantenimiento derivadas de las actividades normales que se llevan a cabo en los espacios de máquinas de los buques. Tales fugas de hidrocarburos y agua normalmente se mezclan y se recogen en el techo del doble fondo o en los pozos de sentina en forma de aguas oleosas.

1.2 Las aguas de sentina oleosas se tratarán de conformidad con las prescripciones del Convenio. Efectuar el tratamiento correspondiente, así como el funcionamiento y mantenimiento del equipo filtrador de aguas de sentina, representa una importante carga de trabajo para los maquinistas de a bordo.

1.3 Como resultado de la adopción, mediante la resolución MEPC.107(49), de las Directrices y especificaciones revisadas relativas al equipo de prevención de la contaminación para las sentinas de los espacios de máquinas de los buques, ha aumentado la capacidad del equipo filtrador de sentina. Sin embargo, a pesar de la mejora del equipo, ni el proceso de tratamiento de las aguas de sentina oleosas ni la carga de trabajo de los maquinistas han cambiado en lo esencial, ni se ha reducido la cantidad de aguas de sentina oleosas generadas en los buques.

1.4 La mejor forma de prevenir la contaminación por hidrocarburos procedentes de los espacios de máquinas de los buques y disminuir la carga de trabajo de los maquinistas a bordo, consiste en reducir al mínimo la cantidad de aguas de sentina oleosas generadas en los espacios de máquinas.

1.5 El MEPC 54 tomó nota de que el proyecto basado en el concepto del sistema integrado de tratamiento de las aguas de sentina (SITAS), que incorpora medios para reducir al mínimo la cantidad de aguas de sentina oleosas y, por lo tanto, el tratamiento de dichas aguas y de los residuos de hidrocarburos (fangos), constituye una solución innovadora para prevenir la contaminación por hidrocarburos procedentes de los espacios de máquinas de los buques.

1.6 El MEPC 54, tras reconocer la necesidad de difundir el concepto del SITAS, estuvo de acuerdo en añadir las Notas de orientación sobre el sistema integrado de tratamiento de las aguas de sentina (SITAS) a las Directrices revisadas sobre sistemas para la manipulación de desechos oleosos en los espacios de máquinas de los buques.

1.7 Las presentes Notas de orientación tienen por finalidad ofrecer a los propietarios y constructores de buques información para ayudarlos a proyectar buques que incorporen el concepto del SITAS.

2 Concepto del sistema integrado de tratamiento de las aguas de sentina (SITAS)

El sistema integrado de tratamiento de las aguas de sentina (SITAS) permite reducir al mínimo la cantidad de aguas de sentina oleosas generadas en los espacios de máquinas mediante el tratamiento por separado del agua y los hidrocarburos procedentes de fugas y además ofrece medios integrados para tratar las aguas de sentina oleosas y los residuos de hidrocarburos (fangos).

3 Definiciones a efectos de las Notas de orientación

3.1 Purgas limpias: descargas ocasionadas por fugas en el equipo utilizado para el agua del mar, agua dulce, vapor, etc., que no están contaminadas por hidrocarburos.

3.2 Purgas oleosas: descargas ocasionadas por fugas en el equipo utilizado para los hidrocarburos.

3.3 Aguas de sentina oleosas: aguas recogidas en los pozos de sentina o en el techo del doble fondo que proceden de fugas no previstas en las tuberías o de las labores de mantenimiento efectuadas en los espacios de máquinas y que pueden estar contaminadas por hidrocarburos.

3.4 Residuos de hidrocarburos (fangos): véase el párrafo 5.2 del apéndice 1. En tales residuos se incluyen también las purgas oleosas.

3.5 Tanque de sentina primario: instalación de tratamiento previo para la separación de las aguas de sentina oleosas.

4 Descripción general del SITAS

4.1 Recogida de purgas

4.1.1 Las purgas oleosas se recogen a través de los medios de drenaje fijos que van a los tanques de fangos.

4.1.2 Las purgas limpias se recogen mediante los medios de drenaje fijos que van a los tanques de purgas limpias.

4.1.3 Las purgas oleosas y las limpias se deben recoger por separado, de forma que las purgas limpias no se contaminen con hidrocarburos.

4.2 Tratamiento previo de las aguas de sentina oleosas

A fin de evitar que entren demasiados hidrocarburos en el equipo filtrador de hidrocarburos, las aguas oleosas de los pocetes de sentina se trasvasan al tanque de sentina primario para efectuar una separación previa de los hidrocarburos. Las aguas con un contenido elevado de hidrocarburos se trasvasan a los tanques de fangos y las aguas con un contenido reducido de hidrocarburos se trasvasan al tanque de las aguas de sentina.

4.3 Descarga de las aguas de sentina oleosas

Las aguas oleosas del tanque de aguas de sentina se descargan en el mar a través del equipo filtrador de hidrocarburos de conformidad con lo dispuesto en la regla 16 del Convenio.

4.4 Descarga de purgas limpias

Las purgas limpias podrán descargarse en el mar directamente a través de un medio de descarga independiente del sistema destinado a las aguas de sentina oleosas o los hidrocarburos.

4.5 Tratamiento de los residuos de hidrocarburos (fangos)

4.5.1 Los residuos de hidrocarburos (fangos) de los tanques de fangos se trasvasan a los tanques de aceite de desecho.

4.5.2 El agua de los residuos de hidrocarburos (fangos) se convierte en vapor en los tanques de aceite de desecho mediante calentamiento.

4.5.3 Los residuos de hidrocarburos (fangos) se incineran en el incinerador de fangos o se descargan en las instalaciones receptoras a través de la conexión universal a tierra.

4.5.4 Las purgas oleosas procedentes de los sistemas de combustible líquido podrán quemarse en la caldera como combustible recuperado.

5 Instalaciones adicionales del SITAS

Además de las instalaciones prescritas en los convenios, para establecer un SITAS son necesarias las instalaciones siguientes:

5.1 Sistema de drenaje

5.1.1 Bandejas de goteo o brazolas de una altura suficiente, situadas debajo del equipo utilizado para los hidrocarburos, tales como motores diesel, quemadores, bombas, calentadores, enfriadores, filtros y tanques, para recoger los hidrocarburos derramados.

5.1.2 Bandejas de goteo o brazolas de una altura suficiente, situadas debajo del equipo utilizado para el agua, tales como bombas, calentadores, enfriadores, filtros, tanques, condensadores y calderas, para recoger el agua derramada.

5.1.3 Medios independientes de drenaje para los hidrocarburos y las aguas, que vayan a los tanques de fangos y al tanque de purgas limpias.

5.2 Instalación de tratamiento previo para la separación de los hidrocarburos

Tanque de sentina primario, con una construcción en cascada, que permite separar los hidrocarburos de las aguas de sentina oleosas por acción de la gravedad y con medios para drenar los hidrocarburos en la parte superior para efectuar una separación primaria de las aguas de sentina oleosas. Véase el ejemplo de tanque de sentina primario que se muestra en la figura 1.

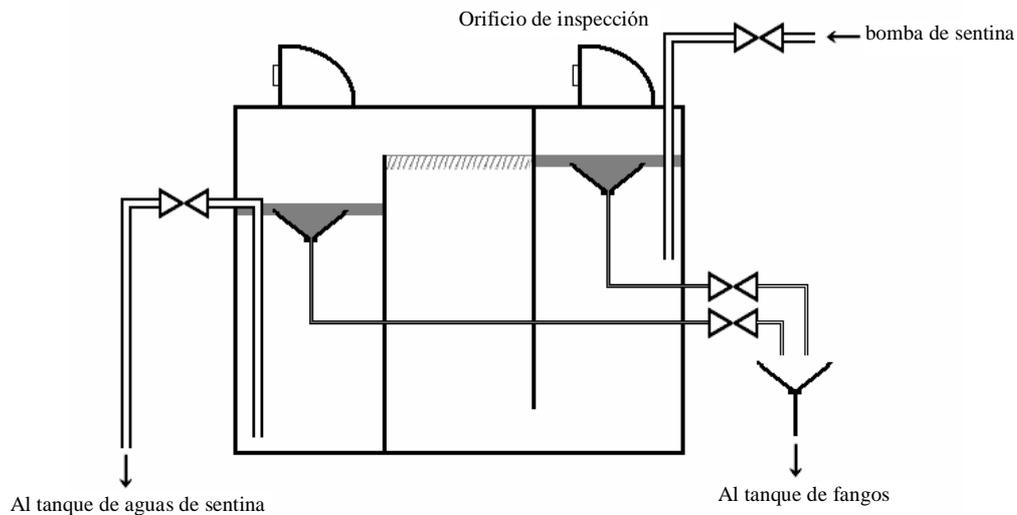


Figura 1: Ejemplo de tanque de sentina primario

5.3 Tanques de almacenamiento

5.3.1 Tanque de purgas limpias: tanque para la retención de las purgas limpias

5.3.2 Tanque de retención de aguas de sentina: tanque para la retención de las aguas de sentina oleosas

5.3.3 Tanque de aceite de desecho: tanque para la preparación de los residuos de hidrocarburos (fangos) para la incineración

5.4 Medio de descarga de las purgas limpias

El medio de descarga de las purgas limpias en el mar debe ser independiente del sistema destinado a las aguas de sentina oleosas.

5.5 Bomba que se utiliza exclusivamente para el equipo filtrador de hidrocarburos

Conviene disponer de una bomba que se utilice exclusivamente para trasvasar desde el tanque de sentina al equipo filtrador de hidrocarburos las aguas de sentina pretratadas, de manera que no se mezclen con las aguas de sentina oleosas todavía no tratadas.

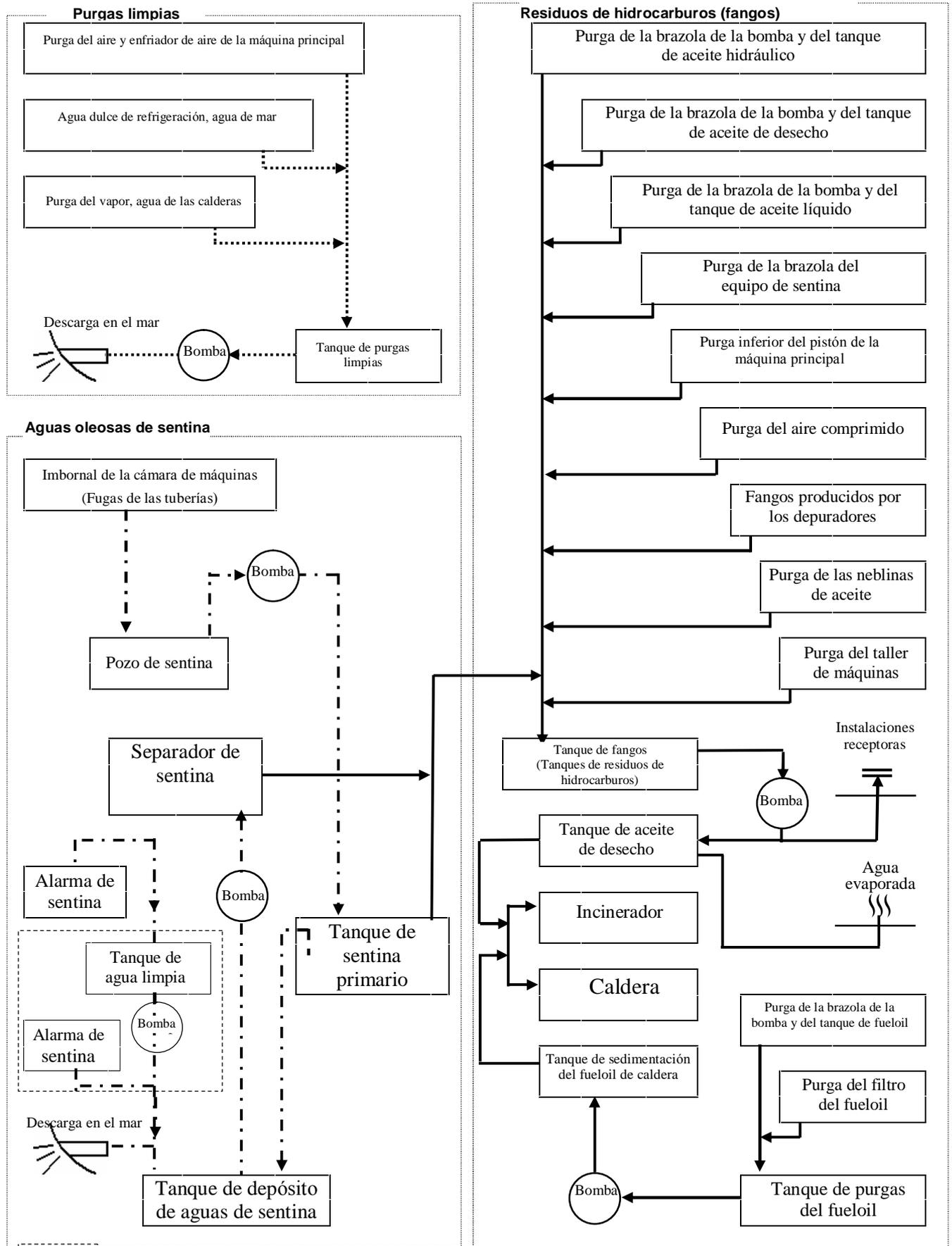
5.6 Medios de calentamiento

5.6.1 Medio de calentamiento del tanque de sentina primario para facilitar la separación de los hidrocarburos.

5.6.2 Medio de calentamiento del tanque de aceites de desecho para evaporar el agua y facilitar la incineración.

6 Ejemplo de un SITAS

En la figura 2 se muestra el diagrama secuencial típico de un SITAS.



· · · · · Medios opcionales (sin incluir el concepto de SITAS)

Figura 2 - Diagrama de flujos del Sistema integrado de tratamiento de las aguas de sentina (SITAS)

ANEXO 18

**INTERPRETACIÓN UNIFICADA DE LA REGLA 25A DEL
ACTUAL ANEXO I DEL MARPOL 73/78***Interpretación unificada 11A.2***Regla 25A - Estabilidad sin avería**

Como alternativa para el caso de carga que se indica en la interpretación unificada 11A del MARPOL, se acepta la realización de un análisis amplio, que incluya todas las combinaciones posibles de carga y de lastre para demostrar que se cumple con la regla 25A del Anexo I del MARPOL 73/78. A efectos de tal análisis se considera que:

- .1 el peso, las coordenadas del centro de gravedad y el momento de superficie libre de todos los tanques deben ajustarse al contenido real en que se basen los cálculos; y
- .2 los cálculos amplios se deberán efectuar de conformidad con las indicaciones siguientes:
 - .2.1 el valor de los calados variará entre el de mínimo lastre y el de escantillonado;
 - .2.2 se deberán tener en cuenta los productos fungibles, incluidos el fueloil, dieseloil y el agua dulce, entre otros, con niveles de llenado del 97%, 50% y 10%, respectivamente;
 - .2.3 el peso muerto disponible para cada calado y variación de productos fungibles deberá incluir las posibles combinaciones de carga y agua de lastre comprendidas entre la de lastre máximo y carga mínima, y viceversa. En todos los casos, el número de tanques de carga y de lastre cargados que se seleccionen deberá reflejar siempre la combinación más desfavorable de la altura del centro de gravedad y los efectos de superficie libre. No se permiten restricciones operacionales respecto del número de tanques que se consideren parcialmente llenos simultáneamente, ni la exclusión de determinados tanques. El contenido mínimo de todos los tanques de lastre será del 1%;
 - .2.4 se considerarán las densidades de carga comprendidas entre la densidad más elevada y la más baja de las cargas que se prevea transportar; y
 - .2.5 en todos los casos se considerará un número suficiente de valores entre los límites establecidos para asegurarse de que se han determinado las condiciones más desfavorables. Se examinará un mínimo de 20 valores para la gama de llenado de los tanques de carga y de lastre, comprendidos entre el 1% y el 99% de la capacidad total. Puede ser necesario considerar valores más próximos entre sí al acercarse a los puntos críticos de la gama.

En cada etapa se deberán respetar los criterios indicados en el párrafo 2 de la regla 25A.

ANEXO 19**DIRECTRICES REVISADAS PARA LA CLASIFICACIÓN PROVISIONAL DE
SUSTANCIAS LÍQUIDAS TRANSPORTADAS A GRANEL**

- 1 Se adjuntan a la presente circular las Directrices revisadas para la clasificación provisional de sustancias líquidas transportadas a granel, que fueron aprobadas por el Comité de Protección del Medio Marino en su 54º periodo de sesiones (20 a 24 de marzo de 2006). La presente circular sustituye a la MEPC/Circ.265.
- 2 Las Directrices se revisaron como resultado de la revisión del Anexo II del MARPOL 73/78 y de las correspondientes enmiendas al Código CIQ.
- 3 Las Directrices ofrecen un procedimiento detallado para determinar las prescripciones de transporte aplicables a todos los productos que se presentan para ser transportados a granel.
- 4 Obsérvese que las disposiciones de la sección 8 de las Directrices exigen que, cuando se haya clasificado provisionalmente un producto puro o técnicamente puro o una mezcla que contenga más de un 1% en peso de componentes no clasificados, el fabricante deberá presentar los datos disponibles al Grupo de trabajo EHS del GESAMP. Basándose en los datos presentados, el producto será clasificado por dicho Grupo. Tras recibir el perfil de peligrosidad completo establecido por el GESAMP, el fabricante presentará a la Administración un formulario de notificación de características de líquidos y gases a granel debidamente cumplimentado, que comprenda la clasificación propuesta para la asignación de la categoría de contaminación, el tipo de buque y las prescripciones de transporte. La Administración presentará a la OMI el formulario, acompañado de una propuesta para incluir una nueva entrada completa en el Código CIQ.

ANEXO

DIRECTRICES PARA LA CLASIFICACIÓN PROVISIONAL DE SUSTANCIAS LÍQUIDAS TRANSPORTADAS A GRANEL

Sección 1: INTRODUCCIÓN

1.1 El transporte de sustancias líquidas a granel está regulado por el Convenio SOLAS 74, enmendado, y el MARPOL 73/78 por lo que se refiere a la seguridad y a la prevención de la contaminación.

1.2 Las cargas líquidas que pueden presentarse para transporte a granel pueden dividirse en los siguientes grupos:

- .1 gases licuados,
- .2 hidrocarburos, y
- .3 sustancias líquidas nocivas y no nocivas, denominadas en adelante "productos".

1.3 Los gases licuados se enumeran en el capítulo 19 del Código CIG y su transporte se ajusta a las disposiciones de dicho Código.

1.4 Por "hidrocarburos" se entiende el petróleo en todas sus formas, como por ejemplo crudo, fueloil, fangos, residuos oleosos y productos refinados (que no sean los productos petroquímicos a los que se les aplica lo dispuesto en el Anexo II del presente Convenio) y comprende, sin que esto limite el alcance general de lo que precede, las sustancias enumeradas en el apéndice I del Anexo I del MARPOL.

1.5 Ciertos productos pueden transportarse en buques gaseros o bien en buques tanque quimiqueros. Dichos productos figuran tanto en el capítulo 19 del Código CIG, seguidos de un asterisco, como en el capítulo 17 del Código CIQ.

1.6 Cuando se presenta una sustancia líquida para transporte a granel se debe indicar si se trata de un *gas licuado*, un *hidrocarburo* o un *producto*. Estas directrices se aplican solamente a las sustancias líquidas identificadas como *productos*.

1.7 Las prescripciones relativas al transporte de productos a granel figuran en los códigos CIQ y CGrQ. El Código CIQ es aplicable a los buques tanque quimiqueros construidos el 1 de julio de 1986 o posteriormente y es de aplicación obligatoria tanto en virtud del Convenio SOLAS 74, enmendado, como del MARPOL 73/78. El Código CGrQ es aplicable a los buques tanque quimiqueros construidos antes del 1 de julio de 1986; tiene carácter obligatorio en virtud del MARPOL 73/78 y de recomendación en virtud del Convenio SOLAS 74, enmendado.

1.8 Para mayor brevedad, en las presentes directrices se hace referencia solamente al Código CIQ; no obstante, las directrices también se refieren implícitamente al Código CGrQ en la medida en que éste sea aplicable.

1.9 Los procedimientos descritos en estas directrices se presentan en forma de diagrama en el apéndice 1.

Sección 2: PRODUCTOS CLASIFICADOS

- 2.1 Si la sustancia líquida se transporta como producto, el expedidor deberá comprobar primero si el producto figura en el capítulo 17 ó 18 del Código CIQ, o en el capítulo 19 (Índice de productos transportados a granel), o en la circular más reciente de la serie MEPC.2/Circ.
- 2.2 El producto se expedirá con el nombre que figura en los capítulos 17 ó 18 del Código CIQ o en la circular más reciente de la serie MEPC.2/Circ.
- 2.3 Los productos enumerados en el Código CIQ son, por lo general, productos puros o técnicamente puros, incluidas sus soluciones acuosas.
- 2.4 La lista de productos de los capítulos 17 y 18 del Código CIQ se actualizará en cada nueva edición.
- 2.5 El Índice de productos transportados a granel (en adelante denominado "Índice") incluye la mayoría de los sinónimos usados comúnmente para los productos enumerados en el Código CIQ. El Índice también se actualizará en cada nueva edición de dicho código.
- 2.6 Si el producto no está enumerado en el capítulo 17 ó 18 del Código CIQ ni en el Índice, será preciso entonces consultar las entradas que se propone incluir en los capítulos 17 y 18 de dicho Código. Dicha lista se publica anualmente (el 17 de diciembre) como Lista 1 de las circulares de la serie MEPC.2/Circ.. Esta circular contiene asimismo una lista de mezclas únicamente contaminantes clasificadas mediante cálculo o evaluadas como mezclas, la lista 2 (abarcadas en la sección 5), una lista de mezclas de productos evaluados designados por su nombre comercial que presentan riesgos para la seguridad, la lista 3 (abarcadas en la sección 6) y una lista de mezclas únicamente contaminantes de las cuales más del 1% de sus componentes no han sido objeto de evaluación, la lista 4 (abarcadas en la sección 7).
- 2.7 Si el producto no figura en el Código CIQ ni se ha publicado en una circular de la serie MEPC.2/Circ., será necesario contactar a la Organización para verificar si el producto ya ha sido clasificado provisionalmente en el marco de un acuerdo tripartito.
- 2.8 Si el producto ya ha sido clasificado mediante acuerdo tripartito, todo país expedidor o productor que inicie un nuevo acuerdo examinará el fundamento de esa clasificación previa con miras a refrendarla. Al efectuar dicho examen, convendrá tener en cuenta la nueva información que pueda estar disponible para que el producto sea clasificado con precisión conforme a lo dispuesto en la sección 4.
- 2.9 Si el país productor o expedidor ya es Parte en una clasificación provisional del producto en cuestión, en la que uno o más de los Estados de abanderamiento o países receptores no son Partes, el país productor o expedidor pedirá a éstos que formen parte del acuerdo existente.

Sección 3: PRODUCTOS NO CLASIFICADOS

- 3.1 Los productos que están por clasificar pueden dividirse en los siguientes grupos:
- .1 productos puros o técnicamente puros (véase la sección 4);
 - .2 mezclas únicamente contaminantes cuyo contenido en peso de componentes ya clasificados por la OMI es, como mínimo, del 99% (véase la sección 5); o
 - .3 mezclas (designadas por su denominación comercial) cuyo contenido en peso de componentes ya clasificados por la OMI es, como mínimo, del 99%, y que entrañan riesgos desde el punto de vista de la seguridad (véase la sección 6);
 - .4 mezclas que contienen uno o más componentes, que constituyen más del 1% del peso de la mezcla, no clasificados aún por la OMI (véase la sección 7).
- 3.2 Los productos o las mezclas a los que se hace referencia en los párrafos 3.1.1, 3.1.3 y 3.1.4 serán clasificados provisionalmente mediante acuerdo tripartito, de conformidad con la regla 6.3 del Anexo II del MARPOL 73/78.
- 3.3 Las mezclas mencionadas en el párrafo 3.1.2 se clasificarán de modo simplificado. Debido a la naturaleza puramente mecánica de dicha clasificación, no es necesario para el país productor o expedidor obtener la conformidad de los Estados de abanderamiento y los países receptores (véase la sección 5). Hasta que la mezcla sea incluida en la Lista 2 de la circular MEPC.2/Circ., aún será necesario informar a los Estados de abanderamiento y a los países receptores acerca de la clasificación de la mezcla. Esas mezclas se expedirán con arreglo a la entrada genérica aplicable del Código CIQ (a saber, "Sustancia líquida nociva N.E.P." o "Sustancia líquida no nociva N.E.P.").
- 3.4 Las clasificaciones provisionales efectuadas mediante acuerdos tripartitos expiran tres años después de publicarse en las circulares MEPC.2/Circ. Se supone que durante ese periodo, el producto será clasificado por la OMI (véase la sección 8). Una vez que haya expirado un acuerdo tripartito, no se podrá establecer ningún acuerdo nuevo para el mismo producto, aunque a éste se le designe con un nombre diferente.
- 3.5 Al fabricante o al expedidor les conviene presentar al país productor o expedidor los datos necesarios para la clasificación provisional con tiempo suficiente antes del embarque. La Administración debería evitar demoras innecesarias en el establecimiento de un acuerdo tripartito una vez que haya recibido toda la información requerida.
- 3.6 Una vez finalizada la clasificación provisional de los productos descritos en los párrafos 3.1.1, 3.1.3 y 3.1.4, la Administración del Estado de abanderamiento del buque tiene que expedir una adición al Certificado de aptitud del buque antes de que éste se haga a la mar. En el apéndice 2 figura un ejemplo de dicha adición.
- 3.7 No se transportarán los productos hasta que los Gobiernos interesados no lleguen a un acuerdo completo sobre su clasificación provisional.

Sección 4: CLASIFICACIÓN PROVISIONAL DE PRODUCTOS PUROS O TÉCNICAMENTE PUROS

4.1 En el caso de los productos puros o técnicamente puros, la Administración del país productor o expedidor determinará provisionalmente la categoría de contaminación, el tipo de buque y las prescripciones de transporte, teniendo en cuenta los datos sobre seguridad y contaminación proporcionados por el fabricante y el expedidor.

4.2 Aspectos relacionados con la contaminación

Los siguientes documentos de referencia proporcionan orientación para que las Administraciones evalúen el riesgo de contaminación que entraña el nuevo producto:

- .1 Directrices para la clasificación de sustancias nocivas líquidas en categorías (MARPOL 73/78, Anexo II, apéndice 1).
- .2 Clave abreviada del procedimiento revisado para determinar la evaluación de la peligrosidad del GESAMP (MARPOL 73/78, Anexo II, apéndice 1); y
- .3 Partes pertinentes del capítulo 21 del Código CIQ, titulado: "Criterios para asignar prescripciones de transporte a los productos regidos por el Código CIQ", desde el punto de vista de la contaminación;

4.3 La primera medida que debe adoptar la Administración es comprobar la última lista refundida de los perfiles de peligrosidad de las sustancias transportadas en buques, publicada periódicamente por la OMI como circular BLG.

4.4 Si puede encontrarse el perfil de peligrosidad del producto en cuestión, su categoría de contaminación se obtendrá haciendo uso de las referencias citadas en el párrafo 4.2.1. El tipo de buque y las prescripciones de transporte, por lo que respecta al riesgo de contaminación, se obtendrán remitiéndose al texto citado en el párrafo 4.2.3.

4.5 Si no existe un perfil de peligrosidad, deberán examinarse todos los datos disponibles que permitan establecer un perfil provisional.

4.6 Cuando se disponga de datos adecuados, se establecerá un perfil de peligrosidad provisional siguiendo los criterios elaborados por el Grupo de trabajo EHS del GESAMP (véase la referencia en 4.2.2). La categoría de contaminación provisional se obtendrá de este perfil de peligrosidad provisional de conformidad con lo estipulado en 4.2.1. El tipo de buque y las prescripciones de transporte, en función del riesgo de contaminación, deberán determinarse de conformidad con lo estipulado en 4.2.3.

4.7 En los casos en que no se disponga de suficientes datos, la Administración debería clasificar la sustancia estableciendo una analogía con sustancias de composición química similar incluidas en las siguientes fuentes:

- .1 el Código CIQ, incluido el Índice;

- .2 la circular de la serie MEPC.2/Circ. citada en el párrafo 2.5, en que se enumeran las sustancias clasificadas por la OMI y las clasificadas con carácter provisional mediante un acuerdo tripartito; y
- .3 la circular BLG citada en el párrafo 4.3, en que se enumeran las sustancias para las cuales existe un perfil de peligrosidad.

Cuando sea posible establecer analogías del producto químico en cuestión con varias sustancias, se debería escoger aquella a la que se apliquen las prescripciones más rigurosas.

Aspectos relacionados con la seguridad

4.8 Una vez evaluados los riesgos desde el punto de vista de la contaminación, se deberían evaluar los posibles riesgos del producto desde el punto de vista de la seguridad.

4.9 Para efectuar dicha evaluación conviene remitirse a las partes pertinentes del capítulo 21 del Código CIQ, titulado: "Criterios para asignar prescripciones de transporte a los productos regidos por el Código CIQ", desde el punto de vista de la seguridad.

4.10 Si el producto que debe ser clasificado provisionalmente presenta un riesgo desde el punto de vista de la seguridad, la Administración debería asignar prescripciones de transporte conformes con los criterios antes mencionados. Estas prescripciones deberán combinarse con aquellas que se hayan determinado previamente sólo para prevenir la contaminación y deberá adoptarse la serie que resulte más rigurosa. En caso de ser necesario, la Administración debería revisar el tipo de buque previamente asignado para prevenir la contaminación solamente.

Aspectos administrativos

4.11 En esta fase, la Administración del país expedidor o productor, tras haber clasificado provisionalmente el producto en cuestión, debería pedir a la Administración de los Estados de abanderamiento y de los países receptores que muestren su conformidad con la evaluación propuesta facilitando la información en la cual se basó la clasificación provisional de los riesgos desde el punto de vista de la contaminación y la seguridad. Con este fin, se debería usar el modelo de formulario para proponer acuerdos tripartitos de clasificación provisional de sustancias líquidas, que se reproduce en el apéndice 3.

4.12 Si ninguna de las partes interesadas facilita un respuesta provisional o final a la notificación en un periodo de 14 días a partir de la fecha de su envío, se considerará aceptada la clasificación provisional propuesta por la Administración del país expedidor o productor. A este respecto, conviene tomar nota de que se considerará que los puntos de contacto que no hayan comunicado a la Organización sus detalles de contacto actualizados aceptan los acuerdos tripartitos, en tanto que los demás puntos de contacto deberán seguir lo previsto en la regla 6 3) del Anexo II del MARPOL 737/8 y en estas directrices (véase la resolución MEPC.109(49)).

4.13 En caso de desacuerdo, se aplicarán las condiciones más rigurosas propuestas para obtener el acuerdo tripartito.

4.14 Una vez alcanzado el acuerdo tácito o explícito, la Administración que propone el acuerdo informará a la OMI, según se prescribe en la regla 6.3 del Anexo II (es decir, en un periodo de 30 días, pero preferiblemente lo antes posible). Con este fin, se recomienda utilizar el formulario mencionado en 4.11.

4.15 Una vez establecido el acuerdo tripartito, se podrá expedir la correspondiente adición del certificado pertinente del buque.

4.16 Posteriormente, el fabricante debería comunicar sin demora al Grupo de trabajo EHS del GESAMP todos los datos necesarios para una clasificación oficial de los riesgos (véase la sección 8).

**Sección 5: ASIGNACIÓN DE MEZCLAS ÚNICAMENTE CONTAMINANTES
QUE CONTENGAN PRODUCTOS QUE YA HAN SIDO
CLASIFICADOS POR LA OMI**

5.1 Esta sección trata de las mezclas definidas en el párrafo 3.1.2, es decir, aquellas que no entrañan riesgos desde el punto de vista de la seguridad y que contienen, al menos, un 99% en peso de productos clasificados por la OMI. Los productos clasificados por la OMI sólo incluyen:

- .1 los enumerados en los capítulos 17 y 18 del Código CIQ;
- .2 los enumerados en la Lista 1 de las circulares de la serie MEPC.2/Circ., sin indicación de la fecha de expiración; y
- .3 los enumerados en la Lista 5 de las circulares de la serie MEPC.2/Circ.

Una mezcla de este tipo podrá contener componentes que entrañen riesgos desde el punto de vista de la seguridad (designados mediante las letras "S" o "S/P" en la *columna d* del capítulo 17 del Código CIQ), siempre que estén diluidos de forma que la mezcla final no presente ningún riesgo para la seguridad.

5.2 La categoría de contaminación y el tipo de buque correspondientes a estas mezclas se determinan a partir de los perfiles de peligrosidad del GESAMP de sus componentes, aplicando el método de cálculo que se indica en 5.3 y 5.4. A los efectos de dicho cálculo, los componentes no clasificados de hasta un 1% deberían adscribirse basándose en el factor que les sea aplicable, a saber 10 000, para la clasificación en categorías de contaminación. Para la asignación del tipo de buque, el factor aplicable a cada componente equivale a 100.

5.3 Cálculo de la categoría de contaminación.

En primer lugar se determina la categoría de contaminación de la mezcla mediante el siguiente procedimiento:

- .1 estableciendo el perfil de peligrosidad revisado del GESAMP de cada componente basándose en la circular más reciente publicada con la signatura BLG/Circ.;
- .2 multiplicando la concentración de cada componente identificado de la mezcla, expresada en porcentaje del peso, por el factor correspondiente a su perfil de peligrosidad, teniendo en cuenta el valor que dé lugar al factor del componente más elevado, utilizando el cuadro 1 siguiente:

Cuadro 1

Fila	Regla No (Directrices para la clasificación, apéndice 1 del Anexo II)	A1	A2	B1	B2	D3	E2	Factor aplicable a cada componente	Fila
a	1	≥4	NR	≥6				100 000	a
b	1	≥4		≥6				100 000	b
c	1		NR	≥6				100 000	c
d	4	≥4	NR			CMRTNI		25 000	d
e	1			≥6				10 000	e
f	1	≥4	NR	5				10 000	f
g	1	≥4		5				10 000	g
h	1		NR	5				10 000	h
i	1			5				1 000	i
j	2	≥4	NR	4				1 000	j
k	2	≥4		4				1 000	k
l	3		NR	4				1 000	l
m	5			4				100	m
n	11					CMRTNI		25	n
o	6			3				10	o
p	7			2				1	p
q	8	≥4	NR		No 0			1	q
r	9				≥1			1	r
s	10						F _p , F o S si no es inorgánico	1	s
t	12	Todos los productos que no cumplan los criterios de las reglas 1 a 11 y 33						0	t
u	13	Todas las demás sustancias (OS)						0	u

.3 Sumando los productos resultantes para obtener el valor Sp

$$Sp = \Sigma (\text{Cada componente expresado en porcentaje ponderal}) \times (\text{Factor aplicado a cada componente})$$

X $Sp \geq 25\ 000$

Y $Sp < 25\ 000$ y $Sp \geq 25$

Z $Sp < 25$ a menos que cada uno de los componentes esté clasificado en la categoría OS

OS mezcla en la que cada uno de los componentes está clasificado en la categoría OS

Aceite mineral*: el factor correspondiente al componente en el caso del aceite mineral diluyente utilizado en los aditivos de aceites lubricantes es igual a 100

5.4 Cálculo del tipo de buque

A continuación, se determinará el tipo de buque para la mezcla aplicando el siguiente procedimiento:

- .1 averiguando el tipo de buque requerido para cada componente a partir del Código CIQ o de la circular de la serie MEPC.2/Circ;
- .2 multiplicando la concentración de cada componente de la mezcla, expresada en porcentaje del peso, por el factor correspondiente a su tipo de buque según el siguiente cuadro 2:

Cuadro 2

Tipo de buque	Factor
1	1 000
2	100
3	10
No se aplica	0
Aceite mineral diluyente utilizado en los aditivos de aceites lubricantes	10

- .3 sumando los productos resultantes para obtener el valor "Ss";
- .4 remitiéndose a la columna de la izquierda del diagrama de flujos para determinar el tipo de buque y la fila que corresponde al valor de "Ss"; y
- .5 respondiendo en dicha fila a las preguntas pertinentes de la columna central para determinar el tipo de buque que corresponde a la mezcla, el cual se indica en la columna de la derecha.

Diagrama de flujos para determinar el tipo de buque

Suma de productos	Pregunta	Respuesta	Tipo de buque resultante
$S_s \geq 10\ 000$	¿Es la suma de productos correspondientes al tipo 1 de buque $\geq 10\ 000$?	Sí → No →	1 2
$10\ 000 > S_s \geq 1\ 000$	¿Es la suma de productos correspondientes al tipo 1 y tipo 2 de buque $\geq 1\ 000$?	Sí → No →	2 3
$1\ 000 > S_s \geq 100$			3
$S_s < 100$	¿Es la categoría de contaminación de la mezcla X o Y?	Sí → No →	3 No se aplica

* La mayoría de los componentes de los aditivos de aceites lubricantes se produce en forma de aceites minerales y se clasifican en la forma en que se producen. Algunas veces se agrega a la mezcla más aceite mineral para facilitar su bombeo. A este aceite se le denomina aceite mineral diluyente.

5.5 En el apéndice 6 figuran ejemplos de cálculo de la categoría de contaminación y del tipo de buque para las mezclas.

5.6 A partir de la categoría de contaminación y del tipo de buque calculados de esta manera y teniendo en cuenta su punto de inflamación, la mezcla se incluirá en la correspondiente entrada genérica "Sustancia líquida nociva (o no nociva), n.e.p" del Código CIQ, con sus prescripciones de transporte conexas.

5.7 En el documento de expedición, la mezcla queda designada por la referencia a la entrada genérica n.e.p. correspondiente del Código CIQ, seguida de la indicación del nombre comercial y del nombre de uno de los componentes que más ha contribuido a determinar la categoría de contaminación asignada. Los nombres comerciales no deberían poder confundirse con las descripciones de productos químicos generalmente utilizadas. Los componentes se identificarán por el nombre con el que figuran en el Código CIQ o bien en la lista 1 de la circular correspondiente de la serie MEPC.2/Circ.

5.8 En relación con el aceite mineral diluyente cuya presencia es posible que determine la asignación definitiva de la categoría de contaminación a una mezcla de aditivos de aceites lubricantes, la denominación de la mezcla debería incluir la mención "contiene aceite mineral".

5.9 La inclusión de una mezcla únicamente contaminante de componentes clasificados en una de las entradas genéricas n.e.p. del Código CIQ es de naturaleza puramente matemática y no supone ninguna clasificación. A fin de facilitar la expedición, la Administración puede autorizar al fabricante a que efectúe dicha inclusión en su nombre.

5.10 En este caso, la obligación de comunicar a los Estados de abanderamiento y a los países receptores la entrada atribuida recae en el fabricante autorizado. Asimismo, el fabricante deberá informar a la OMI, si así se lo pide la Administración que ha concedido la autorización. La notificación de la entrada atribuida por el fabricante deberá ir acompañada de la carta de autorización en la que se indique que el fabricante actúa por encargo y en nombre de la Administración, hasta que dicha autorización quede anotada en la circular de la serie MEPC.2/Circ. Tras la notificación, la mezcla se inscribirá en la lista 2 de la próxima circular de la serie MEPC.2/Circ.

5.11 El fabricante debe comunicar a la Administración que haya concedido la autorización tanto la entrada atribuida como los detalles de ésta. Previa solicitud, el fabricante debería facilitar asimismo al Estado de abanderamiento y/o al país receptor los pormenores de la mezcla atribuida.

**Sección 6: CLASIFICACIÓN DE MEZCLAS DESIGNADAS POR SU DENOMINACIÓN
COMERCIAL QUE ENTRAÑAN RIESGOS DESDE EL PUNTO DE VISTA DE LA
SEGURIDAD Y QUE ÚNICAMENTE CONTIENEN PRODUCTOS
QUE YA HAN SIDO CLASIFICADOS POR LA OMI**

6.1 Esta sección trata de las mezclas definidas en el párrafo 3.1.3, es decir, aquellas que entrañan riesgos desde el punto de vista de la seguridad (uno o más componentes designados con las letras "S" o "SP") y que contienen, al menos, un 99% en peso de productos clasificados por la OMI.

Los productos clasificados por la OMI sólo incluyen:

- .1 los enumerados en los capítulos 17 y 18 del Código CIQ;
- .2 los enumerados en la Lista 1 de las circulares de la serie MEPC.2/Circ. sin indicación de la fecha de expiración; y
- .3 los enumerados en la Lista 5 de las circulares de la serie MEPC.2/Circ.

Estas mezclas contienen componentes que entrañan riesgos desde el punto de vista de la seguridad (designados mediante las letras "S" o "SP" en la *columna d* del capítulo 17 del Código CIQ) en un grado tal que hacen que la mezcla final entrañe un riesgo para la seguridad.

6.2 La categoría de contaminación de estas mezclas se determina de la manera indicada en el párrafo 5.3.

6.3 A continuación se calcula un tipo de buque provisional, según se indica en el párrafo 5.4, únicamente con fines de prevención de la contaminación

6.4 Posteriormente, la Administración deberá evaluar con carácter provisional los riesgos que entraña la mezcla desde el punto de vista de la seguridad y determinar las prescripciones de transporte. Las prescripciones mínimas de transporte para cada columna del Código se determinan seleccionando la prescripción más rigurosa de las prescripciones aplicables a los diversos componentes de la mezcla, a menos que se demuestre, a satisfacción de la Administración, que condiciones menos estrictas garantizan el transporte en condiciones de seguridad. Los riesgos que presenta la mezcla no deben sobrepasar los riesgos presentados por uno cualquiera de los componentes (efectos sinérgicos). En caso necesario, la Administración deberá revisar el tipo de buque asignado provisionalmente a la mezcla de la manera indicada en el párrafo 6.3.

6.5 Estas mezclas, que entrañan riesgos desde el punto de vista de la seguridad, no pueden transportarse con arreglo a las disposiciones aplicables a las entradas genéricas "Sustancia líquida nociva n.e.p." del Código CIQ. Por consiguiente, será necesario dar a la mezcla un nombre de expedición adecuado. En dicho nombre se indicarán las principales sustancias que presentan riesgos desde el punto de vista de la seguridad y la contaminación (si procede) de la mezcla y se podrá indicar su denominación comercial.

6.6 La Administración debería entonces iniciar el procedimiento para obtener un acuerdo tripartito e informar a la OMI, según se indica en los párrafos 4.11, 4.12, 4.13 y 4.14. La clasificación provisional tendrá una validez de tres años.

6.7 La OMI evaluará el nombre de expedición, la categoría de contaminación, el tipo de buque y las prescripciones de transporte que se han asignado provisionalmente mediante acuerdo tripartito basándose en la información presentada en el formulario de notificación de características de líquidos y gases a granel por la Administración del país productor o expedidor para incluir la mezcla definitivamente en la Lista 3 de la circular correspondiente de la serie MEPC.2/Circ. sin indicar la fecha de expiración.

**Sección 7: CLASIFICACIÓN DE MEZCLAS
QUE CONTIENEN UNO O MÁS COMPONENTES QUE AÚN
NO HAN SIDO CLASIFICADOS POR LA OMI**

7.1 Esta sección trata de las mezclas definidas en el párrafo 3.1.4, es decir, aquellas que contienen uno o varios componentes que forman más del 1% en peso de la mezcla, que aún no han sido clasificados por la OMI y que, por consiguiente, no figuran ni en los capítulos 17 ó 18 del Código CIQ ni en la circular correspondiente de la serie MEPC.2/Circ.

7.2 Existen dos posibles métodos para clasificar estas mezclas:

- .1 Si se dispone de información suficiente sobre la mezcla en su conjunto, debería clasificarse como si se tratara de un producto puro o técnicamente puro, según se indica en la sección 4.
- .2 Si no se dispone de suficientes datos sobre la mezcla en su conjunto, la Administración del país productor o expedidor debería en primer lugar clasificar provisionalmente cada componente no clasificado, de conformidad con la sección 4, y posteriormente clasificar la mezcla mediante cálculo, como se indica en la sección 5 para una mezcla únicamente contaminante y en la sección 6 para las mezclas designadas por su nombre comercial que presentan riesgos desde el punto de vista de la seguridad.

7.3 Mezclas que presentan riesgos de contaminación únicamente

7.3.1 Tras la clasificación provisional mediante acuerdo tripartito, las mezclas únicamente contaminantes que contengan componentes no clasificados se transportarán con arreglo a las disposiciones aplicables a una de las entradas genéricas correspondientes a "Sustancia líquido nociva (o no nociva), n.e.p. " del Código CIQ, sin necesidad de una adición al Certificado de aptitud del buque.

7.3.2 La Administración del país productor o expedidor deberá informar a la OMI de los resultados del acuerdo tripartito en un periodo de 30 días. Dichos resultados se incorporarán en la Lista 4 de la próxima circular de la serie MEPC.2/Circ.

7.3.3 El fabricante remitirá al Grupo de trabajo EHS del GESAMP los datos disponibles sobre la mezcla en su conjunto, si se trata del caso descrito en 7.2.1, o sobre cada uno de los componentes sin clasificar, si se trata del caso descrito en 7.2.2, con objeto de evaluar los perfiles de peligrosidad respectivos. Esta información deberá comunicarse lo antes posible utilizando el formulario que se reproduce en el anexo 8.

7.4 Mezclas que presentan riesgos desde el punto de vista de la seguridad

7.4.1 Cuando un componente no clasificado presente riesgos desde el punto de vista de la seguridad, la Administración del país productor o expedidor deberá seguir el procedimiento establecido en la sección 4, igual que si el componente fuera a ser expedido como producto puro o técnicamente puro.

7.4.2 Cuando se alcance un acuerdo tripartito para el componente descrito en 7.4.1, se seguirá el procedimiento establecido en la sección 6.

7.4.3 Las mezclas clasificadas provisionalmente que presenten riesgos desde el punto de vista de la seguridad se incluirán en la Lista 3 de las circulares de la serie MEPC.2/Circ., con una fecha de expiración de tres años.

7.5 El fabricante remitirá al Grupo de trabajo EHS del GESAMP los datos disponibles sobre la mezcla en su conjunto, si se trata del caso descrito en 7.2.1, o sobre cada uno de los componentes sin clasificar, si se trata del caso descrito en 7.2.2, con objeto de asignar los perfiles de peligrosidad respectivos. Esta información deberá comunicarse lo antes posible utilizando el formulario que se reproduce en el anexo 8.

Sección 8: PRESENTACIÓN DE INFORMACIÓN AL GRUPO DE TRABAJO EHS DEL GESAMP Y A LA OMI

8.1 Tras clasificar provisionalmente un producto puro o técnicamente puro o una mezcla cuyo contenido en peso de componentes no clasificados sea superior al 1%, el fabricante deberá comunicar a la Secretaría técnica del Grupo de trabajo EHS del GESAMP*, tan pronto como sea posible, los datos requeridos para establecer el perfil de peligrosidad de la sustancia, del componente o de la mezcla, utilizando para ello el impreso que figura en el anexo 7 de la publicación *Reports and Studies N° 64 del GESAMP*.

8.2 Una vez recibido el perfil de peligrosidad completo establecido por el GESAMP, el fabricante presentará a la Administración un formulario de notificación de características de líquidos y gases a granel debidamente cumplimentado, basándose en el producto clasificado por el Grupo de trabajo EHS del GESAMP, que comprenda, en la medida de lo posible, la clasificación propuesta para asignar la categoría de contaminación, el tipo de buque y las prescripciones de transporte. La Administración presentará a la OMI una propuesta acompañada del formulario para incluir una nueva entrada completa en el Código CIQ. En el apéndice 4 figura un modelo de formulario de notificación de características de líquidos y gases a granel, que puede descargarse del sitio www.imo.org, haciendo clic en *Marine Environment* y después en *Chemical reporting forms* y en *BLG Product Data Reporting Form*.

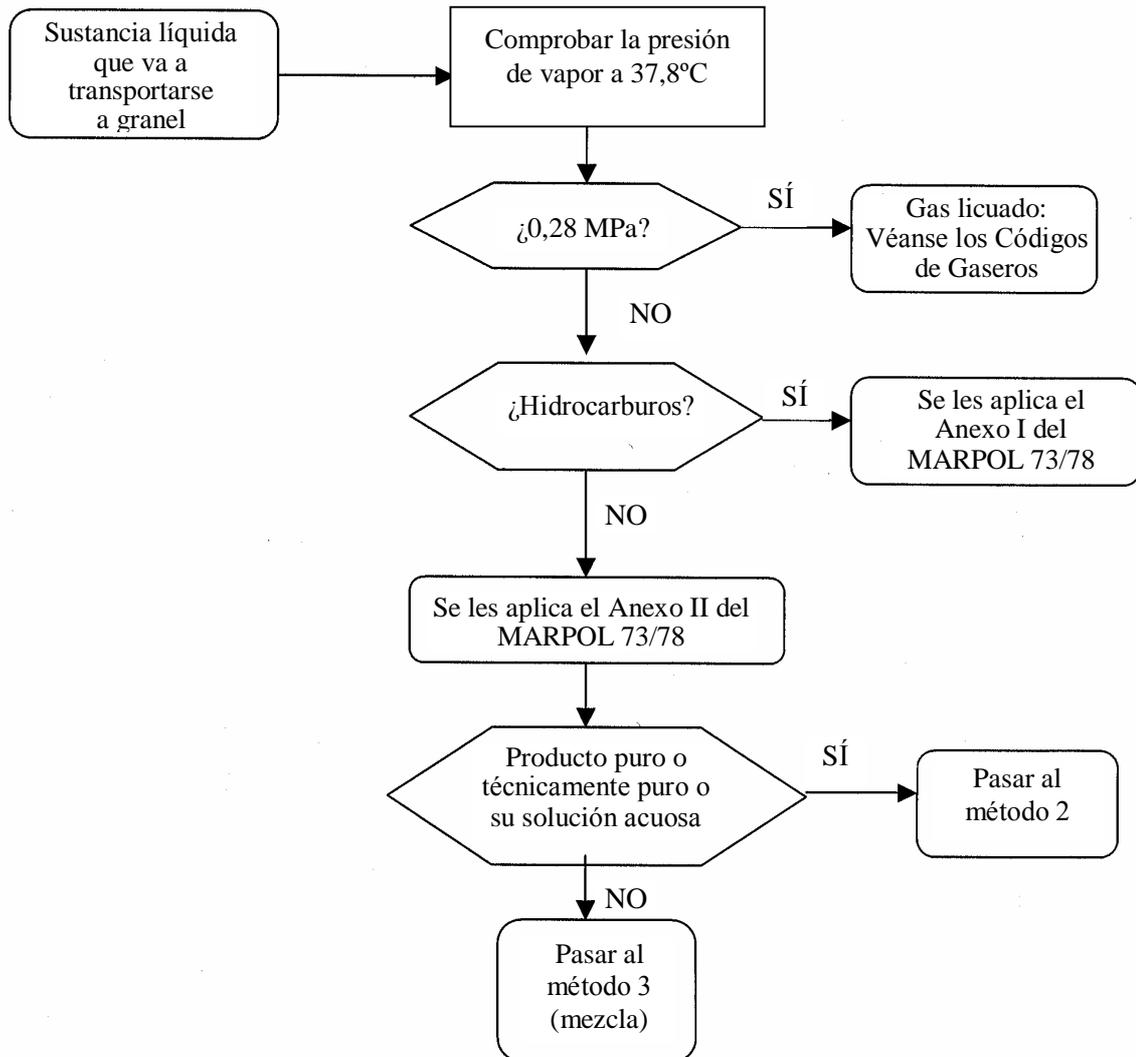
8.3 A menos que el Grupo de trabajo EHS del GESAMP y la OMI hayan clasificado entretanto una sustancia, un componente o una mezcla, su clasificación provisional mediante acuerdo tripartito dejará de ser válida tres años después de la fecha de su publicación en la circular correspondiente de la serie MEPC.2/Circ. Una vez expirado el acuerdo tripartito, no se podrá establecer ningún nuevo acuerdo tripartito para el mismo producto, aunque a éste se le designe por un nombre diferente.

* El impreso debidamente cumplimentado se enviará a:

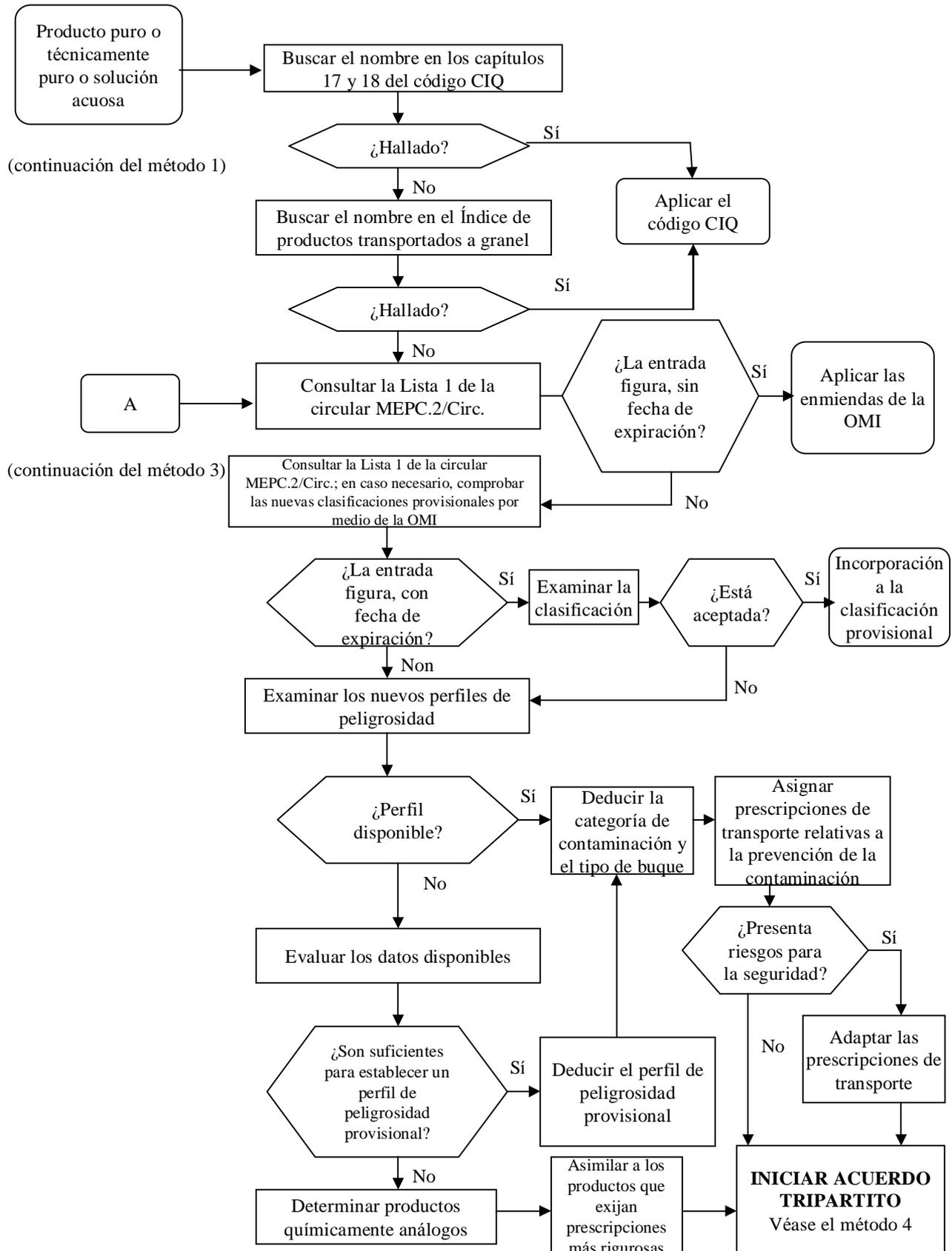
Secretario Técnico del Grupo de trabajo EHS del GESAMP
Organización Marítima Internacional (OMI)
4 Albert Embankment
Londres SE1 7SR
Reino Unido

APÉNDICE 1

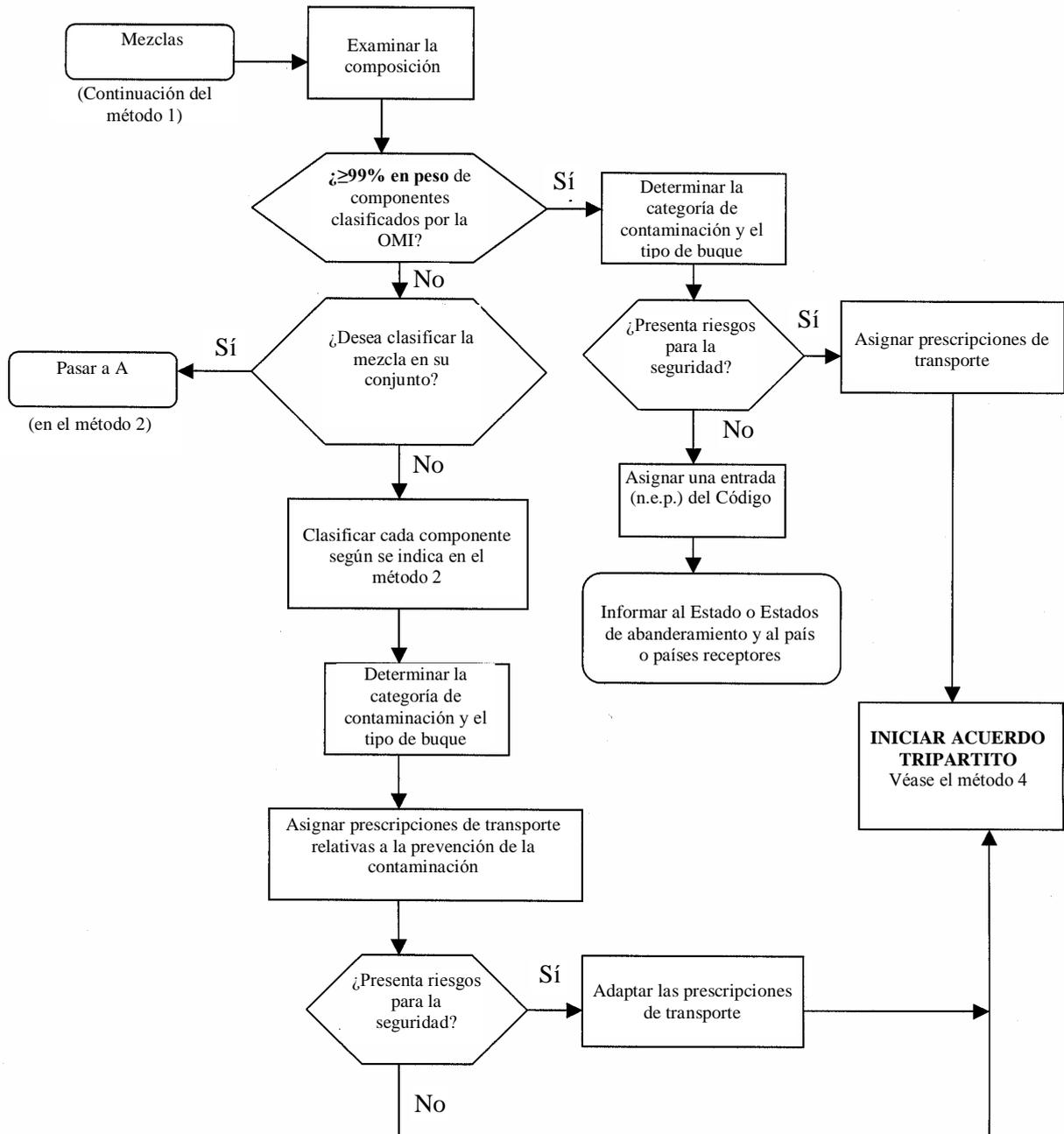
Método 1



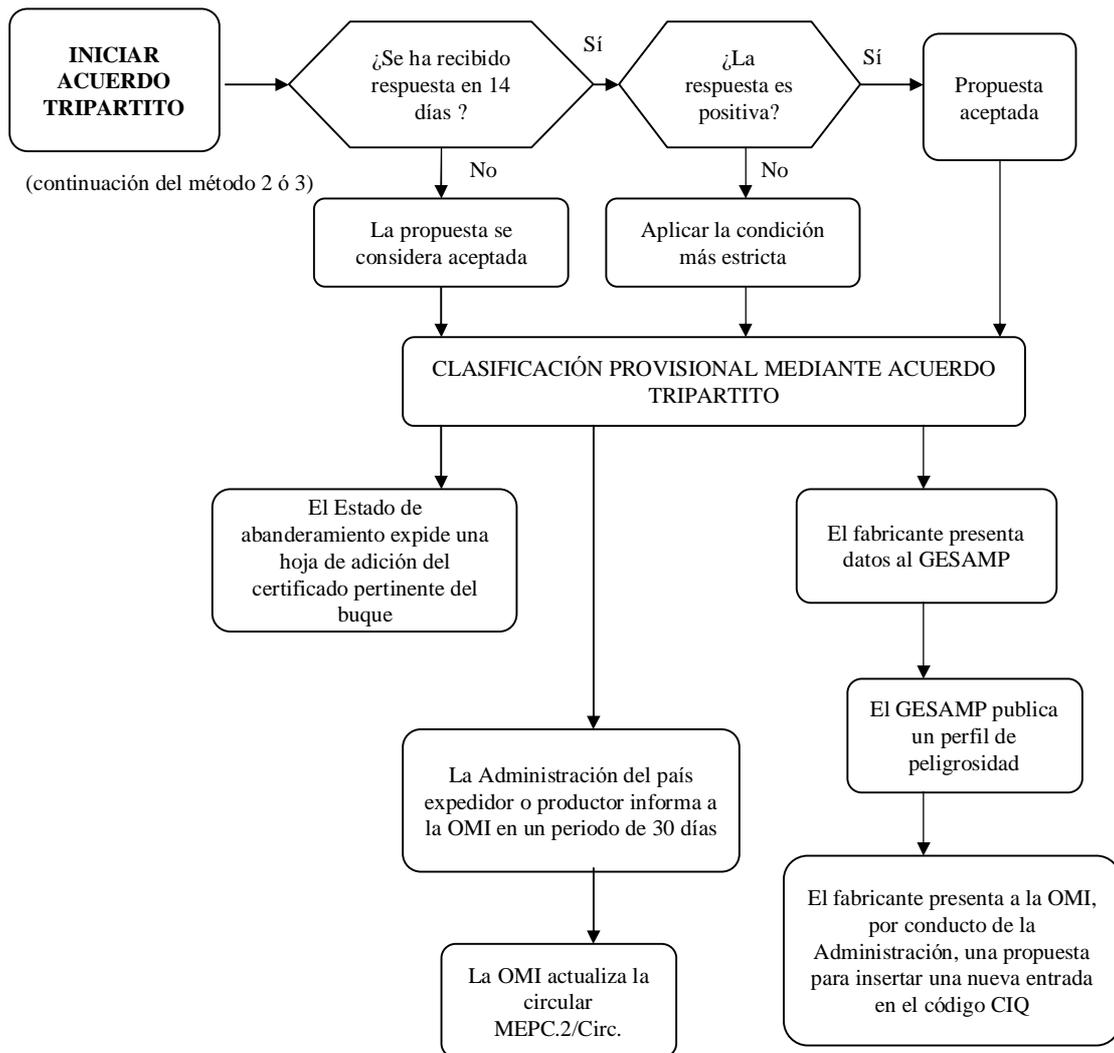
Método 2



Método 3



Método 4



APÉNDICE 2

EJEMPLO DE ADICIÓN AL CERTIFICADO DE APTITUD DEL BUQUE/CERTIFICADO INTERNACIONAL DE APTITUD/CERTIFICADO INTERNACIONAL DE PREVENCIÓN DE LA CONTAMINACIÓN PARA EL TRANSPORTE DE SUSTANCIAS NOCIVAS LÍQUIDAS A GRANEL*

Adición al certificado N°:		Expedido el:dd/mm/aaaa			
Expedido en virtud de lo dispuesto en el Código para la construcción y el equipo de buques que transporten productos químicos peligrosos a granel /Código internacional para la construcción y el equipo de buques que transporten productos químicos peligrosos a granel /Anexo II del MARPOL 73/78, enmendado*, con la autoridad conferida por el Gobierno de:					
.....					
Nombre del buque	Número o letras distintivos	Número IMO	Puerto de matrícula	Arqueo bruto	Tipo de buque

SE CERTIFICA:

Que el buque satisface las prescripciones aplicables al transporte a granel del producto o productos indicado(s), siempre y cuando se observen todas las disposiciones operacionales pertinentes del /Código y del /Anexo II del MARPOL 73/78:

Sustancia líquida nociva / Producto*	Condiciones de transporte (número de los tanques, etc.)	Categoría de contaminación

Se autoriza el transporte de este producto entre los siguientes países:

Esta adición se expide basándose en el documento:

El acuerdo tripartito correspondiente a este producto es válido hasta: (dd/mm/aaaa)

Esta adición será válida hasta: (dd/mm/aaaa)

Lugar y fecha de expedición: (dd/mm/aaaa)

Firmado.....
 (firma del funcionario autorizado)

* Táchese según proceda

APÉNDICE 3**MODELO DE FORMULARIO PARA PROPONER ACUERDOS TRIPARTITOS DE CLASIFICACIÓN PROVISIONAL DE SUSTANCIAS LÍQUIDAS**

(para incluirlo en las listas 1, 3 o 4 de la circular MEPC.2/Circ.)

Nombre del producto:

propuesto para su inclusión en la lista: _____ de la circular MEPC.2/Circ.

Perfil de peligrosidad propuesto desde el punto de vista de la contaminación:

A1	A2	A3	A4	A5	A6
_____	_____	_____	_____	_____	_____

Perfil de peligrosidad desde el punto de vista de la contaminación basado en: por analogía con

da lugar a la categoría de contaminación propuesta: _____ y al tipo de buque (en función del riesgo de contaminación):

Información adicional acerca de los aspectos relativos a la contaminación:

Punto de fusión/punto de fluidez: _____ °C (especifíquese):
Viscosidad (mPa.s) a 20°C: _____

Información sobre seguridad:

Presión de vapor (Pa): _____ a _____ °C Punto de ebullición: _____ °C

Punto de inflamación (v.c.): _____ °C

Densidad: _____ (kg/m³)Toxicidad pertinente: Toxicidad aguda en caso de inhalación* (CL₅₀; mg/1/4hr):
Toxicidad aguda en caso de contacto con la piel (DL₅₀;mg/kg):
Toxicidad aguda en caso de ingestión (DL₅₀; mg/kg):
Corrosividad para la piel (necrosis de la piel):

* Los criterios relativos a la toxicidad por inhalación se basan en datos sobre la CL₅₀ para exposiciones de cuatro horas: tal información deberá utilizarse cuando se disponga de ella. Cuando se disponga de datos sobre la CL₅₀ para exposiciones de una hora, esas cifras podrán dividirse por cuatro a fin de considerarse equivalentes a CL₅₀ (cuatro horas).

Propiedades químicas: Solubilidad en agua (mg/l): _____
 Temperatura de autoignición: _____ °C
 Gama de explosividad/inflamabilidad (% en volumen): _____
 Control necesario para evitar reacciones peligrosas: agua
 Corrosividad para el acero: _____

Columna		Columna		Columna	
d	_____	i	_____	l	_____
e**	_____	i	_____	m	suprimido
f	_____	i	_____	n	_____
g	_____	j	_____	o	_____
h	_____	k	_____	_____	_____

** El tipo de buque puede haber quedado anulado en función de los aspectos de seguridad.

APÉNDICE 4

Formulario de notificación de características de líquidos y gases a granel

(Características de los productos que se propone transportar a granel por vía marítima)

1: Identificación del producto

Nombre del producto:

En el documento de expedición se utilizará el nombre del producto de toda carga presentada para su expedición a granel. Se podrá incluir cualquier nombre complementario entre corchetes después del nombre del producto.

1.1: Otras denominaciones y números de identificación

Nombre comercial principal :

Nombre químico principal:

Fórmula química :

Número C.A.S :

Número EHS :

Número BMR :

Número RTECS :

Estructura

1.2: Sinónimos conexos

Nombre del sinónimo

Tipo

<u>Nombre del sinónimo</u>	<u>Tipo</u>

1.3: Composición

<u>Nombre del componente</u>	<u>%</u>	<u>Tipo</u>

2: Propiedades físicas

Propiedad	Unidades	Valor cal.	Límite inferior	Límite superior
Referencias y observaciones				
Peso molecular		<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
Densidad a 20°C	(kg/m3)	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
Punto de inflamación (v.c.)(°C)		<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
Punto de ebullición	(°C)	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
Punto de fusión/Punto de fluidez (°C)		<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
Solubilidad en el agua a	(mg/l)	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
Viscosidad a 20°C	(mPa.s)	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
Presión de vapor a 20°C	(Pa)	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
Temperatura de autoignición (°C)		<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
Límites de explosividad (% en volumen)		<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
Temperatura de transporte (°C)		<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
Temperatura de descarga (°C)		<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
IEMS	(mm)	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>

3: Propiedades químicas pertinentes

Reactividad con el agua (0 - 2)

0=No reacciona
1=Reacciona
2=Sumamente reactivo

Datos

¿El producto reacciona con el aire y causa una situación potencialmente peligrosa (Sí/No)

En caso afirmativo, facilítese información

Referencia

¿Se requiere un agente inhibidor o estabilizador para evitar una reacción peligrosa? (Sí/No)

En caso afirmativo, facilítese información

Referencia

¿Se requiere refrigeración para evitar una reacción peligrosa? (Sí/No)

En caso afirmativo, facilítese información

Referencia

4: Toxicidad para los mamíferos**4.1 Toxicidad aguda**

	Valor cal	Límite inferior	Límite superior	Especie	Referencia/ Observaciones
Por vía oral (mg/kg)	DL ₅₀ <input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
Por vía cutánea (mg/kg)	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
Por inhalación (mg/l/4h)	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>

4.2 Corrosividad e irritación

Efecto corrosivo para la piel (horas)	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
--	----------------------	----------------------	----------------------	----------------------

	Observación resultante	Especie	Referencia/ Observaciones
Irritación cutánea (exposición de 4 horas)	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
Irritación ocular	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>

No irritante, poco irritante, ligeramente irritante, moderadamente irritante, fuertemente irritante o corrosivo

4.3 Sensibilización

Sensibilizador de las vías respiratorias (en humanos)	(Sí/No)	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
Sensibilización cutánea	(Sí/No)	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>

4.4 Otros efectos específicos a largo plazo

Carcinógeno	(Sí/No)	<input type="checkbox"/>	<input type="text"/>
Mutágeno	(Sí/No)	<input type="checkbox"/>	<input type="text"/>
Reprotóxico	(Sí/No)	<input type="checkbox"/>	<input type="text"/>
Otros efectos a largo plazo	(Sí/No)	<input type="checkbox"/>	<input type="text"/>

4.5 Otros datos pertinentes sobre la toxicidad para los mamíferos

5: Perfiles de peligrosidad del GESAMP y prescripciones de transporte

5.1: Perfiles de peligrosidad del GESAMP

Columna	Propiedad	Valor
A1	Bioacumulación	
A2	Biodegradación	
B1	Toxicidad acuática aguda	
B2	Toxicidad acuática crónica	
C1	Toxicidad aguda en caso de ingestión	
C2	Toxicidad aguda en caso de contacto con la piel	
C3	Toxicidad aguda en caso de inhalación	
D1	Irritación/corrosión cutánea	
D2	Irritación/corrosion ocular	
D3	Problemas específicos para la salud	
E1	Contaminación y olor	
E2	Flora y fauna y fondos marinos	
E3	Playas e instalaciones recreativas	
F	Observaciones	

5.2: Prescripciones de transporte propuestas

Columna del Código CIQ	Propiedad	Valor
c	Categoría de contaminación	
d	Propiedades desde el punto de vista de la seguridad/contaminación	
e	Tipo de buque	
f	Tipo de tanque	
g	Respiración de los tanques	
h	Control ambiental de los tanques	
I'	Equipo eléctrico - Categoría	
I''	Equipo eléctrico - Grupo	
I'''	Equipo eléctrico - Punto de inflamación > 60°C	
j	Dispositivos de medición	
k	Detección de vapor	
l	Prevención de incendios	
n	Evacuación de emergencia	
o	Prescripciones especiales	

APÉNDICE 5

DIRECTRICES PARA CUMPLIMETAR EL FORMULARIO DE NOTIFICACIÓN DE CARACTERÍSTICAS DE LÍQUIDOS Y GASES A GRANEL

1 Observaciones generales aplicables a todas las secciones del formulario de notificación de características de líquidos y gases a granel

1.1 Las casillas siguientes guardan relación con la mayoría de las propiedades:

.1 **Calificación:** se utiliza para facilitar información adicional, cuando sea necesario, sobre el valor que se ha declarado. Esta casilla deberá cumplimentarse con una de las siguientes opciones:

en blanco no es necesario ni apropiado incluir ninguna calificación (equivale al signo "=")

> mayor que

< menor que

~ valor aproximado

E valor estimado (podrá utilizarse con cualquiera de los otros calificadores)

NF ininflamable (se utiliza en relación con el punto de inflamación, la temperatura de autoignición y los límites de explosividad para indicar que el producto no es potencialmente peligroso)

.2 **Valor inferior:** en los casos en que sólo se dispone de un valor, éste deberá indicarse en esta casilla. Cuando haya una gama de valores, deberá anotarse en esta casilla el valor inferior; en el caso, por ejemplo, de las mezclas o los productos impuros, que en vez de un punto de ebullición tienen una gama de valores de ebullición, el punto de ebullición inicial se deberá indicar en la casilla "**valor inferior**", y el punto de secado en la casilla "**valor superior**". En la mayoría de los casos se utiliza el valor inferior, que normalmente es el único que se debe indicar; sin embargo, para los **límites de explosividad** se necesitan tanto el **valor inferior** como el **valor superior**.

.3 **Referencias y observaciones:** deberá cumplimentarse esta casilla para remontarse a la fuente de los datos. Puede tratarse de una referencia a información facilitada por la compañía, a publicaciones diversas de libre acceso para el público o a la justificación de un índice estimado, como por ejemplo un valor basado en un producto químico parecido.

2 Sección 1: Identificación del producto

2.1 Esta sección tiene por finalidad facilitar la mayor cantidad posible de datos sobre el producto. Es posible que algunas de las casillas no sean pertinentes, como la correspondiente al número de *Chemical Abstracts Service* (Nº C.A.S.), que normalmente sólo se aplica a los

productos técnicamente puros o a fracciones del proceso de producción. No obstante, se recomienda cumplimentar esta sección con la mayor precisión posible para facilitar el proceso de clasificación y habilitar un mecanismo que permita verificar que el producto no se ha tramitado anteriormente con un nombre distinto.

2.2 **Número EHS:** se trata del número de referencia expedido y utilizado por el Grupo de trabajo EHS del GESAMP para identificar todos los productos químicos en su lista refundida de productos que ha evaluado.

2.3 **Número BMR:** se trata del número de referencia marítimo para los productos a granel expedido y utilizado por la OMI para identificar todos los productos químicos del Código CIQ y los acuerdos tripartitos que figuran en las circulares de la serie MEPC.2/Circ.

2.4 **Sinónimos conexos:** se trata de denominaciones de productos distintas de las que figuran en las casillas correspondientes a **Nombre comercial principal**, **Nombre químico principal** y **Nombre de expedición**; normalmente son denominaciones menos comunes y deberán describirse en la sección **Tipo de nombre** utilizando un calificador.

2.5 En la medida de lo posible, convendrá incluir los sinónimos en los idiomas oficiales de la OMI.

2.6 **Composición:** en esta sección se indicarán los componentes de mezclas y las impurezas de cualquier producto, especificando en cada entrada el porcentaje y el tipo (código C (componente) o I (impureza)). Si la información es confidencial, se comunicarán los datos por separado al Estado encargado de la notificación.

3 Sección 2: Propiedades físicas

3.1 Es importante tener en cuenta que, a menos que se indique lo contrario, deberán cumplimentarse los espacios correspondientes a **TODAS** las propiedades físicas del producto mencionado en esta sección, a fin de que se puedan asignar las prescripciones adecuadas para el transporte.

3.2 Al cumplimentar esta sección sobre propiedades físicas se debe prestar especial atención al párrafo 1.1 de las presentes directrices.

3.3 Las siguientes notas específicas complementarias son aplicables a la sección que trata de las propiedades físicas:

- .1 si el producto no es inflamable, indíquese "NF" en la casilla correspondiente al calificador para el punto de inflamación, la temperatura de autoignición, los límites de explosividad y el intersticio experimental máximo de seguridad (IEMS);
- .2 si el punto de inflamación es $>200^{\circ}\text{C}$ y no se ha calculado la temperatura de autoignición, puede suponerse casi con seguridad que ésta es $>200^{\circ}\text{C}$, valor límite a partir del cual los productos están sujetos a lo dispuesto en el capítulo 17 del Código CIQ;
- .3 si los productos no tienen un punto de fusión definido, se considerará equivalente el punto de fluidez. En tal caso se deberá anotar la expresión "(punto de fluidez)".

4 Sección 3: Propiedades químicas pertinentes

Índice de reactividad con el agua

4.1 Este parámetro indica el nivel de reactividad del producto con el agua, que puede entrañar riesgos. Dado que no se dispone de una definición cuantitativa de esta propiedad, la siguiente orientación da ejemplos que pueden utilizarse con fines comparativos.

- | | |
|------------------------|---|
| $IR_{\text{agua}} = 2$ | Se aplica a todo producto químico que, en contacto con el agua, puede producir un gas o un aerosol tóxico, inflamable o corrosivo. |
| $IR_{\text{agua}} = 1$ | Se aplica a todo producto químico que, en contacto con el agua, puede desprender calor, produciendo un gas no tóxico, no inflamable y no corrosivo. |
| $IR_{\text{agua}} = 0$ | Se aplica a todo producto químico que, en contacto con el agua, no experimenta una reacción que justifique asignarle el valor de 1 o de 2. |

APÉNDICE 6

EJEMPLO DEL MÉTODO DE CÁLCULO

Ejemplos de la determinación de las categorías de contaminación para las mezclas

Método de trabajo

Etapa 1

Identificar en el cuadro 1 la fila que corresponde a cada componente, utilizando su perfil de peligrosidad obtenido a partir de la lista refundida del Grupo de trabajo EHS del GESAMP. Así se podrá establecer el factor aplicable a cada componente.

Etapa 2

Multiplicar el factor aplicable a cada componente por el porcentaje de concentración del componente en la mezcla. Así se obtendrá el valor Sp.

Etapa 3

Sumar todos los valores Sp resultantes y determinar la categoría de contaminación.

Ejemplo 1*Etapas 1 y 2*

La cantidad del componente 1 en la mezcla es de 11% y su perfil de peligrosidad del GESAMP, obtenido a partir de la lista refundida del Grupo de trabajo EHS del GESAMP, es el siguiente:

A1	A2	B1	B2	D3	E2
4	NR	6			

lo que corresponde a la *fila a* del cuadro 1. El factor aplicable al componente es 100 000 y el múltiplo es 1 100 000.

La cantidad del componente 2 en la mezcla es de 67 % y su perfil de peligrosidad del GESAMP, obtenido a partir de la lista refundida del Grupo de trabajo EHS del GESAMP, es el siguiente:

A1	A2	B1	B2	D3	E2
4	NR	1	1		

lo que corresponde a la *fila q* del cuadro 1. El factor aplicable al componente es 1 y el múltiplo es 67.

La cantidad del componente 3 en la mezcla es de 22% y su perfil de peligrosidad del GESAMP, obtenido a partir de la lista refundida del Grupo de trabajo EHS del GESAMP, es el siguiente:

A1	A2	B1	B2	D3	E2
	R	3			

lo que corresponde a la *fila o* del cuadro 1. El factor aplicable al componente es 10 y el múltiplo es 220.

Etapas 3

$$Sp = 1\ 100\ 287$$

$$Sp \geq 25\ 000$$

Por consiguiente, a la mezcla le corresponde la categoría de contaminación X

Número del componente	Fila correspondiente en el cuadro 1	Factor aplicable al componente (Cp)	%	Múltiplo (Cp x %)	Categoría de contaminación resultante
1	a	100 000	11	1 100 000	X
2	q	1	67	67	
3	o	10	22	220	
Sp				1 100 287	

Ejemplo 2

Etapas 1 y 2

La cantidad del componente 1 en la mezcla es de 11% y su perfil de peligrosidad del GESAMP, obtenido a partir de la lista refundida del Grupo de trabajo EHS del GESAMP, es el siguiente:

A1	A2	B1	B2	D3	E2
		5		C	

lo que corresponde a la *fila i* del cuadro 1. El factor aplicable al componente es 1 000 y el múltiplo es 11 000.

La cantidad del componente 2 en la mezcla es de 67% y su perfil de peligrosidad del GESAMP, obtenido a partir de la lista refundida del Grupo de trabajo EHS del GESAMP, es el siguiente:

A1	A2	B1	B2	D3	E2
4	NR		1		

lo que corresponde a la *fila q* del cuadro 1. El factor aplicable al componente es 1 y el múltiplo es 67.

La cantidad del componente 3 en la mezcla es de 22% y su perfil de peligrosidad del GESAMP, obtenido a partir de la lista refundida del Grupo de trabajo EHS del GESAMP, es el siguiente:

A1	A2	B1	B2	D3	E2
		3			

lo que corresponde a la *fila o* del cuadro 1. El factor aplicable al componente es 10 y el múltiplo es 220.

Etapas 3

$$Sp = 11\ 287$$

$$Sp < 25\ 000 \text{ y } Sp \geq 25$$

Por consiguiente, a la mezcla le corresponde la categoría de contaminación Y

Número del componente	Fila correspondiente en el cuadro 1	Factor aplicable al componente (Cp)	%	Múltiplo (Cp x %)	Categoría de contaminación resultante
1	i	1 000	11	11 000	Y
2	q	1	67	67	
3	o	10	22	220	
Sp				11 287	

Ejemplo 3*Etapas 1 y 2*

La cantidad del componente 1 en la mezcla es de 2% y su perfil de peligrosidad del GESAMP, obtenido a partir de la lista refundida del Grupo de trabajo EHS del GESAMP, es el siguiente:

A1	A2	B1	B2	D3	E2
		3			

lo que corresponde a la *fila o* del cuadro 1. El factor aplicable al componente es 10 y el múltiplo es 20.

La cantidad del componente 2 en la mezcla es de 4% y su perfil de peligrosidad del GESAMP, obtenido a partir de la lista refundida del Grupo de trabajo EHS del GESAMP, es el siguiente:

A1	A2	B1	B2	D3	E2
4	NR		1		

lo que corresponde a la *fila q* del cuadro 1. El factor aplicable al componente es 1 y el múltiplo es 4.

La cantidad del componente 3 en la mezcla es de 94% y su perfil de peligrosidad del GESAMP, obtenido a partir de la lista refundida del Grupo de trabajo EHS del GESAMP, está completamente en blanco o es 0:

A1	A2	B1	B2	D3	E2

lo que corresponde a la *fila u* del cuadro 1.

Se trata de un componente adscrito a la categoría OS (otras sustancias). El factor aplicable a dicho componente es 0 y el múltiplo también es 0.

Etapas 3

$$Sp = 24$$

Sp < 25 y no todos los componentes están adscritos a la categoría OS

Por consiguiente, a la mezcla le corresponde la categoría de contaminación Z

Número del componente	Fila correspondiente en el cuadro 1	Factor aplicable al componente (Cp)	%	Múltiplo (Cp x %)	Categoría de contaminación resultante
1	o	10	2	20	Z
2	q	1	4	4	
3	u	0	94	0	
Sp				24	

Ejemplo 4

Etapas 1 y 2

La cantidad del componente 1 en la mezcla es de 20% y su perfil de peligrosidad del GESAMP, obtenido a partir de la lista refundida del Grupo de trabajo EHS del GESAMP, está completamente en blanco o es 0:

A1	A2	B1	B2	D3	E2
		0			

La cantidad del componente 2 en la mezcla es de 80% y su perfil de peligrosidad del GESAMP, obtenido a partir de la lista refundida del Grupo de trabajo EHS del GESAMP, está completamente en blanco:

A1	A2	B1	B2	D3	E2

Todos los componentes están adscritos a la categoría OS, y la fila correspondiente en el cuadro 1 es la *fila u*. Los factores aplicables a los componentes y los múltiplos son iguales a 0.

Etapa 3

$$Sp = 0$$

La mezcla contiene únicamente componentes adscritos a la categoría OS

Por consiguiente, a la mezcla le corresponde la categoría de contaminación OS

Número del componente	Fila correspondiente en el cuadro 1	Factor aplicable al componente (Cp)	%	Múltiplo (Cp x %)	Categoría de contaminación resultante
1	u	0	20	0	OS <i>(otras sustancias)</i>
2	u	0	80	0	
SP				0	

Ejemplo 5*Etapas 1 y 2*

La cantidad del componente 1 en la mezcla es de 70% y su perfil de peligrosidad del GESAMP, obtenido a partir de la lista refundida del Grupo de trabajo EHS del GESAMP, es el siguiente:

A1	A2	B1	B2	D3	E2
		4			

lo que corresponde a la *fila m* del cuadro 1. El factor aplicable al componente es 100 y el múltiplo es 7 000.

La cantidad del componente 2 en la mezcla es de 29%.

Se trata de un aceite mineral diluyente, por lo que no le corresponde *ninguna fila* del cuadro 1.

No obstante, el factor aplicable al componente es 100 y el múltiplo es 2 900.

La cantidad del componente 3 en la mezcla es de 1%.

Se trata de un componente que no ha sido objeto de ninguna clasificación, por lo que no le corresponde *ninguna fila* del cuadro 1.

No obstante, el factor aplicable al componente es 10 000. Por consiguiente, el múltiplo es 10 000.

Etapas 3

$$Sp = 19\ 900$$

$$Sp < 25\ 000 \text{ y } Sp \geq 25$$

Por consiguiente, a la mezcla le corresponde la categoría de contaminación **Y**

Número del componente	Fila correspondiente en el cuadro 1	Factor aplicable al componente (Cp)	%	Múltiplo (Cp x %)	Categoría de contaminación resultante
1	m	100	70	7 000	Y
2	El componente es un aceite mineral diluyente	100	29	2 900	
3	El componente no ha sido clasificado	10 000	1	10 000	
Sp				19 900	

Ejemplo 6

Etapas 1 y 2

La cantidad del componente 1 en la mezcla es de 2% y su perfil de peligrosidad del GESAMP, obtenido a partir de la lista refundida del Grupo de trabajo EHS del GESAMP, es el siguiente:

A1	A2	B1	B2	D3	E2
5	NR			M	

lo que corresponde a la *fila d* del cuadro 1. El factor aplicable al componente es 25 000 y el múltiplo es 50 000.

La cantidad del componente 2 en la mezcla es de 98% y su perfil de peligrosidad del GESAMP, obtenido a partir de la lista refundida del Grupo de trabajo EHS del GESAMP, es el siguiente:

A1	A2	B1	B2	D3	E2
			≥1		

lo que corresponde a la *fila r* del cuadro 1. El factor aplicable al componente es 1 y el múltiplo es 98.

Etapas 3

Sp = 50 098

Sp ≥ 25 000

Por consiguiente, a la mezcla le corresponde la categoría de contaminación X

Número del componente	Fila correspondiente en el cuadro 1	Factor aplicable al componente (Cp)	%	Múltiplo (Cp x %)	Categoría de contaminación resultante
1	d	25 000	2	50 000	X
2	r	1	98	98	
SP				50 098	

Ejemplos de determinación de los tipos de buque para las mezclas

Método de trabajo

Etapa 1

Identificar el tipo de buque y el factor de multiplicación aplicable a cada componente consultando el Código CIQ o la circular correspondiente de la serie MEPC.2/Circ. y el cuadro 2.

Etapa 2

Determinar el porcentaje de concentración de cada componente y multiplicar dicho porcentaje por el factor obtenido en la etapa 1.

Etapa 3

Sumar los múltiplos y determinar el tipo de buque resultante con ayuda del diagrama que permita determinar el tipo de buque.

Etapa 3a

Asignar la categoría de contaminación de la mezcla determinada anteriormente si la suma de los múltiplos es < 100 .

Ejemplo 1

Etapa 1

El componente 1 se transporta a bordo de un buque del tipo 1 y el factor de multiplicación es 1 000

El componente 2 se transporta a bordo de un buque del tipo 3 y el factor de multiplicación es 10

El componente 3 se transporta a bordo de un buque del tipo 3 y el factor de multiplicación es 10

Etapa 2

La concentración del componente 1 en la mezcla es del 11% y el múltiplo es 11 000

La concentración del componente 2 en la mezcla es del 40 % y el múltiplo es 400

La concentración del componente 3 en la mezcla es del 49% y el múltiplo es 490

Etapa 3

$S_s = 11\ 890$

$S_s \geq 10\ 000$

La suma de los múltiplos para el tipo 1 de buque es de 11 000

La suma de los múltiplos para el tipo 1 de buque es mayor o igual a 10 000

Por consiguiente, a la mezcla le corresponde un buque del tipo 1

(La etapa 3a no es aplicable dado que $S_s > 100$)

Número del componente	Tipo de buque	Factor (f)	%	Múltiplo (f x %)	Categoría de contaminación de la mezcla	Tipo de buque resultante
1	1	1 000	11	11 000	No se aplica en este ejemplo	1
2	3	10	40	400		
3	3	10	49	490		
S_s				11 890		

Ejemplo 2*Etapa 1*

El componente 1 se transporta a bordo de un buque del tipo 2 y el factor de multiplicación es 100

El componente 2 se transporta a bordo de un buque del tipo 3 y el factor de multiplicación es 10

Etapa 2

La concentración del componente 1 en la mezcla es del 5% y el múltiplo es 500

La concentración del componente 2 en la mezcla es del 95% y el múltiplo es 950

Etapa 3

Ss = 1450

10 000 > Ss ≥ 1 000

La suma de los múltiplos para los buques del tipo 1 y 2 es < 1 000

Por consiguiente, a la mezcla le corresponde un buque del tipo 3

(La etapa 3a no es aplicable dado que Ss > 100)

Número del componente	Tipo de buque	Factor (f)	%	Múltiplo (f x %)	Categoría de contaminación de la mezcla	Tipo de buque resultante
1	2	100	5	500	No se aplica en este ejemplo	3
2	3	10	95	950		
Ss				1 450		

Ejemplo 3

Etapa 1

El componente 1 se transporta a bordo de un buque del tipo "n/a" y el factor de multiplicación es 0
 El componente 2 se transporta a bordo de un buque del tipo 3 y el factor de multiplicación es 10
 El componente 3 es un aceite mineral diluyente y el factor de multiplicación es 10

Etapa 2

La concentración del componente 1 en la mezcla es del 10% y el múltiplo es 0
 La concentración del componente 2 en la mezcla es del 8% y el múltiplo es 80
 La concentración del componente 3 en la mezcla es del 82% y el múltiplo es 820

Etapa 3

Ss = 900

1000 > Ss ≥ 100

Por consiguiente, a la mezcla le corresponde un buque del tipo 3

(La etapa 3a no es aplicable dado que Ss > 100)

Número del componente	Tipo de buque	Factor (f)	%	Múltiplo (f x %)	Categoría de contaminación de la mezcla	Tipo de buque resultante
1	N/a	0	10	0	No se aplica en este ejemplo	3
2	3	10	8	80		
3	Aceite mineral diluyente	10	82	820		
Ss				900		

Ejemplo 4*Etapa 1*

El componente 1 se transporta a bordo de un buque del tipo 2 y el factor de multiplicación es 100

El componente 2 se transporta a bordo de un buque del tipo 3 y el factor de multiplicación es 10

El componente 3 no ha sido clasificado y el factor de multiplicación es 100

Etapa 2

La concentración del componente 1 en la mezcla es del 4% y el múltiplo es 400

La concentración del componente 2 en la mezcla es del 95% y el múltiplo es 950

La concentración del componente 3 en la mezcla es del 1% y el múltiplo es 100

Etapa 3

Ss = 1 450

10 000 < Ss ≤ 1 000

La suma de los múltiplos para los buques del tipo 1 y 2 es < 1000

Por consiguiente, a la mezcla le corresponde un buque del tipo 3

(La etapa 3a no es aplicable dado que Ss > 100)

Número del componente	Tipo de buque	Factor (f)	%	Múltiplo (f x %)	Categoría de contaminación de la mezcla	Tipo de buque resultante
1	2	100	4	400	No se aplica en este ejemplo	3
2	3	10	95	950		
3	Este componente no ha sido clasificado	100	1	100		
Ss				1 450		

Ejemplo 5*Etapa 1*

El componente 1 se transporta a bordo de un buque del tipo "n/a" y el factor de multiplicación es 0

El componente 2 se transporta a bordo de un buque del tipo 3 y el factor de multiplicación es 10

El componente 3 se transporta a bordo de un buque del tipo 3 y el factor de multiplicación es 10

Etapa 2

La concentración del componente 1 en la mezcla es del 91% y el múltiplo es 0

La concentración del componente 2 en la mezcla es del 7% y el múltiplo es 70

La concentración del componente 3 en la mezcla es del 2% y el múltiplo es 20

Etapa 3

Ss = 90
Ss < 100

Etapa 3a

A la mezcla le corresponde la categoría de contaminación Y, según se ha determinado anteriormente

Por consiguiente, la mezcla debe ser transportada a bordo de un buque del tipo 3

Número del componente	Tipo de buque	Factor (f)	%	Múltiplo (f x %)	Categoría de contaminación de la mezcla	Tipo de buque resultante
1	N/a	0	91	0	Y	3
2	3	10	7	70		
3	3	10	2	20		
Ss				90		

ANEXO 20**RESOLUCIÓN MEPC.148(54)
adoptada el 24 de marzo de 2006****DIRECTRICES REVISADAS PARA EL TRANSPORTE DE ACEITES VEGETALES EN
TANQUES PROFUNDOS O EN TANQUES INDEPENDIENTES PROYECTADOS
ESPECIALMENTE PARA EL TRANSPORTE DE DICHS ACEITES
VEGETALES EN BUQUES DE CARGA SECA GENERAL**

EL COMITÉ DE PROTECCIÓN DEL MEDIO MARINO,

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

RECORDANDO TAMBIÉN la resolución MEPC.118(52), mediante la cual adoptó el Anexo II revisado del Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, modificado por el Protocolo de 1978 relativo a dicho Convenio (en adelante denominado "MARPOL 73/78"),

RECORDANDO ASIMISMO la resolución MEPC.119(52), mediante la cual adoptó enmiendas al Código internacional para la construcción y el equipo de buques que transporten productos químicos peligrosos a granel (Código CIQ),

CONSIDERANDO que el Comité de Seguridad Marítima examinó y aprobó, en su 72º periodo de sesiones, propuestas de enmienda al CÓDIGO CIQ con miras a su adopción en virtud de lo dispuesto en el Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974 (Convenio SOLAS 1974),

RECONOCIENDO las prácticas que se aplican en la actualidad cuando se transportan aceites vegetales en tanques profundos en buques de carga seca general,

RECONOCIENDO TAMBIÉN las prácticas que se aplican en la actualidad cuando se transportan aceites vegetales en tanques independientes proyectados especialmente para transportar estos aceites vegetales a bordo de buques de carga seca general,

TOMANDO NOTA de la necesidad de que estos aceites vegetales se sigan transportando en su modo actual en rutas comerciales específicamente indicadas, cuando se demuestre que no se dispone de buques tanque para el transporte de sustancias nocivas líquidas,

CONVENCIDO de que es necesario adoptar medidas de precaución adecuadas para garantizar la protección del medio marino en el nivel requerido en el Anexo II del MARPOL 73/78, enmendado,

1. ADOPTA las Directrices revisadas para el transporte de aceites vegetales en tanques profundos o en tanques independientes proyectados especialmente para el transporte de dichos aceites vegetales en buques de carga seca general, cuyo texto figura en el anexo de la presente resolución;
2. INVITA a las Partes a que tomen nota de que las Directrices revisadas sustituyen a las directrices adoptadas mediante la resolución MEPC.120(52) el 15 de octubre de 2004; y
3. INVITA TAMBIÉN a las Partes a que tomen nota de que las Directrices revisadas entrarán en vigor el 1 de enero de 2007.

**DIRECTRICES PARA EL TRANSPORTE DE ACEITES VEGETALES EN TANQUES
PROFUNDOS O EN TANQUES INDEPENDIENTES PROYECTADOS
ESPECIALMENTE PARA EL TRANSPORTE DE DICHOS
ACEITES VEGETALES EN BUQUES
DE CARGA SECA GENERAL**

1 Preámbulo

1.1 Las presentes Directrices se han elaborado para autorizar a los buques de carga seca general, que en la actualidad están certificados para transportar aceites vegetales a granel, a que continúen transportando estos aceites vegetales en determinadas rutas comerciales. Estas Directrices únicamente son aplicables en las siguientes condiciones:

- .1 los aceites vegetales se transportan en tanques profundos o en tanques independientes proyectados específicamente para el transporte de dichos aceites en buques de carga seca general en virtud de un Certificado NLS expedido antes del 1 de enero de 2007;
- .2 los únicos productos que pueden transportarse son los aceites vegetales cuyas propiedades no hayan sido modificadas (principalmente triglicéridos) y que figuran en el Código CIQ, con una nota a pie de página (k) en la columna e; y
- .3 el buque satisface todas las prescripciones de descarga conforme a lo dispuesto en el Anexo II del MARPOL 73/78.

1.2 Las presentes Directrices se han elaborado de conformidad con lo dispuesto en la regla 11.2 del Anexo II del MARPOL 73/78 y responden a la necesidad de disponer de normas alternativas al Código internacional para la construcción y el equipo de buques que transporten productos químicos peligrosos a granel.

2 Transporte en tanques profundos

2.1 Una Administración podrá conceder una excepción en el cumplimiento de las prescripciones de transporte estipuladas en el Código CIQ cuando los aceites vegetales se transporten en tanques profundos en buques de carga seca general entre Estados respecto de los cuales se demuestre que, debido a su situación geográfica, el transporte de aceites vegetales desde el Estado exportador al Estado receptor no sería viable utilizando buques tanque para el transporte de sustancias nocivas líquidas como se prescribe en el Anexo II del MARPOL 73/78. Tal excepción estará refrendada en el certificado del buque y deberá ser notificada por la Administración a la OMI.

2.2 Todo buque de carga seca general al que se aplique el párrafo 2 de las Directrices estará regido por las disposiciones del Anexo II del MARPOL 73/78 relativas a las prescripciones sobre descarga y al Manual que deberá llevarse a bordo, y estará autorizado para transportar aceites vegetales mediante un certificado expedido conforme a lo dispuesto en la regla 10.1 de dicho Anexo.

2.3 Antes de conceder una excepción, la Administración recibirá por escrito una confirmación de que tanto el Gobierno del país de carga como el Gobierno del país de descarga están de acuerdo con la excepción propuesta. Tales confirmaciones deberán mantenerse a bordo.

3 Transporte en tanques independientes

3.1 Una Administración podrá conceder una excepción en el cumplimiento de las prescripciones de transporte estipuladas en el Código CIQ cuando los aceites vegetales se transporten en tanques independientes en buques de carga seca general proyectados especialmente para el transporte de dichos aceites vegetales. Tal excepción estará refrendada en el certificado del buque y deberá ser notificada por la Administración a la OMI.

3.2 Los siguientes criterios relativos a la construcción y las rutas comerciales serán aplicables a dicha excepción:

- .1 los tanques independientes estarán situados a 760 mm como mínimo del forro exterior; y
- .2 este transporte de aceites vegetales estará restringido a las rutas comerciales específicamente indicadas.

3.3 Todo buque de carga seca general al que se aplique el párrafo 3 de las Directrices estará regido por las disposiciones del Anexo II del MARPOL 73/78 relativas a las prescripciones sobre descarga y al Manual que deberá llevarse a bordo, y estará autorizado para transportar aceites vegetales mediante un certificado expedido conforme a lo dispuesto en la regla 10.1 de dicho Anexo.

3.4 Antes de conceder una excepción, la Administración recibirá por escrito confirmación de que tanto el Gobierno del país de carga como el Gobierno del país de descarga están de acuerdo con la excepción propuesta. Tales confirmaciones deberán mantenerse a bordo.

ANEXO 21

**PUNTOS QUE PROCEDE INCLUIR EN LOS ÓRDENES DEL DÍA
CORRESPONDIENTES AL MEPC 55, MEPC 56 Y MEPC 57**

Nº	Punto	MEPC 55 octubre 2006	MEPC 56 julio 2007	MEPC 57 marzo 2008
1	Organismos acuáticos perjudiciales en el agua de lastre	Grupo de examen X	[Grupo de examen] X	[Grupo de examen] X
2	Reciclaje de buques	Grupo de trabajo X	Grupo de trabajo X	[Grupo de trabajo] X
3	Prevención de la contaminación atmosférica ocasionada por los buques	Grupo de trabajo X	Grupo de trabajo X	[Grupo de trabajo] X
4	Examen y adopción de enmiendas a los instrumentos de obligado cumplimiento	Grupo de redacción X	[X]	[X]
5	Interpretaciones y enmiendas del MARPOL 73/78 y de los instrumentos conexos	X	X	X
6	Implantación del Convenio de Cooperación, el Protocolo de Cooperación-SNPP y las resoluciones pertinentes de la Conferencia	X	X	X
7	Determinación y protección de zonas especiales y de zonas marinas especialmente sensibles	X	X	X
8	Insuficiencia de las instalaciones de recepción	X	X	X
9	Informes de los subcomités	X	X	X
10	Labor de otros órganos	X	X	X
11	Estado jurídico de los convenios	X	X	X
12	Sistemas antiincrustantes perjudiciales para buques	X	[X]	[X]
13	Fomento de la implantación y ejecución del MARPOL 73/78 y de los instrumentos conexos	X	X	X
14	Medidas de seguimiento de la CNUMAD y de la Cumbre Mundial sobre el Desarrollo Sostenible	X	[X]	[X]

Nº	Punto	MEPC 55 octubre 2006	MEPC 56 julio 2007	MEPC 57 marzo 2008
15	Programa de cooperación técnica	X	X	X
16	Influencia del factor humano	X	[Grupo de trabajo] X	[X]
17	Evaluación formal de la seguridad y cuestiones relativas al factor humano	X	X	[X]
18	Programa de trabajo del Comité y de sus órganos auxiliares	X	X	X
19	Aplicación de las Directrices de los Comités	X	[X]	[X]
20	Elección de Presidente y Vicepresidente	X	X	
21	Otros asuntos	X	X	X
