



COMITÉ DE PROTECCIÓN  
DEL MEDIO MARINO  
55º periodo de sesiones  
Punto 23 del orden del día

MEPC 55/23  
16 octubre 2006  
Original: INGLÉS

## INFORME DEL COMITÉ DE PROTECCIÓN DEL MEDIO MARINO SOBRE SU 55º PERIODO DE SESIONES

| <b>Sección</b>   | <b>Párrafos</b> | <b>Páginas</b> |
|--|-----------------|----------------|
| 1 INTRODUCCIÓN   | 1.1 – 1.29      | 5-13           |
| 2 ORGANISMOS ACUÁTICOS PERJUDICIALES<br>EN EL AGUA DE LASTRE   | 2.1 – 2.44      | 13-21          |
| 3 RECICLAJE DE BUQUES  | 3.1 – 3.50      | 21-31          |
| 4 PREVENCIÓN DE LA CONTAMINACIÓN<br>ATMOSFÉRICA OCASIONADA POR LOS<br>BUQUES   | 4.1 – 4.46      | 31-41          |
| 5 EXAMEN Y ADOPCIÓN DE ENMIENDAS<br>A LOS INSTRUMENTOS DE OBLIGADO<br>CUMPLIMIENTO   | 5.1 – 5.23      | 41-45          |
| 6 INTERPRETACIONES Y ENMIENDAS DEL<br>MARPOL 73/78 Y DE LOS INSTRUMENTOS<br>CONEXOS  | 6.1 – 6.36      | 45-53          |
| 7 IMPLANTACIÓN DEL CONVENIO DE<br>COOPERACIÓN, EL PROTOCOLO DE<br>COOPERACIÓN-SNPP Y LAS RESOLUCIONES<br>PERTINENTES DE LA CONFERENCIA | 7.1 – 7.32      | 53-58          |
| 8 DETERMINACIÓN Y PROTECCIÓN DE<br>ZONAS ESPECIALES Y DE ZONAS MARINAS<br>ESPECIALMENTE SENSIBLES                                      | 8.1 – 8.15      | 58-61          |
| 9 INSUFICIENCIA DE LAS INSTALACIONES DE<br>RECEPCIÓN   | 9.1 – 9.11      | 61-62          |

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

| <b>Sección</b> | <b>Párrafos</b>   | <b>Páginas</b> |        |
|----------------|---|----------------|--------|
| 10             | INFORMES DE LOS SUBCOMITÉS  | 10.1 – 10.98   | 63-78  |
| 11             | LABOR DE OTROS ÓRGANOS  | 11.1 – 11.39   | 78-86  |
| 12             | ESTADO JURÍDICO DE LOS CONVENIOS  | 12.1 – 12.3    | 87-88  |
| 13             | SISTEMAS ANTIINCRUSTANTES<br>PERJUDICIALES PARA BUQUES  | 13.1 – 13.8    | 88-89  |
| 14             | FOMENTO DE LA IMPLANTACIÓN Y<br>EJECUCIÓN DEL MARPOL 73/78 Y DE LOS<br>INSTRUMENTOS CONEXOS     | 14.1 – 14.4    | 89-90  |
| 15             | MEDIDAS DE SEGUIMIENTO DE LA<br>CNUMAD Y DE LA CUMBRE MUNDIAL<br>SOBRE EL DESARROLLO SOSTENIBLE | 15.1 – 15.2    | 90     |
| 16             | PROGRAMA DE COOPERACIÓN TÉCNICA   | 16.1 – 16.8    | 90-92  |
| 17             | INFLUENCIA DEL FACTOR HUMANO  | 17.1 – 17.2    | 92-93  |
| 18             | EVALUACIÓN FORMAL DE LA SEGURIDAD   | 18.1 – 18.4    | 93     |
| 19             | PROGRAMA DE TRABAJO DEL COMITÉ Y<br>DE SUS ÓRGANOS AUXILIARES                                   | 19.1 – 19.22   | 94-97  |
| 20             | APLICACIÓN DE LAS DIRECTRICES<br>DE LOS COMITÉS   | 20.1 – 20.11   | 97-99  |
| 21             | ELECCIÓN DE PRESIDENTE Y<br>VICEPRESIDENTE  | 21.1           | 99     |
| 22             | OTROS ASUNTOS   | 22.1 – 22.20   | 99-103 |

### **LISTA DE ANEXOS**

- ANEXO 1 - RESOLUCIÓN MEPC.149(55) - DIRECTRICES PARA EL CAMBIO DEL AGUA DE LASTRE (NORMAS DE PROYECTO Y CONSTRUCCIÓN) (D11)
- ANEXO 2 - RESOLUCIÓN MEPC.150(55) - DIRECTRICES SOBRE EL PROYECTO Y CONSTRUCCIÓN PARA FACILITAR EL CONTROL DE LOS SEDIMENTOS EN LOS BUQUES (D12)
- ANEXO 3 - RESOLUCIÓN MEPC.151(55) - DIRECTRICES SOBRE LA DESIGNACIÓN DE ZONAS PARA EL CAMBIO DEL AGUA DE LASTRE (D14)
- ANEXO 4 - RESOLUCIÓN MEPC.152(55) - DIRECTRICES SOBRE LAS INSTALACIONES DE RECEPCIÓN DE SEDIMENTOS (D1)

- ANEXO 5 - RESOLUCIÓN MEPC.153(55) - DIRECTRICES SOBRE LAS INSTALACIONES DE RECEPCIÓN DE AGUA DE LASTRE (D5)
- ANEXO 6 - DECLARACIÓN DE LA CÁMARA NAVIERA INTERNACIONAL (ICS) EN RELACIÓN CON EL INFORME DEL GRUPO DE EXAMEN SOBRE EL AGUA DE LASTRE
- ANEXO 7 - DECLARACIÓN DE GREENPEACE INTERNACIONAL SOBRE LA CUESTIÓN DEL RECICLAJE DE BUQUES
- ANEXO 8 - INTERPRETACIONES UNIFICADAS DEL ANEXO VI DEL MARPOL Y DEL CÓDIGO TÉCNICO SOBRE LOS NO<sub>x</sub> Y CUESTIONES CONEXAS SOBRE IMPLANTACIÓN
- ANEXO 9 - PLAN DE TRABAJO PARA DETERMINAR Y ELABORAR LOS MECANISMOS NECESARIOS PARA LOGRAR LA LIMITACIÓN O REDUCCIÓN DE LAS EMISIONES DE CO<sub>2</sub> OCASIONADAS POR EL TRANSPORTE MARÍTIMO INTERNACIONAL
- ANEXO 10 - MODELO DE CERTIFICADO DE CUMPLIMIENTO PARA LAS ZONAS DE CONTROL DE LAS EMISIONES DE SO<sub>x</sub> (SECA)
- ANEXO 11 - RESOLUCIÓN MEPC.154(55) - ENMIENDAS AL ANEXO DEL PROTOCOLO DE 1978 RELATIVO AL CONVENIO INTERNACIONAL PARA PREVENIR LA CONTAMINACIÓN POR LOS BUQUES, 1973
- ANEXO 12 - RESOLUCIÓN MEPC.155(55) - ENMIENDAS AL PLAN DE EVALUACIÓN DEL ESTADO DEL BUQUE
- ANEXO 13 - RESOLUCIÓN MEPC.156(55) - ENMIENDAS AL ANEXO DEL PROTOCOLO DE 1978 RELATIVO AL CONVENIO INTERNACIONAL PARA PREVENIR LA CONTAMINACIÓN POR LOS BUQUES, 1973
- ANEXO 14 - RESOLUCIÓN MEPC.157(55) - RECOMENDACIÓN SOBRE NORMAS RELATIVAS AL RÉGIMEN DE DESCARGA DE AGUAS SUCIAS SIN TRATAR POR LOS BUQUES
- ANEXO 15 - RESOLUCIÓN MEPC.158(55) - ENMIENDAS A LAS 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))
- ANEXO 16 - PROPUESTA DE ENMIENDA AL ANEXO I REVISADO DEL CONVENIO MARPOL
- ANEXO 17 - INTERPRETACIÓN UNIFICADA DE LA REGLA 10.1 DEL ANEXO IV DEL CONVENIO MARPOL
- ANEXO 18 - INTERPRETACIÓN UNIFICADA DE LA REGLA 15.2.1 DEL ANEXO I REVISADO DEL CONVENIO MARPOL
- ANEXO 19 - PROGRAMA DE TRABAJO Y ORDEN DEL DÍA PROVISIONAL DE LA 6ª REUNIÓN DEL GRUPO TÉCNICO SOBRE EL CONVENIO DE COOPERACIÓN Y EL PROTOCOLO DE COOPERACIÓN-SNPP

- ANEXO 20 - MODELO PARA EL EXAMEN DE LAS PROPUESTAS DE LAS ZMES
- ANEXO 21 - DECLARACIÓN DE LA ICS EN RELACIÓN CON EL PRACTICAJE EN LA ZMES DEL ESTRECHO DE TORRES
- ANEXO 22 - DECLARACIÓN DE LA DELEGACIÓN DE SINGAPUR EN RELACIÓN CON EL PRACTICAJE EN LA ZMES DEL ESTRECHO DE TORRES
- ANEXO 23 - DECLARACIÓN DE LA DELEGACIÓN DE AUSTRALIA EN RELACIÓN CON EL PRACTICAJE EN LA ZMES DEL ESTRECHO DE TORRES
- ANEXO 24 - DECLARACIÓN DE LA DELEGACIÓN DE DINAMARCA EN RELACIÓN CON EL PRACTICAJE EN LA ZMES DEL ESTRECHO DE TORRES
- ANEXO 25 - PROPUESTAS DE ENMIENDA A LA LISTA REVISADA DE SUSTANCIAS ADJUNTAS AL PROTOCOLO RELATIVO A LA INTERVENCIÓN EN ALTA MAR EN CASOS DE CONTAMINACIÓN POR SUSTANCIAS DISTINTAS DE LOS HIDROCARBUROS, 1973 (RESOLUCIÓN MEPC.100(48))
- ANEXO 26 - RESOLUCIÓN MEPC.159(55) - DIRECTRICES REVISADAS SOBRE LA IMPLANTACIÓN DE LAS NORMAS RELATIVAS A EFLUENTES Y PRUEBAS DE RENDIMIENTO DE LAS INSTALACIONES DE TRATAMIENTO DE AGUAS SUCIAS
- ANEXO 27 - PROPUESTA DE ENMIENDA A LA REGLA 11 DEL ANEXO IV REVISADO DEL CONVENIO MARPOL
- ANEXO 28 - TEXTO REFUNDIDO DEL PROYECTO DE ENMIENDAS A LOS CAPÍTULOS 17, 18 Y 19 DEL CÓDIGO CIQ
- ANEXO 29 - IMPLICACIONES DEL ANEXO II REVISADO DEL CONVENIO MARPOL 73/78 PARA LA REFERENCIA EN EL ARTÍCULO 1.5 A) II) DEL CONVENIO SNP A LAS "SUSTANCIAS NOCIVAS LÍQUIDAS TRANSPORTADAS A GRANEL"
- ANEXO 30 - PROGRAMA DE TRABAJO REVISADO DEL SUBCOMITÉ BLG Y ORDEN DEL DÍA PROVISIONAL DEL BLG 11
- ANEXO 31 - PROGRAMA DE TRABAJO REVISADO DEL SUBCOMITÉ FSI Y ORDEN DEL DÍA PROVISIONAL DEL FSI 15
- ANEXO 32 - PUNTOS DE LOS PROGRAMAS DE TRABAJO DE LOS SUBCOMITÉS DSC, NAV, DE Y STW RELACIONADOS CON CUESTIONES AMBIENTALES
- ANEXO 33 - PUNTOS QUE PROCEDE INCLUIR EN LOS ÓRDENES DEL DÍA CORRESPONDIENTES AL MEPC 56, MEPC 57 Y MEPC 58

## 1 INTRODUCCIÓN

1.1 El Comité de Protección del Medio Marino celebró su 55º periodo de sesiones en el Central Hall Westminster (Londres) del 9 al 13 de octubre de 2006, bajo la presidencia del Sr. A. Chrysostomou (Chipre). También asistió el Vicepresidente del Comité, el Sr. A. Chatterjee (India)

1.2 Asistieron al periodo de sesiones delegaciones de los siguientes 86 Miembros de la OMI:

|                               |                              |
|-------------------------------|------------------------------|
| ALEMANIA                      | ISLANDIA                     |
| ANGOLA                        | ISLAS MARSHALL               |
| ANTIGUA Y BARBUDA             | ISRAEL                       |
| ARABIA SAUDITA                | ITALIA                       |
| ARGELIA                       | JAPÓN                        |
| ARGENTINA                     | KENYA                        |
| AUSTRALIA                     | LETONIA                      |
| BAHAMAS                       | LIBERIA                      |
| BANGLADESH                    | LITUANIA                     |
| BARBADOS                      | LUXEMBURGO                   |
| BÉLGICA                       | MALASIA                      |
| BELICE                        | MALTA                        |
| BRASIL                        | MARRUECOS                    |
| BULGARIA                      | MÓNACO                       |
| CANADÁ                        | MÉXICO                       |
| COLOMBIA                      | MOZAMBIQUE                   |
| CÔTE D'IVOIRE                 | NIGERIA                      |
| CROACIA                       | NORUEGA                      |
| CUBA                          | NUEVA ZELANDIA               |
| CHILE                         | OMÁN                         |
| CHINA                         | PAÍSES BAJOS                 |
| CHIPRE                        | PAKISTÁN                     |
| DINAMARCA                     | PANAMÁ                       |
| DOMINICA                      | PAPÚA NUEVA GUINEA           |
| ECUADOR                       | PERÚ                         |
| EGIPTO                        | POLONIA                      |
| ESLOVENIA                     | PORTUGAL                     |
| ESPAÑA                        | QATAR                        |
| ESTADOS UNIDOS                | REINO UNIDO                  |
| ESTONIA                       | REPÚBLICA DE COREA           |
| FEDERACIÓN DE RUSIA           | REPÚBLICA DEMOCRÁTICA        |
| FILIPINAS                     | DEL CONGO                    |
| FINLANDIA                     | REPÚBLICA POPULAR            |
| FRANCIA                       | DEMOCRÁTICA DE COREA         |
| GRECIA                        | REPÚBLICA UNIDA DE TANZANÍA  |
| INDIA                         | RUMANIA                      |
| INDONESIA                     | SAINT KITTS Y NEVIS          |
| IRÁN (REPÚBLICA ISLÁMICA DEL) | SAN VICENTE Y LAS GRANADINAS |
| IRLANDA                       | SINGAPUR                     |

SUDÁFRICA  
SUECIA  
TAILANDIA  
TRINIDAD Y TABAGO  
TURQUÍA

TUVALU  
UCRANIA  
URUGUAY  
VANUATU  
VENEZUELA

representantes del siguiente Miembro Asociado de la OMI:

HONG KONG (CHINA)

y del siguiente Estado que no es miembro de la OMI:

ISLAS COOK

así como representantes de los siguientes organismos especializados de las Naciones Unidas:

NACIONES UNIDAS  
PROGRAMA DE LAS NACIONES UNIDAS PARA EL MEDIO AMBIENTE  
(PNUMA)/SECRETARÍA DEL CONVENIO DE BASILEA  
PROGRAMA DE LAS NACIONES UNIDAS PARA EL MEDIO AMBIENTE  
(PNUMA)/SECRETARÍA DE LA CONVENCION SOBRE LAS ESPECIES  
MIGRATORIAS DE ANIMALES SILVESTRES (CMS)  
ORGANIZACIÓN INTERNACIONAL DEL TRABAJO (OIT)  
CONVENCIÓN MARCO DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE EL CAMBIO  
CLIMÁTICO (CMNUCC)  
ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL (OACI)

observadores de las ocho organizaciones intergubernamentales siguientes:

COMISIÓN EUROPEA (CE)  
ORGANIZACIÓN MARÍTIMA DEL ÁFRICA OCCIDENTAL Y CENTRAL (OMAOC)  
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)  
FONDO INTERNACIONAL DE INDEMNIZACIÓN DE DAÑOS DEBIDOS A  
CONTAMINACIÓN POR HIDROCARBUROS (FIDAC)  
MEMORANDO DE ENTENDIMIENTO DE ÁFRICA OCCIDENTAL Y CENTRAL  
SOBRE SUPERVISIÓN POR EL ESTADO RECTOR DEL PUERTO  
(MEMORANDO DE ENTENDIMIENTO DE ABUJA MoU)  
ORGANIZACIÓN INTERNACIONAL DE POLICÍA CRIMINAL (INTERPOL)

y observadores de las siguientes 33 organizaciones no gubernamentales:

CÁMARA NAVIERA INTERNACIONAL (ICS)  
ORGANIZACIÓN INTERNACIONAL DE NORMALIZACIÓN (ISO)  
UNIÓN INTERNACIONAL DE SEGUROS DE TRANSPORTES (IUMI)  
CONFEDERACIÓN INTERNACIONAL DE ORGANIZACIONES SINDICALES  
LIBRES (CIOSL)  
COMITÉ INTERNACIONAL RADIOMARÍTIMO (CIRM)  
COMITÉ MARÍTIMO INTERNACIONAL (CMI)  
BIMCO  
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE SOCIEDADES DE CLASIFICACIÓN (IACS)  
CONSEJO EUROPEO DE LA INDUSTRIA QUÍMICA (CEFIC)  
FORO MARÍTIMO INTERNACIONAL DE COMPAÑÍAS PETROLERAS (OCIMF)  
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE PRÁCTICOS (IMPA)  
INTERNACIONAL AMIGOS DE LA TIERRA (FOEI)  
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE 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 MUNDIAL PARA LA NATURALEZA (IUCN)  
COMITÉ ASESOR EN PROTECCIÓN DEL MAR (ACOPS)  
UNIÓN INTERNACIONAL DE TRANSPORTES POR CARRETERA (IRU)  
GREENPEACE INTERNACIONAL  
CONCILIO INTERNACIONAL DE LÍNEAS DE CRUCEROS (CILC)  
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE ARMADORES DE BUQUES DE CARGA  
SECA (INTERCARGO)  
FONDO MUNDIAL PARA LA NATURALEZA (WWF)  
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE LA INDUSTRIA PETROLERA PARA LA  
CONSERVACIÓN DEL MEDIO AMBIENTE (IPIECA)  
INSTITUTO DE INGENIERÍA, CIENCIA Y TEGNOLOGÍA NAVALES (IMarEST)  
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE BUQUES TANQUE PARA CARGA  
DIVERSIFICADA (IPTA)  
FEDERACIÓN INTERNACIONAL DE VELA (ISAF)  
INSTITUTO MUNDIAL DEL TRANSPORTE NUCLEAR (WNTI)  
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE CAPITANES DE PUERTO (IHMA)  
ASOCIACIÓN MARÍTIMA CRISTIANA INTERNACIONAL (ICMA)  
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 señaló que la celebración del actual periodo de sesiones del Comité fuera del edificio de la sede de la OMI constituía un reto y que sinceramente esperaba que la reunión, que se celebraba en el Methodist Central Hall, que también había albergado la reunión inaugural de la Asamblea General de Naciones Unidas en 1946, fuese un éxito y un motivo de satisfacción.

1.5 Seguidamente, el Secretario General señaló a la atención del Comité lo que se ha calificado como el peor derrame de hidrocarburos habido en el Mediterráneo, que ocurrió durante el reciente conflicto armado en el Líbano y que ha tenido como resultado que unas 15 000 toneladas de hidrocarburos se vertieran en el medio marino, afectando a alrededor de 150 km de costas del Líbano y Siria. A la vista de la grave crisis ambiental, y consciente de la necesidad de mitigar los efectos del derrame para la salud humana y los medios de subsistencia, la OMI, adoptó con celeridad diversas medidas, en el marco de la CONVEMAR y del Convenio de Cooperación y del Convenio de Barcelona, y movilizó al Centro regional de emergencia para la lucha contra la contaminación en el mar Mediterráneo (REMPEC). Asimismo, y respondiendo a una solicitud de asistencia presentada por el Gobierno del Líbano, la OMI, junto con el PNUMA y otras organizaciones, elaboraron un plan para abordar la situación de emergencia y, con el REMPEC a la cabeza - en colaboración con la Dependencia Común de Medio Ambiente del Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente y de la Oficina de Coordinación de Asuntos Humanitarios, la Comisión Europea, el sector de los hidrocarburos y otras partes interesadas -, se llevaron a cabo estudios técnicos y misiones en el terreno para dar comienzo a las actividades de lucha contra la contaminación.

1.6 Asimismo, el 17 de agosto de 2006, se convocó en el Pireo una reunión de coordinación de alto nivel, copresidida por el Secretario General y su contraparte en el PNUMA, esto es, el Secretario Ejecutivo, Sr. Achim Steiner, en la que también estuvieron presentes ministros y representantes de alto nivel de los dos países afectados (Líbano y Siria) y de tres países expuestos a posibles riesgos (Chipre, Turquía y Grecia), de la Comisión Europea y de las organizaciones internacionales. En la reunión se aprobó el Plan de acción de ayuda internacional para hacer frente a la contaminación por hidrocarburos de la costa y aguas del Líbano, se llegó a un acuerdo sobre las prioridades que deberían asignarse para la labor de limpieza, se confirmó y se llegó a un acuerdo sobre las estructuras de coordinación, y se determinaron distintas posibilidades por lo que respecta a la movilización de recursos. El Secretario General manifestó su agradecimiento al Gobierno de Grecia por su pronta respuesta al ofrecerse a acoger la reunión y por las excelentes instalaciones y hospitalidad ofrecidas.

1.7 Posteriormente, la OMI ha prestado asistencia a las autoridades del Líbano para elaborar un proyecto de limpieza del derrame de hidrocarburos, cuyo coste es de 50 millones de dólares de los Estados Unidos, a fin de facilitar el proceso temprano de recuperación y para la reconstrucción a largo plazo de las infraestructuras afectadas, que se presentó con ocasión de una reunión especial de donantes celebrada en Suecia. La Secretaría de la OMI ha continuado desde ese entonces prestando asistencia en la lucha contra la contaminación, de manera especial mediante el envío a Beirut de un asesor de coordinación OMI/REMPEC para ayudar al Ministerio del Medio Ambiente del Líbano en



la coordinación y gestión general de las operaciones de lucha contra el derrame de hidrocarburos, concentrándose, por el momento, en la movilización de los recursos financieros y en especie necesarios para poner en marcha el Plan de acción aprobado. El Secretario General dio las gracias a los países e instituciones que, o bien habían facilitado asistencia o estaban a punto de hacerlo, a través de la OMI o bilateralmente (Alemania, Canadá, Chipre, España Francia, Finlandia, Italia, Japón, Kuwait, Noruega, Suecia, el Reino Unido, los Estados Unidos, la Comisión Europea, Greenpeace y la UICN), e hizo un llamamiento a todos los demás países e instituciones, que así pudieran hacerlo, a que contribuyeran generosamente al Fondo para la lucha contra la contaminación del mar, constituido por la OMI con ese propósito.

1.8 El Secretario General observó que, si bien el derrame de hidrocarburos del Líbano no estaba relacionado con el transporte marítimo, la OMI había decidido asumir una función destacada en cuanto al proyecto, las operaciones de limpieza y los servicios conexos, a fin de demostrar la importancia que la Organización asigna al medio marino y su disposición y preparación para prestar asistencia, de cualquier forma posible, en todo esfuerzo destinado a mitigar los daños que puedan causarse a dicho medio, aunque procedan de fuentes que no sean la explotación de buques.

1.9 Seguidamente indicó que el derrame de hidrocarburos en el Líbano y el originado por un pequeño petrolero, el SOLAR I, a la altura de las costas de las Filipinas, servían para ilustrar adecuadamente la importancia de la preparación, la lucha y la cooperación, como se afirma en el Convenio de Cooperación, 1990. Solamente si se está debidamente preparado y se cuenta con un plan nacional para contingencias que periódicamente se pone a prueba y con profesionales adecuadamente formados que puedan actuar en cualquier momento, los Estados con litoral, en colaboración con sus países vecinos, tendrán bastantes posibilidades de mitigar las consecuencias desastrosas de un derrame importante de hidrocarburos, sea cual sea su origen.

1.10 Con referencia al orden del día del Comité, el Secretario General señaló que, además de las labores tradicionales de la OMI en pos de la prevención de la contaminación por hidrocarburos, productos químicos, aguas sucias y basuras procedentes de los buques, la labor actual sobre protección y preservación del medio marino se centraba principalmente en el reciclaje de buques, la contaminación atmosférica causada por los buques y la gestión del agua de lastre, a fin de reducir al mínimo el daño que se causa a la atmósfera, a la salud de los seres humanos y al medio ambiente costero y marino.

1.11 Con respecto al reciclaje de buques, el Secretario General observó que durante bastante tiempo el Comité había encabezado un esfuerzo a nivel intergubernamental y estaba preparando el futuro convenio internacional para el reciclaje seguro y ambientalmente racional de los buques, en el que se tendrán en cuenta no solamente las características del transporte marítimo mundial, sino también la necesidad de asegurar que los buques que llegan al final de sus vidas útiles lo hacen manteniendo el máximo respeto a la salud y a la seguridad de quienes trabajan en ellos, a la seguridad de los buques en cuestión y a la del medio ambiente de los países en los que se lleva a cabo el reciclaje.

1.12 También señaló que, al mismo tiempo que la OMI proseguía estas tareas, ha habido algunos casos de buques destinados al reciclaje que han experimentado dificultades, dejando a sus propietarios y a los astilleros de reciclaje en una situación de incertidumbre. El Secretario General declaró que tales sucesos, y la necesidad de acabar con las incertidumbres, subrayaban la importancia y la urgencia de que se elabore el proyecto de convenio, y manifestó su confianza en que, con la colaboración de todas las partes, el Comité avanzaría en su labor de forma que el nuevo instrumento

podiera adoptarse durante el bienio 2008-2009, tal como había solicitado la Asamblea. A tal efecto, la OMI continuaría colaborando con la OIT y los órganos apropiados del Convenio de Basilea no sólo para cumplir su cometido en esta tarea conjunta, para el bien de todas las partes interesadas, sino también para evitar la duplicación de los esfuerzos y el solape de las responsabilidades y competencias entre las tres organizaciones.

1.13 Por lo que respecta a la contaminación atmosférica y la cuestión perentoria de las emisiones de gases de efecto invernadero, el Secretario General señaló que investigaciones recientes indicaban que una parte importante de las emisiones generadas por los buques tenían lugar a lo largo de las costas y se trasladaban distancias mucho más largas de lo que anteriormente se había calculado, y que esto debería hacer que la comunidad marítima reaccionara con prontitud al respecto. También observó que el Comité examinaría los criterios para el agua de lavado de los sistemas de depuración de los gases de escape y manifestó que confiaba en que los ultimaría y aprobaría, de modo que los Estados rectores de puerto de todo el mundo pudieran aceptar el equipo correspondiente. A este respecto, recordó que en la resolución A.963, sobre políticas y prácticas de la OMI en materia de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero procedentes de los buques, se insta al Comité a que determine y elabore el mecanismo o mecanismos necesarios para lograr la limitación o reducción de tales emisiones, y dijo que esperaba que el Comité finalizaría y aprobaría el proyecto de plan de trabajo elaborado en su 54º periodo de sesiones, teniendo en cuenta que los beneficios de esta labor para la salud humana y el medido ambiente serían de un valor incalculable.

1.14 El Secretario General señaló que mientras se seguían implantando iniciativas conducentes a la adopción de nuevas normas y reglas, tales como las relativas al reciclaje de buques, las emisiones de gases de efecto invernadero y la remoción de restos de naufragio, le preocupaba el lento ritmo de ratificación de los convenios establecidos, mediante los que se reglamentaban cuestiones igualmente importantes tales como los sistemas antiincrustantes y los combustibles líquidos de los buques, así como la gestión del agua de lastre y los sedimentos. Por tanto, invitó a las delegaciones a que ejercieran toda la influencia de que fueran capaces de forma que todos los instrumentos de la OMI relativos al medio ambiente se ratificasen sin demora. A este respecto, la preocupación del Secretario General era triple:

- al no entrar en vigor los instrumentos en cuestión, su aplicación se retrasaba, por lo cual no se prestaba al medio ambiente la atención que dichos instrumentos reclamaban;
- cualquier demora adicional en dar respuesta a las cuestiones reglamentadas por los instrumentos en cuestión podía dar lugar a que ciertos países, por sí mismos, o a que grupos de países, pasaran a adoptar medidas unilaterales o regionales, con todas las repercusiones negativas que tales medidas podrían conllevar; y
- la prolongación de la situación podía entrañar ambigüedades, que finalmente irían en contra de la gente de mar y del sector.

1.15 Por ésta y otras razones instaba a que se adoptaran medidas para ratificar estos instrumentos con prontitud, de modo que no pudiera acusarse a la comunidad marítima de descuidar sus obligaciones con respecto a nuestro planeta cuya preservación, para beneficio de generaciones futuras, es responsabilidad de todos.

1.16 Con respecto al Convenio sobre la Gestión del Agua de Lastre, 2004, que lamentablemente no había ratificado ninguna nueva parte con posterioridad al 54º periodo de sesiones del Comité, el Secretario General observó que el Comité, con el apoyo de los Subcomités BLG y FSI, había adoptado un conjunto de directrices técnicas al respecto y que se esperaba adoptar otras nuevas en el actual periodo de sesiones. También observó que el Grupo de trabajo sobre el agua de lastre del GESAMP había celebrado una segunda reunión este año para revisar tecnologías adicionales que hacían uso de sustancias activas y proseguir la elaboración de la metodología para compilar información y el desarrollo de las tareas. El Secretario General agradeció al Grupo su enorme esfuerzo para hacer avanzar esta labor tan importante y dijo que esperaba que el informe del Grupo sirviera de ayuda al Comité para adoptar decisiones con respecto a la aprobación inicial de tales tecnologías.

1.17 También recordó que el Grupo de examen sobre el agua de lastre había llegado a la conclusión de que varios de los sistemas que se estaban sometiendo a prueba a bordo de los buques podrían cumplir los criterios exigidos en el Convenio BWM y que era razonable esperar que las tecnologías para la gestión del agua de lastre estuvieran disponibles a finales de 2008. El Grupo de examen, que volvería a ser convocado durante el actual periodo de sesiones a fin de evaluar la información más reciente sobre tecnologías para el tratamiento del agua de lastre, permitiría al Comité elaborar una estrategia apropiada con respecto a la implantación eficaz y en fecha temprana de las prescripciones pertinentes recogidas en el Convenio.

1.18 El Secretario General recordó que, en este periodo de sesiones, el Comité tendría la oportunidad de llegar a un acuerdo sobre un Plan de acción para abordar la insuficiencia de las instalaciones portuarias de recepción a nivel mundial. También dijo que esperaba que el Plan de acción, junto con los resultados de la labor del Comité sobre los acuerdos regionales propuestos, sirviera, una vez implantado, para mejorar la situación, contribuir a la implantación eficaz del MARPOL y fomentar la calidad y la toma de conciencia medioambiental entre las administraciones y el sector del transporte marítimo.

1.19 Seguidamente señaló a la atención del Comité el aumento del transporte por vía marítima de biocombustibles y mezclas de biocombustibles como carga, esfera que todavía no ha sido adecuadamente reglamentada desde el punto de vista de la seguridad y el medioambiente. El tratamiento adecuado de esta cuestión permitiría al Comité, con la asesoría pertinente del Subcomité BLG, decidir qué anexo del MARPOL se enmendaría en su momento y qué directrices conexas deberían elaborarse.

1.20 El Secretario General también se refirió a la necesidad, de todos conocida, de encontrar una solución financiera a largo plazo para el Grupo de trabajo del GESAMP sobre la evaluación de los peligros de las sustancias perjudiciales transportadas en buques, que podría consistir en recurrir a los intereses de la carga, específicamente a los fabricantes de los productos que se benefician de la labor del Grupo y manifestó que esperaba que se encontrara una solución satisfactoria, de modo que el Grupo pudiera continuar su valiosa labor.

1.21 El Secretario General recordó que el Anexo II revisado del MARPOL, junto con las enmiendas consiguientes al Código CIQ, entrarían en vigor el 1 de enero de 2007 y que estas medidas supondrían una contribución importante para la consecución del objetivo final de un medio marino libre de contaminación originada por los buques. Tras observar que las nuevas enmiendas al Código se examinarían en este periodo de sesiones, señaló que una vez más se sentía alentado por la naturaleza anticipadora de este esfuerzo, que permitiría que los nuevos productos químicos se

armonizaran con el Código enmendado y haría posible su transporte a nivel mundial, de manera segura y respetando el medio ambiente.

1.22 También señaló que la adopción en el actual periodo de sesiones de una enmienda al Anexo I del MARPOL, a fin de designar las aguas meridionales de Sudáfrica, zona especial, supondría adoptar una medida bastante esperada para proteger la flora y fauna silvestres y el medio marino en una región importante desde el punto de vista de la ecología, que al mismo tiempo es muy utilizada por el transporte marítimo. Asimismo, observó que también se había invitado al Comité a adoptar enmiendas al Anexo III del MARPOL, sobre prevención de la contaminación por sustancias perjudiciales en bultos, con un nuevo texto revisado que sustituirá en su totalidad al Anexo existente, garantizando además la necesaria vinculación con el Código IMDG.

1.23 Con respecto a la cooperación técnica, el Secretario General recordó que el lema del Día Marítimo Mundial correspondiente a este año era "Cooperación técnica: la respuesta de la OMI a la Cumbre Mundial de 2005", y que el día se había celebrado con éxito en Londres y paralelamente en Singapur. Asimismo mencionó los avances alcanzados en la ejecución de los proyectos de la OMI relativos a la protección del medio marino, mediante los cuales se ha facilitado apoyo en materia de preparación y lucha, elaboración y actualización de sistemas de cooperación nacionales, subregionales y regionales, y preparación de planes para contingencias y acuerdos conexos. Otras actividades han tenido como objetivo fomentar una implantación más amplia y el cumplimiento del Convenio MARPOL y los códigos conexos, así como del Convenio de Londres, el Convenio AFS y el Convenio BWM. La Secretaría ha continuado desarrollando su cometido de facilitar ayuda y apoyo al REMPEC y el REMPEITC-Caribe y de elaborar e implantar proyectos importantes tales como el de la autopista electrónica marina, SAFEMED, PEMSAE, el Gran ecosistema marino de la corriente de Guinea y el Programa de asociaciones GloBallast.

1.24 Seguidamente el Secretario General hizo hincapié en la importancia de seguir las reglas sobre seguridad en las reuniones de la OMI, de conformidad con la Circular N° 2692, con respecto a las cuales no cabía ni complacencia ni compromiso alguno, teniendo en cuenta los distintos lugares donde se tiene previsto celebrar dichas reuniones durante el periodo de acondicionamiento.

1.25 También subrayó el Plan voluntario de auditorías de los Estados Miembros de la OMI y en la necesidad aceptada a nivel mundial de garantizar su introducción sin contratiempos en el sistema de la Organización. Tras informar al Comité de los avances alcanzados en su ejecución, el Secretario General solicitó el apoyo y la colaboración de todos para su implantación eficaz y amplia y se mostró esperanzado en recibir numerosas notificaciones de Gobiernos acerca de su disposición para someterse a auditoría - junto con los pormenores de muchos más auditores de entre los cuales poder elegir los equipos de auditoría.

1.26 El Secretario General concluyó su discurso de apertura señalando que, con el habitual espíritu de cooperación, el Comité alcanzaría resultados satisfactorios, beneficiosos para la causa de la protección del medio marino y para los intereses de la comunidad marítima mundial en general.

### **Observaciones del Presidente**

1.27 En respuesta, el Presidente agradeció al Secretario General su discurso de apertura y señaló que el Comité lo tendría debidamente en cuenta durante su labor.

## **Adopción del orden del día**

1.28 El Comité adoptó el orden del día (MEPC 55/1) y el calendario provisional que serviría de orientación durante el periodo de sesiones (MEPC 55/1/1, 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.13.

## **Poderes**

1.29 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 recordó que desde el 31 de mayo de 2005, el Convenio internacional para el control del agua de lastre y los sedimentos de los buques (Convenio sobre la Gestión del Agua de Lastre) estaba abierto a la adhesión por parte de cualquier Estado y tomó nota de que no se había producido ningún cambio en el estado de las ratificaciones desde el último periodo de sesiones. Hasta la fecha, seis países, lo que representa el 0,62% del tonelaje mundial, se habían constituido en Estados Contratantes por lo que el Comité instaba a los Estados Miembros a ratificar el Convenio lo antes posible.

### **Establecimiento del Grupo de examen del agua de lastre**

2.2 El Comité recordó que el MEPC 53 había establecido un grupo de examen con objeto de determinar la disponibilidad de tecnologías apropiadas para lograr la norma de eficacia del agua de lastre prescrita en virtud de la regla D-2. El MEPC 53 tomó nota de que se habían ensayado a bordo diversos sistemas con potencial para cumplir los criterios de seguridad, aceptabilidad medioambiental y viabilidad y que parecía razonable esperar que las tecnologías para la gestión del agua de lastre y los sistemas homologados estuvieran disponibles y cumplieran los criterios de la regla D-5.2 del Convenio, para octubre de 2008. No obstante, en vista de la incertidumbre aún por despejar, el MEPC 53 había acordado volver a establecer el Grupo de examen durante el MEPC 55.

2.3 El Comité también recordó que el MEPC 54 había instado a los Miembros y a los observadores a que proporcionaran la última información de que dispusieran 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 celebraría durante el MEPC 55, y los había invitado a que, a fin de facilitar la labor del Grupo de examen, presentaran la información pertinente utilizando tanto el modelo recomendado en el documento MEPC 53/2/2 como la matriz que figura en el anexo del documento MEPC 54/WP.5.

2.4 El Comité tomó nota de los seis documentos, MEPC 55/2/13 (India), MEPC 55/2/15 (Japón), MEPC 55/2/17 (Alemania), MEPC 55/2/18 (Reino Unido), MEPC 55/2/21 (República de Corea) y MEPC 55/INF.3 (Noruega), que proporcionan información sobre las tecnologías de gestión del agua de lastre desarrolladas o en desarrollo que se habían presentado para facilitar el examen y acordó el siguiente mandato para el Grupo de examen del agua de lastre:

- .1 examinar la información referente a las tecnologías de tratamiento del agua de lastre que figura en los documentos MEPC 55/2/13 (India), MEPC 55/2/15 (Japón), MEPC 55/2/17 (Alemania), MEPC 55/2/18 (Reino Unido), MEPC 55/2/21 (República de Corea) y MEPC 55/INF.3 (Noruega) utilizando en la evaluación, la metodología elaborada en el MEPC 53 y teniendo en cuenta las observaciones formuladas en el Pleno;
- .2 determinar la disponibilidad de tecnologías de tratamiento del agua de lastre para lograr la norma establecida en la regla D-2, con referencia particular al grupo de buques construidos en 2009 o posteriormente, que tienen una capacidad de agua de lastre inferior a 5 000 m<sup>3</sup> a los que se aplica dicha norma, teniendo en cuenta los criterios establecidos en la regla D-5.2;
- .3 investigar las posibles opciones en caso de que el examen indique que el progreso anticipado no se ha conseguido y que las tecnologías adecuadas pueden no estar disponibles en las fechas que se consignan en la norma D-2, teniendo en cuenta el documento MEPC 54/2/4 (Cámara Naviera Internacional) y las deliberaciones que tuvieron lugar durante el MEPC 54;
- .4 realizar una evaluación de las repercusiones que tendrá para los sectores pertinentes la confirmación o la modificación de las fechas efectivas que figuran en la norma de la regla D-2;
- .5 recomendar las medidas apropiadas para que el Comité las considere; y
- .6 preparar un informe escrito sobre el trabajo realizado para que el Comité lo examine el jueves 12 de octubre de 2006.

### **Adopción de Directrices para la implantación uniforme del Convenio BWM**

2.5 El Comité recordó que el MEPC 53 había pedido al BLG 10 que considerara los proyectos de directrices para el cambio de agua de lastre (normas de proyecto y construcción) (D11) y de directrices sobre el proyecto y la construcción para facilitar control de los sedimentos de los buques (D12), centrándose en los aspectos relacionados con el proyecto y equipo, y que presentara el proyecto final al MEPC 55 a fin de que las Directrices se adoptaran mediante resoluciones MEPC.

2.6 Tras considerar las recomendaciones del BLG 10 en lo que se refiere al texto definitivo de ambas Directrices y el proyecto de resoluciones MEPC sobre su adopción, elaborado por la Secretaría (MEPC 55/2/7 y MEPC 55/2/8), el Comité adoptó las dos Directrices mediante las resoluciones MEPC.149(55) y MEPC.150(55) respectivamente, según figuran en el anexo 1 y el anexo 2.

2.7 El Comité también tomó nota de que el BLG 10 había finalizado la labor con respecto a las Directrices sobre la designación de zonas para el cambio de agua de lastre (D14) y lo había invitado a considerar el proyecto de texto, junto con el proyecto de resolución MEPC elaborado por la Secretaría en el actual periodo de sesiones a efectos de su adopción (MEPC 55/2/9). Dada la falta de observaciones referentes al proyecto final, el Comité adoptó las Directrices (14) anteriormente mencionadas, mediante la resolución MEPC.15(55), que figura en el anexo 3.

2.8 El Comité recordó que el MEPC 53 había pedido al FSI 14 que examinara las Directrices para las instalaciones receptoras de sedimentos (D1) y las Directrices sobre las instalaciones de recepción del agua de lastre (D5) y que presentara los proyectos finales al MEPC 55 a fin de que se adoptaran mediante resoluciones MEPC. Después de examinar las recomendaciones del FSI 14 referentes al texto definitivo de ambas Directrices y del proyecto de resoluciones MEPC elaborado por la Secretaría (MEPC 55/2/10 y MEPC 55/2/11) sobre su adopción, el Comité las adoptó mediante las resoluciones MEPC.152(55) y MEPC.153(55), respectivamente, según figuran en el anexo 4 y en el anexo 5.

2.9 El Comité también tomó nota de que, siguiendo las instrucciones del MEPC 53, el FSI 14 había considerado las Directrices sobre medidas adicionales, incluidas las situaciones de emergencia (D13) elaboradas por el BLG 10 y había acordado remitir el proyecto de directrices (D13) al MEPC 55 y pedir a la Secretaría que elaborara un proyecto de resolución MEPC para su adopción (MEPC 55/2/12).

2.10 Tras examinar el documento MEPC 55/2/22 (Noruega), en el que propone un texto alternativo para la sección 2.3 de las Directrices (D13), "Procedimientos que deben seguirse al introducir medidas adicionales", el Comité acordó que el examen de esta nueva sección en el BLG 11 garantizaría una orientación más clara y completa cuando se introduzcan medidas adicionales.

2.11 A fin de mantener el acuerdo alcanzado sobre este asunto durante la adopción del Convenio BWM, el Comité acordó pedir al Grupo de trabajo sobre el agua de lastre que se establecerá en el BLG 11 que limitara su examen de la sección 2.3 recientemente propuesta a los procedimientos relacionados con la situación en que es necesario contar con la aprobación de la OMI, con cualesquiera enmiendas necesarias. Se pidió al BLG 11 que presentara el proyecto final de las Directrices (D13) al MEPC 56 para que las adopte.

### **Labor del Subcomité BLG relacionada con la gestión del agua de lastre**

2.12 El Comité refrendó la recomendación del BLG 10 en cuanto a la necesidad de contar con un "documento de orientación" sobre las medidas para responder a situaciones de emergencia relacionadas con el agua de lastre y después de examinar el documento MEPC 55/2/19 (Brasil), acordó remitir dicho documento al BLG 11 a fin de que se utilice como base para la elaboración de la circular sobre este tema.

### **Otra información relacionada con la implantación uniforme del Convenio BWM**

2.13 Tras examinar el texto de un proyecto de circular acerca de las Directrices para efectuar reconocimientos a efectos del Convenio internacional para el control y la gestión del agua de lastre y los sedimentos de los buques, de conformidad con el sistema armonizado de reconocimientos y certificación que figura en el documento MEPC 55/2/26 (Secretaría) y las observaciones formuladas por el Japón, el Comité acordó suprimir los párrafos 1.4.2.2 y 1.4.2.3 de las Directrices que figuran en el anexo 10 del documento FSI 14/19. El Comité también acordó añadir la expresión "en principio" después de la palabra "Directrices" en la segunda línea del párrafo 3 de la página introductoria de la Circular (BWM) y el siguiente texto al final de dicho párrafo:

"Las Directrices facilitarán el reconocimiento de los buques a los que sus Administraciones o propietarios hayan pedido que certifiquen el cumplimiento de las disposiciones del Convenio sobre la gestión del agua de lastre de forma voluntaria."

Posteriormente el Comité pidió a la Secretaría que publicara la circular BWM, según la anterior enmienda.

2.14 Tras examinar el documento MEPC 55/2/23 (Alemania), el Comité sancionó el anteproyecto de texto de una circular sobre la aplicación armonizada de las Directrices para la aprobación de sistemas de gestión del agua de lastre (D8) y encargó a la Secretaría que publicara una circular de la serie BWM.2, según correspondiera.

### **Informe de la segunda reunión del Grupo de trabajo sobre agua de lastre del GESAMP (GESAMP-BWWG)**

2.15 El Comité tomó nota de que la segunda reunión del GESAMP-BWWG se celebró en la sede de la OMI, en Londres, del 22 al 26 de mayo de 2006 bajo la presidencia del Sr. Finn Pedersen (Dinamarca) y de que el Grupo había examinado tres propuestas, presentadas por el Japón, la República de Corea y Suecia. Una cuarta propuesta, también presentada por Suecia, no pudo examinarse por falta de tiempo.

2.16 Tras examinar el informe de la segunda reunión del GESAMP-BWWG (MEPC 55/2/16), el Comité acordó conceder su aprobación inicial a las propuestas contenidas en los documentos MEPC 55/2 (Japón) y MEPC 55/2/4 (Suecia), al tiempo que pedía a ambas Administraciones que tuvieran en cuenta todas las recomendaciones indicadas en los anexos 5 y 7 del informe mencionado cuando elaboraran los sistemas. El Comité acordó no conceder la aprobación inicial a la propuesta que figura en el documento MEPC 55/2/3 (República de Corea) por los motivos que se enumeran en el anexo 6 del informe de la segunda reunión del GESAMP-BWWG.

2.17 Después de examinar el documento MEPC 55/2/27 (República de Corea) y las explicaciones facilitadas por la Secretaría, el Comité acordó que en este caso particular el GESAMP-BWWG podría examinar en su próxima reunión la información adicional que la República de Corea tenía intención de facilitar, siempre que se presente dentro de los plazos establecidos. No obstante, el Comité observó que los gastos de las reuniones del GESAMP-BWWG tienen un mecanismo de recuperación de costos y que, en su opinión, los gastos que la República de Corea generaría al volver a presentar información deberían correr a su cargo.

2.18 Por lo que respecta a las solicitudes futuras que el GESAMP-BWWG deberá examinar, el Comité se mostró conforme con el procedimiento establecido por la Secretaría y convino en que si una propuesta no ha recibido la aprobación inicial en primera instancia, toda información complementaria deberá considerarse una propuesta nueva, sujeta a nuevos honorarios.

2.19 Tras examinar el documento MEPC 55/2/5 (Suecia) y la información facilitada por la Secretaría, el Comité convino en que la propuesta presentada por Suecia, que el GESAMP-BWWG no pudo examinar por falta de tiempo, debería ser la primera en examinarse durante la próxima reunión.

2.20 El Comité refrendó el calendario propuesto para la tercera reunión ordinaria del GESAMP-BWWG (19 a 23 de febrero de 2007) e invitó a los Miembros a que presentaran lo antes posible sus propuestas a la aprobación del MEPC 56 (expedientes de solicitud), junto con la descripción no confidencial de sus sistemas de gestión del agua de lastre y en todo caso, a más tardar el 15 de diciembre de 2006.



2.21 Tras reconocer la posibilidad de que se presentaran más de tres expedientes de solicitud para que el Grupo los examinara y el MEPC 56 los aprobara y que, según la experiencia previa, el GESAMP-BWWG podía examinar un máximo de tres expedientes de solicitud en una reunión, el Comité tomó nota de la disponibilidad del Grupo para celebrar una reunión adicional antes de febrero de 2007, siempre que se cumplieran todas las condiciones necesarias y que los datos no confidenciales relacionados con las respectivas propuestas se hubieran distribuido con antelación.

2.22 Tras examinar el documento MEPC 55/2/25 (Japón) y la información pertinente facilitada por el Presidente del GESAMP-BWWG, el Comité decidió celebrar una reunión adicional del GESAMP-BWWG antes de la prevista para febrero de 2007 con objeto de dar cabida a todas las propuestas cuya aprobación se solicita e invitó a los Miembros a que presentaran sus propuestas lo antes posible, y a más tardar el 17 de noviembre de 2006. Las fechas de la reunión adicional se comunicarán a los miembros interesados tan pronto como las confirme el GESAMP-BWWG.

### **Metodología para la recopilación de información y la realización del trabajo del GESAMP-BWWG**

2.23 El Comité tomó nota de que el GESAMP-BWWG había continuado elaborando la "Metodología para la recopilación de información y la organización del trabajo" durante su segunda reunión, teniendo en cuenta las observaciones formuladas por el MEPC 54 y los documentos MEPC 55/2/2/1 (Estados Unidos), MEPC 55/2/2 (Japón) y MEPC 55/2/6 (Comisión Europea), en los que se formulan observaciones sobre el proyecto de la metodología.

2.24 La delegación de la Comisión Europea manifestó su agradecimiento por la manera en que el GESAMP-BWWG había abordado las observaciones que figuran en el documento MEPC 55/2/6 (Comisión Europea).

2.25 Tras examinar el documento MEPC 55/2/29 (Noruega), el Comité tomó nota de que un número importante de delegaciones respaldaban la opinión de que los subproductos generados durante el tratamiento del agua de lastre comparables a los que se dan de manera natural, y que debido a su corto periodo de existencia no tienen efectos perjudiciales tras la descarga, no deberían considerarse sustancias activas. Sin embargo, debido a la inquietud manifestada por otras delegaciones, el Comité pidió al GESAMP-BWWG que considerara el asunto teniendo en cuenta el documento presentado por Noruega, y que remitiera sus observaciones al BLG 11 a fin de que examine de nuevo la cuestión y presente el consiguiente informe al MEPC 56.

2.26 El Comité examinó las medidas sobre la elaboración de metodología para la recopilación de información y la organización del trabajo que figuran en el anexo 4 del documento MEPC 55/2/16 (Secretaría) y acordó lo siguiente:

- .1 que toda la información relacionada con la seguridad y la protección medioambiental, incluidas las propiedades físicas, el destino en el medio ambiente y la toxicidad, se tratará de manera no confidencial;
- .2 suscribir las respuestas del Grupo de trabajo a las observaciones formuladas en los documentos MEPC 55/2/2 y MEPC 55/2/6. La delegación de los Estados Unidos, sin embargo, opinó que el proyecto de metodología continúa siendo demasiado prescriptivo y presenta algunas incoherencias con respecto al Procedimiento (D9), supone una injerencia en las responsabilidades de las Administraciones y no

aprovecha la labor correctamente realizada por ellas en cuanto al examen de las solicitudes antes de su presentación;

- .3 elaborar una serie de criterios que especifiquen cómo deben manipularse y almacenarse a bordo de un buque los productos químicos que se utilizan para el tratamiento del agua de lastre. A este respecto, el Comité invitó al GESAMP-BWWG a que presentara un esquema de dichos criterios para agilizar el proceso;
- .4 elaborar un documento sobre las hipótesis referentes a las emisiones del que puedan servirse los solicitantes y el Grupo para evaluar los riesgos de los productos químicos relacionados con el tratamiento del agua de lastre, particularmente con el fin de determinar la concentración ambiental prevista (PEC), e invitar a los Gobiernos a que formulen propuestas adecuadas sobre dicho documento. La delegación de los Estados Unidos reconoció las ventajas de dicho documento aunque manifestó que no estaba segura de que pudiera elaborarse a tiempo, por lo que no dio su visto bueno a que el documento en cuestión constituyera una condición previa para la aprobación final de los sistemas de gestión del agua de lastre en los que se utilizan sustancias activas;
- .5 instar a los solicitantes a que presenten su solicitud en el formato normalizado que se indica en el *Proyecto de metodología para la recopilación de información y la organización del trabajo del GESAMP-BWWG*;
- .6 que el Grupo no podría examinar los riesgos operativos a escala real hasta que se disponga de un documento sobre las hipótesis referentes a las emisiones;
- .7 que no debe encomendarse al Grupo la evaluación de los sistemas conceptuales que no incluyan detalles sobre el funcionamiento del sistema en la práctica. La delegación de Suecia sugirió que, a fin de evitar que el GESAMP-BWWG se convierta en una obstrucción, las Administraciones deberían verificar previamente que los informes de solicitud estén completos;
- .8 que el Grupo deberá tener en cuenta todos los productos químicos que puedan producir los sistemas propuestos, a fin de evaluar los riesgos relacionados con las descargas regulares, de gran volumen y a largo plazo, en el medio marino y que el *Proyecto de metodología* deberá enmendarse en ese sentido. No obstante, la delegación de los Estados Unidos manifestó que dicha evaluación sobrepasaba lo dispuesto en el Procedimiento (D9) y en las prescripciones de la regla D-3.2 del Convenio BWM, por lo que no podía respaldar la propuesta del GESAMP-BWWG; y
- .9 remitir la metodología al GESAMP-BWWG al BLG 11 para que la examine e informe posteriormente al MEPC 56 sobre el particular.

### **Propuestas de enmienda al Convenio BWM**

2.27 El Comité examinó la propuesta de enmendar la regla E-1.1.5 del Convenio BWM que figura en el documento MEPC 55/2/24 (República de Corea) y acordó que el procedimiento de enmienda descrito en su artículo 19 no podía aplicarse, puesto que dicho Convenio aún no había entrado en vigor. El Comité deliberó sobre las ventajas teóricas de la propuesta y acordó tenerlas presentes a la

hora de adoptar las medidas oportunas cuando se cumplan las condiciones de entrada en vigor del Convenio.

### **Otra información sobre la gestión y el control del agua de lastre**

2.28 Tras examinar el documento MEPC 55/2/14 (India) sobre un formulario electrónico autovalidado de notificación sobre el agua de lastre y el documento MEPC 55/2/28 (ICS), en el que se formulan observaciones sobre el documento de la India anteriormente mencionado, el Comité señaló que el formulario propuesto era idéntico al que figura en la resolución A.868(20). Tras tomar nota también de las observaciones formuladas por Venezuela y la FOEI sobre la utilidad de dicho formulario para fomentar la normalización y la posible creación de una base de datos en el marco de las asociaciones GloBallast, el Comité acordó remitir los dos documentos al BLG 11 para que examine las ventajas que aportaría el uso del formulario y posteriormente informe al MEPC 56 de sus conclusiones.

2.29 Después de examinar el documento MEPC 55/2/20 (Brasil), en el que se propone un cuestionario técnico y un cuadro para supervisar mejor la información sobre las pruebas de los sistemas de gestión del agua de lastre, el Comité señaló que en él se hace referencia erróneamente al documento FSI 14/7/3 (IACS), que aborda la validez de los certificados de homologación expedidos por las sociedades integrantes de la IACS. El Comité también señaló que los miembros de la IACS se encargarían de la aprobación de los sistemas de gestión del agua de lastre, como prescribe la regla B-3 del Convenio BWM, de conformidad con las directrices que figuran en la resolución MEPC.125(53), y no impondrían otras prescripciones para la instalación que excedan de las recogidas en las Directrices mencionadas. Tras tomar nota de las opiniones de otras delegaciones sobre los efectos a largo plazo, el mantenimiento y la fiabilidad de los sistemas de gestión del agua de lastre, el Comité acordó remitir el documento del Brasil al BLG 11 para que continúe su examen, según proceda.

2.30 El Comité tomó nota de la información facilitada en el documento MEPC 55/INF.10 (Japón) sobre la investigación relativa al nuevo concepto de buque sin agua de lastre, que podría estar exento de las prescripciones de la gestión del agua de lastre y contribuir a la conservación del medio marino.

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

2.31 El Grupo de trabajo sobre el examen del agua de lastre se reunió del 9 al 11 de octubre de 2006 bajo la presidencia del Sr. B. Elliott (Reino Unido).

2.32 Refiriéndose al informe de dicho Grupo (MEPC 55/WP.4) y, en particular, a las conclusiones, presentadas por su Presidente, la ICS, apoyado por varias delegaciones, manifestó preocupación en cuanto a la disponibilidad de las tecnologías de tratamiento del agua de lastre para la primera fecha de aplicación de la norma D-2 según se especifica en el Convenio BWM y propuso que, esa primera fecha de aplicación de la regla D-2 se aplazara durante dos años como mínimo. A solicitud propia, el texto de la declaración de la Cámara Naviera Internacional figura adjunto en el anexo 6.

2.33 La delegación de Noruega, apoyada por diversas delegaciones, se manifestó a favor de elaborar un procedimiento de exención para garantizar que no se penalice a los propietarios de buques si las tecnologías para el tratamiento del agua de lastre no están disponibles el 1 de enero de 2009.

2.34 La delegación de España manifestó preocupación sobre el mensaje confuso que en la actualidad envían los Gobiernos Miembros al sector mediante la falta de ratificación del Convenio, e instó a todos ellos a que sigan el ejemplo de España y de otros cinco países y se hagan Estados Contratantes del Convenio lo antes posible.

2.35 La delegación de Suecia pidió una aclaración sobre la necesidad de completar los ensayos de conformidad con las directrices (D8) antes de solicitar la aprobación definitiva de conformidad con el Procedimiento (D9).

2.36 La UICN manifestó su inquietud en cuanto a la falta de información, en esta fase del proceso, sobre el modo en que las Administraciones determinarían cuáles son los ensayos pertinentes para los sistemas de tratamiento del agua de lastre a fin de salvaguardar la biodiversidad marina.

2.37 Muchas de las delegaciones que tomaron la palabra lo hicieron para mostrar su agradecimiento al Grupo de trabajo y a su Presidente por la labor realizada.

2.38 En su resumen de los debates, el Presidente del Comité señaló que el procedimiento de enmiendas que se describe en el artículo 19 del Convenio BWM no podría aplicarse hasta que dicho Convenio entre en vigor y afirmó que, a su juicio, la solución del caso sería una ratificación y una entrada en vigor tempranas del Convenio, permitiendo así que las enmiendas o exenciones necesarias reflejen la disponibilidad de las tecnologías de tratamiento.

2.39 Volviendo al informe del Grupo (MEPC 55/WP.4), el Comité, después de examinarlo, tomó nota con agradecimiento de que toda la información facilitada se había revisado y tomó las medidas que se indican en los párrafos siguientes.

2.40 El Comité tomó nota de las conclusiones del Grupo de trabajo sobre el examen que figuran en los párrafos 22 a 28 de su informe y, particularmente, de que los sistemas de gestión de agua de lastre homologados, probablemente estarían disponibles para su instalación antes de la primera fecha de aplicación del Convenio BWM.

2.41 El Comité tomó nota, sin embargo, de que la instalación de los sistemas de gestión del agua de lastre homologados en buques cuya construcción se hubiera contratado en 2009 o posteriormente, no sería viable o sólo lo sería a un costo excesivo y/o con retraso en la entrega.

2.42 El Comité tomó nota de las dos opciones presentadas en el informe del Grupo de trabajo sobre el examen del agua de lastre, (a saber 1) acelerar el proceso de enmienda del Convenio BWM a fin de aplazar la primera fecha de aplicación de la regla D-2 mediante un procedimiento similar al utilizado para enmendar el Anexo IV del MARPOL; y 2) elaborar un procedimiento de exención para la primera serie de buques a los que se aplique el Convenio), con la intención de abordar las inquietudes planteadas por las Administraciones y de minimizar las consecuencias negativas del posible retraso en el desarrollo de los sistemas homologados previstos cuando se adoptó el Convenio.

2.43 El Comité acordó pedir a la Oficina jurídica de la Organización que le presentara su opinión sobre las dos opciones anteriores y sobre cualquier otra posible opción para abordar los problemas planteados.

- 2.44 En lo que se refiere a otras medidas solicitadas por el Grupo de trabajo, el Comité acordó:
- .1 pedir a las Administraciones que elaboren recomendaciones para garantizar que los propietarios permitan que la nueva tecnología se incluya en el proyecto de buques;
  - .2 pedir a las Administraciones que cuenten con instalaciones de ensayo en tierra que faciliten información al MEPC 56 sobre la existencia, utilización, capacidad, acreditación y posibilidades de dichas instalaciones;
  - .3 pedir a las Administraciones que indiquen al BLG 11 el procedimiento necesario para reservar fecha en sus instalaciones y la disponibilidad de plazas para efectuar ensayos;
  - .4 pedir a los Miembros y a los observadores que presenten información sobre el número estimado de buques de la primera categoría a la que puede aplicarse el Convenio para que el BLG examine el asunto;
  - .5 instar a los Gobiernos Miembros a que consideren la posibilidad de ratificar el Convenio lo antes posible basándose en los resultados y las medidas propuestas en este examen;
  - .6 pedir a las Administraciones que proporcionen información al MEPC 56 y las reuniones posteriores sobre la eficacia biológica, el cumplimiento de la norma D-2, los problemas de la disponibilidad de agua, la eficacia biológica y la turbidez, así como sobre las prescripciones para el muestreo y la supervisión y la necesidad de contar con orientaciones adicionales para el muestreo;
  - .7 invitar a las Administraciones a que propongan un documento con hipótesis sobre las emisiones (ESD en sus siglas en inglés) que ayuden a aclarar el procedimiento para la aprobación definitiva de los sistemas de gestión del agua de lastre que utilizan sustancias activas; y
  - .8 tomar nota de la petición del Grupo de trabajo de que se ponga en marcha un mecanismo para solucionar los problemas relacionados con la falta de tecnología para el tratamiento del agua de lastre, en caso de que las dos opciones identificadas por el Grupo resulten inaceptables desde el punto de vista jurídico.

### **3 RECICLAJE DE BUQUES**

3.1 El Comité recordó que en su 54º periodo de sesiones había constituido un grupo de trabajo sobre el reciclaje de buques, y que, como resultado de su labor, se había elaborado el primer proyecto del Convenio internacional para el reciclaje seguro y ambientalmente racional de los buques, basado en una propuesta de texto presentada en el documento MEPC 54/3 (Noruega).

3.2 El Comité también recordó que había acordado constituir un grupo de trabajo por correspondencia interperiodos sobre el reciclaje de buques para que prosiguiera la elaboración del proyecto de convenio; elaborara una lista provisional de directrices necesarias en virtud del proyecto de convenio y presentara un informe escrito en el 55º periodo de sesiones del Comité.

3.3 El Comité recordó asimismo que, en su 54º periodo de sesiones, tras haber examinado el informe del 2º periodo de sesiones del Grupo mixto de trabajo OIT/OMI/Convenio de Basilea sobre el desguace de buques, que el Convenio de Basilea había acogido en Ginebra del 12 al 14 de diciembre de 2005, había reconocido el valor de la continua colaboración con la OIT y el Convenio de Basilea por lo que respecta al tema del reciclaje de buques. Se consideró la posibilidad de celebrar otra reunión del Grupo mixto de trabajo, pero el Grupo de trabajo sobre el reciclaje de buques concluyó que estaría en mejores condiciones de proporcionar asesoramiento sobre la cuestión en el MEPC 55.

3.4 El Comité acordó que en el presente periodo de sesiones debía centrarse en proseguir la elaboración del proyecto de convenio.

### **Examen del informe del Grupo de trabajo por correspondencia y de las cuestiones relativas al proyecto revisado de convenio**

3.5 Al presentar el documento MEPC 55/3/2, en el que figura el informe del Grupo de trabajo por correspondencia, Noruega propuso que el Comité utilizara ese proyecto como documento de base para proseguir la elaboración del nuevo convenio. La mayor parte de los esfuerzos del Grupo de trabajo por correspondencia se había dedicado a elaborar este proyecto. También se había elaborado una lista preliminar de directrices que se recogía en el anexo 2 del informe. En otros anexos del informe figuraba información sobre la metodología de trabajo adoptada, un resumen de las observaciones formuladas, algunas contribuciones concretas de los participantes, y una carta enviada por un director de la OIT al Grupo de trabajo en la que manifestaba que, la aceptación de la actual redacción del proyecto de convenio, podría debilitar los instrumentos existentes de la OIT.

3.6 El Comité dio las gracias a Noruega y a las delegaciones que habían presentado documentos con observaciones sobre el proyecto de convenio, a saber: MEPC 55/3/6 y MEPC55/3/8, Japón, MEPC 55/3/7, Greenpeace, MEPC 55/3/11, Secretaría del Convenio de Basilea, MEPC 55/3/12, India, MEPC 55/3/14, Francia, MEPC 55/3/15, CESA, MEPC 55/3/16, ICS y otras asociaciones del sector copatrocinadoras, MEPC 55/3/17, OIT y MEPC 55/INF.12, ICS. El Comité acordó que el Grupo de trabajo debía examinar esos documentos.

3.7 En las deliberaciones que siguieron, las numerosas delegaciones que tomaron la palabra respaldaron los resultados de la labor del Grupo de trabajo por correspondencia y dieron las gracias a Noruega por su coordinación de la labor y el progreso realizado.

3.8 El Comité observó que en el proyecto de convenio se especificaba un umbral de arqueo bruto de 400, que era el umbral de los certificados IOPP en virtud del Anexo I del MARPOL, mientras que en una de sus reglas se vincula la expedición de certificados en virtud del proyecto de convenio a la expedición del certificado de seguridad de construcción exigido por el Convenio SOLAS. No obstante, se observó que en dicho Convenio el umbral del arqueo bruto es de 500. Tras deliberar al respecto, el Comité acordó utilizar un umbral de arqueo bruto de 500 en el proyecto de convenio.

3.9 El Comité acordó que el Grupo de trabajo debía utilizar el texto revisado que figura en el anexo 1 del documento MEPC 55/3/2, presentado por Noruega, como documento de base para proseguir la elaboración del proyecto de convenio. También se encargó al Grupo de trabajo sobre reciclaje de buques que siguiera elaborando el proyecto de convenio teniendo en cuenta las observaciones formuladas durante las deliberaciones del Pleno y las propuestas recogidas en los documentos presentados.

## **Deliberaciones sobre el formato adecuado de las directrices relacionadas con el proyecto de Convenio**

3.10 El Comité recordó que el proyecto de convenio requería la elaboración de ciertas directrices y que había encargado al Grupo de trabajo por correspondencia que elaborara una lista provisional de las mismas. Durante las deliberaciones de dicho Grupo, algunos miembros estimaron que, en vez de directrices, debía elaborarse un código para las instalaciones de desguace que respaldara las reglas. Tras un intercambio de opiniones entre los miembros del Grupo, la mayoría coincidió en que la lista de directrices debía elaborarse mientras que según una minoría aún debía considerarse la posibilidad de elaborar un código. Algunos miembros también observaron que era prematuro tomar una decisión sobre el asunto en ese momento (MEPC 55/3/2, párrafo 10.3).

3.11 Se recordó al Comité que la cuestión era determinar si las normas conexas tienen carácter obligatorio o recomendatorio y en caso de que sean obligatorias quizás sería más adecuado recogerlas en un código. Por otra parte, puede que la opción correcta sea la de elaborar directrices. La elección entre directrices y código era importante y aunque no era necesario alcanzar una decisión definitiva en ese periodo de sesiones, el Comité tenía que examinar el tema.

3.12 Francia presentó el documento MEPC 55/3/4 en el que figura su propuesta para la redacción de un "Código sobre la gestión segura y ambientalmente racional de las instalaciones de desguace de buques", y propuso que el Grupo mixto de trabajo OIT/OMI/Convenio de Basilea se encargue de su elaboración en su 3º periodo de sesiones aunque el MEPC conservará la responsabilidad de su armonización y de arbitraje en caso de diferencia de opiniones. Francia también proponía que, al igual que el Código PBIP, este código debería dividirse en dos partes: la parte A recogería las disposiciones obligatorias y la parte B incluiría las recomendaciones. Finalmente, Francia propuso un mandato concreto para el Grupo mixto de trabajo.

3.13 El Comité también agradeció a la Organización Internacional de Normalización (ISO) la presentación del documento MEPC 55/3/3 y su ofrecimiento de contribuir a la elaboración y la implantación eficaz del proyecto de convenio y las directrices conexas. El Comité acordó que el Grupo de trabajo debía examinar el documento de la ISO.

3.14 El Presidente dio comienzo a las deliberaciones sobre la conveniencia de elaborar un código para las instalaciones de desguace de los buques en vez de directrices y sobre las demás propuestas conexas presentadas por Francia, indicando que las cuestiones planteadas eran muy importantes pero también muy complejas. El Presidente sugirió que, el Comité debería proceder a un intercambio de opiniones sobre la necesidad de elaborar un código y, a continuación, sobre la posibilidad de dar su acuerdo, en principio, a que el Código se elabore en el 3º periodo de sesiones del Grupo mixto de trabajo, según había propuesto Francia.

3.15 En el debate posterior, tomaron la palabra numerosas delegaciones. Por lo que respecta a la cuestión de si procede elaborar un código o unas directrices, una clara mayoría respaldó la elaboración de directrices. El Comité acordó que debería garantizarse que en la elaboración del proyecto de convenio y de las directrices conexas se tenían en cuenta todos los elementos de control necesarios. Una mayoría clara también respaldó la opinión de que la elaboración de las directrices debía llevarse a cabo en el seno del MEPC y no en el del Grupo mixto de trabajo OMI/OIT/Convenio de Basilea.

3.16 Como resultado de los debates, el Comité decidió elaborar las directrices en virtud del proyecto de convenio, en el curso de sus reuniones y a través de grupos de trabajo/por correspondencia cuando fuera necesario.

### **Deliberaciones sobre la elaboración de directrices relativas al inventario de materiales peligrosos y para el reconocimiento y certificación**

3.17 El Comité recordó que en su último periodo de sesiones había examinado tres documentos que trataban del Inventario de materiales peligrosos y de las cuestiones conexas de reconocimiento y certificación, presentados por el Japón (MEPC 54/3/1 y MEPC 54/3/7) y por Alemania (MEPC 54/3/6). El Comité había acordado que dicho Inventario podría formar parte de unas Directrices independientes, en vez de ser parte integrante del proyecto de convenio (MEPC 54/21, párrafo 3.22.2). Además, el Comité había acogido favorablemente el ofrecimiento de Alemania y el Japón de continuar trabajando en la elaboración de las Directrices.

3.18 Se invitó a Alemania y al Japón, en su calidad de delegaciones copatrocinadoras del documento MEPC 55/3/1, a presentar el proyecto de directrices que habían propuesto para la elaboración del inventario de materiales peligrosos y el proyecto de versión de lista única. En el documento se examinaba la necesidad de permitir la presentación de declaraciones sobre sustancias específicas en la cadena de suministro de la construcción del buque, y la necesidad de facilitar la declaración de conformidad del proveedor. Finalmente, en el documento se tomaba nota de que las disposiciones especiales para la elaboración de la Parte I del inventario de buques existentes deberían volverse a examinar.

3.19 La IACS presentó el documento MEPC 55/3/13 en el que se explica cómo desempeñarán sus funciones de reconocimiento, los miembros de la IACS, teniendo en cuenta los límites prácticos de la identificación de materiales peligrosos y los riesgos que entrañan dichos materiales para la salud de los inspectores. La IACS señaló que la presencia o ausencia de ciertos materiales peligrosos a bordo de un buque debía basarse en el examen de documentos. Además, la IACS indicó que la cuestión clave con respecto a los buques existentes debería ser la presencia y localización de los materiales potencialmente peligrosos, y no su cantidad.

3.20 El Comité dio las gracias a las delegaciones que habían presentado documentos en los que figuraban observaciones sobre las directrices para la elaboración del inventario de materiales peligrosos, a saber: Alemania, (MEPC 55/3/5), Japón (MEPC 55/3/9), la Secretaría del Convenio de Basilea (MEPC 55/3/10), la IACS (MEPC 55/3/13) y CESA (MEPC 55/3/15). El Comité acordó que el Grupo de trabajo debía examinar dichos documentos, así como considerar el planteamiento adecuado para la elaboración de inventarios en relación con los buques existentes, antes de que el Comité delibere sobre esta cuestión de política.

3.21 El Comité acordó pedir al Grupo de trabajo sobre el reciclaje de buques que siguiera elaborando el texto del proyecto de directrices para la elaboración del Inventario de materiales peligrosos, teniendo en cuenta las observaciones formuladas durante las deliberaciones del Pleno y las propuestas recogidas en los documentos presentados.



### **Deliberaciones sobre las cuestiones de organización relativas a la elaboración en curso del proyecto de convenio**

3.22 El Comité recordó que en su último periodo de sesiones había tomado nota del plan de trabajo provisional acordado por el Grupo de trabajo sobre el reciclaje de buques para la elaboración del nuevo convenio, de acuerdo con el cual, en el presente periodo de sesiones, el Comité examinaría:

- .1 la necesidad, los objetivos concretos y el programa de trabajo de un posible 3º periodo de sesiones del Grupo mixto de trabajo OIT/OMI/Convenio de Basilea en 2007;
- .2 si es necesario que otros órganos de la OMI participen en la elaboración del nuevo convenio sobre reciclaje de buques;
- .3 la necesidad de constituir un grupo de trabajo por correspondencia interperiodos para proseguir la elaboración del proyecto de convenio y de las directrices; y
- .4 la necesidad de que un grupo de trabajo interperiodos se reúna antes del MEPC 56 para continuar elaborando el tercer proyecto de convenio y las directrices basándose en el informe del Grupo de trabajo por correspondencia.

3.23 En las deliberaciones que siguieron, el Comité acordó que no resultaba práctico ni deseable en ese momento considerar la modificación del mandato del Grupo mixto de trabajo OMI/OIT/Convenio de Basilea, aprobado por las tres organizaciones. Así pues, se pidió al Grupo de trabajo sobre el reciclaje de buques que considerara si aún era necesaria la celebración de un 3º periodo de sesiones del Grupo mixto, en 2007, para que examinara las cuestiones que figuraban en su actual mandato.

3.24 El Comité también acordó que en vista del plazo para la elaboración del convenio y de la naturaleza de la labor, no sería necesaria la participación de ningún otro órgano de la OMI.

3.25 El Comité acordó asimismo encargar al Grupo de trabajo que considerara la necesidad de constituir un grupo de trabajo por correspondencia interperiodos, así como la necesidad, la fecha y el lugar de la reunión de un grupo de trabajo interperiodos.

### **Constitución del Grupo de trabajo**

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

Teniendo en cuenta los documentos presentados por los Miembros y las observaciones formuladas en el Pleno, se encarga al Grupo de trabajo sobre el reciclaje de buques que:

- .1 prosiga la elaboración del texto del proyecto de convenio internacional para el reciclaje seguro y ambientalmente racional de los buques, basándose en el documento MEPC 55/3/2 (Noruega), y teniendo en cuenta las observaciones formuladas en el Pleno y las propuestas recogidas en los documentos: MEPC 55/3 (Secretaría),

MEPC 55/3/6 (Japón), MEPC 55/3/7 (Greenpeace), MEPC 55/3/8 (Japón), MEPC 55/3/11 (Secretaría del Convenio de Basilea), MEPC 55/3/12 (India), MEPC 55/3/14 (Francia), MEPC 55/3/15 (CESA), MEPC 55/3/16 (ICS y asociaciones del sector copatrocinadoras), MEPC 55/3/17 (OIT) y MEPC 55/INF.12 (ICS);

- .2 continúe elaborando las directrices para las instalaciones de reciclaje de buques, teniendo en cuenta las observaciones formuladas en el Pleno, las propuestas recogidas en el anexo 2 del documento MEPC 55/3/2 (Noruega) y los documentos MEPC 55/3/3 (ISO) y MEPC 55/3/4 (Francia);
- .3 continúe preparando el texto del proyecto de directrices para la elaboración del inventario de materiales peligrosos, basándose en el documento MEPC 55/3/1 (Alemania y Japón), y teniendo en cuenta las observaciones formuladas en el Pleno y las propuestas recogidas en los documentos MEPC 55/3/5 (Alemania), MEPC 55/3/9 (Japón), MEPC 55/3/10 (Secretaría del Convenio de Basilea), MEPC 55/3/13 (IACS) y MEPC 55/3/15 (CESA);
- .4 examine la necesidad de celebrar un posible 3º periodo de sesiones del Grupo mixto de trabajo OIT/OMI/Convenio de Basilea en 2007;
- .5 considere la necesidad de que se constituya un grupo de trabajo por correspondencia interperiodos para proseguir la elaboración del segundo proyecto de Convenio y de las directrices, y en caso de que el Grupo se establezca, que elabore el proyecto de su mandato;
- .6 examine la necesidad de que un Grupo de trabajo interperiodos se reúna antes del MEPC 56 para elaborar el tercer proyecto de convenio y proseguir la elaboración de las Directrices, así como el tamaño de dicho grupo; y de ser necesaria la reunión, que considere cuándo y dónde debe celebrarse y elabore el proyecto de mandato oportuno; y
- .7 presente un informe por escrito al Pleno, el jueves 12 de octubre de 2006.

#### **INFORME DEL GRUPO DE TRABAJO SOBRE EL RECICLAJE DE BUQUES**

3.27 El Comité observó que, en vista del poco tiempo disponible, el Grupo había decidido no presentar cada documento antes de discutir cada uno de los puntos, sino presentarlos en el curso de los debates. El Grupo también acordó que los documentos relacionados con cuestiones no examinadas por el Grupo debido a la falta de tiempo, se conservarían para considerarlos más tarde, por ejemplo, en el próximo Grupo de trabajo por correspondencia o en la próxima reunión del Grupo de trabajo.

#### **Continuación de la elaboración del texto del proyecto de Convenio**

3.28 El Comité observó que en relación con el artículo 3, el Grupo había deliberado sobre el aumento del límite inferior propuesto de un arqueo bruto de 400 para la aplicación del Convenio, así como sobre la posibilidad de armonizar el Certificado de reciclaje con el Certificado internacional de prevención de la contaminación por hidrocarburos, en lugar de utilizar el Certificado de seguridad de

construcción como actualmente se contempla en la regla B-I-4. El Grupo no había llegado a una conclusión definitiva sobre cómo abordar ese asunto aunque había acordado poner entre corchetes todas las referencias al Certificado de seguridad de construcción.

3.29 No obstante, el Comité recordó que ya había decidido aumentar el límite inferior de la aplicación del Convenio a un arqueo bruto de 500 y también indicó estaba claramente a favor de no armonizar la certificación del Convenio de reciclaje con la de otros convenios.

3.30 El Comité también tomó nota de que a una delegación le preocupaba que la inclusión de buques dedicados a actividades navieras puramente nacionales, que se reciclarían en los países de origen, en la aplicación del Convenio, crearía un gran volumen de trabajo para las Administraciones.

3.31 El Comité tomó nota de que el Grupo se había mostrado de acuerdo con la propuesta del Japón referente a la lista de materiales prohibidos y restringidos que deberá incluirse en el apéndice 1 del Convenio, y tomó nota de la intención del Japón de presentar un proyecto completo de apéndice 1, basado en el documento MEPC 55/3/8 en la próxima reunión del Grupo y asimismo observó que el Grupo había debatido si debería introducirse una disposición específica en la regla B-I-1 para añadir nuevas sustancias a la lista. Se convino en que las disposiciones de la regla B-I-2 deberían ser suficientes.

3.32 Por lo que respecta al inventario de materiales peligrosos, el Comité tomó nota que el Grupo había reconocido que hay que tener en cuenta diferentes consideraciones en la elaboración de inventarios para los buques nuevos y para los buques existentes. Si bien no se han identificado problemas específicos en relación con la elaboración del inventario para los buques nuevos, en relación con los existentes se identificaron tres cuestiones principales:

- .1 la dificultad de definir el nivel de precisión necesario para los inventarios de los buques existentes;
- .2 la fecha de provisión del inventario de los buques existentes; y
- .3 la seguridad del personal encargado del reconocimiento de materiales potencialmente peligrosos.

A este respecto, la delegación de los Estados Unidos propuso una alternativa al texto de la regla B-I-4 2) relacionada con la fecha de la provisión del inventario en cuanto a los buques existentes, que, después de algunos debates y puesto que contaba con cierto apoyo, se introdujo entre corchetes en el proyecto de convenio.

3.33 El Comité tomó nota de que el Grupo había examinado la postura básica del Japón sobre la cuestión de los reconocimientos necesarios en virtud del Convenio. Tras algunas deliberaciones el texto se había enmendado aunque se mantuvo entre corchetes a fin de someterlo a estudio.

3.34 El Comité también tomó nota de que el observador de la OIT había hecho hincapié en las dos cartas enviadas a la OMI por Directores de dicha Organización, en las que se señalan varios convenios de la OIT y recomendaciones sobre la seguridad y salud en el trabajo aplicables a todos los trabajadores, incluidos los trabajadores en tierra que se dedican a actividades relacionadas con el reciclaje de buques. Además, había destacado el papel de las directrices de la OIT sobre cuestiones relacionadas con la seguridad y salud en el trabajo y, en particular, la publicación "Seguridad y salud

en el desguace de buques: Directrices para los países asiáticos y Turquía". El observador había manifestado que era motivo de preocupación para la OIT que cuestiones enmarcadas en su mandato no se hubieran tenido en cuenta hasta la fecha en la propuesta de convenio de la OMI y que había declarado que el proyecto actual de convenio podría afectar gravemente a los instrumentos obligatorios de la OIT y otros instrumentos relacionados con ese asunto. También había afirmado que sería muy importante garantizar que la propuesta de convenio de la OMI fuera plenamente compatible con las normas de la OIT de modo que nada pudiera afectar a sus interpretaciones ni interferir con las obligaciones de los Estados Partes en los convenios aplicables de la OIT y había señalado, además, que propondría cambios específicos al Grupo y que posteriormente presentaría ponencias al respecto en otras reuniones de la OMI y de grupos de trabajo por correspondencia.

3.35 El Comité tomó nota de que, en relación con la regla C-1, el observador de la OIT había propuesto al Grupo que se hiciera una referencia específica a las Directrices de la OIT sobre el desguace de buques y que el texto podría referirse a ellas como fuente principal de orientación sobre seguridad y salud en las instalaciones de reciclaje de buques, sin hacer que sean vinculantes para los Estados que hayan ratificado el Convenio de la OMI. El Grupo sometió el asunto a un serio debate durante el cual el Japón había informado a la reunión de su intención de presentar, en el próximo periodo de sesiones del Grupo, un proyecto completo de directrices sobre las instalaciones de reciclaje de buques, así como un cuadro de referencia en el que se indicarían las reglas de la sección C y las disposiciones correspondientes de las Directrices de la OIT y del Convenio de Basilea. El Grupo había acogido con satisfacción la propuesta del Japón y, teniendo en cuenta la decisión adoptada en el Pleno, había decidido no hacer referencia a las Directrices de la OIT en el texto del convenio. El Comité también tomó nota de que varias delegaciones habían ofrecido su apoyo y conocimientos especializados para ayudar al Japón a redactar las directrices.

3.36 El Comité tomó nota de las deliberaciones del Grupo iniciadas por el observador de la OIT que había señalado que la primera oración de la regla C3 1), que reza "Las instalaciones de reciclaje de buques autorizadas por una Parte adoptarán sistemas de gestión, procedimientos y técnicas mediante las que reducir, disminuir al mínimo y en última instancia eliminar los efectos adversos para el medio ambiente y para la salud de los seres humanos...", debería cambiarse, por lo que respecta a la seguridad y la salud, a fin de reflejar la prioridad de las siguientes medidas:

- .1 el objetivo de eliminar el peligro/riesgo;
- .2 si eso no fuera posible, controlar el peligro/riesgo en origen;
- .3 disminuir al mínimo el peligro/riesgo;
- .4 facilitar indumentaria o equipo protector personal (EPP) adecuado.

La lógica dictaba que si no se optaba por la eliminación en primer lugar podrían socavarse los esfuerzos para eliminar los peligros/riesgos. No obstante, eso no implicaba que siempre fuera posible eliminar los peligros/riesgos. El Grupo había concordado con la propuesta de la OIT y había convenido en modificar el texto del Convenio, según correspondiera, antes de su adopción. Los Estados Unidos se habían ofrecido a dirigir la labor de redacción a fin de reflejar los debates mantenidos y asegurarse de que no se incluían inadvertidamente en el Convenio normas imposibles.

3.37 El Comité también tomó nota de que el Grupo, tras someterlas a debate, había introducido varias modificaciones en el proyecto de convenio y que el Grupo de trabajo por correspondencia proseguiría la labor.

3.38 La delegación de la India informó al Comité de que había planteado cinco cuestiones en su documento MEPC 55/3/12, a saber: el contrato de compraventa de los buques que deberán reciclarse, el certificado de "desgasificación para trabajos en caliente", "Listo para el reciclaje" tanto para buques con propulsión propia como para buques remolcados, el viaje final al astillero de reciclaje, y la cancelación de la matrícula. La India pidió que dichas cuestiones se tuvieran en cuenta en las deliberaciones posteriores sobre la elaboración del proyecto de convenio.

### **Directrices para las instalaciones de reciclaje de buques**

3.39 El Comité tomó nota de los debates del Grupo sobre la elaboración de Directrices para las instalaciones de reciclaje de buques. El Grupo también había dado su acuerdo a la lista completa de directrices recogida en el anexo 2 del documento MEPC 55/3/2 y había convenido en encargar al Grupo de trabajo por correspondencia que elaborara esquemas de una o dos páginas para cada directriz, al tiempo que tomaba nota con agradecimiento del ofrecimiento del Japón de presentar en la próxima reunión un proyecto de texto de directrices para las instalaciones de reciclaje de buques y de directrices relativas a los reconocimientos y la certificación. El Comité tomó nota de que varias delegaciones habían ofrecido al Japón su asistencia y conocimientos especializados, en la elaboración de las directrices para las instalaciones de reciclaje de buques.

3.40 El Comité también observó que la Organización Internacional de Normalización (ISO) había presentado al Grupo su documento MEPC 55/3/3 en el que explicaba que tenía intención de llevar a cabo una labor de normalización en una o varias esferas de interés relacionadas con el reciclaje de buques. La ISO había propuesto colaborar con el MEPC pero el Grupo había estimado que era prematuro considerar esa propuesta puesto que primero necesitaba formalizar su propia consideración de las prescripciones para el proyecto de directrices relativas al convenio.

### **Directrices para el Inventario de materiales peligrosos**

3.41 Por lo que respecta al proyecto de directrices para la elaboración del Inventario de materiales peligrosos en relación con los buques existentes, el Comité tomó nota de la información sobre las dificultades prácticas experimentadas, que se señalan en el párrafo 3.33 *supra*.

3.42 El Comité acogió con agrado el ofrecimiento renovado del Japón y Alemania de tratar de finalizar dichas directrices para que se presenten en el próximo periodo de sesiones.

### **Tercera reunión del Grupo mixto de trabajo OIT/OMI/Convenio de Basilea**

3.43 Se informó al Comité de que el Grupo había considerado la necesidad de una posible tercera reunión del Grupo mixto de trabajo OIT/OMI/Convenio de Basilea en 2007, y tras largas deliberaciones en las que se había reconocido que la preparación del proyecto de convenio era prioritaria y, además, que el tiempo era limitado, la mayoría de los componentes del Grupo había acordado posponer la decisión de celebrar una tercera reunión del Grupo mixto de trabajo hasta el próximo periodo de sesiones del Comité.

3.44 El Comité examinó de nuevo los distintos aspectos de la cuestión y, puesto que ya había acordado que no resultaba práctico ni deseable en ese momento modificar el mandato del Grupo mixto de trabajo OMI/OIT/Convenio de Basilea, llegó a una conclusión similar a la del Grupo, es decir, que en ese momento no podía tomar una decisión sobre la necesidad de que se celebrara una tercera reunión del Grupo mixto de trabajo y que el asunto volvería a examinarse en el siguiente periodo de sesiones. Mientras tanto el Comité esperaba la decisión del Consejo de Administración de la OIT, a quién le tocaba organizar dicha reunión, tras su próximo periodo de sesiones de noviembre de 2006.

3.45 La CIOSL manifestó su inquietud en cuanto a la decisión adoptada por el Comité en el párrafo 3.44, que no ha identificado una fecha para la tercera reunión del Grupo mixto de trabajo OMI/OIT/Convenio de Basilea y afirmó que en su opinión discrepaba del compromiso contraído mediante la resolución A.962(23).

### **Grupo de trabajo por correspondencia interperiodos**

3.46 El Comité convino en la necesidad de constituir un grupo de trabajo por correspondencia interperiodos, tomando nota de que Noruega se había ofrecido a hacer de coordinador. Asimismo, el Comité sancionó el proyecto de mandato del Grupo de trabajo por correspondencia, que figura a continuación:

Teniendo en cuenta el informe del Grupo de trabajo sobre el reciclaje de buques constituido en el MEPC 55 (MEPC 55/WP.5) y las decisiones tomadas en ese mismo periodo de sesiones, se pide al Grupo de trabajo por correspondencia<sup>1</sup> sobre el reciclaje de buques que:

- .1 prosiga la elaboración del proyecto de convenio;
- .2 continúe preparando el proyecto de directrices necesarias en virtud del proyecto de convenio; y
- .3 presente un informe escrito al Grupo de trabajo interperiodos sobre el reciclaje de buques para que éste lo examine.

### **Grupo de trabajo interperiodos**

3.47 El Comité acordó que un Grupo de trabajo interperiodos se reuniera unas semanas antes del MEPC 56 con objeto de avanzar en la elaboración del proyecto de convenio y continuar la elaboración del proyecto de directrices. El Reino Unido confirmó que estaba dispuesto a tomar las medidas necesarias para acoger la reunión en un lugar adecuado, dada las obras de acondicionamiento del edificio de la sede de la OMI. El Comité refrendó el proyecto de mandato del Grupo de trabajo interperiodos, que figura a continuación:

---

1 **Coordinador:**  
Sr. Sveinung Oftedal  
The Ministry of Environment  
P.O. Box 8013 Dep.  
N-0030 Oslo, Noruega  
Teléfono: +47 22 24 56 79.  
Correo electrónico: [Sveinung.Oftedal@md.dep.no](mailto:Sveinung.Oftedal@md.dep.no)

Estos datos de contacto son válidos a partir del 1 de noviembre de 2006.

Teniendo en cuenta el informe del Grupo de trabajo por correspondencia interperiodos sobre reciclaje de buques y todos los documentos pertinentes que se presenten al MEPC 56, se pide al Grupo de trabajo interperiodos sobre el reciclaje de buques que:

- .1 prosiga la elaboración del proyecto de convenio;
- .2 continúe preparando el proyecto de directrices necesarias en virtud del proyecto de convenio; y
- .3 presente un informe escrito al MEPC 56.

### **Declaraciones**

3.48 El Comité acogió favorablemente la declaración de la delegación de Turquía mediante la que comunicaba al Grupo de trabajo que su país pensaba, a modo de prueba, reciclar dos buques de conformidad con el proyecto de convenio y las directrices utilizando sus propias instalaciones de reciclaje. Turquía propuso establecer una Junta de supervisión integrada por Miembros de la OMI, la OIT y el Convenio de Basilea, así como por representantes de los principales países dedicados al reciclaje de buques y por países donantes, puesto que Turquía tendría que buscar dos buques idóneos para el reciclaje.

3.49 La delegación de Argentina declaró que la elaboración del Convenio sobre el reciclaje de buques debería ser responsabilidad del Comité Jurídico de la OMI, en coordinación con la OIT y el Convenio de Basilea.

3.50 Greenpeace Internacional realizó una declaración sobre el reciclaje de buques que, a petición propia, se adjunta en el anexo 7.

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

### **Estado jurídico del Anexo VI del MARPOL**

4.1 El Comité tomó nota de que el Protocolo de 1997 relativo al MARPOL 73/78, que contiene el Anexo VI del MARPOL, titulado "Reglas para prevenir la contaminación atmosférica ocasionada por los buques", con fecha del 26 de junio de 2006 contaba con 36 partes, que representaban aproximadamente el 70% del tonelaje bruto de la flota mercante mundial, un aumento considerable tanto en el número de Estados como en el tonelaje desde el MEPC 54. El Presidente alentó a otros Estados Miembros a que ratificaran también dicho instrumento.

4.2 El Comité también tomó nota de que, debido a que la contribución de las emisiones de los buques a los problemas de calidad del aire en muchas partes del mundo estaba aumentando porcentualmente y que se sabía que existían diferentes avances tecnológicos que permitirían una mejora considerable con respecto a las normas actuales del Anexo VI del MARPOL, el MEPC 53 había convenido en que dicho Anexo debía someterse a una revisión general, tarea que se incluyó en el programa de trabajo del Subcomité BLG y a la que se asignó 2007 como plazo de ultimación previsto.

4.3 Asimismo, el Comité tomó nota de que el BLG 10 había iniciado la revisión, había constituido un grupo de trabajo para que emprendiera la labor técnica y había llevado a cabo un trabajo muy fructífero durante ese periodo de sesiones, pero que, dado que la tarea era ingente y compleja y habida cuenta de que debía finalizarse en 2007, se había previsto una reunión interperiodos, que se celebraría en Oslo (Noruega) del 13 al 17 de noviembre de 2006.

#### **Vigilancia de contenido de azufre**

4.4 El Comité recordó que el proyecto sobre la vigilancia del contenido medio de azufre del fueloil residual, a nivel mundial, se había implantado desde el MEPC 45 a modo de prueba, bajo la dirección y con la financiación parcial de los Países Bajos y otros Estados Miembros, y que el MEPC 52 había acordado dirigirse al Consejo a fin de establecer un fondo permanente con cargo al presupuesto ordinario de la OMI. En su 93º periodo de sesiones el Consejo examinó la cuestión y decidió asignar los fondos necesarios para que la Secretaría continuara el proyecto de vigilancia después del 1 de enero de 2006.

4.5 El Comité tomó nota de la información facilitada por los Países Bajos en el documento MEPC 55/4/1 y, en particular, de que casi el 90% de las muestras tenían un contenido de azufre de entre 1,5 y 4% masa/masa. Cerca del 50% tenían entre un 2 y un 3% masa/masa. De las 79 592 muestras, 219 (0,3%) tenían más de un 4,5% de azufre masa/masa. El Comité observó, además, que cinco muestras contenían más del 5% de azufre, en comparación con siete muestras que también sobrepasaban esa cantidad en 2004.

4.6 El Comité también tomó nota de que el contenido de azufre del fueloil residual medido en 2003, 2004 y 2005 representaba en la actualidad el quinto promedio móvil consecutivo. El primer promedio móvil se basaba en los datos relativos a 1999, 2000 y 2001 y establecía el valor de referencia en un 2,7% (párrafo 5 de las Directrices). El promedio móvil trienal correspondiente a 2003-2005 era del 2,7%. El promedio móvil trienal correspondiente a 2002-2004 era del 2,67%, lo que corresponde a un ligero aumento.

4.7 El Comité tomó nota, igualmente, de que en las Directrices se estipulaba que, en el caso de que en cualquier año el promedio móvil trienal superara el valor de referencia en un 0,2% (párrafo 6), el MEPC examinaría la necesidad de adoptar nuevas medidas destinadas a reducir las emisiones de SO<sub>x</sub> procedentes de los buques. Dado que eso no había sucedido en 2005, el Comité convino en que no se adoptaran nuevas medidas en ese momento.

4.8 El Comité recordó que la vigilancia del azufre en 2006 y los años posteriores estaría a cargo de la Secretaría de la OMI y tomó nota de la información que le había facilitado (MEPC 55/INF.6) sobre la continuación del programa de vigilancia del azufre a partir del 1 de enero de 2006 con cargo al presupuesto ordinario de la OMI y de que se habían firmado acuerdos con empresas dedicadas al análisis de hidrocarburos.

4.9 El Comité observó que esa era la última vez que los Países Bajos presentaban los resultados del programa de la vigilancia del azufre y manifestó su agradecimiento y satisfacción a los Países Bajos por la excelente labor realizada durante el lustro de pruebas, así como a los Estados Miembros que habían contribuido financieramente (Dinamarca, Finlandia, Noruega, el Reino Unido y Suecia) al provechoso programa de pruebas, que había proporcionado al Comité información tan fundamental.



### **Criterios para el agua de lavado de los sistemas de limpieza de los gases de escape-SO<sub>x</sub>**

4.10 El Comité recordó que en su 53º periodo de sesiones había adoptado las Directrices relativas a los sistemas de limpieza de los gases de escape (SLGE), en las que se estipula que los flujos de desechos procedentes de dicho equipo no se descargarían en puertos cerrados, a menos que se pudiera documentar que no tenían un efecto negativo en los ecosistemas de esas aguas.

4.11 El Comité tomó nota de que en su 53º periodo de sesiones había convenido en que en un futuro próximo debían elaborarse recomendaciones y criterios más específicos sobre las descargas de agua de lavado de los SLGE - SO<sub>x</sub> y que había pedido a los Miembros que le presentaran información al respecto en su 54º periodo de sesiones. El MEPC 54 observó que no se había presentado ninguna información en ese periodo de sesiones, pero que varios Miembros habían informado de que se estaban realizando pruebas y actividades. En consecuencia, el MEPC 54 acordó renovar la invitación y volver a examinar el tema en el siguiente periodo de sesiones actual.

4.12 El Comité examinó los documentos MEPC 55/4/5 (Reino Unido) y MEPC 55/4/7 (Finlandia y Noruega) y acordó que era importante tanto para los fabricantes del equipo como para los Estados ribereños y rectores de puertos, que se adoptaran dichas directrices o criterios. El Comité tomó nota de la información facilitada por el Reino Unido, Finlandia y Noruega sobre una reunión oficiosa en la que las dos propuestas sobre los criterios para el agua de lavado se refundieron en una propuesta conjunta. El Comité encargó al Grupo de trabajo sobre contaminación atmosférica que finalizara el proyecto de directrices en las que se establecerían dichos criterios, para que, si es posible se examinen y se adopten en el actual periodo de sesiones.

### **Normalización del suministro de energía eléctrica desde tierra para los buques atracados**

4.13 El Comité recordó que en su 54º periodo de sesiones había examinado una propuesta de Alemania y Suecia (MEPC 54/4/3) sobre la normalización de las conexiones para el suministro de energía eléctrica desde tierra a los buques atracados en puertos. El MEPC 54 acordó que disponer de conexiones normalizadas de suministro de energía eléctrica podría ser útil para el sector, pero que era necesario disponer de más información y realizar nuevos estudios antes de adoptar una decisión al respecto y encargó a la Secretaría que se pusiera en contacto con las organizaciones internacionales e intergubernamentales pertinentes y que le informara en este periodo de sesiones.

4.14 Además del informe presentado por la Secretaría (MEPC 55/4/6), el Comité examinó dos documentos en los que se formulan observaciones sobre el mismo a saber, MEPC 55/4/13 (Suecia) y MEPC 55/4/10 (IMarEST).

4.15 El Comité tomó nota de que la ISO había constituido un grupo de trabajo sobre la normalización del suministro de energía eléctrica desde tierra para los buques atracados y se había comprometido a mantenerlo informado con respecto a la marcha de su labor.

4.16 Varios Estados Miembros señalaron que la elaboración de normas para buques relacionadas con cuestiones electrotécnicas pertenecía al ámbito del mandato de la CEI y no al de la ISO, y que la OMI debería seguir remitiéndose a las normas de la CEI según correspondiera.

4.17 El Comité tomó nota de la información facilitada por IMarEST de que estaba participando en la labor en curso de la ISO y la CEI y que resaltaría las cuestiones técnicas y de seguridad abordadas en el documento de dichas organizaciones.

4.18 El Comité convino en que disponer de una norma mundial beneficiaría al sector del transporte marítimo y acogió con agrado las iniciativas para su finalización. Ahora bien, asimismo convino en que aún había cuestiones técnicas por resolver y que se debería esperar hasta que la norma estuviera finalizada antes de tomar la decisión de incluirla en el Anexo VI revisado del MARPOL.

#### **Resultados del BLG 10 con respecto a las interpretaciones unificadas del Anexo VI del MARPOL y del Código técnico sobre los NO<sub>x</sub>**

4.19 Tras observar que el BLG había refrendado ocho interpretaciones unificadas (IU) relativas a la implantación del Anexo VI del MARPOL y del Código técnico sobre los NO<sub>x</sub>, y las cuestiones de implantación conexas (MEPC 55/10, Resultados del BLG 10, párrafo 3.15, y BLG 10/19, anexo 13), el Comité aprobó las interpretaciones unificadas, que se recogen en el anexo 8 y encargó a la Secretaría que las publicara con la signatura MEPC.1/Circ.540.

#### **Modelo normalizado de certificado de cumplimiento para las zonas de control de emisiones de SO<sub>x</sub> (SECA)**

4.20 El Comité recordó que en su 53º periodo de sesiones, mediante la resolución MEPC.130(53), había adoptado las Directrices relativas a los sistemas de a bordo para la limpieza de los gases de escape-SO<sub>x</sub> (SLGE-SO<sub>x</sub>). El objetivo de dichas Directrices era especificar las prescripciones relativas al proyecto, los ensayos, el reconocimiento y la certificación de los sistemas con objeto de garantizar que cumplen lo prescrito en la regla 14 4) b) del Anexo VI del MARPOL. Las Directrices prescriben que se expida a cada unidad SLGE-SO<sub>x</sub> un certificado de cumplimiento para las ZCES, pero no se adjuntaba un modelo normalizado de certificado.

4.21 Tras examinar el documento MEPC 55/4/9 (Secretaría), el Comité convino en que, a los efectos de la implantación uniforme de las Directrices y para facilitar su cumplimiento y, en particular, la supervisión por el Estado rector del puerto, las Directrices debían ir acompañadas de un modelo normalizado de certificado de cumplimiento. El Comité encargó al Grupo de trabajo sobre contaminación atmosférica que finalizara dicho proyecto de modelo para las ZCES a fin de someterlo a su aprobación.

#### **Cuestiones relacionadas con las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes de los buques**

4.22 El Comité recordó que, mediante la resolución A.963(23), la Asamblea había adoptado las "Políticas y prácticas de la OMI en materia de reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes de los buques" y observó que aún había tareas de la resolución que el Comité no había emprendido.

4.23 El Comité tomó nota de que el cambio climático provocado por las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes del consumo de combustibles fósiles constituía un motivo de preocupación creciente para la mayoría de los países y de que los científicos estaban encontrando cada vez más pruebas de la conexión entre ambos. También observó que la amenaza que supone el calentamiento global era demasiado grave y no podía soslayarse y que, si bien el transporte marítimo es ambientalmente racional y se caracteriza por su bajo consumo de combustible, el sector debía adoptar medidas. La OMI reconoció en la resolución A.963(23) que los efectos negativos previstos del cambio climático exigían la implantación de medidas de reducción y limitación de las emisiones ocasionadas por el transporte marítimo internacional, que constituye una de las fuentes de emisiones de gases de efecto invernadero.

### **Seguimiento de la resolución A.963(23)**

4.24 El Comité recordó que en su 54º periodo de sesiones había tomado nota del informe verbal del Presidente del Grupo de trabajo sobre contaminación atmosférica, Sr. Bin Okamura (Japón), con respecto a los avances conseguidos que no se habían tratado en su informe escrito al MEPC 54, y que el Presidente del Grupo había presentado en el periodo de sesiones actual un informe escrito (MEPC 55/4). El Comité examinó el informe del Presidente del Grupo de trabajo y en particular, el proyecto adjunto de plan de trabajo con calendario, que se pedía en el párrafo 2 b) de la resolución A.963(23).

4.25 El Comité decidió efectuar un seguimiento de todos los puntos de actuación estipulados en la resolución de la Asamblea y que la OMI debía mantener su posición de liderazgo a fin de evitar que se tomen medidas unilaterales de ámbito mundial, regional o nacional. El MEPC debía seguir tomando la iniciativa en la elaboración de estrategias y mecanismos con respecto a las emisiones de gases de efecto invernadero en el transporte marítimo internacional y colaborar estrechamente con otros organismos pertinentes de las Naciones Unidas.

4.26 El Comité observó que algunas de las tareas del plan de trabajo eran arduas y que el éxito dependía en gran medida de la participación activa de los Estados Miembros y los observadores. El Comité tomó nota de que la primera tarea importante era examinar la metodología del establecimiento de niveles de referencia de las emisiones de CO<sub>2</sub> en función de la eficiencia. Y, además, que la labor era de la mayor importancia, no sólo para la Organización, sino también para todo el sector del transporte marítimo, que necesitaba mejorar su imagen y demostrar al mundo que tomaba en serio los problemas que afectan al clima y al medio ambiente. Puesto que para lograrlo se requerían conocimientos especializados procedentes de todos los ámbitos del sector, de los Estados Miembros y de los observadores, el Comité invitó a todos los interesados a que garantizaran que las personas con dichos conocimientos participarían en labor tan importante para el beneficio duradero de la salud humana y el medio ambiente.

4.27 El Comité aprobó el plan de trabajo con calendario, que figura en el anexo 9, e invitó a los Gobiernos Miembros a que participaran con entusiasmo en la determinación y elaboración de los mecanismos necesarios para limitar o reducir las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes de los buques y encargó a la Secretaría que introdujera las modificaciones de redacción necesarias, cuando procediera.

### **Colaboración con otros organismos pertinentes de las Naciones Unidas**

4.28 El Comité recordó que, de conformidad con la solicitud del MEPC 41, las Secretarías de la OMI y de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (CMNUCC) y su Órgano Subsidiario de Asesoramiento Científico y Tecnológico (OSACT) estaban colaborando en la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes de los buques y la utilización de fueloil de combustible, en cumplimiento de las prescripciones del Protocolo de Kioto. Asimismo, recordó que, mediante la resolución A.963(23), la Asamblea de la OMI había pedido a la Secretaría de dicha Organización que continuara colaborando con la Secretaría de la CMNUCC y la Secretaría de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI). Las Secretarías de la CMNUCC y la OMI han estado colaborando desde 1998 y ambas organizaciones se han informado mutuamente de los resultados de los periodos de sesiones del MEPC y del OSACT.

4.29 El Comité tomó nota de la información facilitada en el documento MEPC 55/4/2 (Secretaría), referente a un representante de la OMI que había participado en el OSACT 24, celebrado en Bonn (Alemania) en mayo de 2006 y había presentado información actualizada de la labor de la OMI respecto de los gases de efecto invernadero procedentes de los buques bajo el punto 7 c) del orden del día, titulado "Emisiones resultantes del combustible utilizado en el transporte aéreo y marítimo internacional". El Presidente del OSACT 24 acogió con agrado la información del representante de la OMI, manifestó su agradecimiento a la Organización por la labor que realiza en la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero procedentes de los buques y expresó su deseo de que continuara la estrecha colaboración entre las dos Secretarías.

4.30 El Comité examinó el documento MEPC 55/4/15 (Noruega), en el que se presenta información más pormenorizada sobre el proceso de la CMNUCC, se pide información actualizada sobre el estado de la colaboración entre las Secretarías de la OACI y la OMI y se propone la actualización del estudio de la OMI sobre las emisiones de gases de efecto invernadero.

4.31 El Comité observó que en el OSACT 24 se había constituido un grupo para continuar la labor sobre las emisiones procedentes del transporte aéreo y marítimo internacional, iniciada por el OSACT 23, que se celebró en Canadá en noviembre de 2005. Varias delegaciones del OSACT declararon que la cuestión debía remitirse a la OACI y a la OMI y que estas organizaciones debían resolverla remitiéndose al artículo 2.2 del Protocolo de Kioto y la decisión 2/CP.3, mientras que otras delegaciones propusieron suprimir por completo ese punto del orden del día. Varias delegaciones quisieron debatir la cuestión a fondo pero, como la CMNUCC exige que haya consenso, no se pudo llegar a ninguna conclusión. El Comité observó que el OSACT continuaría examinando la cuestión en su siguiente periodo de sesiones (noviembre de 2006). El Comité observó, además, que la Secretaría no tenía intención de asistir al OSACT 25 porque las fechas coinciden con las de la reunión interperiodos del Grupo de trabajo del BLG sobre contaminación atmosférica, pero que los resultados del OSACT 25 en relación con la labor sobre los gases de efecto invernadero se presentarían por escrito en un informe.

4.32 El Comité tomó nota de la información presentada por la Secretaría de que la colaboración con respecto a la limitación o reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes del transporte marítimo y la aviación entre las Secretarías de la OACI y la OMI en los últimos años se había establecido exclusivamente a través de mecanismos de la CMNUCC y que no había habido colaboración directa en las Secretarías de las dos Organizaciones.

4.33 El Comité convino en que era necesario colaborar con otros organismos pertinentes de las Naciones Unidas para examinar el tema de las emisiones de gases de efecto invernadero ocasionadas por el transporte marítimo internacional y encargó a la Secretaría siguiera colaborando con otros organismos de conformidad con lo dispuesto en la resolución A.963(23). El Comité encargó al Grupo de trabajo que examinara el modo de mejorar la colaboración entre las Secretarías de la OMI y de la OACI.

#### **Actualización del Estudio de la OMI sobre los gases de efecto invernadero**

4.34 El Comité recordó que, en su 42º periodo de sesiones, había encargado a la Secretaría que iniciara un estudio sobre las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes de los buques y había acordado constituir una comisión coordinadora y proporcionar fondos para el estudio. La evaluación más completa de la contribución del tráfico marítimo internacional al cambio climático llevada a cabo hasta la fecha es la que figura en el Estudio de la OMI sobre las emisiones de gases de

efecto invernadero procedentes de los buques, que se publicó en junio de 2000 con la signatura MEPC 45/8 a modo de seguimiento de la Conferencia de 1997 sobre contaminación atmosférica. En el Estudio de la OMI sobre las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes de los buques se estimaba que los buques aportaban aproximadamente el 1,8% del total mundial de las emisiones de CO<sub>2</sub> y se señalaba que, a la sazón, no había ninguna otra modalidad de transporte que tuviera un mejor historial respecto de la emisión de CO<sub>2</sub> en relación con la magnitud del transporte realizado.

4.35 El Comité convino en que era necesaria una actualización del Estudio a fin de establecer una base más sólida para las decisiones futuras y para contribuir al cumplimiento de la resolución A.963(23).

4.36 El Comité encargó al Grupo de trabajo sobre contaminación atmosférica que considerara el establecimiento de un plazo para la actualización del Estudio de la OMI sobre las emisiones de gases de efecto invernadero y que elaborara un proyecto de mandato al respecto.

### **Índices de emisión de CO<sub>2</sub> para los buques - Datos derivados de las pruebas efectuadas y carencias en el sistema de índices**

4.37 El Comité recordó que en su 54º periodo de sesiones había acordado que era prematuro revisar las Directrices y había observado que en ellas se indicaba que dicha revisión debería tener lugar en el MEPC 58 o posteriormente, a fin de que se pudiera adquirir la máxima experiencia práctica posible con objeto de proporcionar un mejor fundamento para su actualización. Teniendo esto en cuenta, el Comité decidió que no examinaría exhaustivamente las propuestas de enmienda a las Directrices, pero que las tendría presentes para someterlas al examen del MEPC 58.

4.38 El Comité decidió que el Grupo de trabajo examinara los siguientes documentos relativos al sistema de índices de CO<sub>2</sub>: MEPC 55/4/3 (Alemania y Noruega), MEPC 55/4/4 (Noruega), MEPC 55/4/8 (República de Corea), MEPC 55/4/12 (India), MEPC 55/4/14 (India), MEPC 55/INF.9 (Japón) y MEPC 55/INF.11 (República de Corea).

4.39 El Comité agradeció a los Estados Miembros que habían presentado información sobre las pruebas relacionadas con los índices de emisión de CO<sub>2</sub> y al sector del transporte marítimo que había colaborado para que eso fuera posible, sus esfuerzos en fomentar el uso de las Directrices y manifestó su esperanza de que otras administraciones y el sector tuvieran en cuenta la información recopilada a la hora de utilizar las Directrices.

4.40 El Comité encargó al Grupo de trabajo sobre contaminación atmosférica que examinara la información resultante de las pruebas que figura en los documentos sobre las Directrices provisionales relativas al establecimiento voluntario de índices de emisión de CO<sub>2</sub> para los buques, destinadas a utilizarse en pruebas y que le comunicara sus conclusiones.

### **Módulo sobre gases de efecto invernadero en el GISIS**

4.41 El Comité examinó la manera en que los resultados de las pruebas realizadas de conformidad con las Directrices provisionales relativas al establecimiento voluntario de índices de emisión de CO<sub>2</sub> para los buques, destinadas a utilizarse en pruebas, podrían compilarse y ponerse a disposición de los Estados Miembros y el sector del transporte marítimo para que puedan efectuar comparaciones y estudios más exhaustivos. El Comité recordó que en su 54º periodo de sesiones había concordado con la recomendación del Grupo de trabajo sobre contaminación atmosférica (MEPC 55/4) de crear

una base de datos centralizada y había examinado la información facilitada por la Secretaría en el documento MEPC 55/4/11. Por otra parte, en los documentos MEPC 55/4/4 (Noruega) y MEPC 55/4/14 (India) se respaldaba la creación de una base de datos centralizada para mantener los datos operacionales de los índices de CO<sub>2</sub>.

4.42 El Comité encargó al Grupo de trabajo sobre contaminación atmosférica que lo asesorara con respecto a la creación de un módulo sobre gases de efecto invernadero en el GISIS y sobre la manera más conveniente de estructurarlo y gestionarlo, y que examinara el modo de colaborar con la Secretaría con objeto de crear la base de datos en el periodo que media hasta la presentación del informe.

### **Posibilidades de comercio de los derechos de emisión**

4.43 El Comité tomó nota de la información facilitada en el documento MEPC 55/INF.5 (Reino Unido) sobre los antecedentes del comercio de los derechos de emisión y los posibles planteamientos para introducir dicho mecanismo en el transporte marítimo. Asimismo tomó nota de que el comercio de los derechos de emisión era una posible solución basada en consideraciones operacionales y de mercado, con arreglo a la petición formulada en la resolución A.963(23), en lo referente a la determinación y establecimiento de los mecanismos necesarios para lograr la limitación y reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero ocasionadas por el transporte marítimo internacional. El Comité decidió que, de conformidad con el plan de trabajo, el MEPC 56 y los periodos de sesiones siguientes deberían considerar métodos para abordar las emisiones de gases de efecto invernadero basados en consideraciones técnicas, operacionales y de mercado, y convino en aplazar el examen del documento hasta el próximo periodo de sesiones.

### **Restablecimiento del Grupo de trabajo sobre contaminación atmosférica**

4.44 Como se había acordado, en principio, en el MEPC 54, tras las deliberaciones, el Comité volvió a constituir el Grupo de trabajo sobre contaminación atmosférica bajo la presidencia del Sr. Bin Okamura (Japón) con el siguiente mandato:

"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 tenga a bien:

- .1 examinar los documentos MEPC 55/4/5 (Reino Unido) y MEPC 55/4/7 (Finlandia y Noruega) y, de ser posible, finalizar el proyecto de criterios para el agua de lavado de los sistemas de limpieza de los gases de escape -SO<sub>x</sub>, a fin de que el Comité lo apruebe y se distribuya mediante una circular MEPC y, si no es posible terminarlo en este periodo de sesiones, considerar la forma de finalizarlo y establecer los plazos necesarios y en caso de que la labor pueda llevarse a cabo mediante la constitución de un grupo de trabajo por correspondencia, preparar un proyecto de mandato para el Grupo;
- .2 finalizar el proyecto de modelo normalizado de certificado de cumplimiento de las ZCES en relación con los sistemas de limpieza de los gases de escape- SO<sub>x</sub> (anexo del documento MEPC 55/4/9) a fin de someterlo a la aprobación del Comité;

- .3 examinar las medidas de seguimiento de la resolución A.963(23) desde una perspectiva técnica y metodológica, de conformidad con el plan de trabajo y, en particular, mejorar la colaboración entre las Secretarías de la OMI y la OACI;
- .4 examinar la información obtenida mediante las pruebas que figura en los documentos MEPC 55/4/3 (Alemania y Noruega), MEPC 55/4/4 (Noruega), MEPC 55/4/8 (República de Corea), MEPC 55/4/12 (India), MEPC 55/4/14 (India), MEPC 55/INF.9 (Japón), y MEPC 55/INF.11 (República de Corea) en relación con las Directrices provisionales relativas al establecimiento voluntario de índices de emisión de CO<sub>2</sub> para los buques destinadas a utilizarse en pruebas;
- .5 preparar el proyecto de mandato para la actualización del Estudio de la OMI sobre las emisiones de gases de efecto invernadero y presentar un posible calendario a tal efecto;
- .6 asesorar con respecto a la creación de un módulo sobre gases de efecto invernadero para que se introduzca en el GISIS, y sobre el modo más conveniente de estructurarlo y gestionarlo; y
- .7 presentar un informe escrito al Pleno, el jueves 12 de octubre de 2006."

### **Informe del Grupo de trabajo sobre la contaminación atmosférica**

4.45 Antes de examinar el informe del Grupo de trabajo (MEPC 55/WP.6), el Comité tomó nota de lo siguiente:

- .1 el Grupo de trabajo había acogido con satisfacción la información verbal facilitada por el representante de la Secretaría de la OACI en cuanto a la labor sobre las emisiones de gases de efecto invernadero de la aviación civil internacional. La OACI es un organismo especializado para la aviación civil internacional que cuenta con 189 Estados Miembros. En su trabajo, que se remonta al decenio de 1960, se ha centrado principalmente en el ruido producido por las aeronaves y en las emisiones procedentes de sus motores. En lo que se refiere a las emisiones, inicialmente la OACI se centró en las opciones técnicas y operacionales de reducción. Desde 1998, la OACI ha investigado la viabilidad y la eficacia en función de los costos de las medidas basadas en consideraciones comerciales para reducir las emisiones. Ese estudio concluyó que entre otras cosas, el comercio abierto de los derechos de emisión podría constituir una medida conveniente para el sector en cuanto al costo/eficacia. Tras la decisión tomada por la Asamblea de la OACI en su 35º periodo de sesiones, comenzaron a elaborarse directrices para incorporar las emisiones procedentes de la aviación civil internacional en los planes de comercio de los derechos de emisión de conformidad con el proceso de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (CMNUCC). La elaboración de dichas directrices ha sido muy compleja y ha requerido una gran cantidad de recursos, así como la participación activa de expertos y Estados Miembros. También en este contexto, la OACI está preparando un informe sobre los planes de trueque voluntario de derechos de emisión.

- .2 el Grupo de trabajo tomó nota que la OACI colabora estrechamente con la Secretaría de la UNFCCC y regularmente presenta declaraciones en las reuniones relacionadas con dicha convención marco para mantenerla informada del progreso realizado por su programa medioambiental. La OACI acogió con satisfacción la posibilidad de mantener en el futuro una estrecha colaboración con la OMI en cuestiones relacionadas con los gases de efecto invernadero lo que coincidía con su política a largo plazo de fortalecer la cooperación entre los organismos de las Naciones Unidas en ese ámbito.

4.46 Tras considerar el informe del Grupo de trabajo (MEPC 55/WP.6), el Comité lo aprobó en general y, en particular:

- .1 aprobó el establecimiento de un grupo de trabajo por correspondencia sobre los criterios para el agua de lavado de los sistemas de limpieza de los gases de escape-SO<sub>x</sub>, coordinado por los Estados Unidos\* con el siguiente mandato:

Se pide al Grupo de trabajo por correspondencia que tenga a bien:

- .1 teniendo en cuenta los documentos MEPC 55/4/5 (Reino Unido) y MEPC 55/4/7 (Finlandia y Noruega), elaborar criterios para la descarga del agua de lavado de los sistemas de limpieza de los gases de escape - SO<sub>x</sub> de conformidad con la resolución MEPC.130(53): Directrices relativas a los sistemas de a bordo para la limpieza de los gases de escape SO<sub>x</sub>, y la regla 14 4) b) del Anexo VI del MARPOL, incluidos los siguientes elementos:
    - .1 evaluación del agua de lavado - método de referencia;
    - .2 vigilancia del agua de lavado durante el servicio;
  - .2 teniendo en cuenta los párrafos anteriores, identificar las discrepancias con la resolución MEPC.130(53); y
  - .3 presentar un informe escrito al MEPC 56.
- .2 aprobó el modelo normalizado de certificado de cumplimiento de las ZCES, recogido en el anexo 10, y encargó a la Secretaría que lo adjuntara como apéndice de la resolución MEPC.130(53), Directrices para los sistemas de limpieza de los gases de escape-SO<sub>x</sub>;

---

\* **Coordinador:**  
Sr. Wayne Lundy  
Servicio de Guardacostas de los Estados Unidos  
Teléfono: +1 202 372-1379  
Correo electrónico: [wayne.M.Lundy@uscg.mil](mailto:wayne.M.Lundy@uscg.mil)



- .3 pidió a la Secretaría que notificara el resultado de los periodos de sesiones del MEPC y el de otras tareas referentes a los gases de efecto invernadero, llevadas a cabo en el seno de la OMI, a la Secretaría de la OACI e invitó a dicha Organización a que informara a la OMI sobre los resultados de su labor;
- .4 pidió a la Secretaría de la OMI que organizara la participación de un funcionario en la próxima reunión del OSACT;
- .5 respaldó la recomendación del Grupo de trabajo de volver a examinar la cuestión del mandato para actualizar el Estudio de la OMI sobre las emisiones de gases de efecto invernadero en el próximo periodo de sesiones e invitó a los Estados Miembros y a los observadores a que hicieran aportaciones en el ámbito de la actualización y de su mandato; y
- .6 respaldó la recomendación del Grupo de trabajo de que, en el próximo periodo de sesiones, volviera a examinarse la información solicitada por la Secretaría acerca del módulo de gases de efecto invernadero que debería introducirse en el GISIS e invitó a los Estados Miembros y a los observadores a que hicieran aportaciones sobre el resto de las cuestiones.

## **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 54º periodo de sesiones (20 a 24 de marzo de 2006), había examinado y aprobado enmiendas al Anexo I revisado del MARPOL con miras a su adopción en el presente periodo de sesiones (MEPC 54/21, párrafo 8.16.1 y anexo 10). El Secretario General de la Organización, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 16 2) a) del Convenio MARPOL, distribuyó las propuestas de enmiendas mediante la circular N° 2706 de 31 de marzo de 2006.

5.2 El Comité examinó el documento MEPC 55/5 (Secretaría) en el que figura el texto de la propuesta de enmienda al Anexo I revisado relativa a la designación de la zona marina meridional de Sudáfrica como zona especial. El Comité observó que el MEPC 54 había encargado a la Secretaría que elaborara un proyecto de circular MEPC, para que el Comité la aprobara, en la que se pida a los Gobiernos Miembros y al sector que insten a los petroleros a abstenerse de lavar sus tanques de carga en la nueva zona especial, de manera voluntaria, en espera de la entrada en vigor de la enmienda que sólo podrá surtir efecto a partir de marzo de 2008, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 16 del Convenio MARPOL. El Comité también observó que el proyecto de circular MEPC se examinará en relación con el punto 8 del orden del día.

5.3 El Comité acordó remitir las propuestas de enmienda al Anexo I revisado del MARPOL y el proyecto de resolución MEPC sobre su adopción al Grupo de redacción, para que las examine teniendo en cuenta las observaciones formuladas en el pleno.

### **Propuestas de enmienda al Anexo III del MARPOL**

5.4 El Comité recordó que en su 54º periodo de sesiones había examinado y aprobado las propuestas de enmienda al Anexo III del MARPOL (Anexo III revisado) a efectos de su adopción en

el presente periodo de sesiones (MEPC 54/21, párrafo 10.3 y anexo 13), y que el Secretario General de la Organización, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 16 2) a) del MARPOL 73/78, las había distribuido mediante la Circular N° 2706 de 16 de marzo de 2006.

5.5 El Comité también recordó que, en septiembre de 2005, el DSC 10 había aprobado el proyecto de Anexo III revisado y había acordado el calendario para la entrada en vigor de dicho Anexo de modo que las nuevas disposiciones sobre contaminantes del mar se incorporarían en la Enmienda 34-08 del Código IMDG, facilitando así una transición razonable, además de mantener el proceso reconocido y de respetar el ciclo de introducción de enmiendas en el Código IMDG (MEPC 54/21, párrafo 10.4 y anexo 14).

5.6 El Comité examinó el documento MEPC 55/5/1 (Secretaría) en el que figura el texto de las propuestas de enmienda al Anexo III del MARPOL y observó que el Anexo III revisado sustituiría al texto actual en su totalidad y que la fecha prevista para su entrada en vigor (1 de enero de 2010), que figura en el proyecto de resolución sobre su adopción, debía coincidir con la de la entrada en vigor de la Enmienda 34-08 del Código IMDG.

5.7 El Comité también observó que, en el documento MEPC 55/5/3 la India había formulado observaciones sobre el proyecto de Anexo III revisado, en las que proponía incluir en la regla 8.1 una "terminal mar adentro" como lugar adicional en que el Estado rector del puerto puede realizar inspecciones en cuanto a las prescripciones operacionales.

5.8 Tras deliberar sobre el asunto, el Comité se mostró de acuerdo con la propuesta de la India y encargó al Grupo de redacción que la tuviera en cuenta cuando examinara las propuestas de enmienda y el proyecto de resolución MPEC conexo.

### **Propuestas de enmienda al Plan de evaluación del estado del buque (CAS)**

5.9 El Comité recordó que en su 54° periodo de sesiones había examinado y aprobado enmiendas al CAS a fin de que se adoptaran, en el presente periodo de sesiones (MEPC 54/21, párrafo 10.13 y anexo 15) y que el Secretario General de la Organización, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 16 2) a) del MARPOL 73/78, había distribuido las propuestas de enmienda mediante la circular N° 2706 de 31 de marzo de 2006.

5.10 El Comité examinó el documento MEPC 55/5/2 (Secretaría) y observó que las propuestas de enmienda al CAS estaban previstas, entre otras cosas, para los casos de cambio de pabellón, propiedad u organización reconocida que afecten a los petroleros que posean una declaración válida de cumplimiento del CAS, y que el cambio de pabellón durante un reconocimiento CAS también se contemplaba en dichas enmiendas.

5.11 El Comité acordó remitir las propuestas de enmienda al CAS y el proyecto de resolución MEPC sobre su adopción, al Grupo de redacción para que los examinara.

### **Recomendación sobre las normas relativas al régimen de descarga de aguas sucias sin tratar**

5.12 Al examinar una propuesta de Australia (MEPC 55/10/3) sobre la conveniencia de publicar una resolución MEPC para aprobar una Recomendación sobre las normas relativas al régimen de descarga de aguas sucias sin tratar, estipuladas en la regla 11.1.1 del Anexo IV, el Comité acordó

encargar al Grupo de redacción sobre enmiendas que examinara y finalizara la Recomendación y el proyecto de resolución MEPC conexo (véase también el párrafo 10.68).

### **Enmiendas a las Directrices LHNS**

5.13 Al examinar los resultados del DSC 11 que figuran en el documento MEPC 55/10/6 (Secretaría), el Comité tomó nota de las propuestas de enmienda a las Directrices para el transporte y manipulación en buques de apoyo mar adentro de cantidades limitadas de sustancias líquidas a granel potencialmente peligrosas o nocivas (Directrices LHNS), y acordó encargar al Grupo de redacción sobre enmiendas que examinara y finalizara las propuestas de enmienda y el proyecto de resolución MEPC conexo sobre su adopción (véase también el párrafo 10.98).

### **Constitución del Grupo de redacción sobre enmiendas a los instrumentos de obligado cumplimiento**

5.14 El Comité acordó constituir un grupo de redacción sobre enmiendas a los instrumentos de obligado cumplimiento y le encargó que, teniendo en cuenta los documentos presentados así como las decisiones tomadas y las observaciones y propuestas formuladas en el Pleno, realizara las siguientes tareas:

- .1 examinar y finalizar los textos de las enmiendas al Anexo I revisado del MARPOL (Designación de las zonas meridionales de Sudáfrica como zona especial), al Anexo III del MARPOL (Anexo III revisado del MARPOL) y al Plan de evaluación del estado del buque, así como el texto de las resoluciones MEPC conexas, sobre su adopción, teniendo en cuenta la información proporcionada y las observaciones que figuran en los documentos MEPC 55/5, MEPC 55/5/1, MEPC 55/5/2 y MEPC 55/5/3, así como las decisiones tomadas y las observaciones y propuestas formuladas en el Pleno;
- .2 examinar y finalizar la Recomendación sobre las normas relativas al régimen de descarga de aguas sucias sin tratar, presentada en el documento MEPC 55/10/3;
- .3 examinar y finalizar las enmiendas a las Directrices para el transporte y manipulación en buques de apoyo mar adentro de cantidades limitadas de sustancias líquidas a granel potencialmente peligrosas o nocivas (Directrices LHNS), que figuran en el documento MEPC 55/10/6; y
- .4 presentar un informe al Pleno el jueves 12 de octubre de 2006.

### **Resultados del Grupo de redacción**

5.15 El Comité examinó el informe del Grupo de redacción sobre las enmiendas al MARPOL (MEPC 55/WP.7) que se reunió el 11 de octubre de 2007 bajo la presidencia del Sr. Zafrul Alam (Singapur) y tomó nota de las siguientes modificaciones y ajustes de redacción propuestos por el Grupo.

### **Designación de las aguas meridionales de Sudáfrica como zona especial**

5.16 El Comité coincidió con la opinión del Grupo y acordó sustituir la expresión "zona marina", en la designación de esa zona especial, teniendo en cuenta que en el contexto del MARPOL, "zona

marina" se utilizaba únicamente para los mares con nombre propio, como por ejemplo el "mar Mediterráneo", el "mar Rojo" y otros.

### **Terminal mar adentro**

5.17 El Comité tomó nota de la preocupación manifestada por algunos miembros del Grupo de redacción por lo que respecta a la falta de definición de "terminal mar adentro" en el texto del Anexo III revisado del MARPOL que, entre otras cosas, podría ocasionar problemas de índole jurídica en relación con la supervisión por el Estado rector del puerto llevada a cabo fuera de la zona económica exclusiva.

5.18 A este respecto, después de la intervención del Japón, el Comité recordó que el artículo 5 3) del MARPOL reconoce que una Parte puede tomar medidas contra un buque, si no cumple las disposiciones de dicho Convenio en "puertos o terminales mar adentro bajo su jurisdicción" y el término "jurisdicción", según el artículo 9 3) del mismo Convenio, "se interpretará a la luz del derecho internacional vigente cuando haya de aplicarse o interpretarse el presente Convenio" lo que en la actualidad se refiere a la CONVEMAR.

### **Adopción de las enmiendas**

5.19 Tras resolver las cuestiones anteriores, el Comité aprobó el informe en general y, por consenso, adoptó:

- .1 las enmiendas al Anexo I revisado del MARPOL (designación de las aguas meridionales de Sudáfrica como zona especial), mediante la resolución MEPC.154 (55), que figura en el anexo 11;
- .2 las enmiendas al Plan de evaluación del estado del buque, mediante la resolución MEPC.155(55), que figura en el anexo 12;
- .3 las enmiendas al Anexo III del MARPOL (Anexo III revisado del MARPOL), mediante la resolución MEPC.156(55), que figura en el anexo 13;
- .4 la resolución MEPC.157(55) acerca de la Recomendación sobre las Normas relativas al régimen de descarga de aguas sucias sin tratar por los buques, mediante la resolución MEPC, que figura en el anexo 14; y
- .5 las enmiendas a las Directrices LHNS, mediante la resolución MEPC.158(55), que figura en el anexo 15.

5.20 EL Comité acordó poner las enmiendas a las directrices LHNS, adoptadas mediante la resolución MEPC.158(55), en conocimiento del MSC para que adopte las medidas oportunas.

### **Declaración de Argentina**

5.21 La delegación de Argentina manifestó su preocupación por lo que considera una peligrosa tendencia a multiplicar la designación de ZE y ZMES, apartándose de la naturaleza excepcional y restringida, tanto en términos espaciales como materiales, que le asigna el artículo 211.6 de la CONVEMAR.

5.22 A juicio de Argentina, los temas referidos a la creación de estas zonas, por afectar derechos y obligaciones establecidos en la CONVEMAR, deberían contar con la participación del Comité Jurídico. En ese mismo sentido, Argentina consideraba que la propuesta de modelo para el examen de solicitudes destinadas a la clasificación de ZMES presentada por los Estados Unidos en el documento MEPC 55/8 también debería remitirse al Comité Jurídico para su consideración.

5.23 Por último, Argentina reservó su posición respecto de la aprobación de la enmiendas al Anexo I revisado del MARPOL mediante la resolución MEPC.154(55) (designación de las aguas meridionales de Sudáfrica como Zona Especial), así como con respecto a la aprobación del modelo revisado para el examen de solicitudes de designación de ZMES.

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

6.1 El Comité examinó 13 documentos sustantivos y un documento informativo y acordó abordarlos, agrupando los que se referían a las mismas cuestiones o a cuestiones relacionadas, en el siguiente orden:

- .1 MEPC 55/6 (Dominica), MEPC 55/6/1 (Dinamarca), MEPC 55/6/6 (BIMCO), MEPC 55/6/10 (India), MEPC 55/6/11 (Suecia), y MEPC 55/6/12 (INTERTANKO e INTERCARGO), todos ellos sobre cuestiones relacionadas con la implantación y el cumplimiento de las prescripciones sobre descargas del Anexo I revisado del MARPOL;
- .2 MEPC 55/6/3 (Noruega), MEPC 55/6/4 (Nueva Zelanda) y MEPC 54/6/7 (BIMCO) sobre cuestiones relacionadas con la revisión del Anexo V del MARPOL;
- .3 MEPC 54/6/2 (Islas Marshall e INTERTANKO), MEPC 54/6/5 (IACS), MEPC 54/6/8 (IACS) y MEPC 54/6/9 (Australia) que contienen diferentes propuestas para la aclaración, interpretación o enmienda de diversas prescripciones del Anexo I y el Anexo IV revisados del MARPOL; y
- .4 MEPC 54/INF.8 (Dinamarca) en el que se facilita información sobre la capacidad de los incineradores de a bordo;

### **PRESCRIPCIONES SOBRE DESCARGAS QUE FIGURAN EN EL ANEXO I REVISADO DEL MARPOL**

6.2 El Comité tomó nota de que el primer grupo de documentos que debía considerar se refería a los resultados de su 54º periodo de sesiones, después de considerar el documento MEPC 54/14 presentado por la India. En dicho documento, el país mencionado señalaba los graves problemas operacionales que afectan a la gestión del aceite de desecho en los espacios de máquinas de los buques. Se recordó que el MEPC 54, al concluir el debates (MEPC 54/21, párrafo 14.8):

- ".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."

6.3 El Comité manifestó su agradecimiento a la India por esa importante contribución que había generado un fructífero debate y que se esperaba que produjera cambios considerables en los aspectos legislativos y de implantación relacionados con la prevención de la contaminación por hidrocarburos procedente de las operaciones de los buques.

6.4 El Comité acordó mantener un debate general sobre las diferentes propuestas y el mejor método para abordarlas una vez que se hubieran presentado los seis documentos.

### **Medios electrónicos para el control de las descargas de hidrocarburos procedentes de los buques**

6.5 El documento MEPC 55/6, presentado por Dominica, se centraba principalmente en la lucha contra las descargas ilegales de hidrocarburos en el medio marino. No obstante, ponía de relieve que la vigilancia y las medidas de control constituyen pesadas cargas para los países en desarrollo, próximos a vías de navegación con un intenso tráfico marítimo y proponía que se utilizaran medios electrónicos modernos, por ejemplo un sistema electrónico de control de las descargas de hidrocarburos (EODMS, en sus siglas en inglés) para sustituir parte de la versión escrita del Libro registro de hidrocarburos. Dichos dispositivos electrónicos deberán ser inviolables y capaces de registrar todas las operaciones relacionadas con la gestión del agua oleosa (procedente de los espacios de máquinas y de carga) reguladas por el Anexo I del MARPOL. El sistema completo podría integrarse en el sistema de identificación y seguimiento de largo alcance (LRIT) actualmente en desarrollo.

6.6 Además, Dominica sugirió que las reglas 17 y 36 (Partes I y II respectivamente del Libro registro de hidrocarburos) del Anexo I revisado del MARPOL deberían enmendarse a este respecto, así como las disposiciones conexas referentes al reconocimiento y al certificado IOPP, según procediera.

### **Mejora de la manipulación de los residuos de hidrocarburos y las aguas de sentina en relación a los Anexos I y VI del MARPOL**

6.7 En el documento MEPC 55/6/1, Dinamarca proponía una renovación general de las reglas y directrices conexas referentes a la manipulación de los residuos de hidrocarburos y las aguas de sentina oleosas. A juicio de Dinamarca, el enfoque de tolerancia cero en cuanto a las infracciones del MARPOL adoptado por las autoridades marítimas de todo el mundo había expuesto a juicios penales tanto a la gente de mar como a las compañías navieras. En este contexto, deberían realizarse todos los esfuerzos posibles para garantizar que las disposiciones del MARPOL fueran claras e incluyeran definiciones de los conceptos clave que figuran en las reglas, de las que ahora se carece, de manera que dichas prescripciones pudieran traducirse fácilmente en prácticas operacionales a bordo de los buques. En síntesis, las medidas normativas concretas solicitadas por Dinamarca, eran:

- elaborar definiciones claras de los residuos de hidrocarburos (Fangos) y el tanque de retención de aguas de sentina;
- elaborar interpretaciones unificadas sobre el uso de los códigos de letras (A a H) en el Libro registro de hidrocarburos;
- introducir enmiendas en el certificado IOPP, modelo A (suplemento del certificado IOPP para buques no petroleros) y modelo B (suplemento del certificado IOPP para petroleros);
- elaborar Directrices adicionales para la aprobación de sistemas de manipulación de sentinas y fangos; y
- actualizar las "Directrices revisadas sobre sistemas para la manipulación de desechos oleosos de los espacios de máquinas de los buques" aprobadas en el MEPC 54 (MEPC.1/Circ.511).

El Comité tomó nota de que, en relación con lo que antecede, Dinamarca proporcionaba en su documento los textos de las enmiendas propuestas al Anexo I del MARPOL y a los instrumentos conexos.

### **Observaciones acerca de las propuestas presentadas por Dominica y Dinamarca**

6.8 En el documento MEPC 55/6/6, aunque apoyaba el enfoque general del documento presentado por Dinamarca, BIMCO proponía que se introdujeran mejoras en el sistema separador de agua e hidrocarburos, incluido el tanque de retención de las aguas de sentina del espacio de máquinas. BIMCO proponía mejorar la prueba de funcionamiento descrita en la resolución MEPC.107(49), mediante la utilización de líquidos más realistas y el aumento de la duración de la prueba (8-12 horas en lugar de 2,5 horas). Además se planteó que los tanques de retención de aguas de sentina no deberían ser tanques del doble fondo sino, tanques profundos cuya configuración favorece la separación de hidrocarburos y agua.

6.9 En el documento MEPC 55/6/10, la India acogía con satisfacción las propuestas presentadas por Dominica y Dinamarca y formulaba algunas observaciones técnicas, tales como la conveniencia de perfeccionar el hidrocarbúrometro para que registre parámetros adicionales como la cantidad de agua de sentina descargada, la situación del buque mediante datos del GPS, el registro continuo del contenido de hidrocarburos en partes por millón (ppm) en el agua descargada, la posición de la válvula de tres direcciones, etc.

6.10 Además, la India proponía enmendar la regla 16 del Anexo VI del MARPOL a fin de que especifique la capacidad mínima del incinerador de a bordo, así como la aplicación obligatoria de la circular MEPC.1/Circ.511 (Directrices revisadas sobre sistemas para la manipulación de desechos oleosos en los espacios de máquinas de los buques).

6.11 Refrendando la propuesta presentada por Dinamarca (MEPC 55/6/1), Suecia sugería (MEPC 55/6/11) la inclusión del siguiente punto adicional en la lista de los aspectos que deben verificarse, de las Directrices suplementarias para la aprobación de sistemas de manipulación de sentinas y fangos: la Administración verificará que el efluente procedente de los sistemas

separadores de las aguas de sentina y el agua oleosa no pueda diluirse deliberadamente en ningún punto de dichos sistemas.

6.12 En opinión de Suecia, esta adición es urgente puesto que se está haciendo más frecuente que los buques "resuelvan" sus problemas de tratamiento mediante la dilución del efluente del separador de las aguas de sentina, antes de que pase por el hidrocarbúmetro, con objeto de que el contenido de hidrocarburos sea inferior a 15 ppm. De este modo, la dilución produce descargas de sustancias oleosas perjudiciales, sin que se reduzca la cantidad total descargada en el mar, puesto que finalmente sólo se trata de la cantidad de agua que se añade a los hidrocarburos o a los hidrocarburos emulsionados antes de descargarlos en el mar. El resultado de este método es que la cantidad de hidrocarburos que entra en el medio marino no se reduce en absoluto, haciendo que fracase el objetivo principal del Anexo I del MARPOL.

6.13 En el documento MEPC 55/5/12, INTERTANKO e INTERCARGO manifestaban su apoyo al enfoque integral de Dinamarca aunque formulaban algunas observaciones detalladas de carácter técnico y proponían que la totalidad del asunto se remitiera a un Subcomité técnico para que lo considerara, aprovechando la ocasión para emprender un examen a fondo de la circular MEPC.1/Circ.511 y reglas conexas de los Anexos I y VI del MARPOL.

### **Deliberaciones sobre las propuestas de Dominica y Dinamarca**

6.14 Las delegaciones que tomaron la palabra en el debate dieron las gracias a Dominica y a Dinamarca, así como a la India, Suecia, BIMCO, INTERTANKO e INTERCARGO por sus observaciones sobre las propuestas iniciales y sus contribuciones destinadas a mejorar la calidad integral de los sistemas de tratamiento de las aguas de sentina y los residuos oleosos a bordo de los buques.

6.15 En el curso de los debates que siguieron, se señalaron los siguientes puntos:

- .1 numerosas delegaciones apoyaron las propuestas que figuran en el documento MEPC 51/6/1 (Dinamarca) si bien varias formularon observaciones en cuanto a la viabilidad de algunas de ellas. No obstante, se reconoció que los cambios normativos presentados por Dinamarca constituían una base sólida para el progreso futuro, con el objetivo de prevenir la contaminación del mar procedente de las operaciones de los buques;
- .2 varias delegaciones apoyaron la propuesta de Dominica, sin embargo, otras no estuvieron de acuerdo con que el sistema electrónico de control de las descargas de hidrocarburos se integrara en el LRIT puesto que éste último aún estaba en elaboración y no se había proyectado para contener aplicaciones medioambientales a corto plazo. En cuanto a este punto, el Presidente aclaró que ese era el caso y recordó que, durante los debates sobre las posibles funciones futuras del LRIT en cuanto al medio ambiente, el MEPC 53 había acordado que sería preciso elaborarlo de manera que, cuando sus funciones se ampliaran para abarcar aplicaciones medioambientales, pudiera incorporarse con facilidad la capacidad de almacenamiento de datos (MEPC 53/24, párrafo 11.41);



- .3 en cuanto a la posibilidad de que el documento MEPC 55/6 (Dominica) no se hubiera presentado de conformidad con las prescripciones de las Directrices de los Comités (MSC/Circ.1099-MEPC/Circ.405), el Presidente recordó que el MEPC 54 había invitado a los Gobiernos Miembros y al sector a presentar propuestas concretas, incluidas propuestas de enmienda a los instrumentos existentes y que la propuesta de Dominica respondía a dicha invitación; ahora bien, dado que la propuesta no era pertinente a los efectos de la solicitud de ponencias formulada por el MEPC, según se recoge en los párrafos 6.2.1 y 6.2.2 *supra*, el Comité recomendó a Dominica que en uno de sus futuros periodos de sesiones, volviera a presentar su documento como propuesta de un nuevo punto para el programa de trabajo, de conformidad con las prescripciones de las Directrices de los Comités;
- .4 se mencionó que el Anexo I revisado del MARPOL, que entraría en vigor el 1 de enero de 2007, después de más de 7 años de preparación, debería contar con el tiempo suficiente para que se evalúen su utilidad y sus defectos antes de que pueda demostrarse una necesidad imperiosa de introducir enmiendas;
- .5 muchas delegaciones acordaron que los debates detallados sobre las cuestiones técnicas complejas que formaban el núcleo de las propuestas, así como las observaciones formuladas al respecto, deberían remitirse a un Subcomité técnico en lugar de que el Comité celebrara un debate al respecto en el que sólo podrían tratarse cuestiones de política.

6.16 Para finalizar la deliberación, el Comité acordó incluir un punto con alto grado de prioridad sobre el "Examen de la circular MEPC.1/Circ.511 y de las prescripciones pertinentes de los Anexos I y VI del MARPOL" en el programa de trabajo del Subcomité DE y en el orden del día provisional del DE 50, con 2008 como fecha prevista de ultimación.

6.17 El Comité acordó pedir al Subcomité DE que tuviera en cuenta los documentos MEPC 55/6/1, MEPC 55/6/6, MEPC 55/6/10, MEPC 55/6/11 y MEPC 55/6/12, durante los debates relacionados con el nuevo punto del programa de trabajo e invitó a los Gobiernos Miembros y a las delegaciones observadoras interesadas a que presentaran al Subcomité DE cualquier otra propuesta relacionada con este asunto.

#### **EXAMEN DEL ANEXO V DEL MARPOL**

6.18 El Comité recordó que el MEPC 54 había tomado nota de la resolución A/RES/60/30 de la Asamblea General de las Naciones Unidas en la que se invita a la OMI a revisar el Anexo V del MARPOL en consulta con las organizaciones y organismos pertinentes y a evaluar su eficacia para combatir el problema de las fuentes marinas de detritos.

6.19 El Comité recordó también que en ese mismo periodo de sesiones se había señalado que en la revisión del Anexo V del MARPOL también deberían tenerse en cuenta las recomendaciones del Grupo mixto de trabajo por correspondencia Convenio de Londres/MEPC, para aclarar las cuestiones que están en el límite entre el MARPOL 73/78 y el Convenio de Londres y su Protocolo, puesto que abordan particularmente la descarga de basuras en virtud del Anexo V del MARPOL. El Comité tomó nota de que el informe del Grupo mixto de trabajo por correspondencia Convenio de Londres/MEPC, se examinaría en relación con el punto 11 del orden del día.

6.20 Finalmente, el Comité recordó que en conclusión, el MEPC 54 (MEPC 54/21, párrafos 11.27.1 y .2):

- .1 había tomado nota de la invitación efectuada por la Asamblea General de las Naciones Unidas y había acordado iniciar el examen del Anexo V del MARPOL y evaluar su eficacia para combatir las fuentes marinas de detritos; y
- .2 había invitado a las delegaciones a que presentaran propuestas en relación con los puntos pertinentes de su orden del día, para el examen del Anexo V del MARPOL al efecto señalado.

6.21 El Comité examinó tres documentos que respondían a dicha invitación: MEPC 55/6/3 (Noruega), MEPC 55/6/4 (Nueva Zelanda) y MEPC 55/6/7 (BIMCO).

6.22 En el documento MEPC 55/6/3, Noruega proponía la revisión de las prescripciones para la descarga de los residuos de la carga de los graneleros de carga seca en el contexto de la revisión del Anexo V del MARPOL y de las Directrices para su implantación. Los residuos de carga deberían considerarse tanto en condición "húmeda" (agua de lavado) como en condición "seca" y debería tenerse en cuenta una serie de criterios, tales como la turbidez, la sedimentación, la demanda bioquímica de oxígeno, los efectos a largo plazo y las propiedades de flotabilidad.

6.23 En el documento MEPC 55/6/4, Nueva Zelanda manifestaba su preocupación en cuanto al problema planteado por las basuras que contienen material de embalaje como los paquetes vesiculares de cartón plastificado que en la actualidad no parecen estar suficientemente regulados. Nueva Zelanda proponía un doble enfoque: la introducción de enmiendas en la regla 3 1) a) del Anexo V, mediante la inclusión de un párrafo adicional en el que se mencionarían los desechos de las mercancías peligrosas enumeradas en la lista del Código IMDG, y la aprobación de una interpretación unificada a fin de que el término "materia plástica" incluya los paquetes vesiculares de cartón plastificado.

6.24 El Comité tomó nota del documento MEPC 55/6/7 (BIMCO) en el que figuran observaciones y propuestas adicionales acerca del problema de los residuos de la carga en relación con el Anexo V del MARPOL. A juicio de BIMCO, el asunto podría aclararse mediante la introducción de una enmienda en las "Directrices para la implantación del Anexo V del MARPOL" que incluyera un nuevo tipo de basuras bajo el epígrafe "Agua de lavado de las bodegas de carga que contenga residuos de carga seca".

6.25 Tras tomar nota de que las propuestas de Noruega, Nueva Zelanda y BIMCO habían recibido apoyo, el Comité estimó que constituirían una buena base para comenzar el examen del Anexo V del MARPOL.

### **Establecimiento de un Grupo de trabajo interperiodos por correspondencia y mandato correspondiente**

6.26 El Comité acordó establecer un grupo de trabajo interperiodos por correspondencia coordinado por el Canadá\* y a fin de abordar la revisión del Anexo V del MARPOL de modo integral, le pidió que tuviera a bien:

- .1 elaborar el marco, el método de trabajo y el calendario de la revisión del Anexo V del MARPOL y de las Directrices revisadas para la implantación del Anexo V del MARPOL, conexas (resolución MEPC.59(33), enmendada) teniendo presentes:
  - .1.1 la resolución A/RES/60 de la Asamblea General de las Naciones Unidas en la que se invita a la OMI a revisar el Anexo V del MARPOL, en consulta con las organizaciones y organismos pertinentes y a evaluar su eficacia para combatir el problema de las fuentes marinas de detritos; y
  - .1.2 las recomendaciones del Grupo mixto de trabajo por correspondencia Convenio de Londres/MEPC, que figuran en el documento MEPC 55/11/3;
- .2 teniendo en cuenta los documentos MEPC 55/6/3, MEPC 55/6/4 y MEPC 55/6/7 y las observaciones formuladas en el MEPC 55, elaborar una lista de anteproyectos de enmienda al Anexo V del MARPOL y a las Directrices revisadas para la implantación del Anexo V del MARPOL conexas, y
- .3 presentar un informe escrito al MEPC 56.

### **ACLARACIÓN, INTERPRETACIÓN O ENMIENDAS A LOS ANEXOS I Y IV DEL MARPOL**

6.27 El Comité examinó los documentos MEPC 54/6/2 (Islas Marshall e INTERTANKO), MEPC 54/6/5 (IACS), MEPC 54/6/8 (IACS) y MEPC 54/6/9 (Australia) que contienen varias propuestas para la aclaración, interpretación o enmienda de diversas prescripciones recogidas en los Anexos revisados I y IV del MARPOL.

6.28 Al presentar el documento MEPC 55/6/2, las Islas Marshall pusieron en conocimiento del Comité el hecho de que la regla 38 sobre las instalaciones para la recepción de desechos del Anexo I revisado del MARPOL parecía haber omitido mencionar la obligación de proporcionar instalaciones de recepción para los residuos oleosos procedentes de las zonas de carga de los petroleros que, por otra parte, figuran en la regla paralela 12 2) e) del actual Anexo I, mediante referencia a la regla 9. A juicio de los coponentes, la mención de la regla 34 sobre las prescripciones para las descargas procedentes de las zonas de carga de los petroleros también debería incluirse en la regla 38.2.5 del Anexo I revisado (que actualmente sólo hace referencia a la regla 15 sobre las prescripciones para la

---

\* Coordinador del Grupo de trabajo por correspondencia:

**Coordinador:**

Sr. Paul Topping  
Environment Canada  
351 St. Joseph Blvd., 12<sup>th</sup> Floor  
Gatineau, Quebec, KIA OH3  
Canadá  
Teléfono: +819-953-0663  
E-mail: paul.topping@ec.gc.ca

descarga de hidrocarburos o mezclas oleosas, salvo los residuos de la carga (a fin de que quede perfectamente claro que también es preciso contar con instalaciones de recepción para los desechos procedentes de las zonas de carga de los petroleros y, a este respecto, en el documento se incluía el texto de un proyecto de enmienda a la regla 38.2.5 del Anexo I revisado del MARPOL.

6.29 Tras los debates, el Comité refrendó la propuesta de las Islas Marshall e INTERTANKO que figura en el documento MEPC 55/6/2, aprobó la propuesta de enmienda a la regla 38.2.5 del Anexo I revisado del MARPOL, recogida en el anexo 16 e invitó al Secretario General a que la distribuyera de conformidad con los procedimientos de enmienda del MARPOL para que se examine y se adopte en el MEPC 56. El Comité pidió a la Secretaría que publicara la circular MEPC.1/Circ.541 para poner la enmienda propuesta en conocimiento de los Gobiernos Miembros, las autoridades portuarias y el sector, en espera de su entrada en vigor.

6.30 El Comité tomó nota del documento MEPC 55/6/5 (IACS) en el que se le pedía que refrendara los criterios para evaluar el cumplimiento de las prescripciones que figuran en la regla 37.4 del Anexo I revisado del MARPOL, a saber:

*"Todo petrolero de peso muerto igual o superior a 5 000 toneladas tendrá acceso rápido a programas computerizados de cálculo, basados en tierra, sobre la estabilidad con avería y la resistencia estructural residual."*

6.31 El Comité refrendó la opinión de la IACS y convino en que los siguientes criterios cumplieran los principios, y las expectativas en virtud de las cuales se había elaborado la regla 37.4 del Anexo I revisado del MARPOL incluidas las cuestiones relacionadas con la responsabilidad:

- .1 verificación de que existe un contrato a bordo mediante el que se establece una relación entre el buque y una empresa de servicios basada en tierra que dispone de acceso a un modelo computerizado del buque actualizado, y que se dispone de una copia del mismo a bordo;
- .2 obtención de una declaración de dicha empresa de servicios en tierra que confirme que tiene el soporte físico y el soporte lógico del computador y que cuenta con personal cualificado capaz de realizar los cálculos computerizados que estipula la regla mencionada; y
- .3 verificación de que el capitán dispone de medios para ponerse en contacto con dicha empresa en tierra, en cualquier momento.

6.32 En el documento MEPC 55/6/8, la IACS informaba al Comité de que su propia Interpretación MPC 86 contiene los criterios para la implantación de la regla 10.1 del Anexo IV del MARPOL, al efecto de que todos los buques regidos por dicho anexo, independientemente de su tamaño y de que cuenten con una planta de tratamiento de aguas sucias o con un tanque de retención de aguas sucias, estarán equipados con conductos para la descarga de aguas sucias en una instalación portuaria de recepción de aguas sucias y de la correspondiente conexión a tierra.

6.33 El Comité refrendó la interpretación de la IACS y la aprobó como interpretación unificada de las prescripciones de la regla 10.1 del Anexo IV del MARPOL, según figura en el anexo 17.

6.34 En el documento MEPC 55/6/9, Australia proponía que la definición de "**en ruta**" que aparece en la regla 1.6 del Anexo II revisado del MARPOL, también debería aplicarse al Anexo I revisado. La aclaración resulta necesaria en este momento puesto que la distancia mínima de 12 millas marinas hasta la costa más próxima, como restricción para las descargas de los residuos

oleosos de los espacios de máquinas de los buques, se ha suprimido de la regla 9 del actual Anexo I y, en consecuencia, tampoco aparece en la regla equivalente 15 del Anexo I revisado. Así pues la falta de una definición de "en ruta", en el Anexo I revisado, podría interpretarse como la concesión de permiso para que los buques en marcha realicen descargas sin una prescripción de distancia mínima de la costa más cercana. A juicio de Australia, el buque debería estar "en la mar" lo que tendría el efecto de prohibir las descargas dentro de las zonas portuarias y las aguas interiores. Además, el término "en la mar" también deberá aclararse, a los efectos del Anexo I revisado, calificándolo con la expresión "fuera de las aguas interiores".

6.35 Tras los debates, el Comité refrendó la siguiente interpretación unificada, que se recoge en el anexo 18, del término "en ruta" según figura en la regla 15.2.1 del Anexo I revisado del MARPOL:

"En ruta" significa que el buque navega en el mar con un rumbo o rumbos, incluida la desviación de la ruta directa más corta, que en la medida de lo posible a efectos de la navegación, hará que cualquier descarga se extienda en una zona del mar lo más amplia posible que sea razonable y practicable.

#### **CAPACIDAD DEL INCINERADOR DE A BORDO**

6.36 El Comité tomó nota, con agradecimiento, del documento MEPC 55/INF.8 (Dinamarca) sobre los incineradores para la eliminación de residuos de hidrocarburos, en el que se le señalaba el hecho de que la capacidad de dichos incineradores (en litros por hora) varía dentro de una gama, dado que depende de la composición de los fangos que se introduzcan en ellos. En consecuencia, la cantidad de fangos quemados por hora, anotada en el Libro registro de hidrocarburos puede exceder la capacidad nominal declarada en el suplemento del Certificado IOPP (en caso de que el contenido de agua de los fangos sea alto) y eso podría hacer que los funcionarios de supervisión por el Estado rector del puerto tengan la sospecha de que parte de los fangos cuya incineración se ha anotado en el Libro registro, se hayan eliminado de cualquier otro modo, que no sea legal.

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

7.1 En relación con este punto del orden del día el Comité examinó los documentos MEPC 55/7 (Secretaría), MEPC 55/7/1 (Secretaría) y MEPC 55/WP.1 (Informe de la 5ª reunión del Grupo técnico sobre el Convenio de Cooperación y el Protocolo de Cooperación-SNPP).

#### **DOCUMENTO DE ORIENTACIÓN SOBRE PLANIFICACIÓN Y LUCHA CONTRA LAS DESCARGAS DE PRODUCTOS QUÍMICOS EN EL MEDIO MARINO**

7.2 El Comité examinó el documento MEPC 55/7 (Secretaría), en el que se presenta un proyecto definitivo de texto del Documento de orientación sobre planificación y lucha contra las descargas de productos químicos en el medio marino, aprobado por el Grupo técnico sobre el Convenio de Cooperación y el Protocolo de Cooperación-SNPP en su cuarta reunión.

7.3 Al examinar el documento, la delegación de los Países Bajos reconoció que, si bien es un manual orientativo útil, su nomenclatura no concuerda con la utilizada en otras publicaciones de la OMI sobre asuntos similares y tampoco incluye ninguna referencia al sistema globalmente armonizado de productos químicos. Asimismo señaló que en la sección 3.3 se abordaban las

descargas resultantes de las operaciones, autorizadas en virtud del MARPOL, que a su juicio no corresponden al ámbito del manual por lo que respecta a la lucha y la preparación. Así pues, la delegación de los Países Bajos recomendó suprimir la sección 3.3 del manual.

7.4 El observador del CEFIC, en su calidad de participante en el Grupo de trabajo por correspondencia encargado de redactar el manual, señaló que la sección se había incluido para familiarizar a los usuarios con los riesgos que presentan los productos químicos a granel y, por tanto, consideraba que debería mantenerse.

7.5 Tras debatir el asunto, el Comité aprobó en última instancia el proyecto de texto, incluida la sección 3.3, y:

- .1 encargó a la Secretaría que trabajara con la IPIECA para abordar las cuestiones relacionadas con la nomenclatura, incluir información sobre el sistema mundialmente armonizado y ultimar los gráficos y las fotografías;
- .2 encomendó a la Secretaría que incluyera el texto apropiado en la introducción a la sección 3.3 con objeto de aclarar que dicha sección sólo se aplica a las descargas operacionales y no está específicamente relacionada con la preparación y la lucha contra los derrames de productos químicos; y
- .3 pidió a la Secretaría que, una vez ultimadas las tareas anteriores, presentara el documento para publicarlo como manual de la OMI.

#### **RESPUESTA INTERNACIONAL A LA CRISIS PROVOCADA POR EL DERRAME DE HIDROCARBUROS EN EL LÍBANO**

7.6 El Comité examinó el documento MEPC 55/7/1 (Secretaría) en el que se presenta una visión general de la labor realizada por la OMI, el REMPEC y la comunidad internacional en su conjunto para hacer frente a la situación de crisis provocada por el derrame de hidrocarburos en el Líbano, y tomó nota de la información que figura en ese documento.

7.7 En particular, el Comité tomó nota de la actuación de la OMI y el REMPEC (centro regional de emergencia para la lucha contra la contaminación en el mar Mediterráneo), desde el comienzo del suceso, para dar una respuesta oportuna y coordinada al derrame mediante la movilización de recursos con los que ayudar al Gobierno del Líbano a gestionar y hacer frente a la situación; el despliegue de numerosos expertos para asistir al Ministerio del Medio Ambiente en la coordinación de la ayuda internacional prestada al Líbano y el apoyo proporcionado para reunir 50 millones de dólares de los Estados Unidos destinados al proyecto de limpieza del derrame de hidrocarburos y de creación de capacidad que se incluirá en el llamamiento para la reconstrucción nacional lanzado a finales de agosto de 2006.

7.8 Tomando nota de la información facilitada, el Comité manifestó su agradecimiento a la OMI y al REMPEC por su participación en la lucha contra el derrame de hidrocarburos que se produjo en el Líbano y reconoció el amplio apoyo prestado por muchos países, organizaciones internacionales y organizaciones no gubernamentales, según se recoge en el anexo del documento MEPC 55/7/1.

7.9 El Comité instó también a los Estados Miembros a que repusieran los recursos utilizados del Fondo de respuesta a la contaminación marina (100 000 dólares) a fin de permitir que la Secretaría mantenga un nivel mínimo de preparación para futuros sucesos.

7.10 La delegación de los Estados Unidos puso de relieve la labor realizada por su país en relación con el derrame de hidrocarburos en el Líbano señalando especialmente el establecimiento del Grupo de trabajo sobre el derrame de hidrocarburos en el Líbano, un grupo interorganismos coordinado por la Secretaría de Estado de los Estados Unidos con la participación de la Administración Nacional del Océano y de la Atmósfera (NOAA), el Servicio de Guardacostas, el Organismo para la Protección del Medio Ambiente (EPA) y el Organismo Estadounidense de Desarrollo Internacional (USAID), que se constituyó en la fase inicial del suceso para vigilar el desarrollo de los acontecimientos, coordinar las actividades con las autoridades del Líbano y determinar la naturaleza de la asistencia que los Estados Unidos debían prestar para luchar contra el derrame.

7.11 Asimismo, el Comité tomó nota de la información facilitada por los Estados Unidos en relación con la asistencia que prestaban en ese momento para combatir el derrame de hidrocarburos en el Líbano, particularmente el contrato de cinco millones de dólares suscrito con la compañía estadounidense SEACOR, especialista en control de derrames, para que se encargue de la limpieza del litoral septentrional del Líbano, una iniciativa emprendida en consulta con el Ministerio de Medio Ambiente del Líbano y establecida en el marco de las actividades internacionales del REMPEC para coordinar la lucha contra los derrames.

7.12 Tras examinar la información presentada, por la delegación de los Estados Unidos, el Comité refrendó la propuesta de que el Grupo técnico analice las lecciones extraídas de la lucha contra el derrame de hidrocarburos en el Líbano.

#### **INFORME DE LA QUINTA REUNIÓN DEL GRUPO TÉCNICO SOBRE EL CONVENIO DE COOPERACIÓN Y EL PROTOCOLO DE COOPERACIÓN-SNPP**

7.13 El Comité tomó nota de que el Grupo técnico sobre el Convenio de Cooperación y el Protocolo de Cooperación - SNPP había celebrado su quinta reunión del 2 al 6 de octubre de 2006 bajo la presidencia del Sr. Ezio Amato (Italia).

7.14 Al presentar el informe del Grupo técnico (MEPC 55/WP.1), su Presidente señaló que dicho Grupo había avanzado considerablemente en su programa de trabajo. Seguidamente, presentó los principales resultados de la quinta reunión del Grupo técnico, que se resumen en los párrafos siguientes.

#### **Manuales y documentos de orientación**

7.15 Tras tomar nota del progreso realizado en relación con el Manual sobre evaluación de los riesgos que presentan los derrames de hidrocarburos; la preparación para la lucha contra dichos derrames y la reestructuración propuesta para proporcionar una orientación más práctica a los usuarios, el Comité refrendó las medidas adoptadas por el Grupo para ultimar el documento mediante un Grupo de trabajo por correspondencia coordinado por el Canadá (MEPC 55/WP.1, párrafos 3.2 a 3.8)

7.16 El Comité tomó nota del progreso realizado en relación con el Manual OMI/PNUMA sobre la evaluación de los daños ocasionados al medio ambiente y las medidas de recuperación tras un derrame de hidrocarburos en el mar teniendo en cuenta, en especial, los extensos debates y las conclusiones finales alcanzadas por el Grupo para dar cabida a las observaciones del PNUMA, algunas de las cuales hacían referencia a cambios importantes en el ámbito de aplicación y el

contenido del manual. Asimismo, el Comité tomó nota de la labor que deberán llevar a cabo las Secretarías de la OMI y del PNUMA para abordar el contenido nuevo y revisado, que finalmente se presentaría a un grupo de trabajo por correspondencia, coordinado por Italia, para que lo ultimara y presentara un proyecto revisado en la sexta reunión del Grupo técnico (MEPC 55/WP.1, párrafos 3.9 a 3.16).

7.17 El Comité tomó nota del progreso realizado por el Grupo y de los avances en la revisión de la Parte V del Manual sobre la contaminación ocasionada por hidrocarburos: Aspectos administrativos de la lucha contra la contaminación por hidrocarburos, y encargó a la Secretaría que finalizara el texto y lo sometiera a la aprobación del MEPC 56 (MEPC 55/WP.1, párrafos 3.17 a 3.22).

7.18 Tras examinar las deliberaciones y recomendaciones del Grupo técnico en relación con una posible revisión de la Parte I del Manual sobre la contaminación ocasionada por hidrocarburos: Prevención-, habida cuenta de su amplia aplicación, en lugar de actualizar el manual "MARPOL-Cómo llevarlo a la práctica", el Comité aprobó la revisión de la Parte I del Manual sobre la contaminación ocasionada por hidrocarburos (MEPC 55/WP.1, párrafos 3.23 a 3.31).

7.19 El Comité consideró las deliberaciones del Grupo sobre la elaboración de materiales de orientación para abordar los aspectos jurídicos y administrativos de los sucesos relacionados con las SNPP y convino en que era necesario considerar materiales, disponibles en las administraciones marítimas, como fuente de información para determinar la naturaleza exacta y el alcance de los materiales de orientación que se requieren a nivel internacional, que finalmente deberá elaborar el Grupo (MEPC 55/WP.1, párrafos 3.32 a 3.38).

## **Formación**

7.20 Tras tomar nota del retraso en la elaboración de dos cursos introductorios sobre preparación y lucha contra sucesos relacionados con SNPP debido a restricciones financieras en el primer semestre de 2006, que impidieron contratar consultores para seguir elaborando el proyecto de los cursos mencionados con tiempo suficiente para que lo examinara el Grupo técnico en su quinta reunión, el Comité encargó a la Secretaría que adoptara todas las medidas necesarias para obtener la financiación requerida que permita avanzar en la elaboración del curso, a fin de presentarlo al Grupo técnico en su sexta reunión (MEPC 55/WP.1, párrafos 4.2 a 4.4).

7.21 El Comité tomó nota del progreso realizado en la revisión del curso de formación para instructores del Convenio de Cooperación y de la constitución de un grupo de trabajo por correspondencia para adelantar la revisión del curso, teniendo especialmente en cuenta la experiencia adquirida por el CEDRE y los materiales disponibles en dicho Centro, que se habían elaborado basándose en el curso sobre el Convenio de Cooperación, y se había modificado para satisfacer adecuadamente las necesidades de los alumnos (MEPC 55/WP.1, párrafos 4.5 a 4.10).

7.22 El Comité aprobó la circular MEPC (MEPC.1/Circ.538) en la que figura un paquete informativo para funcionarios gubernamentales de categoría superior y ejecutivos de alto nivel en casos de derrames importantes de hidrocarburos, (MEPC 55/WP.1, párrafos 4.11 a 4.14 y anexo 1).

## **Servicios e intercambio de información**

7.23 Tras tomar nota de los debates preliminares mantenidos por el Grupo en relación con la organización de un cuarto Foro de investigación y desarrollo y, en particular, de que se prefiere



organizar dicho Foro junto con otro simposio internacional pertinente, como por ejemplo INTERSPILL que tendrá lugar en 2009 y en que los temas podrían ser las SNPP y los hidrocarburos pesados, el Grupo convino en que era necesario identificar los socios adecuados para la organización y financiación conjunta de un cuarto Foro (MEPC 55/WP.1, párrafos 5.1 a 5.6).

7.24 El Comité también tomó nota de la información facilitada al Grupo técnico por la delegación de Polonia en lo que se refiere al reciente "*Balex Delta Exercise 2006*", que se trata de un ejercicio anual de lucha contra la contaminación, en el marco del Convenio de Helsinki, y que tuvo lugar en Gdynia (Polonia) del 5 al 7 de septiembre de 2006.

7.25 El Comité tomó nota además de la información facilitada al Grupo técnico por la delegación de la Federación de Rusia, durante su presentación de los siguientes ejercicios:

- .1 el ejercicio conjunto Rusia-Turquía sobre búsqueda y salvamento y lucha contra el derrame de hidrocarburos, que, el 15 de enero de 2006, tuvo lugar frente al puerto de Novorossiysk, en el mar Negro, con la presencia de representantes de Rumania y Suecia en calidad de observadores; y
- .2 el ejercicio conjunto realizado por la Federación de Rusia, el Japón y la República de Corea bajo los auspicios del Centro regional de actividades de preparación y lucha contra emergencias ambientales del medio marino (MERRAC) en el marco del Plan de acción para la protección, gestión y desarrollo del medio ambiente marino y costero de la región del Pacífico noroccidental (NOWPAP). El ejercicio tuvo lugar en el Golfo Aniva en Sakhalin, el 11 de mayo de 2006, con la asistencia de representantes de la República Popular de China en calidad de observadores.

### **Cooperación con otras organizaciones**

7.26 El Comité tomó nota de las actividades de cooperación de la Secretaría con otras organizaciones internacionales, en particular, de la contribución de la OMI a la edición de 2006 del Plan conjunto de gestión de emergencia radiológica de las organizaciones internacionales, al Foro OMI/PNUMA de 2006 sobre cooperación regional en la lucha contra la contaminación del mar y al memorando de entendimiento suscrito con la Unidad común medioambiental del PNUMA/OCHA, en el que se formalizan los acuerdos de cooperación en caso de que se produzca una emergencia que afecte a ambas organizaciones (MEPC 55/WP.1, párrafos 6.2 a 6.4).

7.27 El Comité tuvo en cuenta el examen que efectuó el Grupo de la información recogida en el documento MEPC 55/7/1, que trata de las actividades realizadas por la OMI y el REMPEC en respuesta a la situación de crisis provocada por el derrame de hidrocarburos en el Líbano, que se le presentará directamente cuando examine el mismo documento (MEPC 55/WP.1, párrafos 6.7 a 6.12).

### **Implantación de la cooperación técnica sobre el Convenio de Cooperación y el Protocolo de Cooperación-SNPP**

7.28 El Comité tomó nota de que el Grupo había examinado los informes sobre la ejecución de las actividades de cooperación técnica relacionadas con el Convenio de Cooperación y el Protocolo de Cooperación-SNPP y resumidas en los documentos MEPC que tratan de ese asunto (MEPC 55/WP.1, párrafos 7.1 a 7.6).

## **Programa de trabajo y orden del día de la 6ª reunión del Grupo técnico**

7.29 El Comité aprobó el programa de trabajo y el orden del día provisional correspondientes a la 6ª reunión del Grupo técnico sobre el Convenio de Cooperación y el Protocolo de Cooperación-SNPP, que figuran en el anexo 19.

7.30 Asimismo, el Comité aprobó el calendario de la 6ª reunión del Grupo técnico sobre el Convenio de Cooperación y el Protocolo de Cooperación-SNPP, que se reunirá la semana anterior al MEPC 56 en un lugar que se decidirá teniendo en cuenta los ofrecimientos de las delegaciones del Reino Unido y de Francia, en caso de que aún no se haya completado el acondicionamiento de la sede en Albert Embankment, y aprobó el informe, en términos generales (MEPC 55/WP.1, párrafos 9.7 a 9.10).

## **Elección de Presidente y Vicepresidente**

7.31 El Comité acogió con agrado la elección del Sr. Mark Meza (Estados Unidos) como Presidente y del Sr. Nick Quinn (Nueva Zelanda) como Vicepresidente del Grupo técnico para un periodo de tres años, de 2007 a 2009 (MEPC 55/WP.1, párrafos 9.1 a 9.3).

7.32 De igual modo, el Comité agradeció al actual Presidente, Sr. Amato (Italia) su contribución a la labor del Comité en las cuestiones relacionadas con el Convenio de Cooperación y el Protocolo de Cooperación-SNPP y su administración del Grupo Técnico durante los tres años de su presidencia.

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

### **Implantación efectiva y en fecha temprana de la zona especial correspondiente a las aguas meridionales de Sudáfrica**

8.1 El Comité recordó que en su 54º periodo de sesiones había acordado la designación de las aguas meridionales de Sudáfrica como zona especial en virtud del Anexo I revisado del Convenio MARPOL, y había aprobado la propuesta de enmienda a la regla 1.11 de dicho Anexo con respecto a la zona especial.

8.2 Tras tomar nota de que la enmienda se había adoptado en relación con el punto 5 del orden del día (párrafo 5.19) y de que, con arreglo al procedimiento de enmiendas que figura en el artículo 16 del Convenio MARPOL, las enmiendas al Anexo I del MARPOL relativas a la zona especial no entrarían en vigor hasta principios de 2008, el Comité aprobó el proyecto de circular que figura en el anexo del documento MEPC 55/8/1, en el que se pide a los Gobiernos Miembros y a los grupos del sector que cumplan las prescripciones de la zona especial inmediatamente y con carácter voluntario y, en particular, que insten a los petroleros a abstenerse de lavar sus tanques de carga en las aguas meridionales de Sudáfrica, en espera de la entrada en vigor de la zona especial. El Comité también pidió a la Secretaría que distribuyera la circular (MEPC.1/Circ.453) lo antes posible.

8.3 El observador de INTERTANKO declaró que respaldaba la circular propuesta y que instaría a sus miembros a cumplir las prescripciones de la zona especial, en espera de que entrara en vigor.

### **Formulario modelo para el examen de las propuestas de ZMES**

8.4 El Comité recordó que en su 53º periodo de sesiones había ultimado la revisión de las Directrices para la determinación y designación de zonas marinas especialmente sensibles (Directrices sobre las ZMES), que la Asamblea había adoptado mediante la resolución A.982(24). Asimismo recordó que en su 54º periodo de sesiones había finalizado y aprobado un texto revisado del Documento de orientación para presentar a la OMI propuestas sobre zonas marinas especialmente sensibles (ZMES), que se distribuyó mediante la circular MEPC.1/Circ.510, en respuesta a los importantes cambios introducidos en las Directrices revisadas sobre ZMES, y había aprobado un modelo uniforme de resolución MEPC para la designación de ZMES (MEPC 54/21, anexo 11).

8.5 El Comité examinó un proyecto de modelo para el examen de las propuestas de ZMES, presentado por los Estados Unidos (MEPC 55/8, anexo) que en su opinión permitiría agilizar y hacer más riguroso el examen de las propuestas de ZMES y garantizaría que se cumple lo dispuesto en las Directrices revisadas (A.982(24)).

8.6 Tras examinar la propuesta de los Estados Unidos y teniendo en cuenta las observaciones formuladas en el Pleno, el Comité aprobó el formulario modelo para el examen de las propuestas de ZMES, que figura en el anexo 20, con pequeñas modificaciones.

### **Resultados de la labor del NAV 52 en relación con la ZMES de Galápagos**

8.7 El Comité recordó que en su 53º periodo de sesiones había designado el archipiélago de Galápagos como ZMES mediante la resolución MEPC.135(53), y que, en su vigésimo cuarto periodo de sesiones, la Asamblea había adoptado la "zona a evitar" como medida de protección correspondiente, mediante la resolución A.976(24). A este respecto, el Comité tomó nota de los resultados del NAV 52 sobre las ZMES que se recogen en el documento MEPC 55/8/2, en particular, que el Subcomité NAV había aprobado el nuevo sistema de notificación obligatoria para buques en la zona marina especialmente sensible de Galápagos (GALREP), que se pedía al MSC que adoptara. El Comité también observó que en lo referente a los buques que entraban y salían de la ZMES y a la implantación de los dos dispositivos obligatorios de separación del tráfico para los buques que entran en los puertos del archipiélago de Galápagos, el Subcomité NAV había instado al Ecuador a que presentara una propuesta que se examinaría en un futuro periodo de sesiones del Subcomité.

### **Resultados de la labor del NAV 52 en relación con el practicaje en la ZMES del estrecho de Torres**

8.8 El Comité recordó que en su 53º periodo de sesiones había designado el estrecho de Torres como continuación de la ZMES de la Gran Barrera de Coral, mediante la resolución MEPC.133(53). A este respecto, el Comité tomó nota de los resultados del NAV 52 en relación con las ZMES, que se recogen en el documento MEPC 55/8/2/Add.1, por lo que respecta al practicaje en la ZMES del estrecho de Torres y la preocupación manifestada por la delegación de Singapur en cuanto a la introducción, por parte de Australia y Papua Nueva Guinea, del practicaje obligatorio en el estrecho de Torres a partir del 6 de octubre de 2006.

8.9 Al presentar el documento MEPC 55/8/3, el observador de la ICS declaró, en nombre de las demás organizaciones copatrocinadoras del documento, a saber, BIMCO, INTERCARGO y INTERTANKO, que si bien reconocían la vulnerabilidad del medio ambiente y del ecosistema del estrecho de Torres, y eran conscientes de las dificultades para la navegación relacionadas con el tránsito de buques de gran tamaño, continuaban preocupados por el aviso marino 8/2006 difundido por el Gobierno de Australia en lo que se refiere al practicaje en el estrecho de Torres. El observador

de la ICS recordó que en el informe del MEPC 53 figuraba una declaración de los Estados Unidos que parecía reflejar la opinión general de la reunión tras las deliberaciones e invitó al Comité a que reafirmara su entendimiento de esta cuestión. A petición propia la declaración de la ICS se adjunta en el anexo 21.

8.10 Tras la presentación del documento MEPC 55/8/3 por la ICS, el Presidente manifestó que, tradicionalmente, cuando el Comité adopta resoluciones con un párrafo en la parte dispositiva que comienza con la palabra "RECOMIENDA", el contenido de ese párrafo tiene carácter de recomendación; por consiguiente, una interpretación distinta supondría la revisión de todas las resoluciones adoptadas por el MEPC. El Presidente pidió al Comité que conviniera en que la adopción de la resolución MEPC.133(53) se había hecho con carácter recomendatorio. El Comité se mostró de acuerdo con el Presidente en que la resolución MEPC.133(53) tiene carácter recomendatorio.

8.11 Tras esta decisión del Comité, Australia declaró que estaba de acuerdo con la opinión del Presidente pero no con todos los puntos del documento MEPC 55/8/3.

8.12 La delegación de Singapur declaró que estaba de acuerdo con el resumen, efectuado por el Presidente, de la decisión del Comité de que la resolución MEPC.133(53) tenía carácter de recomendación. Como tal, la delegación mencionada reiteró el entendimiento de que dicha resolución no proporcionaba una base jurídica internacional para el practicaje obligatorio en los buques en tránsito en ése o en cualquier otro estrecho utilizado para la navegación internacional. Por consiguiente, Singapur instó firmemente a Australia a que revisara su postura en cuanto a los avisos a la marina 8/2006 y 16/2006 para alinearlos con el entendimiento alcanzado por el Comité. A petición propia, la declaración de Singapur se adjunta en el anexo 22. Las delegaciones de las Bahamas, China, Chile, los Estados Unidos, la Federación de Rusia, Grecia, la India, las Islas Marshall, Israel, Italia, Japón, Letonia, Liberia, Nigeria, Noruega, Panamá, el Reino Unido, la República de Corea, la República Islámica del Irán, Tailandia y la ICS unieron sus voces a esa declaración.

8.13 En respuesta, la delegación de Australia hizo una declaración que figura en el anexo 23 Las delegaciones de Nueva Zelanda y Papua Nueva Guinea se unieron a esa declaración.

8.14 La delegación de Dinamarca respaldó los esfuerzos de Australia y, en particular, las medidas adoptadas para introducir el practicaje obligatorio en zonas marinas sensibles, según proceda. La declaración de la delegación de Dinamarca figura en el anexo 24.

8.15 La delegación de Chipre, aún respaldando la declaración de Singapur, también declaró que el "practicaje obligatorio en estrechos utilizados para la navegación internacional" se encuentra actualmente fuera del marco jurídico del derecho internacional y, además, manifestó que estaba seriamente preocupada por las consecuencias que la introducción de tal sistema en el estrecho de Torres pueda tener en otros lugares, Grecia apoyó esa declaración.

## **9 DEFICIENCIA DE LAS INSTALACIONES DE RECEPCIÓN**

9.1 El Comité examinó dos documentos en relación con este punto del orden del día: el documento MEPC 55/9 (Internacional Amigos de la Tierra) sobre las instalaciones de recepción de desechos y de basuras marinas en Europa occidental y el documento MEPC 55/9/1 (Secretaría), en el

que se informa de los resultados del FSI 14 acerca del proyecto de Plan de acción sobre las instalaciones portuarias de recepción.

### **Basuras marinas e instalaciones de recepción**

9.2 En la introducción del documento MEPC 55/9, Internacional Amigos de la Tierra presentó los resultados de una investigación sobre la situación de las instalaciones de recepción de desechos y de basuras marinas en Europa occidental. En el documento se señalaba que seguía siendo una práctica común que los cadetes de la armada arrojaran objetos al mar y que la idoneidad de las instalaciones portuarias de recepción continuaba siendo un problema incluso en Europa occidental. En el documento se concluía que un modo eficaz para terminar, en última instancia, con la evacuación de basuras en el mar podría ser el fomento de la toma de conciencia de la gente de mar y otros trabajadores del sector marítimo acerca de los efectos de las basuras marinas.

9.3 Varias delegaciones, incluida la de Vanuatu, manifestaron su apoyo a la recomendación formulada por Internacional Amigos de la Tierra en el documento MEPC 55/9 y ratificaron la necesidad de mejorar la concienciación de la gente de mar y otros trabajadores del sector marítimo acerca de los efectos de las basuras marinas. A ese respecto, se sugirió que, cuando el Comité considere la revisión del Anexo V del MARPOL, se tenga en cuenta la lista de objetos arrojados al mar desde los buques que se incluye en el anexo del documento MEPC 55/9.

9.4 El Comité tomó nota de los avances registrados por la Comisión Europea en abordar el tema de la idoneidad de las instalaciones portuarias de recepción, como resultado de la implantación de la Directiva 2000/59 conexas de la UE. Asimismo, tomó nota de la iniciativa de la UE de compartir la experiencia adquirida en el tratamiento de cuestiones similares.

9.5 El Comité dio las gracias a la Internacional Amigos de la Tierra por la información facilitada.

### **Plan de acción para las instalaciones portuarias de recepción**

9.6 El Comité examinó dos medidas sobre las instalaciones de recepción que figuran en los resultados del FSI 14 (MEPC 55/10/2, párrafos 2.15 y 2.16), bajo este punto del orden del día.

9.7 En lo que respecta al proyecto de Plan de acción para las instalaciones portuarias de recepción, el Comité recordó que el MEPC 52 había pedido que se presentaran documentos destinados a identificar los aspectos problemáticos a fin de que se elabore un plan de acción que aborde la insuficiencia de las instalaciones de recepción. El Comité también recordó que el Foro del sector de instalaciones portuarias de recepción había facilitado información al MEPC 53 sobre las iniciativas destinadas a incrementar el uso de dichas instalaciones.

9.8 El Comité también recordó que, a partir de los resultados del MEPC 53, la Secretaría había elaborado un proyecto de Plan de acción para abordar las deficiencias de las instalaciones portuarias de recepción, en el que se identificaban varias tareas, en relación con las cuales se incluía información general, prioridad, fecha prevista de ultimación y órgano de la OMI encargado de llevarlas a cabo. Tras deliberar al respecto, el FSI 14 aprobó el proyecto de Plan de acción (FSI 14/19, párrafo 13.6).

9.9 El Comité aprobó el proyecto de Plan de acción que figura en el anexo 11 del documento FSI 14/19. En lo que respecta al punto "5.1 - Aspectos reglamentarios - Elaboración de Directrices

para el establecimiento de acuerdos regionales sobre las instalaciones portuarias de recepción", referente a la propuesta de elaborar una resolución MEPC para reconocer los acuerdos regionales, el Comité tomó nota de la información facilitada en el documento MEPC 55/9/1.

9.10 A este respecto, el Comité recordó que, en marzo de 2000, el MEPC 44 había adoptado mediante la resolución MEPC.83(44), las Directrices para garantizar que las instalaciones y servicios portuarios de recepción de desechos sean adecuados. En los párrafos 5.15 y 5.16 de las Directrices se estipula lo siguiente:

"5.15 Los acuerdos regionales para la planificación de la gestión de desechos en los puertos pueden ofrecer una solución, siempre que se garantice que los buques no tengan incentivos para eliminar los desechos en el mar. Al elaborar dichos planes regionales, es imprescindible asegurarse de que los buques en cuestión tienen una capacidad de almacenamiento de desechos suficiente para retener los desechos a bordo entre los puertos de escala. Dicha planificación puede exigir una colaboración estrecha entre los Estados.

5.16 Al juzgar la suficiencia de las instalaciones y servicios de recepción de desechos en cada uno de los puertos integrados en un plan regional, los Estados Partes en el MARPOL 73/78 tienen que prestar una atención especial a la capacidad de todos los buques de descargar todos sus desechos en la región."

9.11 Tras reconocer que la resolución MEPC.83(44) facilitaba orientaciones sobre los acuerdos regionales, el Comité convino en que no resultaba oportuno adoptar una nueva resolución MEPC para reconocer que dichos acuerdos permiten cumplir las obligaciones estipuladas en el MARPOL de facilitar instalaciones portuarias de recepción adecuadas, dado que las reglas pertinentes del Convenio exigen que cada Parte provea instalaciones de recepción y los acuerdos regionales pueden infringir las prescripciones actuales del MARPOL. Sin embargo, tras reconocer la ventaja de contar con los acuerdos regionales, el Comité convino en reconocer los acuerdos como medio de proveer instalaciones receptoras de desechos a la luz de las prescripciones del Convenio MARPOL y pidió a los Estados Miembros que opinen en futuros periodos de sesiones del Comité sobre la mejor manera de institucionalizar los acuerdos regionales mencionados.

## **10 INFORMES DE LOS SUBCOMITÉS**

### **Resultados del FSI 14**

#### **Generalidades**

10.1 El Comité tomó nota de que el 14º periodo de sesiones del Subcomité de Implantación por el Estado de Abanderamiento se había celebrado del 5 al 9 de junio de 2006, y de que el informe correspondiente se había distribuido con la signatura FSI 14/19.

10.2 El Comité tomó nota asimismo de que los resultados del FSI 14 relacionados con la deficiencia de las instalaciones portuarias de recepción se habían examinado bajo el punto 9 del orden del día, y de que los resultados relacionados con la gestión del agua de lastre se habían examinado bajo el punto 2.

10.3 El Comité aprobó el informe en general y tomó las medidas que se indican a continuación sobre los restantes puntos que le había remitido el FSI 14 (MEPC 55/10/2).

### **Directrices para la implantación integrada del sistema de gestión de la seguridad y del plan de protección del buque**

10.4 El Comité recordó que el Grupo de expertos independientes sobre el efecto y la eficacia de la implantación del Código IGS había presentado un informe en el MSC 81 (MSC 81/17/1) y que el MSC 81 lo había remitido al Grupo mixto de trabajo MSC/MEPC sobre el factor humano. Una de las recomendaciones del informe era que se estudiara la conveniencia de armonizar las prescripciones de los Códigos IGS y PBIP relativas a la documentación de a bordo, a fin de facilitar su cumplimiento.

10.5 En este contexto, el Comité tomó nota de que el Subcomité FSI había pedido al MSC 82 que examinara la propuesta de Argentina (que figura en el documento FSI 14/3) de examinar las Directrices para la implantación integrada del sistema de gestión de la seguridad y del plan de protección del buque, en primer lugar, desde el punto de vista de la protección marítima, y, si procedía, que remitiera dicha propuesta al Grupo mixto de trabajo MSC/MEPC sobre el factor humano.

### **Implantación de la resolución A.600(15) - Sistema de asignación de un número de la OMI a los buques, para su identificación**

10.6 El Comité recordó que la resolución A.600(15), que trata de la asignación de un número de la OMI a los buques, para su identificación, se había adoptado en 1987 para mejorar la seguridad y la protección de los buques y había adquirido carácter obligatorio en virtud de la regla XI-1/3 del Convenio SOLAS. La circular 1886/Rev.2 contiene los procedimientos de obtención de números de la OMI para la identificación de los buques registrados por Lloyd's Register-Fairplay (LRF), que es la entidad que gestiona este sistema. Dichos procedimientos contemplan la asignación del número en la etapa de colocación de la quilla.

10.7 El Comité recordó asimismo que en la circular MSC/Circ.1142 - MEPC/Circ.425 se recomienda que los números de identificación de la OMI para los buques se indiquen en los planos y otros documentos del buque antes de presentarlos a la aprobación de la Administración lo que implica que se pide a LRF que expida números de identificación de la OMI en la etapa en que se adjudica el contrato de nueva construcción, es decir, mucho antes de la colocación de la quilla.

10.8 Tras tomar nota de que el FSI 14 había acordado modificar la circular N° 1886/Rev.2 para oficializar la expedición de números en la etapa en que se adjudica el contrato de nueva construcción, a fin de simplificar el proceso y evitar la posibilidad de duplicaciones, el Comité aprobó el proyecto de Circular N° 1886/Rev.3 sobre la implantación de la resolución A.600(15) - Sistema de asignación de un número de la OMI a los buques, para su identificación, a reserva de que el MSC 82 sancione esta decisión.

### **Implantación del Sistema de asignación de un número de la OMI a las compañías y a los propietarios inscritos, para su identificación**

10.9 El Comité recordó que el sistema de asignación de un número de la OMI a las compañías y a los propietarios inscritos, para su identificación, adquirirá carácter obligatorio en virtud de la enmienda de las reglas XI-1/3-1 y 5 del Convenio SOLAS y de los Códigos ISM y PBIP, cuya

entrada en vigor está prevista para el 1 de enero de 2009, y que la circular N° 2554 contiene los procedimientos para la obtención de números de identificación del Lloyd's Register-Fairplay (LRF).

10.10 El Comité recordó asimismo que el MSC 80 había acordado que era necesario que el FSI 14 examinara y revisara, según procediera, los procedimientos descritos en la Circular N° 2554.

10.11 El Comité respaldó la propuesta del FSI 14 de crear un servicio a través de Internet para facilitar que LRF transmita por vía electrónica a las Administraciones de abanderamiento los datos relativos a las compañías y propietarios inscritos, y en este contexto, observó que se había añadido una nueva sección a la base de datos que permite que los Estados Miembros incluyan electrónicamente el nombre de las compañías registradas por las Administraciones nacionales en su jurisdicción.

10.12 Así pues, el Comité aprobó el proyecto de Circular N° 2554/Rev.1 sobre la Implantación del sistema de asignación de un número de la OMI a las compañías y a los propietarios inscritos, para su identificación, que contempla este nuevo servicio, a reserva de que el MSC 82 respalde su decisión.

### **Provisión de datos relacionados con siniestros**

10.13 El Comité refrendó la decisión de enviar un recordatorio a los Estados Miembros acerca de la provisión de datos relacionados con siniestros.

### **Cuestiones relacionadas con la supervisión por el Estado rector del puerto**

10.14 El Comité recordó que el FSI 13 había examinado el informe del Tercer seminario para Secretarios de memorandos de entendimiento y acuerdos sobre supervisión por el Estado rector del puerto y Directores de centros de información, que se celebró en la sede de la OMI en junio de 2004, y había pedido a la Secretaría que preparara una lista de las posibles partes interesadas en el seguimiento de las recomendaciones de este informe. En este contexto, el Comité tomó nota de que el FSI 14 había examinado un cuadro que contenía recomendaciones y los nombres de las partes posiblemente interesadas (que figura en el anexo 1 del documento FSI 14/7) y había formulado recomendaciones basadas en ese cuadro.

10.15 El Comité respaldó la decisión del Subcomité FSI de comenzar la elaboración de un código de conducta para las actividades de supervisión por el Estado rector del puerto en el próximo periodo de sesiones del Subcomité, teniendo en cuenta los códigos de conducta elaborados en el marco de los memorandos de entendimiento de París y de Tokio.

10.16 El Comité sancionó la decisión del Subcomité FSI de examinar el asunto de los datos sobre inspecciones de buques que enarboles el pabellón de territorios dependientes, en el próximo periodo de sesiones del Subcomité.

10.17 El Comité también sancionó las instrucciones del Subcomité a la Secretaría de que contribuya a la elaboración de referencias relativas a las prescripciones recogidas en los convenios, en cuanto a los sistemas de codificación y los cuadros de referencia relativos a las nuevas prescripciones recogidas en los convenios que guarden relación con actividades de supervisión por el Estado rector del puerto.

10.18 El Comité recordó que las normas sobre supervisión por el Estado rector del puerto ya figuraban en los correspondientes instrumentos de la OMI, y que la armonización de las actividades



de supervisión debe enfocarse por ello desde el punto de vista de la aplicación de tales normas mediante los procedimientos, actividades y prácticas apropiados, con objeto de erradicar los buques deficientes.

10.19 Teniendo presente que el objetivo a largo plazo de la armonización de las actividades de supervisión por el Estado rector del puerto es lograr el reconocimiento y la aceptación de los resultados de las inspecciones a escala mundial, sin rebajar las normas actuales de supervisión, el Comité refrendó el marco propuesto por el Subcomité FSI para la armonización mundial y la cooperación en materia de actividades de supervisión por el Estado rector del puerto.

10.20 El Comité observó que el Subcomité FSI había identificado una lista de cuestiones que pueden abordarse tanto en el Grupo de trabajo del FSI sobre supervisión por el Estado rector del puerto como en los seminarios sobre supervisión, y que por consiguiente debían examinarse en los seminarios de la OMI para Secretarios de memorandos de entendimiento y acuerdos de supervisión por el Estado rector del puerto y Directores de centros de información.

10.21 En este contexto, el Comité respaldó las recomendaciones formuladas por el Subcomité en relación con el formato de los seminarios de la OMI para Secretarios de memorandos de entendimiento y acuerdos sobre supervisión por el Estado rector del puerto y Directores de centros de información.

10.22 El Comité tomó nota de que el Subcomité FSI había recomendado patrocinar los seminarios sobre supervisión por el Estado rector del puerto, abonando gastos de viaje y dietas a los participantes de todos los MDE y Acuerdos sobre supervisión por el Estado rector del puerto. La Secretaría informó al Comité de que estudiaría las posibilidades de financiación en el marco del Programa de cooperación técnica y de que comunicaría al MSC 82 lo que consideraba económicamente viable.

10.23 El Comité sancionó la iniciativa de incorporar todas las enmiendas pertinentes a los Procedimientos para la supervisión por el Estado rector del puerto (resolución A.787(19), enmendada), en un texto refundido, incluidos los proyectos de enmienda resultantes de la revisión de los Anexos II y IV del MARPOL, y de elaborar un proceso simplificado para enmendar dichos Procedimientos.

10.24 El Comité hizo suya la opinión del Subcomité FSI acerca de la necesidad de elaborar directrices sobre supervisión por el Estado rector del puerto en virtud del Convenio sobre la gestión del agua de lastre, pero señaló que quizás sería prematuro elaborar esas directrices antes de que se acordara un método normalizado para el análisis de muestras. El Comité instó a los Estados Miembros y a las organizaciones internacionales a que presentaran propuestas para el anteproyecto de dichas directrices, en el FSI 15. Así pues, el Comité aprobó la propuesta del Subcomité FSI de ampliar el plazo de ultimación de las directrices de 2006 a 2008.

### **Cuestiones relacionadas con el SARC**

10.25 El Comité tomó nota de que el Subcomité FSI había constituido un Grupo de trabajo por correspondencia interperiodos encargado de la elaboración de un proyecto refundido de directrices revisadas para efectuar reconocimientos, que sustituirán a las actuales Directrices, adoptadas mediante la resolución A.948(23).

10.26 El Comité sancionó la iniciativa de elaborar un proyecto refundido revisado de Directrices para efectuar reconocimientos de conformidad con el SARC a fin de que lo aprueben el MEPC 56 y

el MSC 83, y que posteriormente se examine en el vigésimo quinto periodo de sesiones de la Asamblea con miras a su adopción.

10.27 El Comité refrendó el proyecto de directrices provisionales para efectuar reconocimientos de conformidad con el SARC a los efectos del Convenio BWM, y, en ese contexto, hizo suya la opinión del Subcomité de que sería beneficioso para la comunidad marítima, en cuanto a la adquisición de experiencia en los reconocimientos de los sistemas de tratamiento de agua de lastre, que las Directrices para efectuar reconocimientos de conformidad con el SARC a los efectos del Convenio BWM se distribuyeran por medio de una circular BWM.2 en el periodo previo a la entrada en vigor de dicho Convenio. El Comité observó que las Directrices y la introducción de la circular BWM.2/Circ. se examinarían más detenidamente bajo el punto 2 del orden del día (véase el párrafo 2.13).

### **Grupo mixto de trabajo OMI/FAO sobre pesca ilegal, no declarada y no reglamentada**

10.28 El Comité examinó los resultados de la labor preparatoria para la celebración de la segunda reunión del Grupo mixto de trabajo OMI/FAO sobre pesca ilegal, no declarada y no reglamentada y cuestiones conexas, y en particular la composición del equipo que representará a la OMI. En este sentido, el Comité reconoció que es necesario que el MEPC esté representado en el Grupo de trabajo mixto, ya que su labor guarda relación con el Anexo V del MARPOL, que contempla las basuras de los buques, los desechos marinos y los artes de pesca abandonados.

10.29 El Comité recordó que, en la 1ª reunión del Grupo mixto de trabajo, celebrada en 2000, la OMI estuvo representada por participantes de siete Estados Miembros, a saber, Argentina, Canadá, China, Dinamarca, Liberia, la República de Corea y Turquía, y la FAO por participantes de Australia, Chile, Estados Unidos, Filipinas, Japón, Malta y Sudáfrica.

10.30 El Comité tomó nota de que en el FSI 14 la delegación de Noruega había manifestado su deseo de ser una de las delegaciones que representen a la OMI en el Grupo mixto de trabajo. También se propuso examinar la posible participación de Sudáfrica, puesto que coordina la labor de la OMI sobre el proyecto de normas para buques de pesca pequeños. No obstante, Sudáfrica había representado a la FAO en la anterior reunión del Grupo mixto de trabajo, y quizás desee volver a hacerlo en la 2ª reunión. El Comité acordó aumentar el número de delegaciones de 7 a 8 para incluir a Noruega.

10.31 Con objeto de que la Secretaría disponga de tiempo para colaborar con la FAO a fin de asegurar una representación geográfica equilibrada de las delegaciones que representan a cada una de las organizaciones, el Comité invitó a las delegaciones a que comunicaran a la Secretaría su interés en participar. En este contexto, se informó al Comité de que hasta la fecha sólo se habían recibido dos notificaciones, una de China y otra de Noruega.

10.32 Habida cuenta de que la reunión del Grupo mixto de trabajo OMI/FAO también estaba abierta a países observadores, y de que el MSC 82 profundizaría en el examen de esta cuestión, momento en que podría acordarse la lista definitiva de los países que participan en representación de la OMI, que posteriormente refrendaría el MEPC 56, el Comité pidió a los Estados Miembros que han mostrado interés en representar a la OMI que lo confirmen en el MSC 82.

10.33 El Comité tomó nota asimismo de que la 2ª reunión del Grupo mixto de trabajo OMI/FAO sobre pesca ilegal, no declarada y no reglamentada y cuestiones conexas se organizaría en la sede de

la FAO, y de que, provisionalmente, su celebración está prevista para después del MEPC 56, a finales de la segunda mitad de 2007. El Comité tomó nota asimismo de que la reunión tendría una duración de tres días y la lista provisional de puntos que se considerarán figura en el párrafo 15.5 del documento FSI 14/19. Con respecto a la preparación del documento conjunto OMI/FAO que se examinará en la reunión, el Comité señaló que se presentaría un proyecto al MSC 82 para su aprobación.

### **Otras cuestiones conexas**

10.34 El Comité respaldó la iniciativa del Subcomité de encargar a la Secretaría que elaborara y mantuviera actualizada una lista de series de circulares y, en particular, que mantuviera actualizada la lista de circulares y la publicara en los sitios *Web* de IMODOCS y la OMI, a fin de que los miembros puedan identificar con más facilidad los temas de que tratan las distintas series de circulares.

10.35 El programa de trabajo revisado del Subcomité FSI y el orden del día provisional del FSI 14 se examinaron bajo el punto 20 del orden del día.

### **Resultados del BLG 10**

#### **Generalidades**

10.36 El Comité tomó nota de que el 10º periodo de sesiones del Subcomité de Transporte de Líquidos y Gases a Granel se había celebrado del 3 al 7 de abril de 2006, y de que su informe se había distribuido con la signatura BLG 10/19.

10.37 El Comité observó asimismo que los resultados del BLG que guardan relación con la gestión del agua de lastre se habían examinado bajo el punto 2 del orden del día.

10.38 El Comité aprobó el informe en general y adoptó las medidas que se indican a continuación sobre las restantes cuestiones que le había remitido el Subcomité (MEPC 55/10).

#### **Publicación del Código CIQ**

10.39 El Comité recordó que el Subcomité BLG había pedido previamente que las futuras ediciones del Código CIQ se publicaran en formato de hojas sueltas, principalmente a fin de poder actualizarlo incluyendo las frecuentes enmiendas a las listas de cargas que figuran en los capítulos 17, 18 y 19 y en la circular MEPC.2/Circ.

10.40 No obstante, el Comité observó que el Subcomité había decidido reconsiderar la decisión anterior de publicar el Código CIQ enmendado en hojas sueltas, basándose en el asesoramiento ofrecido por el Servicio de publicaciones de la OMI sobre las dificultades prácticas que entrañan y las publicaciones en hojas sueltas, y había sancionado la opinión del Subcomité de que la próxima edición del Código debe publicarse en forma de libro encuadernado en rústica, y el contenido de los capítulos 17, 18 y 19 se incluirá además en formato electrónico en un CD-ROM.

#### **Circulares sobre el Anexo II revisado del MARPOL y el Código CIQ enmendado**

10.41 El Comité refrendó, a reserva de que el MSC adopte la misma decisión al respecto, la publicación de la circular BLG/Circ.17 sobre la Utilización del nombre correcto del producto en el

documento de expedición para las cargas líquidas a granel, distribuida el 24 de mayo de 2006, en la que se recuerda a las Partes la importancia de utilizar el nombre de expedición correcto al presentar productos para su transporte a granel.

10.42 El Comité respaldó asimismo, a reserva de que el MSC adopte la misma decisión al respecto, la iniciativa del Subcomité de publicar la circular BLG/Circ.18, que contiene un Modelo de documento de embarque opcional a los efectos del Anexo II del MARPOL y del Código CIQ, distribuida el 24 de mayo de 2006.

10.43 El Comité respaldó, a reserva de que el MSC adopte la misma decisión al respecto, la decisión del Subcomité de publicar la circular BLG/Circ.19 sobre Productos que han sido clasificados o reclasificados desde la adopción del Código CIQ, enmendado en 2004, que se distribuyó el 20 de junio de 2006. En este contexto, el Comité observó que esta circular enumera las enmiendas introducidas en los capítulos 17 y 18 del Código CIQ adoptadas en 2004.

### **Enmiendas al Protocolo de intervención**

10.44 El Comité observó que las enmiendas propuestas al párrafo 2 del Protocolo de intervención tenían su origen en la revisión del Anexo II del MARPOL.

10.45 El Comité aprobó las propuestas de enmiendas al Protocolo relativo a la intervención en alta mar en casos de contaminación por sustancias distintas de los hidrocarburos, 1973 (resolución MEPC.100(48)), acordadas por el BLG 10 (BLG 10/19, anexo 2), que figuran en el anexo 25, y pidió al Secretario General que las distribuyera lo antes posible al final de este periodo de sesiones, a fin de que se adopten en el MEPC 56.

### **Enmiendas a la resolución MEPC.2(VI)**

10.46 El Comité recordó que el MEPC 49 había acordado revisar las Directrices sobre la implantación de las normas relativas a efluentes y pruebas de rendimiento de las instalaciones de tratamiento de aguas sucias, adoptadas mediante la resolución MEPC.2(VI) en 1976.

10.47 El Comité recordó asimismo que el MEPC 51 había acordado que dicha resolución debía enmendarse para que refleje las tendencias actuales de protección del medio marino y los adelantos en el proyecto y la eficacia de las plantas de tratamiento de aguas sucias así como para evitar la posible proliferación de distintas normas, y había remitido esta cuestión al BLG, incluyendo un punto de alta prioridad con 2006 como plazo de ultimación.

10.48 El Comité tomó nota de que el BLG 9 había examinado esta cuestión, y posteriormente por un Grupo de trabajo por correspondencia, tras lo cual el BLG 10 aceptó el proyecto de Directrices revisadas y el correspondiente proyecto de resolución MEPC (BLG 10/19, anexo 7).

10.49 El Comité tomó nota asimismo de que en el documento MEPC 55/10/4 (Irlanda) se proponen modificaciones del texto de las Directrices que exigirían utilizar dos métodos normalizados de prueba de la ISO para determinar la demanda bioquímica de oxígeno (DBO<sub>5</sub>) y la demanda química de oxígeno (DQO), con objeto de utilizar una norma uniforme para las pruebas, a fin de obtener resultados fiables y sistemáticos en los que basar la aprobación de las plantas de tratamiento de aguas sucias.

10.50 Además, el Comité tomó nota de la propuesta de incluir una prueba de rendimiento adicional para determinar el total de los sólidos en suspensión, y establecer un nivel máximo permitido de 35 mg/l, en el entendimiento de que esta prueba ofrecería un análisis más completo de la eficacia de las plantas de tratamiento.

10.51 El Comité acordó establecer un grupo de trabajo oficioso para perfeccionar el texto de la resolución propuesta, basándose en el proyecto que figura en el documento MEPC 55/10/4.

10.52 Tras examinar el informe del grupo de trabajo oficioso, el Comité decidió:

.1 sustituir la última frase del párrafo 4.1.3 de las Directrices revisadas por el siguiente:

"El método de prueba se ajustará a la norma ISO 15705:2002 en el caso de la demanda química de oxígeno (DQO) y a la norma ISO 5815-1:2003 en el caso de la demanda bioquímica de oxígeno durante cinco días (DBO<sub>5</sub>), o a otras normas de ensayo equivalentes aceptadas a nivel internacional."

.2 sustituir el párrafo 4.1.2 de las Directrices revisadas por el siguiente:

".2 Norma aplicable a los sólidos en suspensión

- a) La media geométrica del contenido total de sólidos en suspensión en las muestras de efluente tomadas durante el periodo de ensayo no deberá exceder de 35 mg/l.
- b) Cuando la instalación del tratamiento de aguas sucias se someta a ensayo a bordo de un buque, la media geométrica del contenido total de sólidos en suspensión de las muestras de efluente tomadas durante el periodo de ensayo podrá ajustarse para que refleje el contenido total de sólidos en suspensión en el agua de lavado. Al permitir este ajuste del contenido máximo de sólidos en suspensión, las administraciones se cerciorarán de que el agua de lavado se somete a suficientes pruebas a lo largo del periodo de ensayo para determinar de forma precisa la media geométrica que se utilizará para el ajuste (denominada  $x$ ). En ningún caso se permitirá que el contenido máximo del total de sólidos en suspensión exceda de 35 más  $x$  mg/l.

El método de prueba será uno de los siguientes:

- .1 filtración de una muestra representativa a través de un filtro de membrana de 0,45  $\mu\text{m}$ , secado a 105°C y peso; o
- .2 centrifugado de una muestra representativa (durante un periodo de cinco minutos como mínimo, con una aceleración media de 2 800-3 200 g), secado a 105°C como mínimo y peso; o
- .3 otra norma de ensayo equivalente aceptada a nivel internacional."

.3 Enmendar el Modelo de certificado de homologación como sigue:

- "ii) una media geométrica del contenido total de sólidos en suspensión igual a 35 mg/l si las pruebas se efectúan en tierra o una media geométrica del contenido total de sólidos en suspensión que no exceda de 35 más  $x$  mg/l del agua ambiente utilizada para el lavado si las pruebas se efectúan a bordo de un buque."

10.53 El Comité recordó que el BLG 10 le había pedido que considerara la fecha de aplicación de las Directrices y a tal respecto observó que normalmente los fabricantes necesitan tres años para garantizar la disponibilidad del equipo aprobado, y que, por consiguiente, la fecha de aplicación podría ser el 1 de enero de 2010.

10.54 El Comité tomó nota de que en el párrafo dispositivo 2 a) del proyecto de resolución MEPC conexas se: "INVITA a los Gobiernos a implantar las Directrices revisadas sobre la implantación de las normas relativas a efluentes y pruebas de rendimiento de las instalaciones de tratamiento de las aguas sucias, así como a que las apliquen de manera que todo el equipo instalado a bordo el [DD/MM/AAAA] o posteriormente, cumpla dichas Directrices revisadas en la medida de lo razonable y lo posible".

10.55 No obstante, el Comité también observó que el párrafo 1.3 de las Directrices dispone que: "Las presentes Directrices se aplican a las instalaciones de tratamiento de aguas sucias utilizadas en los buques cuya quilla haya sido colocada o cuya construcción se halle en una fase equivalente el [DD/MM/AAAA] o posteriormente".

10.56 Para resolver ese problema, el Comité acordó basar la fecha de implantación de las nuevas Directrices en la fecha de instalación, que se especifica en el párrafo dispositivo 2 a) del proyecto de resolución, y no en la fecha de colocación de la quilla, según se indica en el párrafo 1.3 de las Directrices. Así pues, el Comité acordó sustituir el párrafo 1.3 de las Directrices por el siguiente texto: "Las presentes Directrices se aplican a las plantas de tratamiento de aguas sucias instaladas a bordo el 1 de enero de 2010, o posteriormente".

10.57 Por lo que respecta a los posibles efectos adversos de los residuos de desinfectante, el Comité observó que el BLG le había pedido que tuviera debidamente en cuenta el nivel máximo de cloro residual en el efluente cuando se utilice como desinfectante. A este respecto el Comité, teniendo presente la información facilitada por varias delegaciones y ONG, acordó estipular una concentración máxima de 0,5 mg/l para el contenido residual de cloro en el efluente cuando se utilice como desinfectante.

10.58 El Comité tomó nota de que en el párrafo dispositivo 3 del proyecto de resolución MEPC conexas se "PIDE a la Secretaría que, basándose en la información recibida, mantenga y actualice una lista del equipo aprobado y que la distribuya anualmente a los Gobiernos".

10.59 El Comité recordó que, en su 54º periodo de sesiones, había acordado (MEPC 54/21, párrafo 14.12) que la Secretaría debería elaborar una base de datos electrónica del equipo de prevención de la contaminación (EPC) en el marco del Sistema mundial integrado de información marítima de la OMI (GISIS). El Comité tomó nota de que esa disposición cumplía lo previsto en el párrafo dispositivo 3, por lo que acordó suprimir dicho párrafo del proyecto de resolución y volver a numerar los restantes párrafos.

10.60 Teniendo en cuenta las cuestiones planteadas *supra*, el Comité aprobó la resolución MEPC (MEPC.159(56)) acerca de las Directrices revisadas sobre la implantación de las normas relativas a efluentes y pruebas de funcionamiento de las instalaciones de tratamiento de aguas sucias, que figura en el anexo 26.

### **Régimen normalizado de descarga de aguas sucias**

10.61 El Comité tomó nota de que había que examinar dos cuestiones: en primer lugar, la aprobación de la norma propuesta para el régimen máximo de descarga, y en segundo, el mejor medio de dar a conocer dicha norma.

10.62 Por lo que respecta a la primera cuestión, el Comité recordó que el MEPC 49 había acordado de que era necesario elaborar con urgencia normas en las que se establezca un régimen de descarga de las aguas sucias sin tratar, almacenadas en tanques de retención, según se dispone en la regla 11.1.1 del Anexo IV revisado del MARPOL, y había pedido a las delegaciones que presentaran propuestas al respecto para que se examinaran en el MEPC 51.

10.63 El Comité recordó asimismo que el MEPC 51, reconociendo que este asunto requería un examen detallado en cuanto a las aguas sucias generadas por la tripulación y el efluente producido por el ganado que se transporta a bordo de los buques, había decidido remitirlo al Subcomité BLG, incluyendo un punto de alta prioridad en su programa de trabajo, con 2006 como fecha de ultimación. La cuestión se examinó primero en el BLG 9 y después en el seno de un grupo de trabajo por correspondencia.

10.64 El Comité observó que el BLG 10 había acordado que el régimen normalizado de descarga de aguas sucias sin tratar ni diluir debía ser 1/200 000 del volumen de barrido por hora, como valor máximo de descarga permisible de aguas sucias sin tratar ni diluir procedentes de tanques de retención cuando el buque navegue a una distancia igual o superior a 12 millas marinas de la tierra más próxima. El Subcomité también acordó que la definición de volumen de barrido sería "manga del buque x calado x distancia recorrida".

10.65 El Comité observó también que el Subcomité BLG, al acordar el régimen máximo de descarga de las aguas sucias sin diluir, había tenido en cuenta los resultados de cálculos que muestran que, aunque la mayor parte de los buques mercantes cumplen esta norma sin ningún problema, los buques de pasaje que utilizan tanques de retención, y los buques dedicados al transporte de ganado pueden tropezar con dificultades para cumplir esta norma, en relación con el proyecto de enmienda a la regla 11.1.1 del Anexo IV.

10.66 Tras tomar nota de los puntos reflejados *supra* el Comité aprobó la norma sobre el régimen máximo de descarga de aguas sucias sin tratar procedentes de tanques de retención cuando el buque navegue a una distancia igual o superior a 12 millas marinas de la tierra más próxima.

10.67 Al considerar medios apropiados para dar a conocer la norma aplicable al régimen de descarga, el Comité observó que, aunque el BLG 10 había acordado que debería figurar como nota a pie de página de la regla 11.1.1 del Anexo IV revisado del MARPOL, Australia había propuesto, en el documento MEPC 55/10/3, adoptar los resultados de las deliberaciones del Subcomité BLG mediante una resolución MEPC que incorporara la norma acordada sobre el régimen de descarga, facilitando asimismo orientaciones sobre su aplicación. En este contexto, el Comité observó que la

versión refundida del MARPOL de 2006 ya se había publicado, de manera que no cabía la posibilidad de optar por una nota a pie de página.

10.68 El Comité acordó encargar al Grupo de redacción constituido en virtud del punto 5 del orden del día sobre examen y adopción de enmiendas a los instrumentos de obligado cumplimiento que ultimara la resolución MEPC basándose en el documento MEPC 55/10/3 (véase también el párrafo 5.12).

10.69 El Comité recordó que el BLG 10 había reconocido que era necesario poder eliminar el efluente generado por animales a bordo de buques dedicados al transporte de ganado de manera práctica, eficaz y ambientalmente racional.

10.70 El Comité recordó también que, por ese motivo, el BLG 10 había acordado incorporar el siguiente proyecto de enmienda: "o aguas sucias procedentes de los espacios que contengan animales vivos" en la regla 11.1.1 del Anexo IV del MARPOL (BLG 10/19, anexo 8), enmienda que en la práctica exigiría que el efluente de los animales no se descargara instantáneamente, sino a un régimen moderado, al igual que se prescribe en esa misma regla para las descargas de aguas sucias sin tratar de los tanques de retención.

10.71 El Comité recordó asimismo que el Subcomité había acordado que no era necesario prescribir que las descargas de aguas sucias se registren en el diario de navegación.

10.72 El Comité aprobó la propuesta de enmienda a la regla 11 del Anexo IV revisado del MARPOL, para incluir las aguas sucias sin tratar procedentes de los espacios que contengan animales vivos, acordada por el BLG 10, que figura en el anexo 27, y pidió al Secretario General que la distribuyera lo antes posible una vez finalizado el periodo de sesiones, a fin de que se adopte en el MEPC 56.

### **Contaminación atmosférica ocasionada por los buques**

10.73 El Comité recordó que el MEPC 54 había decidido que, a fin de avanzar en la revisión de cuestiones relacionadas con la contaminación atmosférica, había pedido al BLG 10 que organizara la reunión de un grupo de trabajo interperiodos antes de finales de 2006. A este respecto, el Comité aprobó el proyecto de mandato de la reunión interperiodos del Grupo de trabajo sobre contaminación atmosférica, para que prosiguiera la revisión del Anexo VI del MARPOL, el Código técnico sobre los NO<sub>x</sub> y las directrices conexas de conformidad con su mandato, que figura en el anexo 10 del documento BLG 10/19.

10.74 La delegación de Noruega informó al Comité de que los preparativos de la reunión interperiodos del Grupo de trabajo sobre contaminación atmosférica se encuentran en una etapa avanzada, y de que se celebrará del 13 al 17 de noviembre de 2006 en Oslo. Noruega informó asimismo de que el Ministro del Medio Ambiente y el Secretario General de la OMI inaugurarán la Reunión, y aceptó que se invitara a la prensa a asistir a la ceremonia de apertura.

10.75 En lo que se refiere a las Interpretaciones unificadas sobre la implantación del Anexo VI del MARPOL, el Código técnico sobre los NO<sub>x</sub>, y otras cuestiones relacionadas con la implantación (anexo 13 del documento BLG 10/19), el Comité las abordó en relación con el punto 4, acerca de la contaminación atmosférica (véase el párrafo 4.19).



### **Transbordo entre buques en el mar**

10.76 El Comité recordó que las deliberaciones del BLG 10 sobre las propuestas de enmienda al Anexo I del MARPOL relacionadas con la prevención de la contaminación marina en operaciones de transbordo de hidrocarburos entre buques en el mar, varias delegaciones habían propuesto que los productos sujetos a las disposiciones del Anexo II del MARPOL se incluyeran en el ámbito de aplicación de la reglamentación propuesta. El Subcomité BLG había concluido que esa decisión quedaba fuera de su mandato, aunque reconoció que sería conveniente examinar más a fondo la propuesta, y solicitó al Comité que la examinara.

10.77 El Comité concluyó que, en ese momento, no había motivos para ampliar el alcance de la labor a las sustancias nocivas líquidas (SNL). España, que había coordinado el Grupo de trabajo por correspondencia interperiodos, comunicó al Comité que ninguno de los participantes del Grupo había señalado que fuera necesario ampliar el alcance para incluir a las sustancias nocivas líquidas.

10.78 El Comité recordó que, en las deliberaciones del BLG 10, se había propuesto consultar al Comité Jurídico el alcance y el contenido de la reglamentación propuesta sobre el trasbordo entre buques en el mar, especialmente en cuanto a los aspectos que puedan guardar relación con la CONVEMAR.

10.79 El Comité refrendó la opinión del Subcomité de que el Comité Jurídico no debía utilizarse como "vertedero", y subrayó que cuando se debatían propuestas de nueva legislación pertenecientes al ámbito de competencia del MEPC, las delegaciones deberían incluir expertos jurídicos en la materia.

10.80 El Comité tomó nota de que la labor del Grupo de trabajo interperiodos por correspondencia encargado de redactar las propuestas de enmienda al Anexo I del MARPOL, sobre la prevención de la contaminación marina en las operaciones de transbordo de hidrocarburos entre buques en el mar, se encuentra en una etapa avanzada.

### **Otras cuestiones conexas**

10.81 El programa de trabajo revisado, propuesto para el Subcomité BLG y el orden del día del BLG 11 se examinaron bajo el punto 20 del orden del día.

10.82 Al examinar la necesidad de que el Grupo de trabajo ESPH celebre una reunión en 2007, el Comité observó que, si bien el volumen de trabajo actual de Grupo se había reducido, era preciso que examinara los resultados de la reunión del Grupo de trabajo EHS del GESAMP, cuya celebración estaba prevista para comienzos de 2007, así como que revisara la circular MEPC.2/Circ. antes de que se publique a finales de año. Teniendo esto en cuenta, el Comité acordó en principio que era necesario celebrar una reunión interperiodos del Grupo de trabajo ESPH en 2007, aunque se volverá sobre esta decisión en el MEPC 56.

### **Cuestiones urgentes procedentes del ESPH 12**

10.83 El Comité recordó que el MSC 81 había refrendado la propuesta del BLG 10 de informar directamente al MEPC 55 y MSC 82 de las cuestiones que se indican a continuación, teniendo presente el calendario de reuniones y las decisiones que deben adoptar los dos comités sobre determinados puntos que examinará el Grupo de trabajo ESPH en su reunión interperiodos de

septiembre de 2006, antes de la entrada en vigor del Anexo II revisado del MARPOL 73/78 y del Código CIQ enmendado:

- .1 los resultados de la evaluación de nuevos productos, habida cuenta de que se pueden presentar nuevas sustancias en el ESPH 12;
- .2 los resultados de la refundición de los sinónimos de los aceites vegetales, para reflejar plenamente las conclusiones de la reunión del Grupo de trabajo EHS del GESAMP, celebrada en junio de 2006;
- .3 el examen de la circular MEPC.2/Circ. sobre la clasificación provisional de líquidos transportados a granel y cuestiones conexas; y
- .4 los resultados del examen de las enmiendas consiguientes al capítulo 19 del Código CIQ enmendado.

10.84 El Comité también recordó que el Grupo de trabajo ESPH había celebrado su 12ª reunión interperiodos del 4 al 8 de septiembre de 2006, y que el informe detallado de dicha reunión se ha publicado con la signatura BLG 11/3. A este respecto, el Comité manifestó su agradecimiento al Grupo de trabajo ESPH y a su Presidenta, Sra. M.C. Tiemens-Idzinga (Países Bajos) por el notable trabajo realizado en esa última reunión interperiodos (ESPH 12).

10.85 Tras tomar nota de las cuestiones urgentes derivadas del ESPH 12, el Comité adoptó las medidas que se indican a continuación (MEPC 55/10/5):

- .1 teniendo en cuenta que sería necesario examinar los resultados de la clasificación y asignación de prescripciones de transporte a los nuevos productos junto con las propuestas de enmienda al Código CIQ revisado (MEPC 55/10/1), el Comité refrendó los resultados relativos a las prescripciones de clasificación y transporte de nuevos productos.

El Comité tomó nota de los numerosos productos sometidos a evaluación antes de la entrada en vigor del Anexo II enmendado del MARPOL y del Código CIQ revisado, el 1 de enero de 2007;

- .2 sancionó las medidas tomadas por el Grupo de trabajo ESPH en cuanto a la página introductoria y las distintas listas recogidas en la circular MEPC.2/Circ.12 (párrafos 4.13 a 4.18 del documento BLG 11/3).

El Comité recordó que, habida cuenta de que la fecha de entrada en vigor del Anexo II revisado del MARPOL y de las enmiendas consiguientes al Código CIQ es el 1 de enero de 2007, la próxima edición de la circular MEPC.2/Circ. (MEPC.2/Circ.12) se publicaría el 31 de diciembre de 2006, y cada año posterior, el 17 de diciembre, según la práctica habitual.

El Comité recordó también que en vista de la importancia de que la próxima edición de la serie MEPC.2/Circ. (MEPC.2/Circ.12) se publique en la fecha más cercana posible a la entrada en vigor del Anexo II revisado del MARPOL y de las enmiendas consiguientes al Código CIQ el 1 de enero de 2007, para poder incluir las mezclas en

la Lista 2 de la circular, esta información se debería haber presentado a la Secretaría antes del 30 de septiembre de 2006.

El Comité subrayó que, a fin de que la Secretaría disponga de tiempo suficiente para tramitar los datos correspondientes a las nuevas entradas de productos de la Lista 1 de la circular, el plazo para presentar esa información a la Secretaría finalizará el 1 de diciembre de 2006;

- .3 el Comité acordó que la entrada correspondiente al cloruro potásico en solución (al 10% como mínimo) que figura en el capítulo 17 del Código CIQ enmendado, pase a denominarse cloruro potásico en solución, de acuerdo con la propuesta del Grupo de trabajo ESPH, y tomó nota asimismo de que sería necesario introducir las enmiendas correspondientes en la lista de cargas permitidas que figura en el anexo 1 de las Directrices LHNS, cuya adopción se estaba estudiando en ese periodo de sesiones (véase el párrafo 10.97);
- .4 sancionó la propuesta del Grupo de trabajo ESPH de introducir en el capítulo 19 del Código CIQ la mezcla dodecil-, tetradecil-, hexadecil-dimetilamina como un nombre del índice por tratarse de un sinónimo de la alquildimetilamina (C12+);
- .5 refrendó la decisión del Grupo de trabajo ESPH de que, para evitar nuevas modificaciones en la clasificación de productos, se acepte la calificación de "Inorg" en la columna A2 del perfil de peligrosidad del GESAMP como indicación de que el producto en cuestión es fácilmente biodegradable;
- .6 acordó encargar a la Secretaría que prepare, a efectos normativos, un documento refundido con las decisiones adoptadas sobre las interpretaciones de los perfiles de peligrosidad del GESAMP revisados, para el BLG 11;
- .7 sancionó la decisión del Grupo de trabajo ESPH de añadir una nueva nota a pie de página en el capítulo 17 del Código CIQ con las entradas de los ésteres metílicos de ácidos grasos, los aceites ácidos de origen vegetal y los destilados de ácidos grasos vegetales, para indicar que cada entrada sólo corresponde a los derivados de los aceites vegetales especificados en el Código CIQ;
- .8 respaldó las conclusiones del Grupo de trabajo ESPH sobre la clasificación y reclasificación de productos a raíz de la labor de evaluación o reevaluación realizada por el Grupo de trabajo EHS del GESAMP, y su decisión de incorporar estas clasificaciones en la Lista 1 de la circular MEPC.2/Circ.12, así como en las propuestas de enmienda del Código CIQ revisado (MEPC 55/10/1), según proceda; y
- .9 haciendo suya la opinión del Grupo de trabajo ESPH de que disponer de una lista actualizada de sinónimos de aceites vegetales facilitaría su identificación a los responsables de las cargas (aceites vegetales), acordó que esta lista actualizada de sinónimos de aceites vegetales (BLG 11/3, anexo 6) deberá incluirse en el anexo 6 de la circular MEPC.2/Circ., tras comprobar que las prescripciones de transporte para dichos sinónimos sean idénticas a las correspondientes a los aceites vegetales especificados en el Código CIQ.

## **Propuestas de enmiendas al Código CIQ revisado**

10.86 El Comité recordó que el Código CIQ se había adoptado en 2004 mediante las resoluciones MPEC.119(52) y MSC.176(79), y que, desde entonces, una serie de productos que figuran en los capítulos 17 y 18 habían cambiado de nombre o sus prescripciones de transporte se habían enmendado y además se había evaluado y clasificado una serie de productos nuevos.

10.87 El Comité recordó que el BLG 10 había pedido a la Secretaría que preparara una lista refundida de adiciones y enmiendas a los capítulos 17, 18 y 19, según lo acordado por el BLG 9 y el BLG 10, para que la aprobaran el MSC 81 y MEPC 55 y se adoptara en el MSC 82 y el MEPC 56, de modo que las enmiendas pudieran entrar en vigor el 1 de enero de 2009.

10.88 En este contexto, el Comité recordó asimismo que el MSC 81 había aprobado el proyecto de texto enmendado que figura en el anexo 26 del documento MSC 81/25, y que las enmiendas propuestas se habían distribuido mediante la Circular N° 2716 para que se adoptaran en el MSC 82.

10.89 El Comité tomó nota de que el Grupo ESPH se había reunido después del BLG 10, (véanse los párrafos 10.84 y 10.85 *supra*) y se habían reclasificado varios productos de los capítulos 17 y 18 y de que además se había clasificado una serie de productos nuevos por lo que sería necesario actualizar el capítulo 19 en el que figuran los correspondientes sinónimos. El Comité acordó que estas adiciones o enmiendas se examinarían junto con las propuestas de enmiendas a los capítulos 17, 18 y 19.

## **Constitución de un Grupo de redacción**

10.90 Para avanzar en este tema, el Comité acordó constituir un Grupo de redacción y le asignó el siguiente mandato:

- .1 examinar y ultimar los textos de las propuestas de enmiendas al Código CIQ, teniendo en cuenta las observaciones formuladas en el Pleno y el hecho de que se hubieran clasificado nuevos productos después de la preparación del documento MEPC 55/10/1, y de que algunos de los productos que figuran en los capítulos 17 y 18 habían cambiado de nombre o se habían modificado sus prescripciones de transporte;
- .2 presentar un informe escrito al Pleno, el jueves, 12 de octubre, para que el Comité pueda examinar y aprobar las enmiendas al Código CIQ.

## **Informe del Grupo de redacción**

10.91 Tras recibir el informe del Grupo de redacción (MEPC 55/WP.8), sobre la labor emprendida de acuerdo con su mandato, el Comité lo aprobó en términos generales y, en particular:

- .1 aprobó las enmiendas propuestas a los capítulos 17, 18 y 19 del Código CIQ revisado, que figuran en el anexo 28, y solicitó que el Secretario General distribuyera las enmiendas propuestas lo antes posible al término del periodo de sesiones, para que se adopten en el MEPC 56;

- .2 decidió señalar al MSC 82 que es necesario actualizar las enmiendas propuestas a los capítulos 17, 18 y 19 del Código CIQ revisado antes de que dicho Comité las adopte definitivamente; y
- .3 autorizó a la Secretaría a introducir las correcciones pertinentes en las listas si en el intervalo entre el MEPC 55 y el MSC 82, se identificaban errores cometidos por descuido.

10.92 Tras la aprobación de las enmiendas, el Comité recordó que se había publicado la circular N° 2730 en la que se esbozaban los principios para la entrada en vigor del Anexo II del MARPOL y del Código CIQ enmendado, el 1 de enero de 2007. En este contexto, el Comité también recordó que la regla 4.1.3 del Anexo II del MARPOL se había elaborado específicamente para garantizar un arqueo suficiente para el transporte de aceites vegetales y que no se produjeran trastornos en el comercio de esos productos de gran volumen. El Comité instó a las administraciones a que utilizaran lo dispuesto en la regla 4.1.3 para evitar que se produjera una escasez de arqueo, puesto que si no se utiliza esta regla, los aceites vegetales en cuestión deberán transportarse de acuerdo con las prescripciones relativas a la Categoría de contaminación Y y al tipo de buque 2.

10.93 Tras aprobar los proyectos de enmiendas a los capítulos 17, 18 y 19 del Código CIQ, el Comité tomó nota del calendario previsto para la próxima serie de enmiendas al Código CIQ (BLG 10/19, párrafos 3.3.21 y 3.16.2).

### **Resultados del DSC 11**

10.94 El Comité recordó que el Subcomité de Transporte de Mercancías Peligrosas, Cargas Sólidas y Contenedores (DSC) había celebrado su 11º periodo de sesiones del 11 al 15 de septiembre de 2006, y que su informe se había distribuido con la signatura DSC 11/19.

10.95 Tras tomar nota de las cuestiones urgentes derivadas del DSC 11, el Comité adoptó las medidas que se indican a continuación (MEPC 55/10/6).

### **Proyecto de enmiendas (34-08) al Código IMDG como consecuencia del examen del Anexo III del MARPOL 73/78**

10.96 El Comité tomó nota de las decisiones adoptadas por el Subcomité como resultado del examen del Anexo III del MARPOL 73/78.

### **Directrices LHNS**

10.97 El Comité recordó que en el MEPC 54 había observado que los proyectos de enmiendas de las Directrices LHNS se examinarían en el DSC 11 (septiembre de 2006), en que se finalizaría una versión refundida de los proyectos de enmiendas a las Directrices LHNS procedentes del SLF 48 (septiembre de 2005), el BLG 10 (abril de 2006) y el DSC 11 (septiembre de 2006) para que se adoptaran en el MEPC 55, y posteriormente en el MSC 82. Por consiguiente, el DSC 11 ultimó la versión refundida de los proyectos de enmiendas a las Directrices LHNS que guardan relación con cuestiones de su competencia.

10.98 El Comité acordó encargar al Grupo de redacción establecido en virtud del punto 5 del orden del día sobre interpretaciones y enmiendas de los instrumentos de obligado cumplimiento que examinara y finalizara las enmiendas a las Directrices LHN (véase también el párrafo 5.13).

## **11 LABOR DE OTROS ÓRGANOS**

### **Resultados del LEG 91**

11.1 El Comité tomó nota de los resultados de la labor realizada por el Comité Jurídico en su 91º periodo de sesiones en relación con las cuestiones que se le habían señalado: el proyecto de convenio sobre remoción de restos de naufragio, el trato justo de la gente de mar, los lugares de refugio, la aplicación del Convenio SNP tras la entrada en vigor del Anexo II revisado del MARPOL y el abandono de buques en tierra o en puertos (LEG 91/12, MEPC 55/11). El Comité Jurídico había tomado nota, en particular, de que la fecha prevista de entrada en vigor del Anexo II revisado del MARPOL, 1 de enero de 2007, invalidaría la referencia que figura en el artículo 1.5 a) ii) del Convenio SNP a las "sustancias nocivas líquidas transportadas a granel" del apéndice II del Anexo II del MARPOL enmendado, dado que, a partir de esa fecha, el Apéndice II como tal, dejará de existir.

11.2 Por consiguiente, se invitó al Comité Jurídico a que considerara la posibilidad de adoptar una resolución en la que se abordara esa cuestión, que el Comité aceptó habida cuenta de que las "sustancias nocivas líquidas transportadas a granel" continuaban perteneciendo al ámbito de la regla 1.10 del Anexo II revisado. Esto dio lugar a la resolución LEG.4(91) sobre "Implicaciones de la referencia en el artículo 1.5 a) ii) del Convenio SNP a las "sustancias nocivas líquidas transportadas a granel", que figura en el anexo 1 del documento MEPC 55/11.

11.3 Desde la adopción de la mencionada resolución por parte del Comité Jurídico en abril de 2006, las condiciones para que se consideraran aceptadas las enmiendas de 2004 al Anexo II del MARPOL en virtud de la resolución MEPC.118(52) se habían cumplido, el 1 de julio de 2006, por lo que el Anexo II revisado del MARPOL entrará en vigor el 1 de enero de 2007.

11.4 El Comité, como responsable del Anexo II del MARPOL, acordó incorporar el contenido de la resolución LEG.4(91) en una resolución propia y por consiguiente adoptó la resolución MEPC.160(55) sobre las implicaciones de la referencia en el artículo 1.5 a) ii) del Convenio SNP a las "sustancias nocivas líquidas transportadas a granel", que figura en el anexo 29 del presente informe.

### **Resultados del MSC 81**

11.5 El Comité recibió información sobre los resultados de la labor del 81º periodo de sesiones del Comité de Seguridad Marítima, celebrado en mayo de 2006, cuyo informe se publicó con la signatura MSC 81/25.

11.6 El Comité tomó nota de dichos resultados del MSC 81 sobre el factor humano, la evaluación formal de la seguridad (ESS), el programa de trabajo del Comité y de sus órganos auxiliares y de la aplicación de las Directrices relativas a la labor de los Comités, de los que se daba cuenta, respectivamente, en los puntos 17, 18, 19 y 20 del correspondiente informe.

11.7 El Comité tomó nota, en general, de los resultados de la labor del MSC 81 sobre varias otras cuestiones de interés para su trabajo (MEPC 55/11/2) y tuvo en cuenta debidamente las medidas del MSC, al adoptar sus decisiones en el presente periodo de sesiones.

### **Resultados del TC 56**

11.8 El Comité recibió información sobre los resultados de la labor del 56° periodo de sesiones del Comité de Cooperación Técnica, celebrado en junio de 2006, cuyo informe se publicó con la signatura TC 56/12. El Comité tomó nota, en general, de los resultados de la labor del TC 56 en relación con las cuestiones referentes a la protección del medio marino (MEPC 55/11/4) y tuvo en cuenta debidamente las medidas tomadas por el Comité de Cooperación Técnica, al adoptar sus decisiones, según se informa bajo el punto 16 del presente informe que trata del Programa de cooperación técnica.

### **Resultados del FAL 33**

11.9 El Comité recibió información sobre los resultados de la labor del 33° periodo de sesiones del Comité de Facilitación, celebrado en julio de 2006, cuyo informe se publicó con la signatura FAL 33/19. El Comité de Facilitación había tomado nota, en particular, de los resultados de la labor del MEPC 54 en relación con la propuesta de proporcionar acceso electrónico a los certificados y documentos de la OMI y había hecho suya la opinión del MEPC de que debería continuar analizando la cuestión, así como la fiabilidad y la seguridad de las bases de datos para el acceso en línea a los certificados y documentos de los buques. El Comité de Facilitación había instado a los Estados Miembros y a las organizaciones a que presentaran las propuestas pertinentes para poder considerarlas y había tomado nota de la recomendación del MSC de que debería aplicarse un enfoque gradual y de su opinión de que el acceso electrónico a los certificados no debería considerarse una alternativa a la inspección física de los mismos, sino que podría ser de utilidad para establecer prioridades en el marco de las inspecciones de supervisión por el Estado rector del puerto (MEPC 55/11/5).

11.10 El Comité tomó nota de que el FAL 33 había constituido el Grupo de trabajo por correspondencia sobre el acceso electrónico a los certificados y documentos de la OMI, bajo la coordinación de la ICS\* y que le había asignado el mandato que figura en el párrafo 4 del documento MEPC 55/11/5. El Comité invitó a las delegaciones y organizaciones internacionales interesadas a que participaran en la labor de ese grupo de trabajo por correspondencia del Comité de Facilitación.

### **Resultados del C 96**

11.11 El Comité recibió información sobre los resultados de la labor del 96° periodo de sesiones del Consejo, celebrado en junio de 2006, cuyo resumen de decisiones se publicó con la signatura C 96/D.

---

\* Datos para ponerse en contacto con la coordinadora de la ICS:

Sra. Emily Comyn  
Asesora en materia de transporte marítimo  
International Chamber of Shipping  
12 Carthusian Street, London EC1M 6EZ  
Teléfono: +44 20 7417 8844 (centralita)  
+44 20 7417 2858 (línea directa)  
Facsímil: +44 20 7417 8877  
Correo electrónico: Emily.comyn@marisec.org

El Comité tomó nota en general de las cuestiones de interés para su trabajo, resumidas en el documento MEPC 55/11/6, así como de la decisión del Consejo relativa al informe del MEPC 54.

11.12 El Comité tomó nota, especialmente, de la solicitud del Consejo formulada en el párrafo 3 del documento MEPC 55/11/6, de que debería examinar la viabilidad de incluir, en el ámbito de aplicación del Plan voluntario de auditorías de los Estados Miembros de la OMI, funciones relacionadas con la protección marítima y otras funciones no incluidas en la actualidad, así como sus consecuencias, según se establece en el párrafo 1 dispositivo de la resolución A.975(24). A este respecto, el Comité tomó nota de que el Código para la implantación de los instrumentos obligatorios de la OMI (resolución A.973(24)), que sirve de norma de auditoría, incluye en la actualidad todos los anexos del MARPOL y los códigos pertinentes. El Comité acordó que, tan pronto como entren en vigor otros convenios relacionados con el medio ambiente, por ejemplo los convenios AFS y BWM, examinará la conveniencia de incluirlos en el ámbito de aplicación del Plan de auditorías.

### **Informe del Grupo mixto de trabajo por correspondencia Convenio de Londres-MEPC**

11.13 El Comité recordó que en su 53º periodo de sesiones había constituido un Grupo mixto de trabajo por correspondencia, Convenio de Londres-MEPC, para examinar dos cuestiones relacionadas con los límites entre el Anexo V del MARPOL y el Convenio y el Protocolo de Londres en lo que se refiere a:

- .1 la exención de "operaciones normales" de los buques, en virtud del Convenio de Londres; y
- .2 la promoción de la buena gestión de las cargas deterioradas.

El Comité también elaboró el mandato recogido en el párrafo 6.11 de su informe (MEPC 53/24). Posteriormente, la vigésima séptima Reunión consultiva de las Partes Contratantes del Convenio de Londres refrendó la constitución del Grupo mixto de trabajo por correspondencia y el mandato propuesto.

11.14 La delegación del Canadá presentó su informe (MEPC 55/11/3), como país coordinador del Grupo mixto de trabajo por correspondencia. Si bien no se detectaron duplicaciones importantes del Convenio y el Protocolo de Londres con respecto al Anexo V del MARPOL, se efectuaron algunas aclaraciones sobre la aplicabilidad del Convenio y el Protocolo de Londres a la carga deteriorada. El Grupo mixto de trabajo por correspondencia recomendó establecer un grupo de trabajo que podría constituirse en el marco de la Reunión consultiva, con objeto de que elabore orientaciones prácticas para los marineros y posiblemente aborde otras cuestiones conjuntas relacionadas con las cargas deterioradas. En el párrafo 48 del informe también se presentaban algunas propuestas para el examen previsto del Anexo V del MARPOL desde la perspectiva de la gestión de desechos.

11.15 En sus conclusiones sobre el particular, el Comité:

- .1 aceptó el informe del Grupo mixto de trabajo por correspondencia (MEPC 55/11/3), en términos generales;
- .2 hizo suya la opinión del Grupo mixto de trabajo por correspondencia de que el enfoque para gestionar la carga deteriorada se regiría, en la mayoría de los casos, por las disposiciones del Convenio y el Protocolo de Londres;



- .3 atendiendo a la recomendación del Grupo, decidió que continuaran las deliberaciones técnicas entre las Partes en el Convenio y el Protocolo de Londres y el Anexo V del MARPOL, en un grupo de trabajo, con la intención de elaborar orientaciones prácticas para los marineros encargados de gestionar las cargas deterioradas e incluir los puntos planteados en el párrafo 50 del documento MEPC 55/11/3 que estaba examinando;
- .4 invitó a los Estados Miembros a que contribuyeran a la labor del Grupo de trabajo;
- .5 refrendó la recomendación de que dicho Grupo se convoque bajo los auspicios del Convenio de Londres y de que mantuviera un estrecho contacto con las actividades de preparación del examen del Anexo V del MARPOL que tendrían lugar el MEPC 56;
- .6 tomó nota de las propuestas formuladas en el párrafo 48 del documento MEPC 55/11/3 para su posible consideración en el examen del Anexo V del MARPOL;
- .7 tomó nota asimismo de la labor que se está llevando a cabo en virtud del Convenio de Londres en cuanto a la elaboración de orientaciones sobre las mejores prácticas para gestionar los desechos procedentes de la limpieza mediante raspado de los cascos, particularmente habida cuenta de la próxima entrada en vigor del Convenio AFS; y
- .8 tomando nota de que el presente informe también se examinará en la vigésima octava Reunión consultiva y en la primera reunión de las Partes Contratantes (30 de octubre a 3 de noviembre de 2006), encargó a la Secretaría que hiciera llegar a esas reuniones las conclusiones a las que ha llegado en este periodo de sesiones.

11.16 El Comité manifestó su agradecimiento al Presidente (Sr. T. Topping (Canadá)) y a los miembros del Grupo mixto de trabajo por correspondencia, por la labor llevada a cabo y por el excelente informe presentado.

### **Actividades del GESAMP**

11.17 El Comité tomó nota de un resumen (MEPC 55/11/8) y de la información actualizada sobre las actividades del GESAMP en 2006, que confirmaba la revitalización del GESAMP tras un largo periodo de reorientación y examen y de haber recibido una contribución importante (de 1 100 000 dólares de los Estados Unidos) del Organismo Sueco de Desarrollo Internacional (OSDI) para el periodo comprendido entre 2006 y 2008, a condición de que el GESAMP:

- .1 restaure y fortalezca su red y estructura;
- .2 haga participar a expertos científicos de países en desarrollo en sus actividades; y
- .3 participe en el "proceso ordinario de las Naciones Unidas de presentación de informes y evaluación mundial del estado del medio marino, incluidos los aspectos socioeconómicos" y apoye dicho proceso, que tiene por objeto alentar a las autoridades regionales y nacionales a encargarse de dicho "proceso ordinario".

11.18 Asimismo, el Comité tomó nota de que la Administración marítima de Suecia enviará en comisión de servicio temporal a un funcionario profesional subalterno a la OMI a partir del 20 de noviembre de 2006 para ayudar en la coordinación de las actividades del GESAMP durante un periodo de dos años.

### **Acuerdos de financiación para continuar la labor del Grupo EHS del GESAMP**

11.19 El Comité recordó las deliberaciones mantenidas en su 54º periodo de sesiones acerca de las dificultades para la financiación de las reuniones del Grupo EHS del GESAMP y que examinaría esta cuestión más a fondo en el presente periodo de sesiones (MEPC 55/11/1). En relación con el aspecto de la financiación a corto plazo, la Secretaría había seguido la propuesta formulada por el Comité en su 54º periodo de sesiones de utilizar la asignación presupuestaria correspondiente a 2007 para financiar una segunda reunión del Grupo EHS del GESAMP en 2006. Por consiguiente, en junio de 2006, el mencionado Grupo había celebrado su 43ª reunión en la sede de la OMI.

11.20 El Comité tomó nota con agradecimiento de que en el 96º periodo de sesiones del Consejo, celebrado en junio de 2006, el Gobierno de Venezuela se había ofrecido a aportar la generosa suma de 50 000 dólares de los Estados Unidos para convocar la 44ª Reunión ordinaria del Grupo EHS del GESAMP en 2007. Las disposiciones administrativas para incorporar los fondos de Venezuela en la planificación del trabajo correspondiente a 2007 se estaban ultimando en la actualidad, de manera que ya quedaban resueltas las cuestiones de financiación *a corto plazo* para hacer frente a los costos de las actividades del Grupo mencionado.

11.21 En relación con las soluciones que es preciso encontrar para hacer frente a la financiación *a largo plazo*, el Comité recordó que en su 54º periodo de sesiones había propuesto que debería hacerse un llamamiento a las partes con intereses en la carga, a saber, los fabricantes de productos químicos, que se benefician directamente de la labor de evaluación y clasificación de riesgos que lleva a cabo el Grupo EHS del GESAMP (MEPC 54/24, párrafos 10.33 a 10.37).

11.22 La Secretaría presentó un esbozo inicial de los elementos que podrían solucionar la financiación *a largo plazo*, elaborado basándose en los acuerdos de financiación del Grupo de trabajo sobre el agua de lastre del GESAMP, constituido en 2005:

- .1 cuando el Grupo de trabajo sobre evaluación de los riesgos de los productos químicos desde el punto de vista de la seguridad y la contaminación (ESPH 12) reunido en septiembre de 2006, examinó cómo repercutirá en su labor la entrada en vigor del Anexo II del MARPOL y del Código CIQ enmendado el 1 de enero de 2007, propuso que por ejemplo, cuando un fabricante presente información sobre los componentes de los aditivos de limpieza de tanques para que el Grupo EHS del GESAMP los evalúe, se aplique el principio conocido como "el propietario paga";
- .2 el pago del fabricante podría consistir en una cantidad determinada por producto químico presentado para la evaluación o por presentaciones múltiples;
- .3 las sumas en efectivo recibidas por la OMI permitirían sufragar los honorarios y los gastos de viaje de siete u ocho expertos para que participen en la reuniones del Grupo EHS del GESAMP, así como el costo del apoyo técnico (preparación de expedientes) que presta la Secretaría;

- .4 no sería posible realizar pagos directamente al GESAMP, al no ser éste una entidad jurídica sino un organismo consultivo mixto de las organizaciones de las Naciones Unidas. Los pagos deberían efectuarse a la OMI, en calidad de Secretaría administrativa del GESAMP y en nombre de éste; y
- .5 si bien sería preferible transferir el pago de los fabricantes a través de las Administraciones nacionales, esta práctica se considera a menudo una carga para las Administraciones en cuestión. Por consiguiente, era preciso encontrar una solución práctica para el envío de dicho pagos.

11.23 Se invitó al Comité a que examinara la cuestión con detenimiento y a que, una vez aprobadas las propuestas pertinentes para solucionar el tema de la financiación a largo plazo, encargara a la Secretaría que elaborase dichas propuestas más a fondo en colaboración con el Presidente del Grupo EHS del GESAMP.

11.24 Al responder a las propuestas formuladas por la Secretaría, numerosas delegaciones convinieron en que debería encontrarse una solución a largo plazo para financiar la labor del Grupo EHS del GESAMP. En el debate posterior se planteó lo siguiente:

- .1 si se elabora un sistema para financiar la evaluación de cada componente de los aditivos de limpieza, por ejemplo basándose en el principio conocido como "el propietario paga", como se propuso en el ESPH 12, debería tenerse en cuenta que en el futuro podría utilizarse un sistema idéntico para la evaluación de los líquidos a granel, con objeto de evitar la elaboración de dos sistemas aislados;
- .2 una delegación manifestó que no se debería cobrar a los fabricantes por el coste de evaluar los riesgos que presentan las sustancias químicas transportadas por los buques; otra delegación señaló que, aunque el Grupo de trabajo EHS del GESAMP ya aplicaba un procedimiento para evaluar los riesgos de los productos químicos, era partidaria de la autclasificación por parte del sector.
- .3 si los fabricantes/transportistas de productos químicos facilitaran oportunamente todos los datos necesarios para la evaluación de los riesgos, bastaría con celebrar una reunión al año del Grupo EHS del GESAMP; y
- .4 la cantidad que hay que pagar actualmente por la evaluación de las sustancias activas que se utilizarán en los sistemas de gestión del agua de lastre asciende a 50 000 dólares de los Estados Unidos por solicitud. Si se aprueba un sistema de pagos para financiar la labor del Grupo EHS del GESAMP en el futuro, la cantidad por producto químico sería, con toda probabilidad, considerablemente inferior a 50 000 dólares.

11.25 El Comité acordó encargar a la Secretaría que elaborara un acuerdo de financiación *a largo plazo* para la labor del Grupo EHS del GESAMP basándose en las propuestas de la Secretaría y en las observaciones formuladas al respecto, con la intención de presentar un acuerdo de financiación detallado para someterlo al examen del MEPC 56 a efectos de su adopción y uso en la preparación de las actividades del Grupo EHS del GESAMP en 2008. A este respecto, se pidió a la Secretaría que remitiera el proyecto de acuerdo de financiación al Grupo de trabajo ESPH durante el BLG 11, a fin de que lo examine y finalice antes de que se presente al MEPC 56.

### **Informe del GESAMP sobre "Cálculos aproximados de la cantidad de hidrocarburos que penetran en el medio marino procedentes de actividades desarrolladas en el mar"**

11.26 La Secretaría presentó el documento MEPC 55/11/7 en el que se facilita un resumen, junto con las recomendaciones de los Informes y Estudios N° 75 del GESAMP, recientemente ultimados, con el título "Cálculos aproximados de la cantidad de hidrocarburos que penetran en el medio marino procedentes de actividades desarrolladas en el mar". El estudio completo se ha distribuido con la signatura MEPC 55/INF.5. La Secretaría anunció que dicho estudio completo también se publicará lo antes posible en la serie de Informes y Estudios del GESAMP.

11.27 Se recordó que en 1994, el MEPC 35 había pedido al GESAMP que evaluara cuidadosamente todas las fuentes de datos disponibles sobre los hidrocarburos que penetran en el medio marino procedentes de actividades desarrolladas en el mar (es decir, el transporte marítimo y las actividades de exploración y producción mar adentro) y, en particular, que elaborara métodos para proporcionar dichos datos. De ahí que en el mandato del Grupo de trabajo del GESAMP sobre el ingreso de hidrocarburos en el mar, que inició su labor en noviembre de 1997, se dispusiera que dicho Grupo debía calcular la cantidad anual de hidrocarburos que penetran en el medio marino procedentes de actividades desarrolladas en el mar, y centrarse particularmente en mejorar los métodos para efectuar dichos cálculos.

11.28 En el informe del GESAMP se abordan tanto el ingreso de hidrocarburos como los métodos para efectuar su cálculo, se ponen en perspectiva los diversos tipos de fuentes de ingreso de hidrocarburos procedentes de los buques y las actividades conexas en el mar y se señalan los aspectos problemáticos. Dicho informe comprende las cuatro esferas siguientes:

- .1 métodos para calcular el ingreso de hidrocarburos;
- .2 ingreso de hidrocarburos procedentes de los buques;
- .3 ingreso de hidrocarburos procedentes de la exploración y producción mar adentro; y
- .4 otros medios de ingreso de hidrocarburos y cuestiones conexas.

11.29 Los valores utilizados en ese informe procedían tanto de cálculos como de mediciones. Salvo por lo que respecta a los datos sobre descargas accidentales, en la mayor parte de las estimaciones no se habían tenido en cuenta las escalas ni los límites de confianza, es decir, las mediciones de variabilidad. Por consiguiente, la utilidad principal de los cálculos era presentar los ingresos relativos de hidrocarburos procedentes de diferentes fuentes en buques y en tierra, a nivel mundial y señalar las fuentes de ingreso que requerían mayor investigación, vigilancia, evaluación, reglamentación y atención por parte del sector.

11.30 La media anual de hidrocarburos que penetran en el medio marino procedentes de buques y de otras actividades marítimas, según los datos más recientes disponibles de un periodo de 10 años (1988-1997) expresados en toneladas métricas por año, se calcula que es de **1 245 200 toneladas anuales**. En el párrafo 6.2 del documento MEPC 55/11/7 figura un desglose de esa cantidad y en el párrafo 6.3 se presenta una explicación detallada al respecto.

11.31 En el estudio también se formulan nueve recomendaciones, recogidas en las páginas 10 y 11 del documento MEC 55/11/7, en las que se hace hincapié en la necesidad de mejorar la capacidad de proporcionar cálculos del ingreso de hidrocarburos. Dichos cálculos son importantes para evaluar la eficacia del MARPOL 73/78 y las legislaciones nacionales pertinentes, así como para prever, en años venideros, los riesgos de contaminación por hidrocarburos de los ecosistemas marinos y de los recursos vivos en las costas y en alta mar.

11.32 Se señalaron a la atención del Comité las siguientes recomendaciones sobre el planteamiento:

- .1 (Recomendación 4): "Se deberá evaluar y mejorar el mantenimiento y la precisión de los separadores de agua e hidrocarburos en los buques, a fin de controlar y reducir las descargas de aceites de desecho procedentes de las operaciones de los buques".
- .2 (Recomendación 7): "El ingreso de hidrocarburos procedentes de las actividades de las embarcaciones pequeñas (es decir, las embarcaciones de recreo), es un motivo de gran preocupación. Se deberá controlar exhaustivamente, y elaborar un resumen anual al respecto". Se tomó nota de que los datos actuales se basan en gran parte en datos de América del Norte. En el estudio se recomienda que la organización y financiación de esta labor se examine en el seno del Comité;
- .3 (Recomendación 8): "Se deberá controlar con criterio selectivo el ingreso de hidrocarburos procedentes de buques hundidos (por ejemplo, los siniestros relacionados con actividades bélicas), habida cuenta del número y el emplazamiento de dichos buques cerca de costas vulnerables y del deterioro de los restos de naufragios producido por el paso del tiempo. Se deberán abordar urgentemente los riesgos que tal ingreso supone para el litoral marítimo, los recursos vivos y los ecosistemas, habida cuenta del deterioro producido por el paso del tiempo en muchos restos de naufragios de la segunda guerra mundial, y se deberán adoptar medidas para reducir los riesgos".

11.33 Finalmente, se informó al Comité de que este estudio del GESAMP había tardado nueve años en concluirse lo que se consideraba mucho tiempo. En consecuencia, los datos utilizados en el informe abarcaban principalmente el periodo comprendido entre 1988 y 1997, datos bastante antiguos, a los niveles actuales. El Secretario señaló que los nuevos procedimientos y enfoques adoptados por el GESAMP en su Plan estratégico de 2004, deberían lograr una mejor planificación y un asesoramiento más oportuno en el futuro.

11.34 La delegación del Reino Unido señaló que el estudio del GESAMP era un documento de referencia muy valioso e informó al Comité de que, en virtud del Convenio OSPAR, la descarga de lodos de perforación oleosos se había suprimido progresivamente en la región del Atlántico nororiental, desde el 1 de enero de 2001 y de que en la actualidad, la norma de descarga de hidrocarburos en el agua de producción, en esa región, establecía en 30 mg de hidrocarburos por litro de agua.

11.35 El Presidente observó que el resumen del ingreso anual de hidrocarburos que penetran en el medio marino, según el estudio del GESAMP mostraba que la mayoría de las actividades pertenecientes al ámbito del MEPC quedaban abarcadas, por ejemplo, las actividades procedentes de los buques y de mar adentro, y que el Comité debería tener en cuenta dicho estudio en sus futuras consideraciones. No obstante, el Comité quizás desearía examinar el tema de las descargas de hidrocarburos generadas por embarcaciones pequeñas. Si bien este punto había figurado en el

programa de trabajo del Comité durante numerosos años y en la actualidad se incluía en el Plan de acción de alto nivel, el Comité aún debía elaborar, como punto de partida, Directrices para abordar ese asunto.

11.36 El Comité acordó invitar a las delegaciones a que examinaran la cuestión de las descargas de hidrocarburos generadas por embarcaciones pequeñas y a que presentaran propuestas en un futuro periodo de sesiones del Comité.

11.37 El Comité manifestó su agradecimiento al GESAMP, por haber presentado este informe, largamente esperado, al Sr. Peter Wells (Canadá) como autor principal del estudio, a los miembros del Grupo de trabajo del GESAMP, que había elaborado el estudio, y al Sr. Manfred Nauke, oficial jubilado de la OMI, a quien se había dedicado el informe.

### **Evaluación de evaluaciones en virtud del proceso ordinario de las Naciones Unidas**

11.38 Se informó al Comité de las decisiones adoptadas en la primera reunión del Grupo Directivo Especial encargado de la "evaluación de evaluaciones" en virtud del proceso ordinario de las Naciones Unidas, que se había celebrado en junio de 2006 en Nueva York (MEPC 55/11/9). Dichas decisiones trataban del sistema organizativo, el mandato, los acuerdos de participación y la movilización de recursos necesaria para efectuar la "evaluación de evaluaciones".

11.39 El Comité tomó nota de que el Sr. Jean-Claude Sainlos había asistido a la reunión del Grupo Directivo Especial y de que, en su calidad de secretario administrativo del GESAMP, había ofrecido el asesoramiento del GESAMP en cuanto a la "evaluación de evaluaciones" y había pedido que se invitara al GESAMP a asistir a las reuniones futuras de dicho Grupo como observador. El ofrecimiento fue acogido con agrado y dio lugar a la realización de un cursillo del GESAMP en la OMI, del 18 al 20 de septiembre de 2006, para examinar un proyecto de informe del PNUMA y del Centro Mundial de Vigilancia de la Conservación (WCMC) en el que se actualiza un estudio sobre las actividades de evaluación marina a escala mundial y regional que se utilizará como documento básico en la "evaluación de evaluaciones" (MEPC 55/11/8).

## **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 (MEPC 55/12), según se indica a continuación:

- .1 en el anexo 1 figura el estado jurídico de los convenios y otros instrumentos de la OMI relacionados con la protección del medio marino, al 26 de junio de 2006;
- .2 en el anexo 2 figura el estado jurídico del Convenio MARPOL al 26 de junio de 2006;
- .3 en el anexo 3 figura el estado jurídico de las enmiendas al Convenio MARPOL al 26 de junio de 2006;
- .4 en el anexo 4 figura el estado jurídico del Convenio de Cooperación, 1990, al 26 de junio de 2006;
- .5 en el anexo 5 figura el estado jurídico del Protocolo de Cooperación-SNPP, 2000, al 26 de junio de 2006;

- .6 en el anexo 6 figura el estado jurídico del Convenio AFS, 2001, al 26 de junio de 2006; y
- .7 en el anexo 7 figura el estado jurídico del Convenio BWM, 2004, al 26 de junio de 2006.

12.2 El Comité también tomó nota de la siguiente información, facilitada por la Secretaría desde la publicación del documento MEPC 55/12, el 26 de junio de 2006:

- .1 con respecto al anexo 2 del documento MEPC 55/12, relativo al estado jurídico del Convenio MARPOL:
  - .1 Irlanda depositó su instrumento de aceptación del Anexo IV, el 10 de agosto de 2006;
  - .2 Liberia depositó su instrumento de aceptación del Anexo IV, el 21 de agosto de 2006; y
  - .3 los Países Bajos depositaron su instrumento de aceptación del Protocolo de 1997 del MARPOL (Anexo VI del MARPOL) el 2 de octubre de 2006;
- .2 con respecto al anexo 6 del documento MEPC 55/12, relativo al estado jurídico del Convenio AFS de 2001:
  - .1 México depositó su instrumento de adhesión, el 7 de julio de 2006.

12.3 El Comité también tomó nota de la información, facilitada por las delegaciones, que figura a continuación:

- .1 la delegación de China declaró que su Gobierno depositaría en poco tiempo su instrumento de ratificación del Anexo IV del MARPOL;
- .2 la delegación de Croacia declaró que estaba previsto que su Gobierno ratificara muy pronto el Convenio AFS; y
- .3 la delegación de Venezuela declaró que su Gobierno está en proceso de ratificar el Convenio BWM, el Convenio AFS, el Convenio de Cooperación y el Protocolo de Cooperación-SNPP.

### **13 SISTEMAS ANTIINCRUSTANTES PERJUDICIALES PARA BUQUES**

#### **Información actualizada acerca del Convenio internacional sobre el control de los sistemas antiincrustantes perjudiciales en los buques**

13.1 El Comité tomó nota de la información incluida en el documento MEPC 55/13 (Secretaría) acerca del Convenio internacional sobre el control de los sistemas antiincrustantes perjudiciales en los buques (Convenio AFS), adoptado el 5 de octubre de 2001 por la Conferencia internacional sobre el control de los sistemas antiincrustantes perjudiciales para buques. Hasta la fecha, 17 Estados han

ratificado el Convenio, lo que equivale aproximadamente al 17,43% de la marina mercante mundial. Teniendo en cuenta que 2008 es la fecha límite para la prohibición total de los sistemas antiincrustantes a base de estaño a bordo de los buques, el Comité instó a los Gobiernos Miembros a que ratificaran el Convenio AFS lo antes posible.

13.2 El Comité tomó nota de la información facilitada por la República de Corea de que estaba previsto que su Gobierno completara la legislación sobre los sistemas antiincrustantes perjudiciales a finales de 2006 y que ratificara el Convenio AFS poco después.

13.3 El Comité tomó nota de la declaración formulada por la Comisión Europea (UE) de que, en total sintonía con lo dispuesto en el Convenio AFS, la UE ha adoptado la regla (EC) N° 782/2003 sobre la prohibición de los compuestos de organoestaño en buques, en 2003; dicha regla prohíbe la aplicación de compuestos de organoestaño que actúen como biocidas en los sistemas antiincrustantes de los buques que ondeen el pabellón de un Estado Miembro de la UE, a partir del 1 de julio de 2003 y no permitirá que ningún buque con un sistema antiincrustante a base de estaño entre en un puerto o terminal mar adentro de la UE a partir del 1 de enero de 2008.

13.4 El Comité recordó que, en un esfuerzo por facilitar a los países una orientación práctica sobre el artículo 5 del Convenio AFS, en sus dos últimos periodos de sesiones había invitado a los Estados Miembros a que facilitaran ejemplos de códigos de prácticas, documentos de orientación o cualquier otra documentación pertinente que pudiera servir de base para la elaboración de una guía concisa sobre la gestión ambientalmente racional de los desechos resultantes de la aplicación o remoción de los sistemas antiincrustantes. El Comité reiteró su invitación a los Miembros para que presentaran información al MEPC 56, a fin de que ésta se examine de conformidad con lo dispuesto en el anexo 1 del Convenio AFS.

#### **Pruebas de que los efectos del organoestaño continúan apareciendo en todo el mundo**

13.5 El Comité tomó nota con agradecimiento de la información facilitada por el WWF, la FOEI, la IUCN, INTERTANKO y Bulgaria (MEPC 55/INF.4) sobre la presencia y la repercusión continuada de los organoestaños en el medio marino mundial, así como de la necesidad urgente de ratificar e implantar de modo eficaz el Convenio AFS, 2001.

#### **Propuesta de código de prácticas para reducir al mínimo la transferencia de especies acuáticas invasivas a través de las incrustaciones biológicas en embarcaciones de recreo y otras embarcaciones pequeñas similares**

13.6 El Comité examinó el documento MEPC 55/13/1 (FOEI), en el que se destacaba la importancia crítica tanto de los sistemas antiincrustantes para impedir la propagación de organismos acuáticos perjudiciales y agentes patógenos como del enfoque preventivo destinado a limitar la propagación de las especies foráneas que se adhieren al casco de pequeñas embarcaciones de recreo, de pesca o de otro tipo.

13.7 A fin de ayudar a los países a elaborar dicho enfoque preventivo y teniendo presente que las medidas voluntarias suelen ser la estrategia común para las embarcaciones de recreo y otras de pequeñas dimensiones, el Comité acordó invitar a la Internacional Amigos de la Tierra, a la Federación Naviera Internacional y a otras delegaciones interesadas, a que volvieran a redactar el Código de prácticas propuesto que figura en el anexo del documento MEPC 55/13/1 en forma de



proyecto de documento de orientación, a fin de presentarlo al MEPC 56 teniendo en cuenta las observaciones formuladas en el Pleno.

13.8 La Internacional Amigos de la Tierra (FOEI) invitó a las delegaciones interesadas a dirigirse a la Secretaría con objeto de obtener su dirección y demás pormenores necesarios para establecer contacto, si desean participar en el proceso de nueva redacción del Código de prácticas.

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

14.1 El Comité examinó el documento MEPC 55/14 (Interpol), en el que se facilita información sobre las actividades de la Organización para impedir o combatir la delincuencia contra el medio ambiente. El Comité tomó nota de que, en su vigésimo cuarto periodo de sesiones, la Asamblea había aprobado un acuerdo de cooperación entre la OMI e Interpol en el que se reconoce la cooperación en cuanto a actividades relacionadas con actos ilícitos contra la seguridad de la navegación marítima y la destinada a combatir, entre otras cosas, la contaminación del mar debida a descargas ilegales de los buques. Posteriormente, el 6 de enero de 2006, los Secretarios Generales de ambas organizaciones firmaron el acuerdo.

14.2 El Comité coincidió con la opinión manifestada por Interpol de que las descargas deliberadas e ilegales de hidrocarburos, sustancias nocivas líquidas y basuras representaban un problema grave, y tomó nota de que el Grupo de trabajo de INTERPOL sobre delitos de contaminación ya estaba abordando esta cuestión dentro de su "Proyecto mares limpios", establecido en 2002, así como de que Interpol presentaría un análisis de la información recopilada en el proyecto, al MEPC 56.

14.3 El Comité expresó su agradecimiento a Interpol por el documento presentado y los esfuerzos continuos que estaba realizando en el marco del Proyecto mares limpios para abordar la delincuencia internacional contra el medio marino.

14.4 El Comité, tras refrendar la propuesta de Interpol, acordó pedir a los Estados Miembros que facilitaran información sobre los procesos judiciales relacionados con la contaminación por hidrocarburos, a Interpol.\*

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

15.1 El Comité tomó nota de que, dentro de este punto del orden del día, solía pedírsele que señalara o examinara las novedades registradas en el sector marítimo en lo que respecta al Plan de aplicación de las decisiones de la Cumbre Mundial sobre el Desarrollo Sostenible, celebrada en 2002 en Johannesburgo (Sudáfrica).

---

\* Contacto de Interpol:  
Mark Measer  
Funcionario policial  
Secretaría General de Interpol  
200 Quai Charles de Gaulle  
69009 Lyon (Francia)  
Teléfono: 33 4 72 44 71 89  
Facsímil: 33 4 72 44 73 51  
Correo electrónico: M.MEASER@interpol.int

15.2 El Comité, reconociendo que se habían registrado numerosos cambios positivos en muchos países desde la celebración, en 2002, de la Cumbre Mundial sobre el Desarrollo Sostenible, invitó a los Estados Miembros a que presentaran información relacionada con su labor en futuros periodos de sesiones, para que el Comité pudiera tener en cuenta dichas novedades en su labor.

## **16 PROGRAMA DE COOPERACIÓN TÉCNICA**

16.1 El Comité recordó que, en el pasado, la cooperación técnica sólo figuraba en su orden del día en reuniones alternas. Sin embargo, dada la importancia que entraña para la labor de la Organización, se propuso que se presentara información sobre las actividades de cooperación técnica en todos los periodos de sesiones. Cada año se facilitaría un informe exhaustivo sobre las actividades de cooperación técnica de la Organización relacionadas con el medio marino, además de una actualización adicional en los años en que no se reuniera la Asamblea.

16.2 El Comité señaló que, en relación con este punto del orden del día, la Secretaría había presentado los documentos MEPC 55/16 y MEPC 55/16/1 que trataban de la propuesta de contribución del Comité al nuevo Programa integrado de cooperación técnica (PICT) de la OMI en el bienio 2008-2009 y de las actividades del Programa en el periodo comprendido entre enero y junio de 2006. El documento MEPC 55/11/4 sobre los resultados del TC 56 también era pertinente y se examinaba bajo el punto 11 del orden del día (Labor de otros órganos).

16.3 El Comité recordó que el MEPC 52 había aprobado las prioridades temáticas actualizadas que había elaborado la Secretaría y la contribución del Comité al PICT en el bienio 2006-2007. Las prioridades mencionadas constituyeron la base de los aspectos del PICT relacionados con el medio marino en el bienio 2006-2007. El Comité también recordó que, en junio de 2007, el TC 56 examinará el PICT del bienio 2008-2009 que incluirá la contribución del MEPC a dicho Programa. La contribución del Comité que figura en el anexo del documento MEPC 55/16 es una versión actualizada del PICT correspondiente al bienio 2006-2007. En esa versión enmendada se tuvieron en cuenta el PICT en curso y las actividades reales, ejecutadas y/o previstas, que figuran en los proyectos y/o programas en curso pertinentes.

16.4 El Comité tomó nota del informe sobre el Programa de cooperación técnica, por regiones (MEPC 55/16/1), que contenía una actualización de las actividades de cooperación técnica relacionadas con la protección del medio marino llevadas a cabo durante el periodo comprendido entre enero y junio de 2006. El documento también incluía información sobre las actividades realizadas en ese mismo periodo, en el marco de los principales proyectos/programas financiados por fuentes externas. A este respecto, el Comité tomó nota de las novedades relacionadas con:

- .1 el proyecto sobre el establecimiento de asociaciones para la protección y ordenación ambiental de los mares de Asia oriental (PEMSEA);
- .2 el proyecto subvencionado por PDF-B sobre el establecimiento de asociaciones para prestar asistencia a los países en desarrollo a fin de reducir la transferencia de organismos acuáticos perjudiciales en el agua de lastre de los buques (Asociaciones Globallast);
- .3 el proyecto sobre la creación de una autopista electrónica marina en los mares de Asia oriental; y

- .4 el proyecto financiado por la CE/MEDA, en el marco de EUROMED: Colaboración para la seguridad marítima y la prevención de la contaminación producida por los buques (SAFEMED).

16.5 El Comité también tomó nota de la información facilitada por la Secretaría sobre los principales proyectos que estaban llevando a cabo organizaciones homólogas y en los que se incluían actividades que la OMI debía implantar directamente o supervisar.

16.6 El Director de la División de Cooperación Técnica recordó que el proceso de elaboración e implantación del PICT correspondía a los propios países beneficiarios. Las necesidades de las regiones en desarrollo eran un componente fundamental del PICT bienal, articuladas mediante planes estratégicos e instituciones regionales. Un ejemplo de lo anterior es la red ROCRAM, que elaboró un plan marítimo integrado para la región de América Latina en un ciclo de diez años. En este proceso de creación de programas también se tienen en cuenta las prioridades normativas de la OMI, principalmente para facilitar la implantación de las cuestiones planteadas por los comités técnicos.

16.7 El Comité tomó nota de que, en vista de la escasez cada vez más acusada de los recursos y de las reservas del Fondo de Cooperación Técnica, el Comité de Cooperación Técnica había pedido a la Secretaría que racionalizara el PICT y que elaborara un programa modesto, realista y viable, acorde con los recursos disponibles. Esto refrendó la necesidad de establecer prioridades en la selección de los componentes individuales del PICT. El Director de la División de Cooperación Técnica también destacó que la ejecución plena dependía de la identificación de recursos para financiar la implantación del PICT.

16.8 El Comité:

- .1 aprobó la aportación del Comité al PICT general de la OMI para el bienio 2008-2009;
- .2 encargó a la Secretaría que ultimara la aportación del Comité para que la División de Cooperación Técnica la incorpore en el PICT general del bienio 2008-2009 y el Comité de Cooperación Técnica la examine/apruebe posteriormente; y
- .3 tomó nota de la información facilitada sobre la ejecución de las actividades de cooperación técnica correspondientes al periodo comprendido entre enero y junio de 2006.

## **17 INFLUENCIA DEL FACTOR HUMANO**

17.1 Tomando nota de que el Grupo mixto de trabajo MSC/MEPC sobre el factor humano volvería a constituirse durante el MSC 82, que se celebrará en Estambul (Turquía) del 29 de noviembre al 8 de diciembre de 2006, el Comité examinó el documento MEPC 55/17 que contiene los resultados del MSC 81 en relación con la influencia del factor humano, y en particular, con la labor del Grupo mixto de trabajo MSC/MEPC, así como el informe del Grupo de expertos independientes sobre la evaluación del efecto y la eficacia de la implantación del Código IGS.

17.2 Tras considerar la información facilitada en el documento anteriormente mencionado el Comité tomó nota de que:

- .1 el MSC 81, teniendo en cuenta la decisión favorable del MEPC 53, había aprobado:

- la circular MSC-MEPC.7/Circ.1, sobre la lista de comprobaciones para el examen de las cuestiones del factor humano por los órganos de la OMI, junto con la lista de comprobaciones conexas;
  - la circular MSC-MEPC.7/Circ.2, sobre la consolidación de la aportación del factor humano a la labor de la OMI;
  - la circular MSC-MEPC.7/Circ.3, sobre el marco para el examen de la ergonomía y el entorno de trabajo; y
  - la circular MSC-MEPC.7/Circ.4, sobre la estrategia de la Organización para abordar el factor humano;
- .2 teniendo en cuenta la decisión favorable del MEPC 53, el MSC 81 había aprobado también, en relación con el punto 9 de su orden del día (líquidos y gases a granel), las Directrices sobre los elementos básicos de un programa de seguridad y salud en el trabajo a bordo, mediante la circular MSC-MEPC.2/Circ.3;
- .3 el MSC 81 había refrendado la decisión del MEPC 53 de remitir el documento MEPC 53/INF.7 al Subcomité FSI; y
- .4 el Grupo mixto de trabajo MSC/MEPC sobre el factor humano volvería a establecerse durante el MSC 82 para examinar en detalle, entre otras cosas, el informe del Grupo de expertos independientes sobre la evaluación del efecto y la eficacia de la implantación del Código IGS y de que el resultado de la labor de dicho Grupo y las decisiones pertinentes del MSC 82 se presentarían al MEPC 56 en julio de 2007, para que tome las medidas oportunas.

## **18 EVALUACIÓN FORMAL DE LA SEGURIDAD**

18.1 El Comité recordó que, en su 54º periodo de sesiones, había tomado nota de que el Grupo de redacción sobre la evaluación formal de la seguridad se constituiría en el MSC 81 y de que se le comunicarían las decisiones adoptadas en ese momento para que adoptara las medidas oportunas en su 55º periodo de sesiones.

18.2 El Comité examinó el documento MEPC 55/18 (Secretaría), en el que se facilitaba información acerca de los resultados de la labor del Grupo de trabajo por correspondencia sobre la evaluación formal de la seguridad, constituido por el MSC 80, y de las conclusiones alcanzadas por el MSC 81 en sus deliberaciones al respecto, después de haber examinado los resultados de la labor del Grupo de redacción constituido con ese propósito.

18.3 Tras deliberar sobre las medidas solicitadas en el documento MEPC 55/18, el Comité:

- .1 tomó nota de las medidas adoptadas por el MSC 81 con respecto al informe del Grupo de trabajo por correspondencia sobre la evaluación formal de la seguridad, que se indican en los párrafos 2 a 9 del documento MEPC 55/18;

- .2 aprobó el proyecto de 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), recogido en la circular MSC-MEPC.2/Circ.5, que figura en el anexo 1 del documento MEPC 55/18, tras observar que el proyecto de enmiendas y la circular conexas ya habían sido aprobados por el MSC 81; y
- .3 aprobó el proyecto de enmiendas a la Orientación para el uso del proceso de análisis del factor humano (PAFH) y de la evaluación formal de la seguridad (EFS) en el proceso normativo de la OMI (MSC/Circ.1022-MEPC/Circ.391), recogido en la circular MSC-MEPC.2/Circ.6, que figura en el anexo 2 del documento MEPC 55/18, tras observar que el proyecto de enmiendas y la circular conexas ya habían sido aprobados por el MSC 81.

18.4 El Comité examinó también el proyecto de criterios para la evaluación de los riesgos ambientales, que figura en el anexo 3 del documento MEPC 55/18, y estuvo de acuerdo en que era preciso examinar a fondo dichos criterios desde el punto de vista de la protección del medio marino. Posteriormente, el Presidente invitó a los Miembros y a las organizaciones internacionales a que examinaran el proyecto de criterios para la evaluación de los riesgos ambientales en el lapso interperiodos y a que presentaran sus observaciones al respecto en el MEPC 56, para que el tema vuelva a examinarse antes de remitir el texto acordado al MSC a fin de que adopte las medidas oportunas.

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

### **Prescripciones aplicables al transporte de biocombustibles y mezclas de biocombustibles**

19.1 El Comité tomó nota de la propuesta presentada por el Reino Unido, Suecia y la Asociación internacional de buques tanque para carga diversificada (IPTA) (MEPC 55/19) en relación con las prescripciones aplicables al transporte de biocombustibles y mezclas de biocombustibles en virtud del Código CIQ y de su inclusión como nuevo punto en el programa de trabajo del Subcomité BLG y en el orden del día provisional del BLG 11.

19.2 El Comité también tomó nota de que Noruega, en su documento (MEPC 55/19/5), aprobaba, en principio, la propuesta del Reino Unido, Suecia y la IPTA mencionada en el párrafo 19.1, pero que proponía que la cuestión de los biocombustibles y las mezclas de biocombustibles se incluyera mediante la enmienda del punto del programa de trabajo del Subcomité BLG titulado "Evaluación de los riesgos de los productos químicos desde el punto de vista de la seguridad y la contaminación y preparación de las enmiendas consiguientes" que pasaría a titularse: "Evaluación de los riesgos de los productos químicos sujetos a las disposiciones del Anexo I y del Anexo II desde el punto de vista de la seguridad y la contaminación y preparación de las enmiendas consiguientes".

19.3 De conformidad con lo dispuesto en el párrafo 2.17 de las Directrices de los Comités (MSC/Circ.1099 - MEPC/Circ.405), el Presidente efectuó una evaluación preliminar de la propuesta de nuevo programa de trabajo presentada por el Reino Unido, Suecia y la IPTA (MEPC 55/WP.3). La evaluación del Presidente demostró que se habían cumplido los criterios de aceptación general que figuran en el párrafo 2.9 de las Directrices de los comités.

19.4 Tras examinar la propuesta del Reino Unido, Suecia y la IPTA, así como las observaciones presentadas por Noruega, el Comité decidió incluir en el programa de trabajo del Subcomité BLG y

en el orden del día del BLG 11 un nuevo punto con alto grado de prioridad titulado "Prescripciones aplicables al transporte de biocombustibles y mezclas de biocombustibles", al que asignó 2008 como plazo de ultimación.

### **Programa de trabajo y orden del día provisional de los Subcomités BLG y FSI**

19.5 El Comité aprobó el programa de trabajo del Subcomité BLG y el orden del día provisional del BLG 11, basándose en los aprobados por el MSC 81 (MEPC 55/19/1, párrafo 2), a los que añadió un nuevo punto titulado "Prescripciones aplicables al transporte de biocombustibles y mezclas de biocombustibles", como se indica en el párrafo 19.4 *supra*.

19.6 El Comité acordó que en el BLG 11, un Grupo de trabajo debería encargarse del punto "Elaboración de directrices para la implantación uniforme del Convenio BWM."

19.7 El Comité aprobó el programa de trabajo del Subcomité FSI y el orden del día provisional del FSI 15, basándose en los aprobados por el MSC 81 y en los cambios propuestos por el FSI 14, que se reunió del 5 al 9 de junio de 2006, después del MSC 81.

19.8 El programa de trabajo de los Subcomités BLG y FSI y el orden del día provisional del BLG 11 y del FSI 15, revisados y aprobados por el Comité, figuran en los anexos 30 y 31 respectivamente.

### **Programa de trabajo de los Subcomités DSC, NAV, DE y STW en relación con cuestiones medioambientales**

19.9 El Comité convino en conservar, con baja prioridad, el punto: "Directrices sobre métodos equivalentes para reducir las emisiones de NO<sub>x</sub> a bordo" en el programa de trabajo del Subcomité DE (MEPC 55/19/2, anexo), en caso de que fuera necesario elaborar dichas directrices en el futuro.

19.10 Tras adoptar esa decisión, el Comité aprobó el programa de trabajo de los Subcomités DSC, NAV, DE y STW en relación con cuestiones medioambientales, según figuran en el anexo 32.

### **Conferencia internacional sobre el reciclaje de buques cuya celebración se propone en el bienio 2008-2009**

19.11 Tras examinar el documento MEPC 55/19/4 (Secretaría), el Comité decidió pedir al Consejo, que, en su 98º periodo de sesiones, que considere el presupuesto y la asignación de cinco días, en el bienio 2008-2009, a una conferencia internacional sobre el reciclaje de buques con objeto de adoptar el proyecto de Convenio internacional para el reciclaje seguro y ambientalmente racional de los buques.

### **Examen del progreso realizado en cuanto a la implantación del Plan de acción de alto nivel y prioridades para el bienio 2006-2007**

### **Propuestas para el Plan de acción de alto nivel y prioridades, incluidos los resultados previstos, para el bienio 2008-2009**

19.12 El Comité tomó nota de que la información sobre el examen del progreso realizado en cuanto a la implantación del Plan de acción de alto nivel y prioridades para el bienio 2006-2007

(MEPC 55/19/7, anexo 1) y las propuestas para el Plan de acción de alto nivel y prioridades, incluidos los resultados previstos, para el bienio 2008-2009 (MEPC 55/19/7, anexo 2) una vez actualizada, a petición del Comité, se presentaría en el 97º periodo de sesiones del Consejo (junio de 2007), para que éste la remitiera a su Grupo de trabajo sobre el Plan estratégico, que se reuniría en septiembre de 2007.

19.13 El Comité tomó nota asimismo de que cualquier otra información sobre el progreso y las propuestas acerca del Plan de acción de alto nivel y prioridades para el bienio 2008-2009 (MEPC 55/19/7, anexo 2) que se acordara en el MEPC 56, debería incorporarse para presentarla al Consejo en su 24º periodo de sesiones extraordinario.

### **Actividades, prioridades y plan de semanas de reunión de los Comités y de sus órganos auxiliares**

19.14 El Comité recordó que en el párrafo 2.5 de las Directrices de los Comités (MSC/Circ.1099-MEPC/Circ.405) se exigía que, al término de cada periodo de dos años, los Presidentes de los Comités presentaran a sus respectivos Comités un plan conjunto con las actividades, prioridades y necesidades para la celebración de las reuniones de sus órganos auxiliares durante el bienio siguiente.

19.15 El Comité tomó nota de que, en la preparación de las actividades y prioridades de los Comités, los Presidentes habían tenido en cuenta la resolución A.971(24): Plan de acción de alto nivel de la Organización y prioridades para el bienio 2006-2007; la resolución A.970(24): Plan estratégico de la Organización (para el sexenio 2006-2011); las disposiciones de la resolución A.900(21), en la que se establecen los objetivos de la Organización a partir del año 2000; la resolución A.901(21): La OMI y la cooperación técnica a partir del año 2000, y las propuestas que se presentarán al Consejo en su 98º periodo de sesiones, a efectos de su inclusión en el Plan de acción de alto nivel de la Organización y prioridades para el bienio 2008-2009.

19.16 El Comité también tomó nota de que los Presidentes de los Comités habían tenido en cuenta el volumen de trabajo técnico de la Organización, las prioridades asignadas por la Asamblea en su resolución A.971(24) a los distintos temas que deberán examinar el MSC y el MEPC y el asesoramiento de los Presidentes de los Comités al preparar el siguiente plan de semanas de reunión del MSC y el MEPC y sus órganos auxiliares para el bienio 2008-2009:

| <b>Año</b>              | <b>MSC</b> | <b>MEPC</b> | <b>BLG</b> | <b>DSC</b> | <b>FP</b> | <b>FSI</b> | <b>COMSAR</b> | <b>NAV</b> | <b>DE</b> | <b>SLF</b> | <b>STW</b> | <b>Total</b> |
|-------------------------|------------|-------------|------------|------------|-----------|------------|---------------|------------|-----------|------------|------------|--------------|
| 2008                    | 3          | 2           | 1          | 1          | 1         | 1          | 1             | 1          | 1         | 1          | 1          | 14           |
| 2009                    | 1,5        | 1           | 1          | 1          | 1         | 1          | 1             | 1          | 1         | 1          | 1          | 11,5         |
| Total general (semanas) |            |             |            |            |           |            |               |            |           |            |            | 25,5         |

19.17 El Comité aprobó el plan de semanas de reunión del MSC y el MEPC y de sus órganos auxiliares para el bienio 2008-2009, a reserva de la decisión a favor del MSC, a fin de que se incluya en las propuestas presupuestarias pertinentes del Secretario General.

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

19.18 El Comité aprobó los puntos que deben incluirse en el orden del día del MEPC 56, el MEPC 57 y el MEPC 58 (MEPC 55/WP.2), según figuran en el anexo 33.

**Fechas de celebración del MEPC 56, el MEPC 57 y el MEPC 58**

19.19 El Comité tomó nota de que el MEPC 56 se celebraría del 9 al 13 de julio de 2007 y de que estaba previsto provisionalmente que el MEPC 57 y el MEPC 58 se celebraran en marzo y en octubre de 2008, respectivamente.

**Grupos de trabajo por correspondencia**

19.20 El Comité acordó constituir los siguientes grupos de trabajo interperiodos por correspondencia, que se reunirían antes del MEPC 56:

- .1 Grupo de trabajo por correspondencia sobre el reciclaje de buques;
- .2 Grupo de trabajo por correspondencia sobre el examen del Anexo V del MARPOL; y
- .3 Grupo de trabajo por correspondencia sobre los criterios para el agua de lavado de los sistemas de limpieza de los gases de escape - SO<sub>x</sub>.

**Reuniones interperiodos**

19.21 El Comité acordó celebrar las siguientes reuniones interperiodos:

- .1 Grupo de trabajo ESPH, que se reunirá en algún momento de 2007, según lo decidido en relación con el punto 10 del orden del día;
- .2 Grupo técnico sobre el Convenio de Cooperación y el Protocolo de Cooperación-SNPP, que se reunirá la semana anterior al MEPC 56, en julio de 2007, y que deberá presentar su informe al MEPC 56; y
- .3 Grupo de trabajo sobre el reciclaje de buques, que se reunirá en algún momento antes del MEPC 56 con objeto de seguir elaborando el proyecto de convenio sobre el reciclaje de buques.

**Grupos de trabajo, de examen y de redacción del MEPC 56**

19.22 El Comité acordó, en principio, constituir los siguientes grupos de trabajo, de examen o de redacción durante el MEPC 56:

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



## 20 APLICACIÓN DE LAS DIRECTRICES DE LOS COMITÉS

20.1 El Comité tomó nota de que los Presidentes del MSC, del MEPC y de los subcomités se habían reunido el 12 de mayo de 2006 con el objetivo de aumentar al máximo la eficacia de los Comités y Subcomités, incluida la elaboración de enmiendas a las Directrices de los Comités (MSC/Circ.1099-MEPC/Circ.405), de conformidad con el Plan estratégico de la Organización y el Plan de acción de alto nivel y prioridades, adoptados mediante las resoluciones A.970(24) y A.971(24), respectivamente.

### **Informe de la Reunión de los Presidentes en 2006 y resultados del MSC 81 con respecto a dicho informe**

20.2 El Comité recordó que las cuestiones relativas al Plan estratégico de la Organización y al Plan de acción de alto nivel y prioridades se habían tratado bajo el punto 19 del orden del día.

20.3 El Comité examinó el informe de la Reunión de los Presidentes en 2006 (MEPC 55/20) y los resultados del MSC 81 con respecto a dicho informe (MEPC 55/20/1), y adoptó las medidas siguientes:

- .1 aprobó el proyecto de enmiendas a las Directrices de los Comités elaboradas en el contexto de las peticiones que se formulan en la resolución A.971(24);
- .2 aceptó las medidas relacionadas con el proceso de examen del Plan de acción de alto nivel y prioridades, incluidos los resultados previstos, para el bienio 2006-2007;
- .3 acordó que el inicio de la labor de los grupos de trabajo el lunes por la mañana era una opción que debería decidirse en sesión plenaria y con prudencia, aunque siempre que sea posible, los mandatos de los grupos de trabajo se acordarán en los periodos de sesiones anteriores de los comités o subcomités de los que dependan;
- .4 tomó nota de las deliberaciones sobre los subgrupos de los grupos de trabajo;
- .5 pidió a la Secretaría que hiciera todo lo posible para que los documentos se envíen puntualmente al sitio *Web* IMODOCS y pidió a los Gobiernos Miembros y a las organizaciones internacionales que presentaran sus documentos lo antes posible y no justo al final de los plazos establecidos;
- .6 tomó nota de que la Reunión de los Presidentes no estaba en posición de adoptar una decisión sobre la propuesta de reducir a 13 semanas el plazo de 20 semanas para la presentación de propuestas de nuevos puntos del programa de trabajo, ya que eran los Comités quienes debían examinar esa propuesta, tomar una decisión al respecto y adoptar las medidas que estimaran oportunas;
- .7 tomó nota de que la reunión había respaldado la modificación de los párrafos 4.10.2 a 4.10.7 de las Directrices de los Comités, a fin de sustituir la expresión "en la sede de la OMI" por "en la sede de la OMI y en el sitio *Web* IMODOCS"; y

- .8 acordó que las Directrices de los Comités deben enmendarse y pidió a la Secretaría que elaborara un proyecto de enmiendas a las Directrices para someterlo al examen del MEPC 55 y el MSC 82.

20.4 En lo que respecta al párrafo 20.3.6 *supra*, el Comité señaló que el MSC 81 ya había decidido que el plazo de presentación se redujera a 13 semanas y que esa disposición entrara en vigor a partir del MSC 82 (diciembre de 2006) por lo que el Comité decidió reducir el plazo de presentación igualmente a 13 semanas, de manera que entrara en vigor a partir del MEPC 56 (julio de 2007).

### **Examen de las Directrices de los Comités**

20.5 El Comité recordó que el MSC 77 y el MEPC 49 aprobaron las Directrices vigentes sobre organización y método de trabajo del Comité de Seguridad Marítima y el Comité de Protección del Medio Marino y de sus órganos auxiliares y que se distribuyeron mediante la circular conjunta MSC/Circ.1099-MEPC/Circ.405.

20.6 El Comité recordó también que, en 2005, el MSC 80 y el MEPC 53, tras examinar los resultados de la Reunión de los Presidentes en 2005 y otras cuestiones relativas a la labor y los métodos de trabajo de los Comités, habían adoptado varias decisiones, incluidas en los documentos MSC 80/24, sección 20, y MEPC 53/24, sección 21, que deberán incorporarse a las Directrices.

20.7 El Comité recordó que, de conformidad con las Directrices vigentes de los Comités, sólo era posible constituir grupos de trabajo y de redacción. A fin de reflejar la necesidad de incorporar otros grupos estipulados en convenios sobre el medio ambiente, el Comité decidió incluir grupos técnicos y de examen en las Directrices de los Comités.

20.8 El Comité señaló que el proyecto de enmiendas a las Directrices de los Comités que figuran en el anexo del documento MEPC 55/20/1 había sido examinado y acordado por dichos Comités hasta la celebración del MEPC 54 y el MSC 81.

20.9 Tras el debido examen y a reserva de que el MSC 82 adopte una decisión en el mismo sentido, el Comité aprobó todos los proyectos de enmienda a las Directrices de los Comités que se recogen en el anexo del documento MEPC 55/20/1, incluido el nuevo párrafo 3.29 sobre los "grupos técnicos o de examen" del MEPC.

20.10 La delegación del Brasil, al referirse al párrafo 19 del documento 55/20/1, sugirió que la constitución de los grupos técnicos y de examen se aplicara al MSC. El Presidente respondió que las cuestiones relativas al MSC sólo puede decidir las dicho Comité, así pues, es posible que el Brasil considere la presentación de dicha propuesta al MSC 82.

20.11 El Comité pidió a la Secretaría que elaborase, a reserva de que el MSC 82 adopte una decisión favorable, un texto revisado de las Directrices de los Comités en el que se incorporen todas las enmiendas, y que lo distribuyera como nueva circular MSC/MEPC en sustitución de la circular MSC/Circ.1099-MEPC/Circ.405.

## **21 ELECCIÓN DE PRESIDENTE Y VICEPRESIDENTE PARA 2007**

21.1 De conformidad con la regla 17 del Reglamento interior, el Comité volvió a elegir Presidente por unanimidad al Sr. Andreas Chrysostomou (Chipre) y al Sr. Ajoy Chatterjee (India) como Vicepresidente, ambos para 2007.

## **22 OTROS ASUNTOS**

### **Iniciativas de la OMI relacionadas con los niños**

22.1 El Comité, tras recordar que desde 1999 los niños que representan al programa juvenil de la Asociación Helénica para la Protección del Medio Marino (HELMEPA) no habían informado al Comité de sus actividades, tomó nota con gran satisfacción de las dos ponencias presentadas por Dionysia Lymperopoulou (representante de HELMEPA JUNIOR) y Serra Kuman (representante de TURMEPA JUNIOR), ambas de 12 años de edad.

22.2 Las dos niñas hicieron hincapié en el modo en que sus respectivas asociaciones de protección del medio marino (MEPA) las habían ayudado a entender mejor el inmenso problema de la contaminación del mar y en cómo habían adquirido la motivación para convertirse en futuras ciudadanas conscientes y responsables desde el punto de vista ambiental. También señalaron que habían tenido que hacer frente a la indiferencia de los adultos hacia la naturaleza, pero observaron que la labor común por un planeta más limpio, de todos los niños miembros de las MEPA juveniles, les había dado la fuerza necesaria. Sus voces cubrían una larga distancia y las oían los niños del mundo entero y de otras MEPA que contribuían un mundo mejor.

22.3 Las dos representantes de las MEPA juveniles subrayaron que todos éramos responsables de entregar a la próxima generación un planeta sano y habitable por todas las especies de flora y fauna. Desgraciadamente, sería su generación y las siguientes, quienes deberían hacer frente a los problemas ambientales del planeta. Las dos representantes afirmaron que los buques que dejan basuras, materiales venenosos o especies invasoras en sus países y mares deberían sufrir un castigo y que esperaban poder financiar organizaciones destinadas a salvar a los animales y el medio marino; pidieron a la OMI que utilizara todos los recursos en su poder para proteger los mares, porque se trataba de un tesoro muy valioso que era preciso salvar.

22.4 El Secretario General, manifestó su sincero agradecimiento a ambas niñas por haberse desplazado hasta Londres, reconoció que su labor había surtido efecto a la hora de tratar los problemas medioambientales locales, como los desechos marinos en las playas de varios países de la zona del Mediterráneo, pero que también había servido para sensibilizar al público respecto de la necesidad de proteger el medio marino.

22.5 El Secretario General recordó al Comité que en varias ocasiones había mencionado la posibilidad de elevar el perfil de la OMI entre las generaciones más jóvenes, así como que la OMI había dado pasos importantes en esa dirección, facilitando el año pasado, la participación de niños en la Cumbre mundial de la infancia para el medio ambiente en colaboración con la secciones juveniles de HELMEPA, TURMEPA y CYMEPA.

22.6 El Secretario General afirmó que los niños de todas partes eran centinelas en un mundo sometido a presión y que, al mismo tiempo, brindaban la esperanza necesaria para el futuro, y que deberíamos escucharlos y proporcionarles el aliento y el apoyo necesarios para realizar sus empeños y poner en práctica sus ideas.

22.7 En vista de lo que antecede, el Secretario General indicó que había iniciado una serie de medidas, para fomentar en la OMI el desarrollo de una política destinada a la infancia. Dicha política tendría el objetivo de establecer relaciones más sólidas con los niños de todo el mundo a través de iniciativas que se irían introduciendo en los meses venideros. Entre otras podrían incluirse:

- .1 el establecimiento de un sitio de la OMI en la Red dedicado a los niños, basado en el sitio de "Little Mo" que ya existe, y que ofrecería material educativo sobre la protección del medio marino, el sector del transporte marítimo, la interrelación de dicho sector con el medio ambiente y el modo en que la OMI y sus Miembros hacen frente a sus repercusiones, destinado a los niños. El sitio en la Red también incluiría un mecanismo interactivo mediante el cual los niños podrían proporcionar ideas y observaciones. Un órgano de la OMI adecuado examinaría las ideas pertinentes;
- .2 la ampliación del concepto de embajador de la infancia para la protección del medio marino, que incluiría un compromiso a largo plazo con las MEPA juveniles. A ese respecto, se instaba a todos los Miembros de la OMI a que consideraran la posibilidad de establecer MEPAs para fomentar la protección del medio marino entre los jóvenes de sus respectivos países;
- .3 la creación de una serie de pequeños objetos y artículos que podrían resultar interesantes para los niños y que podrían comprarse a través de la Red (por conducto de la sección de publicaciones) o en la tienda del salón de delegados. Dichos objetos llevarían una marca de la OMI e incluirían mensajes relativos al medio marino. Las

ganancias obtenidas irían a la Organización para fomentar las actividades dedicadas a los niños.

### **Sistema mundial integrado de información marítima (GISIS)**

22.8 El Comité tomó nota de la información facilitada por la Secretaría (MEPC 55/22/1) sobre el "Sistema mundial integrado de información marítima" (GISIS) y puso de relieve la importancia que tiene un sistema que permite el acceso público a la serie de datos recopilados por la Secretaría.

### **Colisiones entre buques y cetáceos: Informe del Grupo de trabajo sobre colisiones de buques, de la Comisión Ballenera Internacional (CBI)**

22.9 El Comité recordó que en periodos de sesiones anteriores había recibido información relativa a la protección de las ballenas en el contexto de la identificación e implantación de zonas marinas especialmente sensibles y zonas especiales, la reducción de los efectos de los sistemas antiincrustantes perjudiciales (organoestaños) en las ballenas y en relación con los dispositivos de separación del tráfico nuevos y modificados para minimizar las colisiones entre buques y ballenas.

22.10 El Comité tomó nota con agradecimiento del informe de la Comisión Ballenera Internacional (MEPC 55/22 y MEPC 55/INF.2) sobre las colisiones entre buques y cetáceos, presentado por Bélgica y, en particular, de la información sobre las recomendaciones destinadas a reducir la mortalidad de los cetáceos debida a las colisiones con buques. El Comité también tomó nota de que la Comisión Ballenera Internacional está intentando establecer una coordinación más eficaz con la OMI, a fin de mejorar la conservación de los cetáceos y la seguridad de los pasajeros y tripulaciones de los buques que navegan en su proximidad.

22.11 El Comité también observó que el Grupo de trabajo sobre colisiones con buques de la CBI, constituido en junio de 2005 en el seno del Comité de Conservación de la CBI, como resultado de una iniciativa de Bélgica\* era el principal responsable de ese asunto. La CBI refrendó la labor de dicho Grupo durante su 58ª reunión anual celebrada en Saint Kitts y Nevis en junio de 2006.

22.12 El Comité también observó que en el informe se proponía que la Organización prestara asistencia en:

- .1 identificar zonas, grandes y pequeñas, de todo el mundo donde la situación es crítica en lo que se refiere a la densidad del tráfico marítimo;
- .2 facilitar orientaciones para mejorar la gestión y el procesamiento de las notificaciones y los datos recibidos tanto de los países miembros de la CBI como de otros;
- .3 evaluar la posibilidad de introducir información relativa a las ballenas en los sistemas de identificación automática (SIA) que aparecen en las pantallas de radar de los buques;

---

\* Sr. A. de Lichtervelde  
Dirección General de Medio Ambiente  
Asuntos Internacionales  
Salud, seguridad de la cadena alimentaria y medioambiente  
Correo electrónico: [alexandre.delichtervelde@health.fgov.be](mailto:alexandre.delichtervelde@health.fgov.be)

- .4 proporcionar asesoramiento sobre la creación de una base de datos internacional centralizada sobre las colisiones con buques, utilizando un modelo con parámetros normalizados;
- .5 según proceda, proporcionar asesoramiento sobre legislación relacionada con los buques de ámbito nacional y regional, normas y planes preventivos destinados a reducir el impacto de las colisiones con los buques, dando prioridad a las zonas de alto riesgo; y
- .6 proseguir el examen de la labor del Grupo de trabajo sobre colisiones con buques, aumentar el número de sus miembros y distribuir ampliamente el informe sobre la labor realizada.

22.13 El Comité tomó nota con interés de la declaración formulada por el representante del PNUMA/CMS, poniendo de relieve que las colisiones con los buques seguían siendo una amenaza grave para la supervivencia de varias especies de cetáceos, y que el creciente número de buques y la velocidad a la que navegan constituían una grave preocupación para un organismo de las Naciones Unidas sobre la conservación como el CMS.

22.14 El representante tomó nota de la necesidad de establecer una cooperación interinstitucional a fin de fomentar una mejor coordinación de las actividades para la conservación y protección de los cetáceos y posiblemente reforzar el mensaje de la conservación en el seno de los organismos de las Naciones Unidas en cuyos mandatos se establece la protección del medio marino. A este respecto, el representante hizo un llamamiento a la OMI a fin de que ponga en marcha una serie de medidas para abordar las colisiones con los buques, en consulta con otros órganos pertinentes. Dichas medidas pueden incluir evaluaciones y vigilancia, fomento de la toma de conciencia en el sector, un mayor control en las zonas de alta migración, así como la búsqueda y el impulso de soluciones técnicas adecuadas.

22.15 Tras el correspondiente debate, el Comité acordó que la OMI era el órgano competente para ocuparse de las colisiones entre buques y cetáceos, e invitó a las delegaciones a que presentaran propuestas a los comités y subcomités pertinentes para su examen.

22.16 El Comité tomó nota de que la CBI tenía previsto suscribir acuerdos de cooperación con la OMI, de conformidad con los procedimientos establecidos.

#### **Nueva publicación buque a tierra - Gestión sostenible en los destinos de cruceros**

22.17 El observador del CILC invitó al Comité a que tomara nota de la nueva publicación titulada "*From Ship to Shore - Sustainable Stewardship in Cruise Destinations*" (Gestión sostenible en los destinos de cruceros) que había elaborado Conservación Internacional con ayuda del CILC. En el folleto se examina la responsabilidad compartida entre los gobiernos, las líneas de cruceros, la sociedad civil y las empresas explotadoras en tierra de velar por un futuro sostenible del turismo de cruceros, manteniendo al mismo tiempo la integridad cultural natural y única de los destinos internacionales.

## **Manifestaciones de agradecimiento**

22.18 El Comité manifestó su agradecimiento al Sr. A. Chrysostomou (Presidente del Comité), al Sr. A. Chatterjee (Vicepresidente del Comité), al Sr. B Elliot (Presidente del Grupo de examen sobre el agua de lastre), al Mr. J. Koefoed (Presidente del Grupo de trabajo sobre el reciclaje de buques), al Sr. B. Okamura (Presidente del Grupo de trabajo sobre la contaminación atmosférica), al Sr. Z. Alam (Presidente del Grupo de redacción sobre las enmiendas del MARPOL), y al Sr. D. Macrae (Presidente del Grupo de redacción sobre enmiendas al Código CIQ) por su destacada contribución al éxito del MEPC 55.

22.19 El Comité también dio las gracias a todos los delegados, que habían cesado en sus funciones, se habían jubilado recientemente, habían sido transferidos a otras tareas o estaban a punto de serlo, por su valiosa contribución a las tareas del Comité y les deseó una jubilación larga y feliz o, según el caso, el mayor éxito en sus nuevas funciones, entre otros:

- el Sr. J. Ormaechea (Uruguay) (transferido a otras funciones)
- el Sr. J. Velasco (México) (transferido a otras funciones)
- el Sr. E. Pacha (España) (nombrado Director de la IMSO)
- el Sr. D. Howard (Reino Unido) (jubilado)
- el Sr. J. Østergaard (Secretaría) (jubilado)

22.20 Tomando nota de que éste sería el último periodo de sesiones al que asistiría el Sr. J.-C. Sainlos (Secretario del Comité y Director de la División del Medio Marítimo de la Organización) el Comité le dio las gracias por su dedicación y servicio extraordinario durante numerosos años y le deseó sinceramente una jubilación larga, saludable y placentera.

\*\*\*





**ANEXO 1****RESOLUCIÓN MEPC.149(55)**  
(adoptada el 13 de octubre de 2006)**DIRECTRICES PARA EL CAMBIO DEL AGUA DE LASTRE  
(NORMAS DE PROYECTO Y CONSTRUCCIÓN) (D11)**

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 por 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 (el 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 realice mediante la gestión del agua de lastre de conformidad con las disposiciones del anexo del Convenio,

TOMANDO NOTA ADEMÁS de que la regla D-1 del Convenio sobre la Gestión del Agua de Lastre estipula que los buques que efectúen el cambio del agua de lastre lo harán con una eficacia del 95%, como mínimo, de cambio volumétrico del agua de lastre y de que el MEPC 51 determinó que se necesitaba orientación adicional sobre las normas de proyecto y construcción para los buques que efectúan el cambio del agua de lastre,

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

HABIENDO EXAMINADO en su 55º periodo de sesiones el proyecto de directrices para el cambio del agua de lastre (normas de proyecto y construcción) (D11) elaborado por el Grupo de trabajo sobre el agua de lastre, y la recomendación formulada por el Subcomité de Transporte de Líquidos y Gases a Granel en su 10º periodo de sesiones,

1. ADOPTA las Directrices para el cambio del agua de lastre (normas de proyecto y construcción) (D11);
2. INVITA a los Gobiernos a que apliquen las Directrices tan pronto como sea posible o cuando el Convenio entre en vigor para ellos; y
3. ACUERDA mantener las Directrices sometidas a examen.

## ANEXO

### DIRECTRICES PARA EL CAMBIO DEL AGUA DE LASTRE (NORMAS DE PROYECTO Y CONSTRUCCIÓN) (D11)

## 1 INTRODUCCIÓN

### Finalidad

1.1 En las presentes Directrices se esbozan recomendaciones para el proyecto y la construcción de buques a fin de favorecer el cumplimiento de la regla D-1 (*Norma para el cambio del agua de lastre*) del Convenio internacional para el control y la gestión del agua de lastre y los sedimentos de los buques (el Convenio).

1.2 Las presentes Directrices se han preparado para facilitar orientaciones a los constructores, proyectistas, propietarios y armadores de buques en la elaboración de un proyecto para el cambio del agua de lastre seguro, aceptable desde el punto de vista ambiental, técnicamente viable, práctico y eficaz en función de los costos, según se estipula en la regla D-1.

1.3 Las presentes Directrices deberán aplicarse sin comprometer la seguridad ni la eficacia operacional del buque y teniendo en cuenta el proyecto de ciertos tipos de buque que pueden requerir medidas especiales de seguridad, como los buques portacontenedores y los graneleros.

## 2 DEFINICIONES

2.1 A los efectos de las presentes Directrices, se aplican las definiciones del Convenio y las siguientes:

- .1 "Tanque de agua de lastre": todo tanque, bodega o espacio utilizado para el transporte del agua de lastre, según se define ésta en el artículo 1 del Convenio.
- .2 "Método secuencial": proceso en el que los tanques de lastre previstos para el transporte del agua de lastre se vacían primero y se vuelven a llenar después con agua de lastre de reemplazo hasta alcanzar como mínimo un 95% de cambio volumétrico.
- .3 "Método de flujo continuo": proceso en el que se bombea el agua de lastre de reemplazo en un tanque previsto para el transporte de agua de lastre, permitiendo que el agua fluya o rebose, u otros medios.
- .4 "Método de dilución": proceso en el que el tanque previsto para el transporte de agua de lastre se llena por su parte superior con agua de lastre de reemplazo y se descarga simultáneamente por su parte inferior con la misma velocidad de flujo, manteniendo un nivel constante en el tanque en todo el sistema de cambio del agua de lastre.

### **3 CONSIDERACIONES DE PROYECTO Y CONSTRUCCIÓN RELATIVAS AL CAMBIO DEL AGUA DE LASTRE**

#### **Consideraciones generales**

3.1 En el proyecto y la construcción de un buque que utilice el cambio del agua de lastre se prestará atención a las siguientes consideraciones:

- .1 elevar al máximo la eficacia del cambio del agua de lastre;
- .2 incrementar la gama de estados de la mar en que pueda realizarse de manera segura el cambio del agua de lastre;
- .3 acortar el tiempo necesario para realizar el cambio del agua de lastre (y por lo tanto incrementar la gama de viajes en los que el cambio de lastre puede efectuarse de manera segura); y
- .4 reducir a un mínimo la acumulación de sedimentos (véanse las Directrices sobre proyecto y construcción para facilitar el control de los sedimentos en los buques (D12)).

#### **Consideraciones en la fase de proyecto de los buques nuevos**

**3.2 En el proyecto de buques nuevos habrán de tenerse en cuenta los siguientes aspectos relativos al equipo que vaya a utilizarse para la gestión del agua de lastre:**

- .1 la gestión del agua de lastre y los procesos elegidos para llevarla a cabo se considerarán un componente del proyecto del buque;
- .2 el proyecto e instalación de los sistemas de bombeo y de tuberías del agua de lastre garantizarán que el funcionamiento y el mantenimiento sean lo más sencillos posible;
- .3 los tanques de lastre se proyectarán de modo que faciliten todos los aspectos de la gestión del agua de lastre;
- .4 la instalación de equipo de supervisión y/o registro para todas las operaciones y procedimientos de tratamiento del agua de lastre. Todo registro anotado automáticamente por el equipo deberá estar en un formato que pueda conservarse fácilmente y ponerse a disposición de las autoridades pertinentes;
- .5 la gestión de los datos a distancia; y
- .6 el proyecto del sistema de cambio del agua de lastre será tal que facilite el cumplimiento futuro de las normas indicadas en la regla D-2 del Convenio, reduciendo al mínimo la necesidad de instalar un nuevo equipo, de hacer reformas o de efectuar la entrada en dique seco y/o trabajos en caliente. Reducirá, en la medida de lo posible, los costos de cualquier adaptación que se realice con este fin. Se prestará especial atención a la posibilidad de combinar los métodos de cambio del

agua de lastre con las tecnologías de tratamiento del agua de lastre, procurando satisfacer, en un futuro, las normas de la regla D-2. Se estudiarán y planificarán espacios adecuados para nuevos equipos y tuberías complementarios que puedan ser necesarios para cumplir las normas futuras de la regla D-2.

3.3 En el proyecto de buques nuevos, los sistemas del agua de lastre se proyectarán de modo que se tenga en cuenta especialmente la necesidad de que las organizaciones encargadas de la supervisión por el Estado rector del puerto u otras organizaciones autorizadas efectúen el muestreo del agua de lastre. Se dispondrán de tal forma que puedan tomarse las muestras tal como se prescribe en las Directrices para el muestreo del agua de lastre (D2). Los medios de muestreo permitirán que el muestreo del agua de lastre y los sedimentos sea más fácil y de mejor calidad, sin necesidad de entrar en espacios potencialmente peligrosos o en tanques de lastre parcialmente llenos.

3.4 Cuando el método elegido sea el cambio del agua de lastre en el mar, en el proyecto de buques nuevos habrán de tenerse en cuenta los siguientes aspectos:

- .1 proyectar las estructuras del buque de manera que el cambio del agua de lastre pueda llevarse a cabo con distintos estados de la mar y oleaje y facilitar al buque información sobre el estado de la mar más desfavorable en que puede realizarse el cambio del agua de lastre;
- .2 reducir al mínimo la carga de trabajo para los tripulantes del buque (por ejemplo, reduciendo al mínimo el número de etapas operacionales, el número de tanques parcialmente llenos y el tiempo utilizado);
- .3 reducir al mínimo el riesgo de presión excesivamente alta o baja en los tanques;
- .4 reducir al mínimo el flujo de agua de lastre en cubierta;
- .5 mantener las normas sobre visibilidad desde el puente (SOLAS V/22), la inmersión de las hélices y el calado mínimo de proa, en cualquier etapa de una operación de cambio del agua de lastre prevista; y
- .6 las consecuencias del cambio del agua de lastre en el mar, entre las que se incluyen la estabilidad, resistencia de la viga-casco, fuerzas cortantes, esfuerzos de torsión, resonancia, chapoteo, embestidas de proa, inmersión de la hélice.

3.5 Los métodos que se utilizan en la actualidad para el cambio del agua de lastre son el método secuencial, el método de flujo continuo (rebose de los tanques) y el método de dilución:

- .1 cuando se utilice el método secuencial, se prestará especial atención a la disposición de los tanques de lastre, a su capacidad de lastre total, a su configuración particular y a la resistencia de la viga-casco. Si el plan exige el vaciado y llenado simultáneos de tanques análogos en diagonal, se tendrán en cuenta los esfuerzos de torsión consiguientes. Los momentos flectores en aguas tranquilas, las fuerzas cortantes y la estabilidad se mantendrán dentro de los límites de seguridad;
- .2 cuando se utilice el método de flujo continuo, se dispondrá lo necesario para evitar el riesgo de sobrepresión de los tanques de lastre o de las tuberías de lastre. Podrá

considerarse la posibilidad de instalar tubos de aireación adicionales, escotillas de acceso (como alternativa a los registros en cubierta), tuberías de rebose internas (para evitar que el agua rebose en cubierta) y troncos de lastre que conecten tanques, de ser necesario y posible. El agua en cubierta y/o en contacto directo representa un peligro para la seguridad y la salud laboral del personal. En lo posible, el proyecto será tal que no permita que el agua rebose directamente en las cubiertas de modo que el personal no entre en contacto directo con el agua de lastre; y

- .3 cuando se utilice el método de dilución, se dispondrá lo necesario para contar con los conductos apropiados para que los tanques previamente lastrados puedan recibir agua de lastre mediante bombeo por su parte superior y, simultáneamente, descargar agua de lastre por el fondo, con el mismo caudal, manteniendo el agua de lastre a un nivel constante en el tanque durante toda la operación de cambio. También se tomarán las precauciones necesarias para evitar un posible exceso de presión en los tanques de lastre o en los conductos de lastre. El rendimiento hidrodinámico del tanque de lastre es crucial para asegurar el cambio de lastre completo y el derrubio de los sedimentos;

#### **4 CONSIDERACIONES DE PROYECTO CON OBJETO DE MEJORAR LAS ESTRATEGIAS OPERACIONALES, DE GESTIÓN Y DE CONTROL**

##### **Cajones de toma de mar**

4.1 Deberá tenerse en cuenta lo siguiente:

- .1 el proyecto del cajón de toma de mar deberá ser tal que la acumulación de sedimentos sea mínima; y
- .2 la provisión de un cajón de toma de mar alto.

##### **Tanques de lastre**

4.2 En el proyecto de los tanques de lastre deberán tenerse en cuenta también las Directrices sobre el proyecto y construcción para facilitar el control de los sedimentos en los buques (D12).

##### **Disposiciones sobre el trasvase de lastre entre buque y puerto**

4.3 De considerarse la posibilidad de instalar conexiones entre buque y puerto para el trasvase de lastre a instalaciones de recepción del agua de lastre en tierra, las disposiciones serán compatibles con una norma reconocida, como las *Recommendations for Oil Tankers Manifolds and Associated Equipment* (Recomendaciones relativas a los colectores de petroleros y equipo conexo) del Foro Marítimo Internacional de Compañías Petroleras (OCIMF). Se admite que dicha norma se elaboró inicialmente para las conexiones utilizadas en el trasvase de hidrocarburos, sin embargo los principios generales de la misma pueden aplicarse a las conexiones para el trasvase de lastre, en particular a las secciones relacionadas con las bridas y los métodos de conexión.

\*\*\*



**ANEXO 2****RESOLUCIÓN MEPC.150(55)**  
(adoptada el 13 de octubre de 2006)**DIRECTRICES SOBRE EL PROYECTO Y CONSTRUCCIÓN PARA FACILITAR EL CONTROL DE LOS SEDIMENTOS EN LOS BUQUES (D12)**

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 por 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 (el 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 realice mediante la gestión del agua de lastre de conformidad con las disposiciones del anexo del Convenio,

TOMANDO NOTA ADEMÁS de que la regla B-5.2 del Convenio sobre Gestión del Agua de Lastre dispone que los buques construidos en 2009 o posteriormente deberían proyectarse y construirse, sin comprometer la seguridad ni la eficacia operacional, con miras a que se reduzca al mínimo la toma y retención no deseable de sedimentos, se facilite la remoción de éstos y se posibilite el acceso sin riesgos para la remoción de sedimentos y el muestreo de éstos, teniendo 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 invitaba a la Organización a que elaborara estas directrices con carácter de urgencia,

HABIENDO EXAMINADO en su 55º periodo de sesiones el proyecto de Directrices sobre el proyecto y construcción para facilitar el control de los sedimentos en los buques, elaborado por el Grupo de trabajo sobre el agua de lastre, y la recomendación formulada por el Subcomité de Transporte de Líquidos y Gases a Granel en su 10º periodo de sesiones,

1. ADOPTA las Directrices sobre el proyecto y construcción para facilitar el control de los sedimentos en los buques, que figuran en el anexo de la presente resolución;
2. INVITA a los Gobiernos a que apliquen las Directrices tan pronto como sea posible o cuando el Convenio entre en vigor para ellos; y
3. ACUERDA mantener las Directrices sometidas a examen.

## ANEXO

### DIRECTRICES SOBRE EL PROYECTO Y CONSTRUCCIÓN PARA FACILITAR EL CONTROL DE LOS SEDIMENTOS EN LOS BUQUES (D12)

#### 1 FINALIDAD

1.1 La regla B-5.2 del Convenio estipula que los buques descritos en las reglas B-3.3 a B-3.5 deberían proyectarse y construirse, sin comprometer la seguridad ni la eficacia operacional, con miras a que se reduzca al mínimo la toma y retención no deseable de sedimentos, se facilite la remoción de éstos y se posibilite el acceso sin riesgos para la remoción de sedimentos y el muestreo de éstos, teniendo en cuenta estas Directrices. En la medida de lo posible, los buques descritos en la regla B-3.1 del Convenio también deberían cumplir lo dispuesto en la regla B-5.2, teniendo presentes estas Directrices.

1.2 La finalidad de las presentes Directrices es facilitar orientaciones a los proyectistas, constructores, propietarios y armadores de buques sobre el desarrollo de estructuras y equipos de buques para la consecución de los objetivos del párrafo 1.1, reduciendo de esta manera la posibilidad de introducir organismos acuáticos perjudiciales y agentes patógenos.

1.3 Es posible que haya una contradicción entre la prevención de la acumulación de sedimentos y la prevención de la descarga de organismos acuáticos perjudiciales y agentes patógenos.

#### 2 INTRODUCCIÓN

2.1 El agua tomada como lastre por los buques puede contener materiales aluviales sólidos que, una vez estancada el agua en los tanques de lastre, se van sedimentando en el fondo del tanque o sobre otras estructuras internas.

2.2 Los organismos acuáticos pueden sedimentarse fuera del agua de lastre y continuar su existencia entre los sedimentos. Dichos organismos pueden sobrevivir durante largo tiempo después de la descarga del agua en la que estaban inmersos. De esta forma, pueden ser transportados desde su hábitat natural y descargados en otro puerto o zona donde pueden ocasionar daños y deterioros al medio ambiente, a la salud del hombre, a los bienes y a los recursos.

2.3 La regla B-5.1 del Convenio estipula que todos los buques extraerán y evacuarán los sedimentos de los espacios destinados a transportar agua de lastre de conformidad con las disposiciones del plan de gestión del agua de lastre del buque. Las presentes Directrices ayudarán a los proyectistas, constructores, propietarios y armadores de buques a proyectar buques en los que la retención de sedimentos se reduzca al mínimo. Las Directrices para la gestión del agua de lastre y la elaboración de planes de gestión del agua de lastre (D4) contienen orientaciones sobre la gestión de los sedimentos.



### **3 DEFINICIONES**

3.1 A los efectos de las presentes Directrices, se aplican las definiciones del Convenio internacional para el control y la gestión del agua de lastre y los sedimentos de los buques (el Convenio).

3.2 Tanque de agua de lastre: a los efectos de las presentes Directrices, un tanque de agua de lastre es todo tanque, bodega o espacio utilizado para el transporte de agua de lastre, según se define ésta en el artículo 1 del Convenio.

### **4 PROYECTO PARA REDUCIR LA ACUMULACIÓN DE SEDIMENTOS**

4.1 Los tanques de agua de lastre y su estructura interna deberían diseñarse de forma que se evite la acumulación de sedimentos en los tanques de lastre. En la medida de lo posible, a la hora de proyectar los tanques de lastre, se tendrá en cuenta lo siguiente:

- .1 se evitarán las superficies horizontales siempre que sea posible;
- .2 cuando los longitudinales tengan refuerzos de barra, se considerará la posibilidad de instalar las barras debajo de las superficies horizontales para facilitar el escurrimiento de los refuerzos;
- .3 se dispondrán flujos de agua inducidos por bombas o por la gravedad para que corran a lo largo de las superficies horizontales o casi horizontales a fin de volver a poner en suspensión los sedimentos depositados;
- .4 cuando sea necesario instalar palmerajes horizontales o almas, los orificios de desagüe serán los más amplios posible, especialmente si el tanque tiene salientes de apoyo en los bordes cuando se utilicen palmerajes horizontales como pasarelas, para ayudar a que el agua fluya con rapidez a través de ellos, a medida que el nivel de agua vaya bajando dentro del tanque;
- .5 en caso de que haya vagras, longitudinales, refuerzos, intercostales y varengas internos, éstos contarán con orificios adicionales de desagüe que permitan el flujo sin restricciones del agua durante las operaciones de descarga y agotamiento;
- .6 los componentes interiores que tocan los mamparos se instalarán de modo que se prevenga la formación de agua encharcada o la acumulación de sedimentos;
- .7 se preverán escotes en las uniones de los longitudinales del forro interior o de los refuerzos intercostales con las varengas para permitir una buena circulación del aire, y por tanto, el secado completo del tanque vacío. Esto también permitirá que el aire escape hacia los conductos de ventilación durante el llenado del tanque, de forma que sólo una cantidad mínima de aire pueda quedar atrapada en el tanque;

- .8 los sistemas de tuberías deberán proyectarse de modo que al deslastrar se produzca la máxima agitación posible del agua para que las turbulencias vuelvan a poner en suspensión los sedimentos; y
- .9 debería estudiarse la configuración de la circulación del agua en el interior de los tanques de lastre, (por ejemplo, mediante la utilización de la dinámica de fluidos computacional (CFD)), a fin de proyectar estructuras internas que permitan una limpieza eficaz de los tanques. Cuantos más componentes de estructura interna haya en los tanques de doble fondo más se reducirán las posibilidades de mejorar la configuración de la circulación. El rendimiento hidrodinámico del tanque de lastre es crucial para garantizar la eliminación de los sedimentos.

4.2 Todo proyecto que dependa del flujo de agua para volver a poner en suspensión los sedimentos depositados no deberá, en la medida de lo posible, necesitar una intervención humana, de modo que el volumen de trabajo de la tripulación sea mínimo cuando se utilice el sistema.

4.3 La ventaja de disponer de conceptos de proyecto para reducir la acumulación de sedimentos es que se eliminará probablemente una buena cantidad de sedimentos durante el deslastrado con una retención mínima de sedimentos en los tanques, y por consiguiente se reducirá o eliminará la necesidad de utilizar otros medios.

4.4 Todos los buques estarán proyectados de manera que se prevea un acceso seguro para proceder a la remoción y el muestreo de sedimentos.

4.5 El proyecto de los tanques de lastre deberá facilitar la instalación de tomas de mar en alta mar a cada lado del tanque.

4.6 Cuando resulte viable, en el punto de entrada de la toma de mar se deberá instalar equipo para la remoción de partículas en suspensión.

\*\*\*

**ANEXO 3****RESOLUCIÓN MEPC.151(55)**  
(adoptada el 13 de octubre de 2006)**DIRECTRICES SOBRE LA DESIGNACIÓN DE ZONAS PARA  
EL CAMBIO DEL AGUA DE LASTRE (D14)**

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 por 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 (el 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 realice mediante la gestión del agua de lastre de conformidad con las disposiciones del anexo del Convenio,

TOMANDO NOTA ADEMÁS de que la regla B-4.2 del Convenio estipula que, en las zonas marítimas donde la distancia a la tierra más próxima o la profundidad no cumpla los parámetros descritos en la regla B-4.1, el Estado rector del puerto, en consulta con los Estados adyacentes o con otros Estados, según proceda, podrá designar zonas en las que se permita al buque efectuar el cambio del agua de lastre, y de que el MEPC 52 determinó la necesidad de contar con orientación adicional sobre la designación de zonas para el cambio del agua de lastre,

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

HABIENDO EXAMINADO en su 55º periodo de sesiones el proyecto de directrices sobre la designación de zonas para el cambio del agua de lastre (D14), elaborado por el Grupo de trabajo sobre el agua de lastre, y la recomendación formulada por el Subcomité de Transporte de Líquidos y Gases a Granel en su 10º periodo de sesiones,

1. ADOPTA las Directrices sobre la designación de zonas para el cambio del agua de lastre (D14) que figuran en el anexo de la presente resolución;
2. INVITA a los Gobiernos a que apliquen las Directrices lo antes posible o una vez que el Convenio sea obligatorio para ellos; y
3. ACUERDA mantener las Directrices sometidas a examen.

## ANEXO

### DIRECTRICES SOBRE LA DESIGNACIÓN DE ZONAS PARA EL CAMBIO DEL AGUA DE LASTRE (D14)

#### **1 FINALIDAD**

1.1 Las presentes Directrices tienen por finalidad facilitar orientaciones a los Estados rectores de puerto para la identificación, evaluación y designación de zonas marítimas en las que los buques pueden realizar el cambio del agua de lastre de conformidad con lo dispuesto en la regla B-4.2 del Convenio internacional para el control y la gestión del agua de lastre y los sedimentos de los buques (el Convenio).

#### **2 INTRODUCCIÓN**

2.1 La regla B-4.2 del Convenio permite a los Estados rectores de puerto la designación de zonas, en consulta con los Estados adyacentes o con otros Estados, según proceda, en las que se permita al buque efectuar el cambio del agua de lastre.

2.2 Las presentes Directrices facilitar orientaciones de carácter general para fomentar la aplicación uniforme de la regla B-4.2 respecto de la designación de zonas para el cambio del agua de lastre a fin de reducir al mínimo el riesgo de introducción de organismos acuáticos perjudiciales y agentes patógenos. La Parte o Partes que designen una zona de conformidad con lo dispuesto en la regla B-4.2 se esforzarán por no dañar ni deteriorar el medio ambiente, la salud de los seres humanos, los bienes o los recursos, propios o de otros Estados (de conformidad con el artículo 2.6 del Convenio).

#### **3 ÁMBITO DE APLICACIÓN**

3.1 Las presentes Directrices están destinadas a los Estados rectores de puerto que consideren la posibilidad y tengan el propósito de designar zonas marítimas para el cambio del agua de lastre de conformidad con lo dispuesto en la regla B-4.2. La regla B-4.2 estipula que "en las zonas marítimas donde la distancia a la tierra más próxima o la profundidad no cumpla los parámetros descritos en los párrafos 1.1 ó 1.2, el Estado rector del puerto, en consulta con los Estados adyacentes o con otros Estados, según proceda, podrá designar zonas en las que se permita al buque efectuar el cambio del agua de lastre".

#### **4 DEFINICIONES**

4.1 A los efectos de las presentes Directrices se aplican las definiciones del Convenio.

#### **5 PROCEDIMIENTO PARA LA DESIGNACIÓN DE ZONAS MARÍTIMAS PARA EL CAMBIO DEL AGUA DE LASTRE**

5.1 El proceso de designación de una zona para el cambio del agua de lastre consta de tres etapas: identificación, evaluación y designación. En las presentes Directrices se indican los criterios que

deben abordarse y examinarse en cada una de estas etapas (véanse las secciones 7, 8 y 9), no obstante estos criterios no son exhaustivos.

5.2 El Estado rector del puerto que considere la posibilidad de designar zonas marítimas para el cambio del agua de lastre debe hacerlo de conformidad con sus derechos y obligaciones en virtud del derecho internacional.

## **6 CONSULTA Y COOPERACIÓN REGIONAL**

6.1 El Estado rector del puerto debe consultar con los Estados adyacentes o con otros Estados, según sea el caso, cuando proceda a la identificación, evaluación y designación de posibles zonas para el cambio del agua de lastre. Debe reconocerse que algunos Estados pueden no ser Partes en el Convenio; sin embargo esta circunstancia no debería invalidar el proceso de consulta. El Estado rector del puerto que inicie el proceso de consulta debe intercambiar información y tener en cuenta todas las opiniones y observaciones de los Estados adyacentes y de otros Estados en la medida en que ello sea posible. Los Estados tratarán de resolver todo problema que se plantee.

6.2 Si varias Partes desean designar conjuntamente zonas para el cambio del agua de lastre, podrán hacerlo de conformidad con lo dispuesto en el artículo 13.3 del Convenio mediante la celebración de un acuerdo regional.

## **7 IDENTIFICACIÓN DE POSIBLES ZONAS MARÍTIMAS PARA EL CAMBIO DEL AGUA DE LASTRE**

7.1 Según las características de los mares que rodeen el Estado rector del puerto, podría considerarse adecuado identificar una o varias zonas para el cambio del agua de lastre.

7.2 A efectos de la identificación de la posible zona o zonas marítimas para llevar a cabo el cambio del agua de lastre, deben tenerse en cuenta los siguientes factores:

### **Aspectos jurídicos**

7.2.1 Para la identificación de posibles zonas marítimas con miras a su designación de conformidad con la regla B-4.2, deben considerarse todas las prescripciones u obligaciones del derecho nacional o internacional.

7.2.2 Las zonas marítimas situadas fuera de la jurisdicción del Estado rector del puerto pueden ser las más prácticas y adecuadas para el cambio del agua de lastre. Una Parte no deberá designar zonas para el cambio del agua de lastre en aguas jurisdiccionales de otro Estado sin el consentimiento de éste y sin consultar con los Estados adyacentes y con otros Estados. Las consultas deberán iniciarse lo antes posible en el procedimiento, a fin de facilitar el intercambio de información y los acuerdos para la designación de la zona para el cambio del agua de lastre (véase la sección 6).

### **Recursos importantes y zonas protegidas**

7.2.3 En la designación de la zona para el cambio del agua de lastre, las Partes deberán examinar y evitar, en la medida de lo posible, los posibles efectos perjudiciales en las zonas acuáticas protegidas de conformidad con el derecho nacional o internacional, así como en otros recursos acuáticos de importancia, incluidos los de relevancia económica y ecológica.

### **Restricciones para la navegación**

7.2.4 En toda designación de zonas para el cambio del agua de lastre deberán tenerse en cuenta los efectos en la navegación, incluida la conveniencia de reducir al mínimo los retrasos, según proceda, teniendo en cuenta lo siguiente:

- .1 la zona debe hallarse en las rutas existentes, si es posible;
- .2 si la zona no puede hallarse en las rutas existentes, deberá estar lo más cerca posible de ellos.

7.2.5 A la hora de seleccionar la ubicación y dimensiones de la zona para el cambio del agua de lastre, deberán tenerse en cuenta las restricciones respecto de la seguridad de la navegación. Entre los elementos que deben considerarse deben figurar, pero sin limitarse a ellos, los siguientes:

- .1 aumento de la congestión del tráfico marítimo;
- .2 proximidad al tráfico de otros buques (embarcaciones pequeñas, plataformas mar adentro);
- .3 ayudas a la navegación adecuadas;
- .4 protección de la zona; y
- .5 vías de navegación/sistemas de organización del tráfico marítimo.

## **8 EVALUACIÓN DE LAS ZONAS MARÍTIMAS IDENTIFICADAS**

8.1 La evaluación de los riesgos es un proceso lógico para determinar de manera objetiva la probabilidad y las consecuencias de fenómenos específicos. Las evaluaciones de los riesgos pueden ser cualitativas o cuantitativas y pueden ser una ayuda útil para la toma de decisiones si se llevan a cabo de manera sistemática y rigurosa.

8.1.1 Los siguientes principios clave determinan las características y los resultados de la evaluación de los riesgos:

- .1 **Eficacia:** La evaluación de los riesgos debe determinar los riesgos con precisión en la medida necesaria para alcanzar un grado de protección adecuado.

- .2 **Transparencia:** El razonamiento y las pruebas que avalan las acciones recomendadas por las evaluaciones de los riesgos, y las áreas de incertidumbre (y sus posibles consecuencias para las recomendaciones), deben documentarse claramente y ponerse en conocimiento de las personas encargadas de adoptar las decisiones.
- .3 **Uniformidad:** La evaluación de los riesgos debe lograr un grado de eficacia elevado y uniforme, mediante un proceso y una metodología comunes.
- .4 **Exhaustividad:** A la hora de evaluar los riesgos y formular recomendaciones debe tenerse en cuenta toda la gama de valores, incluidos los económicos, ambientales, sociales y culturales.
- .5 **Gestión de los riesgos:** Pueden darse situaciones de bajo riesgo, pero no es posible la eliminación absoluta del riesgo y, por lo tanto, la gestión de los riesgos se basará en la determinación de un nivel de riesgo aceptable para cada caso.
- .6 **Precaución:** Las evaluaciones de los riesgos deben incorporar un grado de precaución a la hora de formularse las hipótesis y recomendaciones, para tener en cuenta la incertidumbre, falta de fiabilidad e inadecuación de la información. La ausencia o incertidumbre de información debe considerarse, por consiguiente, un indicador del posible riesgo.
- .7 **Base científica:** Las evaluaciones de los riesgos deben basarse en la mejor información disponible que se ha recogido y analizado mediante métodos científicos.
- .8 **Mejora continua:** Todo modelo de riesgos debe examinarse y actualizarse periódicamente a fin de tener en cuenta el avance de los conocimientos.

8.2 La zona o zonas para el cambio del agua de lastre identificadas deben evaluarse a fin de garantizar que su designación reducirá al mínimo toda amenaza de riesgo para el medio ambiente, la salud de los seres humanos, los bienes o los recursos teniendo en cuenta, entre otros, los siguientes criterios:

#### 8.2.1 **Oceanográficos** (por ejemplo, corrientes, profundidades)

- Las corrientes, las surgencias de aguas hacia la superficie o los remolinos deben identificarse y tenerse en cuenta en el proceso de evaluación. Cuando sea posible, deben elegirse zonas marítimas en las que las corrientes dispersen lejos de tierra el agua de lastre descargada.
- Cuando sea posible, se deben evitar las zonas con poca dispersión mareal o con corriente mareal turbida.
- Se elegirá el lugar con las aguas más profundas siempre que sea posible.

8.2.2 **Fisicoquímicos** (por ejemplo, salinidad, nutrientes, oxígeno disuelto, clorofila "a")

- Se evitarán las zonas con gran concentración de nutrientes siempre que sea posible.

8.2.3 **Biológicos** (por ejemplo, presencia de organismos acuáticos perjudiciales y agentes patógenos, incluidos los quistes; densidad de los organismos)

- Se deben identificar y evitar, siempre que sea posible, las zonas de las que se sabe que contienen brotes, infestaciones o poblaciones de organismos acuáticos perjudiciales y agentes patógenos (por ejemplo, proliferación de algas tóxicas) que puedan recogerse en la toma del agua de lastre.

8.2.4 **Ambientales** (por ejemplo, contaminación ocasionada por las actividades humanas)

- Se evitarán, siempre que sea posible, las zonas marítimas que puedan verse afectadas por contaminación ocasionada por las actividades humanas (por ejemplo, zonas próximas a desagües de aguas residuales), en las que puedan existir grandes cantidades de nutrientes o donde puedan plantearse problemas de salud de los seres humanos.
- Se evitarán las zonas acuáticas sensibles en la medida de lo posible.

8.2.5 **Recursos importantes** (por ejemplo, pesquerías, centros de acuicultura)

- Deben evitarse los lugares en los que haya recursos importantes, como pesquerías y centros de acuicultura.

8.2.6 **Operaciones de agua de lastre** (por ejemplo, cantidades, origen, frecuencia)

- En la evaluación de la zona marítima designada se tendrá en cuenta un cálculo previsto de las cantidades, origen y frecuencia de las descargas del agua de lastre procedentes de los buques que utilizarán dicha zona.

8.3 En la evaluación del tamaño más adecuado de la zona designada para el cambio del agua de lastre habrán de tenerse en cuenta las consideraciones mencionadas *supra*.

## **9 DESIGNACIÓN DE ZONAS MARÍTIMAS PARA EL CAMBIO DEL AGUA DE LASTRE**

9.1 Para designar las zonas se seleccionarán aquellas cuya ubicación y dimensiones planteen menos riesgo para el medio acuático, la salud de los seres humanos, los bienes o los recursos. Deberán definirse claramente los límites espaciales de las zonas para el cambio del agua de lastre, de conformidad con el derecho internacional. Asimismo, podrán designarse zonas para el cambio del agua de lastre durante unos periodos de tiempo determinados, los cuales deberán precisarse claramente.



9.2 Deberá llevarse a cabo una evaluación preliminar para facilitar la vigilancia y el examen en el futuro. El proceso de identificación y evaluación podría aportar información suficiente para la evaluación preliminar.

## **10 COMUNICACIÓN**

10.1 La Parte o Partes que tengan la intención de designar zonas para el cambio del agua de lastre de conformidad con lo dispuesto en la regla B-4.2 deberán comunicar ese propósito a la Organización antes de la implantación de la zona designada. Dicha comunicación debe incluir:

- .1 las coordenadas geográficas precisas, el límite de profundidad y/o la distancia de la tierra más próxima que determinan la zona designada para el cambio del agua de lastre;
- .2 otra información que pueda facilitar a los buques la identificación de la zona designada para el cambio del agua de lastre, por ejemplo, las ayudas a la navegación;
- .3 los pormenores de las características de la zona designada para el cambio del agua de lastre que puedan ayudar a los buques a planificar su viaje, incluidos la utilización de la zona para otros tráficos, el flujo de corrientes y mareas, las condiciones de viento y de mar de fondo y los fenómenos estacionales (ciclones, tifones, hielo, etc.).

10.2 La Organización deberá distribuir la información relativa a las zonas designadas para el cambio del agua de lastre a los Miembros de la Organización.

10.3 Los Estados rectores de puerto deben proporcionar asesoramiento adecuado a los buques respecto de la ubicación y utilización de las zonas designadas para el cambio del agua de lastre. Tal asesoramiento podrá incluir el aconsejarse realizar el cambio del agua de tantos tanques como sea posible de conformidad con lo dispuesto en la regla B-4.1, antes de que se utilice la zona designada para el cambio del agua de lastre en la medida de lo posible teniendo en cuenta la regla B-4.3.

## **11 VIGILANCIA Y REVISIÓN**

11.1 La utilización de la zona designada para el cambio del agua de lastre y toda repercusión en el medio acuático, la salud de los seres humanos, los bienes y los recursos del Estado rector del puerto o de otros Estados deberán someterse a una vigilancia y un examen periódicos.

11.2 Uno de los motivos por el que se ejercerá tal vigilancia será el registrar la presencia en dichas zonas de organismos acuáticos perjudiciales cuya introducción podría deberse al cambio de agua de lastre. En caso de que se compruebe que se han introducido organismos acuáticos perjudiciales, podrá cerrarse la zona designada para el cambio del agua de lastre a fin de impedir que las nuevas especies se propaguen a otras regiones.

\*\*\*



**ANEXO 4****RESOLUCIÓN MEPC.152(55)**  
(adoptada el 13 de octubre de 2006)**DIRECTRICES SOBRE LAS INSTALACIONES DE  
RECEPCIÓN DE SEDIMENTOS (D1)**

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 por 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 (el 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 realice mediante la gestión del agua de lastre de conformidad con las disposiciones del anexo del Convenio,

TOMANDO NOTA ADEMÁS de que el artículo 5 del Convenio sobre la Gestión del Agua de Lastre estipula que cada Parte se compromete a garantizar que en los puertos y terminales designados por ella en los que se efectúen trabajos de reparación o de limpieza de tanques de lastre se disponga de instalaciones adecuadas para la recepción de sedimentos, teniendo 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 invitaba a la Organización a que elaborara estas directrices con carácter de urgencia,

HABIENDO EXAMINADO en su 55º periodo de sesiones el proyecto de directrices sobre las instalaciones de recepción de sedimentos (D1), elaborado por el Grupo de trabajo sobre el agua de lastre, y la recomendación formulada por el Subcomité de Implantación por el Estado de Abanderamiento en su 14º periodo de sesiones,

1. ADOPTA las Directrices sobre las instalaciones de recepción de sedimentos (D1) que figuran en el anexo de la presente resolución;
2. INVITA a los Gobiernos a que apliquen las Directrices tan pronto como sea posible o cuando el Convenio entre en vigor para ellos; y
3. ACUERDA mantener las Directrices sometidas a examen.

## ANEXO

### DIRECTRICES SOBRE LAS INSTALACIONES DE RECEPCIÓN DE SEDIMENTOS (D1)

## 1 INTRODUCCIÓN

### Finalidad

1.1 La finalidad de las presentes Directrices es facilitar orientaciones para la provisión de instalaciones de recepción de sedimentos, de conformidad con el artículo 5 del Convenio. Su objetivo también es fomentar una interfaz mundial uniforme entre dichas instalaciones y los buques, sin prescribir la provisión de plantas de recepción especializadas en tierra.

### Ámbito de aplicación

1.2 Las presentes Directrices son aplicables a las instalaciones de recepción de sedimentos a las que hacen referencia el artículo 5 y la regla B-5 del Convenio internacional para el control y la gestión del agua de lastre y los sedimentos de los buques (el Convenio).

1.3 Las presentes Directrices no se aplican a los sedimentos de tanques que no sean tanques de agua de lastre.

1.4 En algunos países, zonas o puertos rigen prescripciones o reglas relacionadas con la eliminación de desechos, incluso los desechos procedentes de los buques, que podrían incluir los sedimentos de los tanques de agua de lastre de los buques. Las presentes Directrices no pretenden en ningún modo sustituir o afectar negativamente las prescripciones o reglas locales o nacionales relativas a la eliminación o el tratamiento de los sedimentos de los tanques de agua de lastre de los buques.

## 2 DEFINICIONES

2.1 A los efectos de las presentes Directrices, se aplican las definiciones del Convenio y:

- .1 "Tanque de agua de lastre": todo tanque, bodega o espacio utilizado para el transporte de agua de lastre, según se define ésta en el artículo 1 del Convenio.

## 3 PRESCRIPCIONES GENERALES SOBRE LAS INSTALACIONES DE RECEPCIÓN

3.1 El artículo 5 del Convenio dispone que: "tales instalaciones de recepción funcionarán de forma que no ocasionen demoras innecesarias a los buques que las utilicen y dispondrán de los medios necesarios para la eliminación segura de tales sedimentos sin deteriorar ni dañar el medio ambiente, la salud de los seres humanos, los bienes o los recursos, propios o de otros Estados."

3.2 Las instalaciones deberán contar con recursos que, en la medida de lo posible, permitan ser utilizadas por todos los buques que deseen descargar sedimentos de los tanques de agua de lastre.

3.3 Todas las Partes proporcionarán a la Organización y, cuando así proceda, a otras Partes, información sobre la disponibilidad y la ubicación de toda instalación de recepción para la eliminación ambientalmente segura de los sedimentos.

#### **4 PROVISIÓN DE INSTALACIONES DE RECEPCIÓN DE SEDIMENTOS**

4.1 Al considerar las prescripciones aplicables a dichas instalaciones se deberán tener en cuenta muchos factores, entre los cuales deben estar los siguientes, sin limitarse a ellos:

- .1 legislación regional, nacional y local que regirá la instalación y legislación relativa a las cuestiones siguientes;
- .2 elección del emplazamiento;
- .3 recogida, manipulación y transporte de sedimentos;
- .4 muestreo, pruebas y análisis de los sedimentos;
- .5 almacenamiento de los sedimentos y condiciones de almacenamiento;
- .6 capacidad necesaria estimada (volumen/peso), incluido el contenido de humedad del sedimento que recibirá la instalación;
- .7 beneficios desde el punto de vista ambiental y costos;
- .8 proximidad de los emplazamientos disponibles en relación con las instalaciones locales de limpieza y reparación de tanques de lastre;
- .9 repercusiones para el medio ambiente de la construcción y funcionamiento de la instalación;
- .10 formación del personal de la instalación;
- .11 equipo necesario para descargar los sedimentos de los buques, por ejemplo, grúas;
- .12 salud de los seres humanos;
- .13 seguridad;
- .14 mantenimiento;
- .15 limitaciones operacionales; y
- .16 vías navegables, accesos y gestión del tráfico.

#### **5 TRATAMIENTO, MANIPULACIÓN Y ELIMINACIÓN DE LOS SEDIMENTOS RECIBIDOS**

5.1 Las medidas relativas a la eliminación, manipulación y tratamiento de los sedimentos deberán evitar los efectos secundarios no deseados que puedan resultar en riesgos o daños para el medio ambiente de la Parte en cuestión, la salud de los seres humanos y los bienes o los recursos, propios o de otros Estados.

5.2 El personal que intervenga en la manipulación de los sedimentos debe ser consciente del riesgo que los sedimentos de los tanques de agua de lastre de los buques pueden presentar para la salud de las personas. Se deberá proporcionar al personal la formación adecuada así como la indumentaria y el equipo de protección personal apropiados.

## **6 CAPACIDAD DE UNA INSTALACIÓN DE RECEPCIÓN**

6.1 Las instalaciones de recepción deben proyectarse teniendo en cuenta los tipos de buque que podrán utilizarlas, sin olvidar la necesidad que puedan tener dichos buques de realizar la limpieza de los tanques de lastre y de utilizar las instalaciones de reparación en la zona o zonas a las que presta servicio la instalación de recepción.

6.2 Se proporcionará información sobre la capacidad o limitaciones del proceso de recepción (instalaciones y equipo) a los buques que deseen utilizar la instalación. Los pormenores que se proporcionarán a los buques deberán incluir los siguientes sin limitarse a ellos:

- .1 capacidad máxima (volumen o peso) de sedimentos;
- .2 volumen o peso máximo que se puede manipular en un momento determinado;
- .3 prescripciones sobre embalaje/envase y etiquetado;
- .4 horas de funcionamiento;
- .5 puertos, puestos de atraque, zonas desde donde se puede acceder a la instalación;
- .6 detalles del trasvase de buque a puerto;
- .7 si se necesita personal del buque o del puerto para el trasvase;
- .8 datos para poder ponerse en contacto con la instalación;
- .9 cómo presentar una solicitud para utilizar la instalación, incluido cualquier preaviso, y qué información debe proporcionar el buque;
- .10 todos los pagos aplicables; y
- .11 otros datos pertinentes.

## **7 FORMACIÓN**

7.1 El personal encargado de una instalación de recepción de sedimentos y el personal encargado de su funcionamiento, incluidas las personas que realizan el tratamiento y la eliminación de los sedimentos, deberán recibir una formación adecuada. La formación será frecuente y debe abarcar los aspectos siguientes, sin limitarse a ellos:

- .1 objetivo y principios del Convenio;
- .2 riesgos para el medio ambiente y la salud de los seres humanos;
- .3 riesgos relacionados con la manipulación de los sedimentos, tanto por lo que respecta a la seguridad general como a los riesgos para la salud de las personas;
- .4 seguridad;
- .5 conocimiento adecuado del equipo utilizado;
- .6 conocimiento adecuado de los buques que utilicen la instalación y de toda limitación operacional;
- .7 interfaz de comunicación buque-puerto; y
- .8 conocimiento de los controles de eliminación de ámbito local.

7.2 La formación estará organizada por el director o el operador de la instalación de recepción y deberá ser impartida por profesionales adecuadamente cualificados.

\*\*\*

**ANEXO 5****RESOLUCIÓN MEPC.153(55)**  
(adoptada el 13 de octubre de 2006)**DIRECTRICES SOBRE LAS INSTALACIONES DE RECEPCIÓN  
DE AGUA DE LASTRE (D5)**

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 por 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 (el 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 realice mediante la gestión del agua de lastre de conformidad con las disposiciones del anexo del Convenio,

TOMANDO NOTA ADEMÁS de que la regla B-3.6 del Convenio sobre la Gestión del Agua de Lastre estipula que las prescripciones de las normas sobre gestión del agua de lastre no son aplicables a los buques que descarguen el agua de lastre en instalaciones de recepción proyectadas teniendo en cuenta las directrices elaboradas por la Organización para tales instalaciones,

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

HABIENDO EXAMINADO en su 55º periodo de sesiones el proyecto de directrices sobre las instalaciones de recepción de agua de lastre (D5), elaborado por el Grupo de trabajo sobre el agua de lastre, y la recomendación formulada por el Subcomité de Implantación por el Estado de Abanderamiento en su 14º periodo de sesiones,

1. ADOPTA las Directrices sobre las instalaciones de recepción de agua de lastre (D5) que figuran en el anexo de la presente resolución;
2. INVITA a los Gobiernos a que apliquen las Directrices tan pronto como sea posible o cuando el Convenio entre en vigor para ellos; y
3. ACUERDA mantener las Directrices sometidas a examen.

## ANEXO

### DIRECTRICES SOBRE LAS INSTALACIONES DE RECEPCIÓN DE AGUA DE LASTRE (D5)

## 1 INTRODUCCIÓN

### Finalidad

1.1 La finalidad de las presentes Directrices es facilitar orientaciones para la provisión de las instalaciones de recepción de agua de lastre mencionadas en la regla B-3.6 del Convenio. Su objetivo no es exigir que una Parte provea tales instalaciones. Las Directrices también están destinadas a fomentar una interfaz mundial uniforme entre dichas instalaciones y los buques, sin prescribir la provisión de plantas de recepción especializadas en tierra.

### Ámbito de aplicación

1.2 Las presentes Directrices son aplicables a las instalaciones de recepción de agua de lastre a las que hace referencia la regla B-3.6 del Convenio internacional para el control y la gestión del agua de lastre y los sedimentos de los buques (el Convenio).

1.3 Las presentes Directrices no se aplican a las instalaciones de recepción de sedimentos a las que hacen referencia el artículo 5 y la regla B-5 del Convenio.

## 2 DEFINICIONES

2.1 A los efectos de las presentes Directrices, se aplican las definiciones que figuran en el artículo 1 y la regla A-1 del Convenio.

## 3 PRESCRIPCIONES GENERALES SOBRE LAS INSTALACIONES DE RECEPCIÓN DE AGUA DE LASTRE

3.1 Una instalación de recepción de agua de lastre deberá ser capaz de recibir el agua de lastre de los buques a fin de evitar los riesgos que para el medio ambiente, la salud de los seres humanos, los bienes y los recursos pueda presentar la descarga en el medio ambiente de organismos acuáticos perjudiciales y agentes patógenos. Una instalación deberá estar dotada de tuberías, colectores, reductores y otros recursos que permitan, en la medida de lo posible, que todos los buques que deseen descargar agua de lastre en el puerto puedan utilizar esta instalación. La instalación deberá disponer de equipo adecuado para el atraque de los buques que la utilicen y, cuando proceda, ofrecer un fondeadero seguro.

3.2 Todas las Partes proporcionarán a la Organización y, cuando proceda, a otras Partes información sobre la disponibilidad y la ubicación de cualquier instalación de recepción para la eliminación ambientalmente segura del agua de lastre.



#### **4 PROVISIÓN DE INSTALACIONES DE RECEPCIÓN DE AGUA DE LASTRE**

4.1 Al considerar las prescripciones aplicables a dichas instalaciones se deberán tener en cuenta muchos factores, entre los cuales estarán los siguientes, sin limitarse a ellos:

- .1 legislación regional, nacional y local que regirá la instalación y la relativa a las cuestiones siguientes;
- .2 elección del emplazamiento;
- .3 tipo y tamaño de los buques que utilizarán la instalación;
- .4 configuración de los buques;
- .5 prescripciones sobre el amarre;
- .6 manipulación del agua de lastre;
- .7 muestreo, pruebas y análisis del agua de lastre;
- .8 almacenamiento y condiciones del agua del lastre;
- .9 beneficios desde el punto de vista ambiental y costos;
- .10 proximidad de los emplazamientos disponibles en relación con los puertos locales;
- .11 efecto sobre el medio ambiente de la construcción y funcionamiento de la instalación;
- .12 formación del personal de la instalación;
- .13 salud de los seres humanos;
- .14 seguridad;
- .15 mantenimiento;
- .16 limitaciones operacionales;
- .17 vías navegables, accesos y gestión del tráfico; y
- .18 cantidad de agua de lastre que es probable que se reciba.

#### **5 TRATAMIENTO Y ELIMINACIÓN DEL LASTRE RECIBIDO**

5.1 La eliminación de agua de lastre por una instalación de recepción no deberá ocasionar riesgos para el medio ambiente, la salud de los seres humanos, los bienes o los recursos como resultado de la descarga o transferencia de organismos acuáticos perjudiciales y agentes patógenos en el medio ambiente.

5.2 Los métodos de tratamiento que se apliquen al agua de lastre no deberían producir efectos que puedan ocasionar riesgos para el medio ambiente, la salud de los seres humanos, los bienes o los recursos.

5.3 Cuando el agua de lastre se elimine en el medio acuático, deberá cumplirse, como mínimo, la norma de eficacia de la gestión del agua de lastre especificada en la regla D-2 del Convenio. La eliminación en otros medios deberá satisfacer una norma aceptable para el Estado rector del puerto. Dicha norma no deberá ocasionar riesgos para el medio ambiente, la salud de los seres humanos, los bienes o los recursos como resultado de la descarga o transferencia de organismos acuáticos perjudiciales y agentes patógenos en el medio ambiente.

## **6 MATERIAS EN SUSPENSIÓN**

6.1 La instalación de recepción de agua de lastre deberá aceptar el agua de lastre descargada de un buque, incluidas sus materias en suspensión.

## **7 CAPACIDAD DE UNA INSTALACIÓN DE RECEPCIÓN**

7.1 Se proporcionará información sobre la capacidad o limitaciones de la instalación de tratamiento a los buques que deseen utilizar la instalación.

7.2 Los detalles que se proporcionarán a los buques deberán incluir los siguientes sin limitarse a ellos:

- .1 capacidad volumétrica máxima de agua de lastre;
- .2 volumen máximo de agua de lastre que se puede manipular en un momento determinado;
- .3 régimen de trasvase máximo del agua de lastre (metros cúbicos por hora);
- .4 horas de funcionamiento;
- .5 puertos, puestos de atraque, zonas desde donde se puede acceder a la instalación;
- .6 detalles de las conexiones de buque a puerto (dimensiones de las tuberías y reductores disponibles);
- .7 si se necesita personal del buque o puerto para desempeñar tareas tales como la conexión o desconexión de mangueras;
- .8 datos para poder ponerse en contacto con la instalación;
- .9 cómo presentar una solicitud para utilizar la instalación, incluido cualquier preaviso, y qué información debe proporcionar el buque;
- .10 todos los pagos aplicables; y
- .11 otros datos pertinentes.

7.4 La instalación deberá disponer de conexiones entre el buque y el puerto compatibles con una norma reconocida, como la de las "Recomendaciones sobre los colectores de petroleros y equipo conexo, del Foro Marítimo Internacional de Compañías Petroleras (OCIMF). Si bien es cierto que dicha norma se elaboró inicialmente para los petroleros, sus principios generales pueden aplicarse a las conexiones para el trasvase del agua de lastre en otros tipos de buque, en particular las secciones relacionadas con las bridas y los métodos de conexión.

## **8 FORMACIÓN**

8.1 El personal encargado de una instalación de recepción de agua de lastre y el personal encargado de su funcionamiento, incluidas las personas que realizan el tratamiento y la eliminación del agua de lastre, deberán recibir una formación adecuada. La formación será frecuente y debe abarcar los aspectos siguientes, sin limitarse a ellos:

- .1 objetivo y principios del Convenio;
- .2 riesgos para el medio ambiente y la salud de los seres humanos;

- .3 riesgos relacionados con la manipulación del agua de lastre, tanto en lo que respecta a la seguridad general como a los riesgos para la salud de las personas;
- .4 seguridad;
- .5 conocimiento adecuado del equipo utilizado;
- .6 conocimiento adecuado de los buques que utilicen la instalación y de toda limitación operacional;
- .7 interfaz de comunicación buque-puerto;
- .8 conocimiento de los controles de eliminación de ámbito local.

8.2 La formación estará organizada por el director o el operador de la instalación de recepción y deberá ser impartida por profesionales adecuadamente cualificados.

\*\*\*



**ANEXO 6****DECLARACIÓN DE LA CÁMARA NAVIERA INTERNACIONAL (ICS)  
EN RELACIÓN CON EL INFORME DEL GRUPO DE EXAMEN  
SOBRE EL AGUA DE LASTRE**

Desearía empezar dando las gracias al Sr. Brian Elliott, al Grupo de examen y a la Secretaría por la ardua y larga labor realizada. Lamentablemente, a pesar de esta dedicación consideramos los resultados bastante insatisfactorios y queremos plantear varios puntos.

Lo primero, y ante todo, decir que la ICS respalda las observaciones de introducción del Secretario General e insta a que se ratifique el Convenio lo antes posible, ya que su entrada en vigor temprana permitirá hacer frente de manera adecuada a problemas que ya son apremiantes.

El sector necesita certidumbre ahora y embarcarse en otro examen durante el MEPC 56, como se sugiere en el informe, no pondrá fin a la incertidumbre del sector. En nuestra opinión, las decisiones necesarias deben tomarse aquí y ahora.

La ICS planteó muy claramente sus preocupaciones con respecto al Convenio sobre la Gestión del Agua de Lastre durante la Conferencia diplomática, cuando se opuso, entre otras cosas, a las fechas fijas. Como resultado de las deliberaciones, se acordó el proceso de examen destinado, en particular, a determinar si en realidad el equipo de tratamiento adecuado estaría aprobado y comercialmente disponible a tiempo para que se instale, durante la construcción, en los buques que están previstos entregarse a partir de enero de 2009. Estos buques ya se han encargado y su construcción se ha iniciado.

Hemos participado de manera activa en la labor del Grupo de examen y podríamos resumir sus conclusiones sobre la cuestión de la disponibilidad con estas tres palabras: "sí ... probablemente ... pero". El anexo 5 del informe que incluye un cuadro en el que se recapitulan las preocupaciones planteadas por las propias Administraciones, es particularmente revelador. Nuestra grave preocupación de que el equipo adecuado no esté aún disponible no ha sido abordada y no contamos aún con la certidumbre necesaria para dar las instrucciones oportunas a los propietarios y a los constructores de buques.

Parece que tenemos ahora tres opciones:

Opción 1. Retrasar por lo menos dos años la primera fecha prevista para la aplicación de la regla D-2. La prescripción de que los buques realicen el cambio del agua de lastre queda intacta. Ésta es la opción que preferimos y la que pensábamos que se había reconocido en la Conferencia diplomática y en el MEPC 54. Conviene recordar que se incluyó un plazo de tres años en el proceso de examen para reflejar el lapso de tiempo que transcurra entre el momento en que se encarga un buque y en el que éste se entrega. Este lapso de tiempo se está reduciendo día tras día. Esta opción equivale a la opción 1 del Grupo de examen pero no podemos permitirnos esperar hasta que se hayan casi cumplido los criterios de entrada en vigor. Esto no ofrece ninguna certidumbre al sector.

Opción 2. Ofrecer algún tipo de exención (como se indica en el informe del Grupo de examen) a los buques a los que se exige el cumplimiento a partir de enero de 2009 pero para los cuales no se dispone de equipo adecuado.

Opción 3. Esta opción no se contempla en el informe pero sugerimos que se decida en la presente reunión (o en el MEPC 56, a más tardar) que no se exija cumplir las prescripciones relativas al tratamiento a los buques construidos hasta una fecha aún por determinar por el Comité. Las prescripciones relativas al cambio del agua de lastre tampoco se verían afectadas por esta solución.

La ICS respalda plenamente la necesidad de detener la propagación de las especies invasoras en el agua de lastre pero el camino actual, que no reconoce adecuadamente que el equipo necesario para cumplir las prescripciones no esté disponible, no es el modo de resolver este problema ambiental. Podemos asegurar al Comité que los propietarios de buque preferirían mucho más instalar equipo de tratamiento que comprometerse a prácticas a largo plazo de cambio del agua de lastre.

Si el Comité no puede elegir en la presente reunión una de las tres opciones mencionadas pedimos a los Estados Miembros que nos expliquen cómo puede lograrse el cumplimiento del Convenio. Necesitamos disponer de esta información para transmitirla a los propietarios de buques que hayan encargado buques para su entrega en 2009. Invitamos también a los Estados que puedan facilitar esta información a que indique asimismo cuándo esperan ratificar el Convenio.

\*\*\*

## ANEXO 7

**DECLARACIÓN DE GREENPEACE INTERNACIONAL SOBRE  
LA CUESTIÓN DEL RECICLAJE DE BUQUES**

En nombre de la Plataforma de ONG sobre el desguace de buques y en el momento de concluir las deliberaciones de este Comité, nos gustaría dejarles algo sobre lo que reflexionar. Deseamos hacer referencia a un artículo aparecido en las noticias de la BBC hace pocos días. El artículo trataba de otro sector que está intentando resolver su propio problema de los desechos de su transporte, pero no se trata aquí de buques obsoletos sino de aviones obsoletos.

De acuerdo con el artículo, la vida útil de la mayoría de los aviones comerciales es de aproximadamente 30 años y, por consiguiente, del mismo modo que en los años 70 se presenció una explosión en la producción de aeronaves, nos encontramos ahora con un gran número de aviones que ya no se pueden utilizar. Se estima que en próxima década será necesario retirar 8 000 aviones.

¿Y que se puede hacer con ellos? Los aviones contienen materiales tóxicos, de modo que su vertimiento en un aeródromo lejano o su eliminación en el mar son opciones claramente inaceptables.

La compañía Boeing preocupada por esta cuestión y consciente de que la eliminación de los aviones iba a ser cada vez un problema más presente, creó la *Aircraft Fleet Recycling Association (Afra)* (Asociación de reciclaje de la flota de aeronaves). Se trata de una agrupación de compañías de reciclaje con dos aeropuertos: *Chateauroux* en el centro de Francia y *Evergreen Air Centre* en Arizona. Mientras Boeing continuaba con el proyecto Afra, Airbus creó un plan similar llamado Pamela: *Process for Advanced Management or End of Life Aircraft* (Proceso para la gestión avanzada de las aeronaves que han llegado al final de su vida).

Es evidente que estas dos compañías principales están claramente preocupadas por esta cuestión y están intentando resolverla antes de que se convierta en un problema. *Eac* está preparando un código de prácticas con la esperanza de que los legisladores recompensarán sus esfuerzos. En otras palabras, el sector está tomando su responsabilidad de productor muy en serio.

Además de la preocupación sobre el vertimiento de aeronaves y el deseo de elaborar las mejores prácticas hay también un motivo político: "No existen reglas establecidas al respecto. Por consiguiente, si nos reunimos y deliberamos sobre los mejores modos de proceder, los más ecológicos y más económicos, y presentamos después una serie de reglas para que los legisladores trabajen con ellas, ésta sería la mejor solución".

El artículo termina con la siguiente declaración: tras tantos años de servicio estos jumbos se merecen un final decente.

Al leer el artículo es imposible no sorprenderse por el contraste entre los dos sectores: el sector aeronáutico por un lado y el sector del transporte marítimo por el otro.

El sector aeronáutico está buscando actualmente de manera proactiva las mejores prácticas posibles a escala mundial, y no está intentando dar una capa de brillo ecológico a un *statu quo* honipilante, sin reglamentación alguna, dominado por mafia, y explotador; y tampoco intenta proteger su sector a costa de la salud humana y del medio ambiente. No está intentando utilizar a los países en desarrollo como lugares de vertimiento a escala mundial a pesar del atractivo muy real que representa la mano de obra barata. Al contrario, está elaborando una instalación ultramoderna en Europa y otra en América del Norte. No va a intentar que otros carguen con los costos y las responsabilidades ambientales sino que los productores han reconocido inmediatamente que son responsables y deben pagar. Tienen la intención de respetar, y no de ignorar, los principios establecidos en el marco de las políticas generales y el derecho.

Estos principios incluyen: el principio de "el que contamina paga", el principio de precaución, el principio de la responsabilidad del productor, el principio de autosuficiencia y proximidad, el principio de la justicia ambiental, el principio de la sustitución, el principio de la responsabilidad común pero diferenciada, el principio 14 de la Declaración de Río en contra de la transferencia de actividades y sustancias que causen daños y el principio 16 de dicha Declaración sobre la internalización de los costos. Estos principios son fruto de años de negociaciones y se adoptaron por consenso en reuniones como la presente, pero aquí se han ignorado o desechado.

Al participar en la presente reunión la Plataforma de ONG sobre el desguace de buques ha planteado, como ya lo ha hecho en numerosas ocasiones en el pasado, preocupaciones y recomendaciones de la sociedad civil. Hemos recomendado medios prácticos para implantar los principios establecidos con obligaciones acordes con la crisis a la que nos enfrentamos. No obstante, hasta la fecha estas reformas necesarias han sido ignoradas por este órgano. Pero no somos los únicos: otras partes interesadas importantes, incluidos el Relator Especial sobre los Derechos Humanos, el Convenio de Basilea, los recicladores ecologistas en los países en desarrollo, la Organización Mundial del Trabajo, sindicatos y, particularmente, los intereses de los propios trabajadores, también han sido ignorados. En realidad, este órgano no ha prestado atención alguna al asesoramiento de su propio Secretario General que, al inaugurar el presente periodo de sesiones, declaró que debemos alcanzar el nivel máximo, realmente máximo, de protección del medio ambiente. ¿De verdad pensamos que estamos haciendo eso?

Como ocurre con el sector aeronáutico, en los próximos años, la crisis del desguace de buques llegará a su punto álgido y miles de buques alcanzarán el final de su vida útil sin que se disponga de los medios suficientes para reciclarlos de manera responsable. Está claro que no sólo tenemos que alejarnos radicalmente del planteamiento de "normalidad" en el texto del nuevo Convenio, sino que tendremos que adoptar medidas provisionales drásticas para evitar el vertimiento masivo de productos tóxicos.

Instamos a todos los participantes a que busquen soluciones viables para tener en cuenta el llamamiento del Secretario General de lograr una protección ambiental máxima, y a que se inspiren en los sectores responsables que han adoptado un planteamiento a largo plazo y han seguido otro camino, un camino que respeta en la práctica los principios, indicados anteriormente, que la comunidad internacional ha establecido como norma de responsabilidad aplicable a los países y a las empresas. Sobre todo, instamos a los participantes a que nunca pierdan de vista la difícil situación de los trabajadores que en este mismo momento, mientras deliberamos y hablamos con evasivas de nuestros compromisos, mueren en circunstancias terribles ya sea por explosiones, cáncer o



asbestosis. Debemos todos admitir que las medidas adoptadas hasta la fecha están lejos de responder a la crisis inminente y a las expectativas de la comunidad mundial. De aquí a nuestra próxima reunión es nuestro deber reflexionar sobre el abismo que media entre la crisis mundial y nuestra respuesta, y recordar que aún tenemos la oportunidad de seguir un rumbo responsable.

Muchas gracias. Desearíamos que la presente declaración se adjunte al informe de este periodo de sesiones.

\*\*\*



**ANEXO 8****INTERPRETACIONES UNIFICADAS DEL ANEXO VI DEL MARPOL  
Y DEL CÓDIGO TÉCNICO SOBRE LOS NO<sub>x</sub> Y CUESTIONES  
CONEXAS SOBRE IMPLANTACIÓN****ANEXO VI DEL MARPOL****Regla 12 - Sustancias que agotan la capa de ozono**

La regla 12 dice lo siguiente:

**"Sustancias que agotan la capa de ozono**

- 1) A reserva de lo dispuesto en la regla 3, se prohíbe toda emisión deliberada de sustancias que agotan la capa de ozono. Las emisiones deliberadas incluyen las que se producen durante el mantenimiento, la revisión, la reparación o el arrumbamiento de sistemas o equipo, excepto la liberación de cantidades mínimas durante la recuperación o el reciclaje de una sustancia que agota la capa de ozono. Las emisiones debidas a fugas de una sustancia que agota la capa de ozono, independientemente de que las fugas sean o no deliberadas, podrán ser reglamentadas por las partes en el protocolo de 1997.
- 2) Se prohibirán en todos los buques las instalaciones que contengan sustancias que agotan la capa de ozono, salvo las instalaciones nuevas que contengan hidroclorofluorocarbonos (HCFC), que se permitirán hasta el 1 de enero del año 2020.
- 3) Las sustancias a que se hace referencia en la presente regla y el equipo que contenga dichas sustancias se depositarán en instalaciones de recepción adecuadas cuando se retiren del buque."

Interpretación:

Con respecto a la cumplimentación de los puntos 2.1.2 y 2.1.3 del suplemento del certificado IAPP, el equipo de refrigeración permanentemente sellado no deberá incluirse, al tratarse de un equipo en el que no hay conexiones de carga de refrigeración, ni componentes potencialmente desmontables.

**Regla 14 - Óxidos de Azufre (SO<sub>x</sub>)**

La regla 14 1) dice lo siguiente:

"El contenido de azufre de todo fueloil utilizado a bordo de los buques no excederá del 4,5% masa/masa."

La regla 14 4) a) establece lo siguiente:

"El contenido de azufre del fueloil que se utiliza a bordo de los buques en una zona de control de las emisiones de SO<sub>x</sub> no excederá del 1,5% masa/masa."

Interpretación:

El límite de 4,5% deberá aplicarse a todos los buques a partir del 19 de mayo de 2005, incluso si aún no se ha expedido el certificado IAPP para el buque en cuestión. Lo mismo cabe decir del límite de 1,5% a partir del 19 de mayo de 2006 para la zona de control de las emisiones de SOx en el mar Báltico y las correspondientes fechas de entrada en vigor de las demás zonas de control de las emisiones de SOx designadas.

Regla 16 - Incineración a bordo

La regla 16 9) dice lo siguiente:

"Será necesario vigilar en todo momento la temperatura de salida del gas de combustión y no se echarán desechos en un incinerador de alimentación continua cuando la temperatura esté por debajo de la temperatura mínima permitida de 850°C. Por lo que respecta a los incineradores de a bordo de carga discontinua, la unidad se proyectará de modo que en la cámara de combustión la temperatura alcance 600°C en los cinco minutos siguientes al encendido."

Interpretación:

La temperatura mínima de 850°C permitida en la cámara de combustión estabilizada en la que se produzcan los gases de salida se aplica tanto a los incineradores de a bordo de carga continua como a los de carga discontinua. Será necesario vigilar en todo momento la temperatura de salida del gas de combustión en ambos tipos de incineradores.

**Regla 18 - Calidad del fueloil**

La regla 18 3) dice lo siguiente:

"En todo buque al que se apliquen las reglas 5 y 6 del presente anexo, los pormenores relativos al fueloil para combustible entregado y utilizado a bordo se registrarán en una nota de entrega de combustible que contendrá, como mínimo, la información especificada en el apéndice V del presente anexo."

Interpretación:

Se conservarán a bordo las notas de entrega del combustible correspondientes al fueloil entregado y utilizado a bordo a partir del 19 de mayo de 2005, incluso si aún no se ha expedido el certificado IAPP.

**CÓDIGO TÉCNICO SOBRE LOS NOx**

**Capítulo 3.2 - Ciclos de ensayo y factores de ponderación que procede aplicar**

El párrafo 3.2.3 dice lo siguiente:

"En el caso de una instalación con hélice de paso regulable, se aplicará el ciclo de ensayo E2 de conformidad con la tabla 1."

Tabla 1 - Ciclo de ensayo para sistemas de "propulsión principal de velocidad constante" (incluidas la transmisión diesel eléctrica o las instalaciones de hélice de paso regulable)

|                            |                       |      |      |      |      |
|----------------------------|-----------------------|------|------|------|------|
| Tipo de ciclo de ensayo E2 | Velocidad             | 100% | 100% | 100% | 100% |
|                            | Potencia              | 100% | 75%  | 50%  | 25%  |
|                            | Factor de ponderación | 0,2  | 0,5  | 0,15 | 0,15 |

Interpretación:

El término "instalaciones con hélice de paso regulable" se deberá interpretar como que el ciclo E2 es aplicable a cualquier motor de propulsión que tenga instalada una hélice de paso regulable, independientemente de si el sistema funciona a velocidad constante o variable.

#### Capítulo 5.9.6 - Secuencia de ensayo

El párrafo 5.9.6.2 dice lo siguiente:

"Durante cada modalidad del ciclo de ensayo, tras el periodo inicial de transición, se mantendrá la velocidad especificada en un  $\pm 1\%$  de la velocidad de régimen o  $\pm 3 \text{ min}^{-1}$ , si este último valor es mayor, excepto para la marcha lenta, que corresponderá a las tolerancias establecidas por el fabricante. Se mantendrá el par específico de manera que la media durante el periodo en que se realizan las mediciones se sitúe en un  $\pm 2\%$  del par máximo a la velocidad de prueba."

Interpretación:

La expresión "se sitúe en un  $\pm 2\%$  del par máximo" se interpretará como que, para ser coherente con los ciclos de ensayo entre la velocidad constante (D2 y E2) y la velocidad variable (C1 y E3), el par específico en cada carga se deberá mantener a  $\pm 2\%$  del par máximo (nominal) con el motor funcionando a su régimen nominal.

#### Capítulo 5.9.9 - Nueva comprobación de los analizadores

El párrafo 5.9.9 dice lo siguiente:

"Tras el ensayo de emisión, se comprobará de nuevo el calibrado de los analizadores con un gas cero y el mismo gas de calibrado utilizado con anterioridad a las mediciones. El ensayo se considerará aceptable cuando la diferencia entre los resultados de los dos calibrados sea inferior al 2%."

Interpretación:

Para aplicar esta sección se deberán utilizar las siguientes interpretaciones:

- a) La expresión "se comprobará de nuevo el calibrado de los analizadores" se interpretará del modo siguiente: "se comprobará de nuevo la respuesta cero y la respuesta de calibrado de los analizadores".
- b) La frase "Cuando la diferencia entre los resultados de los dos calibrados sea inferior al 2%" se interpretará como si dijera "cuando la diferencia entre los resultados de las dos comprobaciones sea inferior al 2%", donde se entiende que el 2% hace referencia al 2% de la concentración de los gases de calibrado (y no la escala máxima del analizador), es decir: diferencia máxima permitida en el calibrado o lecturas de verificación a cero (en ppm o en %, según proceda):

= 0,02. Lectura inicial de la concentración de gas de calibrado.

### Capítulo 5.10 - Informe relativo al ensayo

El párrafo 5.10.1 dice lo siguiente:

"Para cada motor que se someta a ensayo de certificación previa o para su certificación inicial a bordo sin certificación previa, el fabricante del motor preparará un informe relativo al ensayo en el que figurarán como mínimo los datos que se indican en el apéndice 5 del presente Código. El fabricante del motor conservará el informe original relativo al ensayo y la Administración conservará una copia certificada del mismo."

Interpretación:

A fin de aplicar la presente sección, la expresión "como mínimo" se interpretará de modo que incorpore los datos necesarios para definir plenamente el rendimiento del motor y permitir el cálculo de las emisiones gaseosas, de conformidad con 5.12, desde las unidades de datos en bruto hasta el valor ponderado de las emisiones de NO<sub>x</sub> por ciclo, en g/kWh. La serie de datos facilitados en el apéndice 5 no se debería considerar definitiva, y también deben proporcionarse cualesquiera otros datos relativos al ensayo (es decir, datos sobre el rendimiento o reglaje del motor, descripción de los dispositivos de control, etc.) pertinentes para la aprobación del proyecto de un motor específico y/o los procedimientos de verificación de las emisiones de NO<sub>x</sub> a bordo.

En relación con el apéndice 5 del Código, además se interpretará que:

El término "Desviación", que figura en "la hoja 3/5, equipo de medida, calibrado", se refiere a la desviación del calibrado del analizador y no a la desviación de la concentración del gas de calibrado.

\*\*\*

**ANEXO 9****PLAN DE TRABAJO PARA DETERMINAR Y ELABORAR LOS MECANISMOS  
NECESARIOS PARA LOGRAR LA LIMITACIÓN O REDUCCIÓN DE LAS  
EMISIONES DE CO<sub>2</sub> OCASIONADAS POR EL TRANSPORTE  
MARÍTIMO INTERNACIONAL**

1 El Comité de Protección del Medio Marino, en su 55° periodo de sesiones celebrado del 9 al 13 de octubre de 2006, examinó las medidas de seguimiento, desde el punto de vista técnico y metodológico, requeridas en la resolución A.963(23) de la Asamblea, "Políticas y prácticas de la OMI en materia de reducción de las emisiones de los gases de efecto invernadero procedentes de los buques".

2 El Comité llegó a un acuerdo sobre el siguiente plan de trabajo con el calendario, de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 2 b) de la resolución A.963(23), tras reconocer que el CO<sub>2</sub> es el principal gas de efecto invernadero que emiten los buques. El Comité llevará a cabo su labor a este respecto teniendo en cuenta el plan de trabajo y el calendario.

**PLAN DE TRABAJO**

- 1 Sistema de índices de emisión de CO<sub>2</sub> (medida 1 b) de la resolución A.963(23)):
  - .1 Estados Miembros y sector naviero: seguir realizando pruebas de conformidad con lo dispuesto en la circular MEPC/Circ.471 y presentar los resultados al MEPC; y
  - .2 mejorar el método de establecimiento de índices que figura en la circular MEPC/Circ.471.
- 2 Nivel o niveles de referencia para las emisiones de CO<sub>2</sub> (medidas 1 a) y 1 b) de la resolución A.963(23)):
  - .1 examinar la metodología para establecer el nivel o niveles de referencia para las emisiones de CO<sub>2</sub> en función de la eficiencia;
  - .2 evaluar la metodología mencionada en el párrafo 2.1 anterior utilizando los datos obtenidos sobre las emisiones de CO<sub>2</sub>;
  - .3 formular proyectos de propuestas sobre el nivel o niveles de referencia para la eficacia de las emisiones de CO<sub>2</sub>; y
  - .4 examinar otros tipos de niveles de referencia, si fuera necesario.
- 3 Considerar los métodos técnicos, operacionales y de mercado para tratar las emisiones de gases de efecto invernadero (medida 1 d) de la resolución A.963(23)).

## CALENDARIO

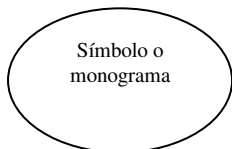
Los puntos del plan de trabajo anterior deberán tratarse siguiendo el calendario provisional que aparece a continuación:

| <b>Punto</b> | <b>MEPC 55<br/>octubre 06</b> | <b>MEPC 56<br/>julio 07</b> | <b>A 25<br/>noviembre<br/>07</b> | <b>MEPC 57<br/>marzo 08</b> | <b>MEPC 58<br/>octubre 08</b> | <b>MEPC 59<br/>julio 09</b> |
|--------------|-------------------------------|-----------------------------|----------------------------------|-----------------------------|-------------------------------|-----------------------------|
| 1.1          | O                             | O                           |                                  | O                           | O                             |                             |
| 1.2          |                               |                             |                                  |                             | O                             | O                           |
| 2.1          |                               | O                           |                                  | O                           | O                             | O                           |
| 2.2          |                               |                             |                                  | O                           | O                             | O                           |
| 2.3          |                               |                             |                                  |                             | O                             | O                           |
| 2.4          |                               |                             |                                  |                             | O                             | O                           |
| 3            |                               | O                           |                                  | O                           | O                             | O                           |

\*\*\*



## ANEXO 10



## NOMBRE DE LA ADMINISTRACIÓN

CERTIFICADO DE CUMPLIMIENTO PARA LAS ZONAS DE CONTROL DE LAS EMISIONES DE SO<sub>x</sub> (SECA)CERTIFICADO DE APROBACIÓN DE LA UNIDAD DE SISTEMA PARA LA LIMPIEZA DE LOS GASES DE ESCAPE-SO<sub>x</sub>

Expedido de conformidad con las disposiciones del Protocolo de 1997 que enmienda el Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, modificado por el Protocolo de 1978, con la autoridad conferida por el Gobierno de:

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

por.....  
(título oficial completo de la persona u organización competente autorizada en virtud de lo dispuesto en el Convenio)

Certifico que la unidad de sistema de limpieza de los gases de escape-SO<sub>x</sub> (SLGE-SO<sub>x</sub>) que se indica a continuación ha sido objeto de reconocimiento de conformidad con las especificaciones que figuran en el Plan A de las Directrices relativas a los sistemas de a bordo para la limpieza de los gases de escape-SO<sub>x</sub>, adoptadas mediante la resolución MEPC.130(53) de conformidad con lo dispuesto en la regla 14 4) b) del Anexo VI del Convenio MARPOL.

El presente certificado sólo es válido para la unidad SLGE-SO<sub>x</sub> mencionada a continuación:

| Fabricante de la unidad | Modelo/tipo | Número de serie | Número de aprobación de la unidad SLGE-SO <sub>x</sub> y el Manual técnico correspondiente |
|-------------------------|-------------|-----------------|--|
|                         |             |                 |  |

Todo buque en el que se haya instalado esta unidad SLGE-SO<sub>x</sub> llevará siempre a bordo una copia del presente certificado junto con el Manual técnico correspondiente.

Este certificado tendrá validez durante la vida útil de la unidad SLGE-SO<sub>x</sub>, instalada en los buques sometidos a la autoridad de este Gobierno, a condición de que se realicen los reconocimientos prescritos en la sección 2 de las Directrices y en la regla 5 del Anexo VI del MARPOL.

Expedido en .....  
lugar de expedición del certificado

dd/mm/aaaa

.....  
fecha de expedición

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

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

\*\*\*



**ANEXO 11****RESOLUCIÓN MEPC.154(55)**  
(adoptada el 13 de octubre de 2006)**ENMIENDAS AL ANEXO DEL PROTOCOLO DE 1978 RELATIVO  
AL CONVENIO INTERNACIONAL PARA PREVENIR LA  
CONTAMINACIÓN POR LOS BUQUES, 1973****(Designación de las aguas meridionales de Sudáfrica como zona especial)**

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 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),

HABIENDO EXAMINADO las propuestas de enmienda a la regla 1 del Anexo I revisado del MARPOL 73/78 con miras a designar las aguas meridionales de Sudáfrica como zona especial,

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 septiembre 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 marzo de 2008, 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 I REVISADO DEL MARPOL 73/78

**(Designación de las aguas meridionales de Sudáfrica como zona especial)**

En la regla 1.11 se añade el siguiente nuevo subpárrafo .10:

".10 Por *aguas meridionales 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 12****RESOLUCIÓN MEPC.155 (55)**  
(adoptada el 13 de octubre de 2006)**ENMIENDAS AL PLAN DE EVALUACIÓN DEL ESTADO DEL BUQUE**

EL COMITÉ DE PROTECCIÓN DEL MEDIO MARINO,

RECORDANDO el artículo 38 a) del Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional, artículo que trata de las funciones 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 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),

TOMANDO NOTA TAMBIÉN de que en la regla 13G del Anexo I del MARPOL 73/78 se especifica que el Plan de evaluación del estado del buque, adoptado mediante la resolución MEPC.94(46), puede enmendarse siempre y cuando las enmiendas se adopten, entren en vigor y surtan efecto de conformidad con las disposiciones del artículo 16 del Convenio de 1973 relativas a los procedimientos de enmienda aplicables a un apéndice de un anexo,

RECONOCIENDO la necesidad de enmendar el Plan de evaluación del estado del buque con respecto a los procedimientos cuando se produzca un cambio de pabellón, propiedad u organización reconocida que afecta a un petrolero que posee una Declaración de cumplimiento válida, o un cambio de pabellón durante un reconocimiento del citado Plan,

HABIENDO EXAMINADO en su 55º periodo de sesiones la propuesta de enmiendas al Plan de evaluación del estado del buque,

1. ADOPTA, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 16 2) d) del Convenio de 1973, las enmiendas al Plan de evaluación del estado del buque cuyo texto figura en el anexo de la presente resolución;
2. DECIDE, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 16 2) f) iii) del Convenio de 1973, que las enmiendas se considerarán aceptadas el 1 de septiembre de 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 marzo de 2008, 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;
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;
6. INVITA al Comité de Seguridad Marítima a que tome nota de las enmiendas al Plan de evaluación del estado del buque y a que adopte las medidas pertinentes al examinar las Directrices sobre el programa mejorado de inspecciones durante los reconocimientos de graneleros y petroleros, adoptadas mediante la resolución A.744(18), enmendada.

ANEXO

ENMIENDAS AL PLAN DE EVALUACIÓN DEL ESTADO DEL BUQUE (CAS)  
(RESOLUCIÓN MEPC.94(46), ENMENDADA)

1 En el cuadro 7.3.3, al final del apartado ".1 Cada plancha de la cubierta", se añaden las palabras: "(véase la nota)".

2 Debajo del cuadro 7.3.3 se añade lo siguiente:

**"Nota:**

Junto con los procedimientos relativos a las mediciones de espesores, en caso de duda en cuanto al espesor residual del cuello de la soldadura en ángulo recto entre las planchas de cubierta y los longitudinales de cubierta o el posible desprendimiento de un miembro del longitudinal de cubierta, el inspector responsable podrá consultar las Directrices sobre la evaluación de las soldaduras residuales en ángulo recto entre las planchas y los longitudinales de cubierta, adoptadas mediante la resolución MEPC.147(54)."

3 Se enmienda de nuevo el anexo de la resolución MEPC.94 (46), enmendada, suprimiendo los párrafos 13.8, 13.9 y 13.10 actuales y sustituyéndolos por los siguientes nuevos párrafos:

"13.8 La Administración de abanderamiento podrá considerar y reconocer 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 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 ha sido sustituida por una nueva OR aceptable para la Administración, y si toda la información que tiene que presentarse en virtud de lo prescrito en la presente resolución se ha facilitado a la 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 concurren, simultáneamente y en cualquier combinación, las circunstancias enunciadas en 13.8.1, 13.8.2 y 13.8.3;

con tal 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 éste 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 a ese buque 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 del registro del examen 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 poseía el buque en el momento de la transferencia.



13.13 Cuando se produzca un cambio de pabellón, la nueva Administración, para expedir una declaración de cumplimiento provisional con una vigencia máxima de 90 días que permita que el buque continúe en servicio mientras lleva a cabo la revisión técnica y la evaluación del informe final del CAS y del registro del examen de los documentos utilizados, sólo precisará los certificados y el informe sobre la situación del buque a que se hace referencia en el párrafo 13.12, facilitados por la Administración anterior y la OR responsable.

13.14 Una vez que la nueva Administración haya concluido satisfactoriamente la revisión técnica y la evaluación del informe final del CAS, así como el registro del examen, dado que el buque hubiera cambiado de pabellón en las circunstancias que se describen en 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 el 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 en 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 documentación suficiente a la nueva Administración para que decida."

\*\*\*



**ANEXO 13****RESOLUCIÓN MEPC.156 (55)**  
(adoptada el 13 de octubre de 2006)**ENMIENDAS AL ANEXO DEL PROTOCOLO DE 1978 RELATIVO  
AL CONVENIO INTERNACIONAL PARA PREVENIR LA  
CONTAMINACIÓN POR LOS BUQUES, 1973****(Anexo III 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 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),

RECORDANDO además que, en su 54º periodo de sesiones, había refrendado la propuesta del Subcomité DSC relativa al calendario para la entrada en vigor del Anexo III revisado del MARPOL 73/78 de modo que ésta coincida con la entrada en vigor de la enmienda 34-08 al Código marítimo internacional de mercancías peligrosas (Código IMDG),

HABIENDO EXAMINADO la propuesta de enmiendas al Anexo III del MARPOL 73/78 (Anexo III revisado),

1. ADOPTA, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 16 2) d) del Convenio de 1973, las enmiendas al Anexo III del MARPOL 73/78, cuyo texto figura en el anexo de la presente resolución;
2. DECIDE, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 16 2) f) iii) del Convenio de 1973, que las enmiendas se considerarán aceptadas el 1 de julio de 2009, 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 enero de 2010, 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 III DEL MARPOL 73/78

**(Anexo III revisado)**

Se sustituye el texto actual 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 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.
  - .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 utilizados previamente 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 son aplicables a los pertrechos ni al equipo de a bordo.

---

\* Véase el Código IMDG adoptado por la Organización mediante la resolución MSC.122(75), enmendada.

## **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 sólo 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 nombres comerciales), consignándose además, a efectos de identificación, las palabras "CONTAMINANTE DEL MAR".
- 2 Los documentos de embarque 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 sea el caso, marcada, etiquetada o rotulada, y que 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, adoptado mediante la resolución MSC.122(75), enmendada.

\*\* La referencia a "documentos" en esta regla no excluye el tratamiento electrónico de datos (TED) o el intercambio electrónico de datos (IED) como complemento de la documentación impresa.

- 3 Todo buque que transporte sustancias perjudiciales llevará una lista o un manifiesto especial en los que se indiquen 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 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 de puerto, se entregará 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 de puerto, a la persona u organización designada por la autoridad del Estado rector del puerto, una versión actualizada 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 el 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, enmendado, 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 la naturaleza de la sustancia de que se trate.

### **Regla 7**

#### Excepciones

- 1 La echazón de las sustancias perjudiciales transportadas en bultos estará prohibida, a menos que sea necesaria para salvaguardar la seguridad del buque o la vida humana en la mar.

- 2 A reserva de lo dispuesto en el presente Convenio, se tomarán medidas 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 halle en un puerto o en una terminal mar adentro de otra Parte estará sujeto a inspección por funcionarios debidamente autorizados de dicha Parte en lo que concierne a las prescripciones operacionales en virtud del presente anexo, cuando existan claros indicios para suponer que el capitán o 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 Nada de lo dispuesto en 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 prescripciones operacionales expresamente establecidas 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).



### APÉNDICE del Anexo III

#### CRITERIOS PARA DETERMINAR SI LAS SUSTANCIAS QUE SE TRANSPORTAN EN BULTOS SON PERJUDICIALES

A los efectos del presente anexo, son perjudiciales las sustancias a las que se aplique uno cualquiera de los siguientes criterios\*:

##### Categoría: Toxicidad aguda 1

|  |              |
|--|--------------|
| CL <sub>50</sub> 96 h (para peces)                                 | ≤ 1 mg/l y/o |
| CE <sub>50</sub> 48 h (para crustáceos)                            | ≤ 1 mg/l y/o |
| CER <sub>50</sub> 72 ó 96 h (para algas u otras plantas acuáticas) | ≤ 1 mg/l     |

##### Categoría: Toxicidad crónica 1

|  |              |
|--|--------------|
| CL <sub>50</sub> 96 h (para peces)   | ≤ 1 mg/l y/o |
| CE <sub>50</sub> 48 h (para crustáceos)  | ≤ 1 mg/l y/o |
| CER <sub>50</sub> 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 <sub>OA</sub> ≥ 4 (a menos que el FBC, determinado experimentalmente, sea < 500) |              |

##### Categoría: Toxicidad crónica 2

|  |                    |
|--|--------------------|
| CL <sub>50</sub> 96 h (para peces)   | >1 a ≤ 10 mg/l y/o |
| CE <sub>50</sub> 48 h (para crustáceos)  | >1 a ≤ 10 mg/l y/o |
| CER <sub>50</sub> 72 ó 96 h (para algas u otras plantas acuáticas)   | >1 a ≤ 10 mg/l     |
| y la sustancia no sea rápidamente degradable y/o el log K <sub>OA</sub> ≥ 4 (a menos que el FBC, determinado experimentalmente, sea < 500), y que las concentraciones sin efecto observado (NOEC) 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, enmendado.

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****RESOLUCIÓN MEPC.157(55)**  
(adoptada el 13 de octubre de 2006)**RECOMENDACIÓN SOBRE NORMAS RELATIVAS AL RÉGIMEN DE  
DESCARGA DE AGUAS SUCIAS SIN TRATAR POR LOS BUQUES**

EL COMITÉ DE PROTECCIÓN DEL MEDIO MARINO,

RECORDANDO el artículo 38 a) del Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional, artículo que trata de las funciones conferidas 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.115(51), mediante la cual el Comité de Protección del Medio Marino adoptó el Anexo IV revisado del Convenio MARPOL, que entró en vigor el 1 de agosto de 2005,

TOMANDO NOTA TAMBIÉN de las disposiciones de la regla 11.1.1 del Anexo IV del Convenio MARPOL,

RECONOCIENDO que las aguas sucias sin tratar almacenadas en los tanques de retención no deben descargarse instantáneamente, sino que la descarga debe efectuarse a un régimen moderado aprobado por la Administración teniendo en cuenta las normas elaboradas por la Organización,

HABIENDO EXAMINADO las recomendaciones formuladas por el Subcomité de Transporte de Líquidos y Gases a Granel, en su 10º periodo de sesiones,

1. ADOPTA la Recomendación sobre las normas relativas al régimen de descarga de aguas sucias sin tratar por los buques, cuyo texto figura en el anexo de la presente resolución;
2. RECOMIENDA a los Gobiernos Miembros que acepten el régimen de descarga estipulado en las normas adjuntas; y
3. ALIENTA a los armadores de buques que tengan necesidad de efectuar grandes descargas a que lleven un registro de sus cálculos de las descargas realizadas, a fin de demostrar el cumplimiento a la Administración y a las autoridades del Estado rector del puerto y del Estado ribereño.

## ANEXO

### RECOMENDACIÓN SOBRE LAS NORMAS RELATIVAS AL RÉGIMEN DE DESCARGA DE AGUAS SUCIAS SIN TRATAR POR LOS BUQUES

#### 1 Introducción

1.1 La regla 11.1.1 del Anexo IV revisado del MARPOL 73/78 estipula que las aguas sucias sin tratar se pueden descargar a una distancia superior a 12 millas marinas de la tierra más próxima pero que no se descargarán instantáneamente, sino a un régimen moderado, hallándose el buque en ruta y navegando a una velocidad no inferior a 4 nudos. El régimen de descarga habrá de ser aprobado por la Administración teniendo en cuenta las normas elaboradas por la Organización. La presente recomendación recoge normas y orientaciones para la aprobación y el cálculo de un régimen de descarga moderado.

1.2 El régimen de descarga moderado se aplicará a las descargas de aguas sucias sin tratar que hayan estado almacenadas en los tanques de retención.

1.3 Las presentes normas no incluyen la dilución de las aguas sucias con agua o aguas grises en el cálculo del régimen de descarga. Por ello, el régimen se calcula por lo bajo, y se reconoce que las descargas de aguas sucias que se ajusten a las presentes normas ofrecerán un mayor nivel de protección para el medio marino, al haberse efectuado una mezcla antes de proceder a la descarga además de la mezcla que se produce en la estela del buque.

#### 2 Definiciones

2.1 *Volumen de barrido*: manga del buque x calado x distancia recorrida.

2.2 *Aguas sucias sin tratar*: aguas sucias que no hayan pasado por una instalación de tratamiento de aguas sucias homologada, o que no hayan sido desmenuzadas ni desinfectadas.

#### 3 Régimen de descarga

3.1 El régimen máximo de descarga permitido es de 1/200 000 (es decir, una 200 000<sup>a</sup> parte) del volumen de barrido, con arreglo a la siguiente fórmula:

$$DR \text{ max} = 0,00926 V D B$$

donde:

DR max: el régimen de descarga máximo permitido (m<sup>3</sup>/h)  
V: la velocidad media del buque (en nudos) durante ese periodo  
D: calado (m)  
B: manga (m)

3.2 El régimen máximo de descarga permitido especificado en 3.1 se refiere al promedio calculado en un periodo cualquiera de 24 horas, o durante el periodo de la descarga si éste es inferior, y podrá rebasarse en un 20% como máximo cuando se mida por hora.

#### 4 Aprobación del régimen por la Administración

4.1 La Administración aprobará el régimen de descarga especificado en 3.1 basándose en el calado máximo de verano del buque y en la velocidad máxima de servicio<sup>1</sup>. Cuando se descarguen las aguas sucias con una combinación distinta de calado y velocidad se podrán aprobar también uno o varios regímenes de descarga secundarios<sup>2</sup>.

#### 5 Método de cálculo

5.1 El volumen de barrido calculado para el buque se determinará para todos los calados hasta el calado máximo de verano asignado de conformidad con lo dispuesto en el artículo 3 del Convenio internacional sobre líneas de carga, 1966, inclusive.

5.2 Cuando un buque tenga que descargar aguas sucias procedentes de un tanque de retención utilizando una bomba calibrada a un régimen fijo, la bomba podrá calibrarse para:

- el régimen permitido a 4 nudos; o
- una velocidad mínima específica del buque superior a 4 nudos.

5.3 Cuando el régimen de descarga previsto en la práctica rebasa el permitido a 4 nudos, puede que sea necesario reducir el régimen de descarga o aumentar la velocidad. El régimen y la velocidad se especificarán en el documento de aprobación expedido por la Administración.

1 Los armadores y el personal tendrán en cuenta la reducción del régimen de descarga permitido si se reduce el calado y/o la velocidad.

2 La presentación puede hacerse en forma de tabla: véase el ejemplo que figura a continuación. En el caso de los buques que, a diferencia de los buques de pasaje y los buques ganaderos, no tengan que efectuar grandes descargas de agua sin tratar, por lo general el régimen de descarga no se rebasará cuando la velocidad del buque sea de cuatro nudos.

| RÉGIMEN DE DESCARGA (m <sup>3</sup> /h) |      |       |       |       |       |
|---|------|-------|-------|-------|-------|
| VELOCIDAD (nudos)                       | 4    | 6     | 8     | 10    | 12    |
| CALADO (m)                              |      |       |       |       |       |
| 5                                       | 4,63 | 6,94  | 9,26  | 11,57 | 13,89 |
| 6                                       | 5,56 | 8,33  | 11,11 | 13,89 | 16,67 |
| 7                                       | 6,48 | 9,72  | 12,96 | 16,20 | 19,45 |
| 8                                       | 7,41 | 11,11 | 14,82 | 18,52 | 22,22 |
| 9                                       | 8,33 | 12,50 | 16,67 | 20,83 | 25,00 |

## **6 Cumplimiento del régimen**

6.1 Antes de realizar una descarga de aguas sucias de conformidad con lo dispuesto en la presente norma, el tripulante responsable de las operaciones de aguas sucias se cerciorará de que el buque está en ruta, se encuentra a una distancia superior a 12 millas marinas de la tierra más próxima y su velocidad de navegación es la contemplada en el régimen de descarga aprobado por la Administración. Se recomienda que los buques que hayan de efectuar grandes descargas lleven un registro de los cálculos de las descargas que efectúen para demostrar que cumplen el régimen aprobado.

\*\*\*

**ANEXO 15****RESOLUCIÓN MEPC.158(55)**  
(adoptada el 13 de octubre de 2006)**ENMIENDAS A LAS 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))**

EL COMITÉ DE PROTECCIÓN DEL MEDIO MARINO,

RECORDANDO el artículo 38 a) del Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional, artículo que trata de las funciones del Comité de Protección del Medio Marino,

RECORDANDO TAMBIÉN la resolución A.673(16), mediante la cual la Asamblea adoptó las Directrices para el transporte y manipulación en buques de apoyo mar adentro de cantidades limitadas de sustancias líquidas a granel potencialmente peligrosas o nocivas (Directrices LHNS),

TOMANDO NOTA de que la Asamblea, mediante dicha resolución, autorizó al Comité de Seguridad Marítima y al Comité de Protección del Medio Marino a enmendar las Directrices según fuera necesario,

TOMANDO NOTA TAMBIÉN de que el Comité de Seguridad Marítima adoptará, en su 83º periodo de sesiones en 2007, las Directrices para el proyecto y la construcción de buques de suministro mar adentro (Directrices OSV),

TOMANDO NOTA ASIMISMO de que las Directrices LHNS se mencionan en las Directrices OSV y se aplican además de éstas, estipulando que, en los casos en que las Directrices establezcan normas de seguridad alternativas a las de las Directrices OSV, se deberán seguir las disposiciones de las Directrices LHNS,

DESEOSO de mantener las Directrices LHNS actualizadas,

TOMANDO NOTA de que es muy conveniente que las Directrices LHNS sigan siendo idénticas cuando las adopten el Comité de Seguridad Marítima y el Comité de Protección del Medio Marino,

1. ADOPTA las enmiendas a las 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)), cuyo texto figura en el anexo de la presente resolución;
2. INVITA a todos los Gobiernos a que tomen las medidas necesarias para dar efecto a las enmiendas a las Directrices LHNS, que figuran en el anexo; y
3. INVITA TAMBIÉN al Comité de Seguridad Marítima a que tome nota de esta resolución y adopte las medidas que estime oportunas.

## ANEXO

### ENMIENDAS A LAS 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))

#### PREÁMBULO

- 1 En el párrafo 2 se sustituyen las palabras "regla 13 4) del Anexo II" por "regla 11 2) del Anexo II".
- 2 En el párrafo 5, se añade la fecha "[2007]" después de "Directrices para el proyecto y la construcción de buques de suministro mar adentro" y se sustituye "(resolución A.469(XII))" por "(resolución MSC ...(...))".

#### CAPÍTULO 1 - GENERALIDADES

##### 1.1 **Ámbito de aplicación**

- 2a Se suprime el párrafo 1.1.7.
- 2b Se añade el nuevo párrafo 1.1.7: "Véase el Código marítimo internacional de mercancías peligrosas (Código IMDG) en lo referente a las disposiciones aplicables al transporte de mercancías peligrosas y contaminantes del mar en bultos, incluido el transporte de mercancías peligrosas en cisternas portátiles."
- 3 En el párrafo 1.1.8 se suprimen la referencia a la "(resolución A.469(XII))" en la primera frase y la expresión "de las que figuran en la resolución A.469(XII)" en la segunda frase.

##### 1.2 **Alcance**

- 4 En el párrafo 1.2.2.1.2, se suprime la expresión "de categoría A, B y C".

##### 1.3 **Definiciones**

- 5 Se suprime el párrafo 1.3.6.
- 6 Los párrafos 1.3.7, 1.3.8 y 1.3.9 pasan a ser los párrafos 1.3.6, 1.3.7 y 1.3.8, respectivamente.
- 7 El párrafo 1.3.10 pasa a ser el párrafo 1.3.9 y se añade ", enmendadas" después de la expresión "MEPC.19(22)".



8 El párrafo 1.3.11 pasa a ser el párrafo 1.3.10 y se añade ", enmendada" después de la expresión "MSC.5(48)".

9 Se suprimen los párrafos 1.3.12 y 1.3.13.

### **1.5 Reconocimiento y certificación**

10 En el párrafo 1.5.1, se añade la siguiente frase nueva después de la primera frase actual:

"Si el idioma utilizado no es ni el español ni el francés ni el inglés, el texto debe incluir una traducción a uno de estos idiomas."

11 En el párrafo 1.5.2 se sustituyen las palabras "la regla 11 del Anexo II" por "las reglas 7 y 9 del Anexo II".

## **CAPÍTULO 2 - ESTABILIDAD Y EMPLAZAMIENTO DE LOS TANQUES DE CARGA**

12 En el párrafo 2.1.1, se añade "[2007]" después del título "Directrices para el proyecto y la construcción de buques de suministro mar adentro" y se sustituye la expresión "(resolución A.469(XII))" por "resolución MSC...(...)".

## **CAPÍTULO 3 - PROYECTO DEL BUQUE**

### **3.4 Construcción de los tanques de carga**

12a Se suprime el párrafo 3.4.2.

12b Se añade el nuevo párrafo 3.4.2: "En lugar de tanques permanentemente fijos en cubierta, para las cargas indicadas en el párrafo 1.2.2 podrán utilizarse cisternas portátiles que se ajusten a las prescripciones del Código marítimo internacional de mercancías peligrosas (Código IMDG) u otras cisternas portátiles expresamente aprobadas por la Administración, a condición de que tales cisternas estén debidamente situadas y sujetas al buque."

13 En el párrafo 3.4.4.1, la expresión "0,7 bares" se sustituye por "0,07 MPa".

### **3.6 Sistemas de respiración de los tanques de carga**

14 En el párrafo 3.6.2, se sustituye la referencia a "8.2.2" por la referencia a "8.3.4".

### **3.9 Prescripciones relativas a lucha contra incendios**

15 En el párrafo 3.9.1.1, se sustituye la referencia a las reglas "60, 61, 62 y 63" por la referencia a las reglas "4.5.5, 10.8 y 10.9".

16 En el párrafo 3.9.1.2, las referencias a las reglas "56.1, 56.2, 56.4, 56.8 y 56.7" se sustituyen, donde aparecen, por las referencias a las reglas "4.5.1.1, 4.5.1.2, 4.5.1.4, 4.5.2.1 a 4.5.2.3 y 9.2.4.2.5", respectivamente. El resto no afecta el texto español.

17 En el párrafo 3.9.1.3, la referencia a la regla "57.1" se sustituye por la referencia a la regla "9.2.4.1" y la referencia a la regla "42.5.1" se sustituye por la referencia a la regla "9.2.3.1.1.1".

18 En el párrafo 3.9.1.4, la referencia a la regla "44" se sustituye por la referencia a la regla "9.2.3" y la referencia a la regla "58" se sustituye por la referencia a la regla "9.2.4.2".

19 En el párrafo 3.9.1.5, se sustituyen las palabras "la regla 59" por "las reglas 4.5.3, 4.5.4 y 4.5.6 a 4.5.8".

20 El texto actual del párrafo 3.9.1.6 se sustituye por el siguiente:

"las reglas 10.2, 10.4 y 10.5, salvo la regla 10.5.6, serán aplicables como lo serían a los buques tanque de arqueo bruto igual o superior a 2000;".

21 En el párrafo 3.9.1.7, se sustituye la referencia a la regla "61" por la referencia a la regla "10.8".

22 En el párrafo 3.9.1.8, la referencia a la regla "63" se sustituye por la referencia a la regla "10.9".

23 En el párrafo 3.9.2.3, se suprimen las palabras "se proveerá".

24 En el párrafo 3.9.2.3.4.3, se suprimen las palabras "por m<sup>2</sup>".

25 El texto actual del párrafo 3.9.2.4 se sustituye por el siguiente:

"Podrán aprobarse otros sistemas distintos de los prescritos en 3.9.2.3 *supra*, de conformidad con los procedimientos que figuran en la regla II-2/17 del Convenio SOLAS."

### **3.16 Parada de emergencia por telemando**

26 En el párrafo 3.16, se sustituye la expresión "50 bares" por "5 MPa".

## **CAPÍTULO 4 - PRESCRIPCIONES RELATIVAS A PREVENCIÓN DE LA CONTAMINACIÓN**

27 El texto actual del párrafo 4.1 se sustituye por el siguiente:

"Todo buque que de acuerdo con su certificado esté autorizado a transportar sustancias nocivas líquidas irá provisto de un Libro registro de carga, un Manual de procedimientos y medios y un Plan de emergencia marina de a bordo elaborados para el buque con arreglo a lo dispuesto en el Anexo II del MARPOL 73/78 y aprobados por la Administración;"

28 El texto actual del párrafo 4.2 se sustituye por el siguiente:

"Está prohibido efectuar descargas en el mar de residuos de sustancias nocivas líquidas cuyo transporte en buques de tipo 3 está permitido, o de productos enumerados en el apéndice 1 o de agua de lastre, aguas del lavado de tanques u otros residuos y mezclas que contengan dichas sustancias. Toda descarga de residuos y mezclas que contengan sustancias nocivas líquidas se efectuará en instalaciones portuarias de recepción. Como consecuencia de tal prohibición, la Administración podrá dispensar del cumplimiento de las prescripciones sobre agotamiento eficaz y medios de descarga sumergidos que figuran en el Anexo II del MARPOL 73/78."

29 Se suprime el párrafo 4.3, y el párrafo 4.4 pasa a ser el párrafo 4.3.

30 El texto actual del apéndice 1 se sustituye por el siguiente:

### "APÉNDICE 1

#### TABLA DE PRODUCTOS PERMITIDOS

|   | <b>Inflamabilidad</b> |
|---|-----------------------|
| Lodos oleosos que contengan mezclas de productos enumerados en los capítulos 17 y 18 del Código CIQ y en las circulares de la serie MEPC.2 y cuyo transporte esté permitido de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 1.2 de estas Directrices        | No                    |
| Lodos a base de agua que contengan mezclas de productos enumerados en los capítulos 17 y 18 del Código CIQ y en las circulares de la serie MEPC.2 y cuyo transporte esté permitido de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 1.2 de estas Directrices | No                    |
| Salmueras de perforación, incluidas las siguientes:   | No                    |
| Cloruro sódico en solución  | No                    |
| Bromuro cálcico en solución   | No                    |
| Cloruro cálcico en solución   | No                    |
| Nitrato cálcico/nitrato magnésico/cloruro potásico en solución  | No                    |
| Nitrato cálcico en solución (50% como máximo)   | No                    |
| Salmueras de perforación (que contienen sales de cinc)  | No                    |
| Solución de formiato potásico   | No                    |
| Solución de cloruro potásico  | No                    |
| Alcohol etílico   | Sí                    |
| Etilenglicol  | No                    |
| Éter <u>monoalquilo</u> del etilenglicol  | Sí                    |
| Alcohol metílico  | Sí                    |
| Ácido acético   | Sí                    |
| Ácido fórmico   | Sí                    |

|  | <b>Inflamabilidad</b> |
|--|-----------------------|
| Ácido clorhídrico  | No                    |
| Mezclas de ácido clorhídrico y ácido fluorhídrico con un contenido del 3% como máximo de ácido fluorhídrico  | No                    |
| Ácido sulfúrico  | No                    |
| Tolueno  | Sí                    |
| Xileno   | Sí                    |
| Anhídrido carbónico líquido  | No                    |
| Nitrógeno líquido  | No                    |
| Sustancia nociva líquida, NI, (7) n.e.p. (nombre comercial ....., contiene....) tipo de buque 3, categoría Y | No                    |
| Sustancia nociva líquida, I, (8) n.e.p. (nombre comercial ....., contiene ...) tipo de buque 3, categoría Y  | Sí                    |
| Sustancia nociva líquida, NI, (9) n.e.p. (nombre comercial ....., contiene ...) tipo de buque 3, categoría Z | No                    |
| Sustancia nociva líquida, I, (10) n.e.p. (nombre comercial ....., contiene ...) tipo de buque 3, categoría Z | Sí                    |
| Sustancia nociva líquida, (11) n.e.p. (nombre comercial ....., contiene ...) categoría Z                     | No                    |
| Sustancia líquida, no nociva, (12) n.e.p. (nombre comercial ....., contiene ...) categoría OS                | No"                   |

## "APÉNDICE 2

### MODELO DE CERTIFICADO DE APTITUD

31 El texto actual del apéndice 2 se sustituye por el siguiente:

#### CERTIFICADO DE APTITUD

*(Sello oficial)*

Expedido en virtud de lo dispuesto en las

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), enmendada mediante las resoluciones MSC...(82) y MEPC.158(55))

con autoridad concedida por el Gobierno de

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

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

#### Datos del buque<sup>2</sup>

Nombre del buque .....  
Número o letras distintivos .....  
Número IMO3 .....  
Puerto de matrícula .....  
Arqueo bruto .....  
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 para el transporte de  
líquidos a granel de conformidad con las presentes Directrices: .....

El buque cumple también plenamente con las siguientes enmiendas a las Directrices:

.....  
El buque está exento de cumplir con las siguientes disposiciones de las Directrices:

---

2 Alternativamente, los datos del buque pueden consignarse en casillas dispuestas horizontalmente.  
3 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).

.....  
SE CERTIFICA:

- 1 Que el buque ha sido objeto de reconocimiento de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 1.5 de las Directrices;
- 2 Que el reconocimiento ha puesto de manifiesto que la construcción y el equipo del buque:
  - .1 cumplen con las disposiciones pertinentes de las Directrices aplicables a los buques "nuevos"<sup>4</sup>;
  - .2 cumplen con las disposiciones de las Directrices aplicables a los buques "existentes"<sup>3</sup>.
- 3 Que el buque lleva un manual de conformidad con lo estipulado en el apéndice 4 del Anexo II del MARPOL 73/78, cuya necesidad indica la regla 14 de dicho 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 de las Directrices y del Anexo II del MARPOL 73/78 relativas al transporte a granel de los productos indicados a continuación, siempre y cuando se observen todas las disposiciones pertinentes de las Directrices y del Anexo II:

| <b>Productos<br/>(véanse las instrucciones 1) y 2)<br/>para cumplimentar el certificado)</b> | <b>Condiciones de transporte<br/>(números de tanque, etc.)</b> | <b>Categoría de<br/>contaminación</b> |
|--|--|---------------------------------------|
|  |  |                                       |
|  |  |                                       |
|  |  |                                       |
|  |  |                                       |
|  |  |                                       |
|  |  |                                       |
|  |  |                                       |
|  |  |                                       |

Sigue en la(s) página(s) de continuación de la hoja adjunta 1, firmada y fechada<sup>3</sup>.  
Los números de los tanques indicados en esta lista se identifican en la hoja adjunta 2, donde figura un plano simplificado de los tanques, firmado y fechado.

- 5 Que, de conformidad con los párrafos 1.4<sup>3</sup> de las Directrices y 2.8.2<sup>3</sup> del código CIQ, las disposiciones de las Directrices y del Código han sido modificadas con respecto al buque del modo siguiente:

.....  

---

4 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 Administración<sup>3</sup>;

.2 de conformidad con las limitaciones de carga adjuntas al presente certificado<sup>3</sup>.

Cuando sea preciso cargar el buque de un modo que no se ajuste a lo arriba indicado, se remitirán a la Administración que expida el certificado los cálculos necesarios para justificar las condiciones de carga propuestas, y la Administración podrá autorizar por escrito la adopción de dichas condiciones de carga propuestas.<sup>5</sup>

El presente certificado es válido hasta el *(dd/mm/aaaa)*.....<sup>5</sup>  
a reserva de que se efectúen los pertinentes reconocimientos de conformidad con el párrafo 1.5 de las Directrices.

Fecha de realización del reconocimiento en el cual se basa el presente certificado: .....  
*(dd/mm/aaaa)*

Expedido en .....  
*(lugar de expedición del certificado)*

.....  
*(fecha de expedición)*

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

*(Sello o estampilla, según corresponda, de la autoridad)*

Instrucciones para cumplimentar el certificado:

1 Productos: Se consignarán los productos enumerados en el apéndice 1 de las Directrices o los que la Administración haya evaluado de conformidad con el párrafo 1.2.4 de las Directrices. Respecto de estos últimos productos "nuevos", se tendrán presentes cualesquiera prescripciones especiales provisionalmente estipuladas.

2 Productos: La lista de productos que el buque es apto para transportar incluirá las sustancias nocivas líquidas de la categoría Z que no están regidas por las Directrices, las cuales se identificarán como sustancias de "categoría Z del capítulo 18 del código CIQ".

---

3 Táchese según proceda.

5 En vez de incluir este texto en el certificado, se podrá adjuntar al mismo, siempre que esté debidamente firmado y sellado.

**REFRENDO DE RECONOCIMIENTOS ANUALES E INTERMEDIOS**

SE CERTIFICA que en el reconocimiento prescrito en la sección 1.5.2 del Código, se ha comprobado que el buque cumple las disposiciones pertinentes de las Directrices:

|  |  |
|--|--|
| Reconocimiento anual:                                    | Firmado: .....<br>(firma del funcionario debidamente autorizado) |
|  | Lugar: .....<br>Fecha (dd/mm/aaaa) .....                         |
| (Sello o estampilla, según corresponda, de la autoridad) |  |
| Reconocimiento anual/intermedio <sup>3</sup> :           | Firmado: .....<br>(firma del funcionario debidamente autorizado) |
|  | Lugar: .....<br>Fecha (dd/mm/aaaa) .....                         |
| (Sello o estampilla, según corresponda, de la autoridad) |  |
| Reconocimiento anual/intermedio <sup>3</sup> :           | Firmado: .....<br>(firma del funcionario debidamente autorizado) |
|  | Lugar: .....<br>Fecha (dd/mm/aaaa) .....                         |
| (Sello o estampilla, según corresponda, de la autoridad) |  |
| Reconocimiento anual:                                    | Firmado: .....<br>(firma del funcionario debidamente autorizado) |
|  | Lugar: .....<br>Fecha (dd/mm/aaaa) .....                         |
| (Sello o estampilla, según corresponda, de la autoridad) |  |

**RECONOCIMIENTO ANUAL/INTERMEDIO DE CONFORMIDAD  
 CON LO PRESCRITO EN EL PÁRRAFO 1.5.6.8.3**

SE CERTIFICA que, en el reconocimiento anual/intermedio<sup>3</sup> efectuado de conformidad con lo prescrito en el párrafo 1.5.6.8.3 del Código, se ha comprobado que el buque cumple las disposiciones pertinentes de las Directrices:

Firmado .....  
(firma del funcionario debidamente autorizado)

Lugar .....

Fecha (dd/mm/aaaa) .....

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

5 Indíquese la fecha de vencimiento estipulada por la Administración, que no excederá de cinco años transcurridos desde la fecha del reconocimiento inicial o del reconocimiento periódico.

3 Táchese según proceda.



**REFRENDO PARA PRORROGAR EL CERTIFICADO, SI ES VÁLIDO DURANTE UN PERIODO INFERIOR A CINCO AÑOS, CUANDO SE APLICA EL PÁRRAFO 1.5.6.3**

El buque cumple las disposiciones pertinentes de las Directrices y, de conformidad con lo prescrito en el párrafo 1.5.6.3 del Código, el presente certificado se aceptará como válido hasta (dd/mm/aaaa).....

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 1.5.6.4**

El buque cumple las disposiciones pertinentes de las Directrices y, de conformidad con lo prescrito en el párrafo 1.5.6.4 del Código, el presente certificado se aceptará como válido hasta (dd/mm/aaaa).....

Reconocimiento anual: 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 HASTA LA LLEGADA AL PUERTO DE RECONOCIMIENTO O DURANTE UN PERIODO DE GRACIA, CUANDO SE APLICAN LOS PÁRRAFOS 1.5.6.5. Ó 1.5.6.6**

De conformidad con lo prescrito en los párrafos 1.5.6.5/1.5.6.6 del Código, el presente certificado se aceptará como válido hasta .....

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  
CUANDO SE APLICA EL PÁRRAFO 1.5.6.8**

De conformidad con lo prescrito en el párrafo 1.5.6.8 del Código, la nueva fecha de vencimiento es .....

Firmado .....  
*(firma del funcionario debidamente autorizado)*

Lugar .....

Fecha *(dd/mm/aaaa)* .....

*(Sello o estampilla, según corresponda, de la autoridad)*

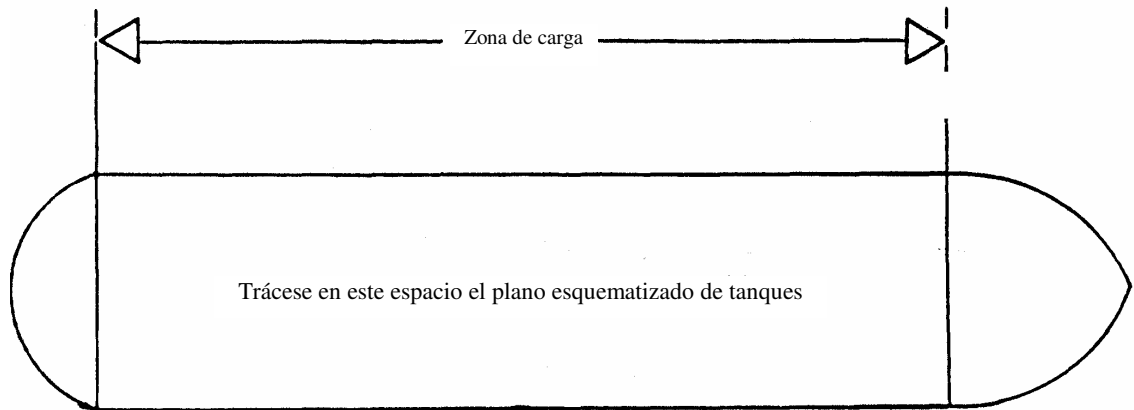


**HOJA ADJUNTA 2  
DEL CERTIFICADO DE APTITUD**

**PLANO DE TANQUES (ejemplo)**

Nombre del buque: .....

Número o letras distintivos: .....



|  |  |  |
|--|--|--|
| Fecha: .....<br>(dd/mm/aaaa)<br>(la del certificado) |  | .....<br>(Firma del funcionario que expide el certificado<br>y/o sello de la autoridad expedidora) |
|--|--|--|

\*\*\*

**ANEXO 16**

**PROPUESTA DE ENMIENDA AL ANEXO I REVISADO DEL CONVENIO MARPOL  
(Instalaciones de recepción fuera de zonas especiales)**

La regla 38.2.5 se enmienda del siguiente modo:

"todos los puertos en lo que concierne a las aguas de sentina oleosas y otros residuos que no puedan descargarse de conformidad con lo dispuesto en la regla 15 y en la regla 34 del presente Anexo; y"

\*\*\*



**ANEXO 17**

**INTERPRETACIÓN UNIFICADA DE LA REGLA 10.1 DEL ANEXO IV  
DEL CONVENIO MARPOL**

Todos los buques sujetos a las disposiciones del Anexo IV, independientemente de sus dimensiones y de si disponen de una instalación de tratamiento de aguas sucias o un tanque de retención, estarán equipados con un conducto y con la correspondiente brida de conexión a tierra para la descarga de aguas sucias en una instalación portuaria de recepción de aguas sucias.

\*\*\*





**ANEXO 18**

**INTERPRETACIÓN UNIFICADA DE LA REGLA 15.2.1 DEL ANEXO I REVISADO  
DEL CONVENIO MARPOL**

**22A Definición de "en ruta"**

"Por "en ruta" se entiende que el buque navega en el mar siguiendo uno o varios rumbos, aun cuando se aparte del rumbo directo más corto, lo cual, dentro de los límites impuestos en la práctica por las necesidades de la navegación, hará que cualquier descarga se esparza por una zona del mar tan extensa como sea razonable y posible."

\*\*\*



## ANEXO 19

**PROGRAMA DE TRABAJO Y ORDEN DEL DÍA PROVISIONAL DE LA 6ª REUNIÓN  
DEL GRUPO TÉCNICO SOBRE EL CONVENIO DE COOPERACIÓN  
Y EL PROTOCOLO DE COOPERACIÓN-SNPP**

**Programa de trabajo**

| ACTIVIDAD   | MEPC<br>54 | MEPC<br>55 | MEPC<br>56 | MEPC<br>57 | MEPC<br>58 |
|---|------------|------------|------------|------------|------------|
| Año:  | 2006       | 2006       | 2007       | 2008       | 2008       |
| <b>Actividades relacionadas con SNPP</b>  |            |            |            |            |            |
| <b>SERVICIOS DE INFORMACIÓN</b>   |            |            |            |            |            |
| <b>1. Organización del cuarto Foro de investigación y desarrollo</b>  | X          | X          | X          | X          | X...       |
| <b>MANUALES Y RECURSOS PARA LA CREACIÓN DE CAPACIDAD</b>  |            |            |            |            |            |
| <b>2. Elaboración de manuales y documentos de orientación sobre contaminación química</b>   |            |            |            |            |            |
| 1. Manual/orientación sobre contaminación química para abordar los aspectos jurídicos y administrativos de los sucesos relacionados con SNPP                | X          | X          | X          | X          |            |
| <b>FORMACIÓN</b>  |            |            |            |            |            |
| <b>3. Dos cursos modelo sobre preparación y lucha contra sucesos relacionados con SNPP</b>  |            |            |            |            |            |
| 1. Curso introductorio para el nivel de operaciones/primer responsable  | X          | X          | X          | X          |            |
| 2. Curso introductorio para el nivel de gestión de sucesos  | X          | X          | X          | X          |            |
| <b>Actividades relacionadas con el Convenio de Cooperación</b>  |            |            |            |            |            |
| <b>4. Examen y actualización de los manuales/directrices sobre lucha contra la contaminación</b>  |            |            |            |            |            |
| 1. Manual sobre la contaminación ocasionada por hidrocarburos - Parte I: Prevención   |            | X          | X          | X          | X          |
| 2. Manual sobre la contaminación ocasionada por hidrocarburos - Parte V: Aspectos administrativos de la lucha contra la contaminación por hidrocarburos     | X          | X          | X          |            |            |
| <b>5. Creación de nuevos manuales y orientaciones</b>   |            |            |            |            |            |
| .1 Manual sobre la evaluación de los riesgos que presentan los derrames de hidrocarburos y de la preparación para la lucha contra tales derrames            | X          | X          | X          | X          |            |
| .2 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 | X          | X          | X          |            |            |

| ACTIVIDAD   | MEPC<br>54      | MEPC<br>55 | MEPC<br>56 | MEPC<br>57 | MEPC<br>58 |
|---|-----------------|------------|------------|------------|------------|
| Año:  | 2006            | 2006       | 2007       | 2008       | 2008       |
| <b>6. Programa de formación sobre el Convenio de Cooperación</b>  |                 |            |            |            |            |
| 1. Examinar y actualizar el material para la formación de instructores del Convenio de Cooperación  | X               | X          | X          | X          |            |
| 2. Paquete informativo para los ejecutivos superiores durante los sucesos relacionados con hidrocarburos y SNPP   | X               | X          |            |            |            |
| <b>Cooperación con otras organizaciones internacionales</b>   |                 |            |            |            |            |
| <b>7. Cooperación con el OIEA</b>   |                 |            |            |            |            |
| .1 Continuar examinando la posibilidad de establecer acuerdos de cooperación para luchar contra los sucesos radiológicos/nucleares en el mar/en los puertos | X               | X          | X          |            |            |
| <b>8. Fomento de la cooperación entre la OMI y la UE, según proceda</b>   | <b>En curso</b> |            |            |            |            |

## PROYECTO DE ORDEN DEL DÍA PROVISIONAL PARA LA 6ª REUNIÓN DEL GRUPO TÉCNICO

### Apertura del periodo de sesiones

- 1 Adopción del orden del día
- 2 Decisiones de otros órganos
- 3 Manuales y documentos de orientación
  - .1 Manual sobre evaluación de los riesgos que presentan los derrames de hidrocarburos y de la preparación para la lucha contra tales derrames
  - .2 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
  - .3 Manual sobre la contaminación ocasionada por hidrocarburos - Parte V: Aspectos administrativos de la lucha contra la contaminación por hidrocarburos
  - .4 Manual sobre la contaminación ocasionada por hidrocarburos - Parte I - Prevención
  - .5 Documento de orientación sobre contaminación química para abordar los aspectos jurídicos y administrativos de los sucesos relacionados con SNPP
- 4 Formación
  - .1 Cursos de formación de la OMI sobre la introducción a la preparación y lucha en casos de sucesos de contaminación por SNPP
  - .2 Curso de formación de instructores sobre el Convenio de Cooperación
- 5 Servicios e intercambio de información
  - .1 Examen del cuarto Foro de investigación y desarrollo
  - .2 Derrames recientes y lecciones aprendidas
- 6 Cooperación con otras organizaciones
  - .1 Cooperación y actividades con otras organizaciones
- 7 Implantación de la cooperación técnica sobre el Convenio de Cooperación y el Protocolo de Cooperación-SNPP
- 8 Programa de trabajo y orden del día provisional de la 7ª reunión del Grupo técnico
- 9 Otros asuntos
- 10 Informe para el Comité

\*\*\*



## ANEXO 20

### MODELO PARA EL EXAMEN DE LAS PROPUESTAS DE LAS ZMES

*El Grupo técnico solicitará que el Gobierno Miembro proponente proporcione una respuesta a las preguntas planteadas a continuación, y que incluya las referencias apropiadas a su solicitud. Esta información, junto con las observaciones formuladas y los datos facilitados por otros Gobiernos Miembros respecto de la propuesta de ZMES, permitirá al Grupo técnico realizar un análisis a fondo y una evaluación de dicha propuesta<sup>1</sup>.*

#### **1 Generalidades**

- 1.1 Nombre de la zona que se propone designar como ZMES: \_\_\_\_\_
- 1.2 Gobierno o Gobiernos Miembros proponentes: \_\_\_\_\_
- 1.3 Documento que contiene la propuesta: \_\_\_\_\_
- 1.4 Documentos conexos: \_\_\_\_\_
- 1.5 Número de la carta náutica en que figura la zona: \_\_\_\_\_

#### **2 Resumen de la propuesta y demás información básica necesaria**

- 2.1 ¿Cuáles son los objetivos de la propuesta de designación? (párrafo 7.4)<sup>2</sup>
- 2.2 ¿Es completa la descripción de la zona? ¿Se indican claramente en una carta o gráfico dicha zona y las medidas de protección correspondientes, existentes o propuestas? (párrafo 7.5.1.1)
- 2.3 ¿Contiene la solicitud un resumen adecuado de la necesidad de protección, incluida una demostración de la vulnerabilidad determinada con respecto al transporte marítimo internacional? (párrafo 7.4)
- 2.4 ¿Se describe de manera adecuada la medida de protección correspondiente, incluida la forma en que ésta contrarrestará la vulnerabilidad determinada? (párrafo 7.4)

---

<sup>1</sup>

<sup>2</sup> Los párrafos que se indican son los de las Directrices revisadas sobre las ZMES.

- 2.5 ¿Se incluyen las razones por las que las medidas de protección correspondientes constituyen el método de protección preferible? (párrafo 7.4)
- 2.6 ¿Tienen otros Estados Miembros un interés común en la zona propuesta? (párrafo 3.1)
- 2.7 En caso de que la respuesta a la pregunta 2.6 sea afirmativa, ¿se ha pedido a los Estados Miembros que formulen una propuesta coordinada, en la que consten las medidas y los procedimientos integrados de cooperación? (párrafo 3.1)

### **3 Criterios ecológicos, socioeconómicos o científicos (sección 4 de las Directrices)**

¿Se establece en la documentación de apoyo y en las referencias que la zona es vulnerable a los daños o a la amenaza identificada de daños ocasionados por las actividades marítimas internacionales a causa, como mínimo, de una de las razones que figuran a continuación? (párrafo 4.1)

(Al abordar este punto, se deberá cumplir al menos uno de los criterios en toda la zona propuesta, si bien no es preciso que el mismo criterio esté presente en la totalidad de la zona.) (párrafo 4.4)

*Criterios ecológicos (párrafo 4.4.1 y siguientes)*

- 3.1 Singularidad o rareza: ¿Se basa la propuesta en este criterio? En caso afirmativo, ¿se satisface el criterio, por qué y basándose en qué información?
- 3.2 Hábitat crítico: ¿Se basa la propuesta en este criterio? En caso afirmativo, ¿se satisface el criterio, por qué y basándose en qué información?
- 3.3 Dependencia: ¿Se basa la propuesta en este criterio? En caso afirmativo, ¿se satisface el criterio, por qué y a basándose en qué información?
- 3.4 Carácter representativo: ¿Se basa la propuesta en este criterio? En caso afirmativo, ¿se satisface el criterio, por qué y a basándose en qué información?



- 3.5 Diversidad: ¿Se basa la propuesta en este criterio? En caso afirmativo, ¿se satisface el criterio, por qué y a basándose en qué información?
- 3.6 Productividad: ¿Se basa la propuesta en este criterio? En caso afirmativo, ¿se satisface el criterio, por qué y a basándose en qué información?
- 3.7 Zonas de desove o reproducción: ¿Se basa la propuesta en este criterio? En caso afirmativo, ¿se satisface el criterio, por qué y a basándose en qué información?
- 3.8 Carácter natural: ¿Se basa la propuesta en este criterio? En caso afirmativo, ¿se satisface el criterio, por qué y a basándose en qué información?
- 3.9 Integridad: ¿Se basa la propuesta en este criterio? En caso afirmativo, ¿se satisface el criterio, por qué y a basándose en qué información?
- 3.10 Vulnerabilidad: ¿Se basa la propuesta en este criterio? En caso afirmativo, ¿se satisface el criterio, por qué y a basándose en qué información?
- 3.11 Importancia biogeográfica: ¿Se basa la propuesta en este criterio? En caso afirmativo, ¿se satisface el criterio, por qué y a basándose en qué información?

*Criterios socioeconómicos y culturales (párrafo 4.4.12 y siguientes)*

- 3.12 Dependencia social o económica: ¿Se basa la propuesta en este criterio? En caso afirmativo, ¿se satisface el criterio, por qué y a basándose en qué información?
- 3.13 Dependencia humana: ¿Se basa la propuesta en este criterio? En caso afirmativo, ¿se satisface el criterio, por qué y a basándose en qué información?

- 3.14 Patrimonio cultural: ¿Se basa la propuesta en este criterio? En caso afirmativo, ¿se satisface el criterio, por qué y basándose en qué información?

*Criterios científicos y pedagógicos (párrafo 4.4.15 y siguientes)*

- 3.15 Investigación: ¿Se basa la propuesta en este criterio? En caso afirmativo, ¿se satisface el criterio, por qué y basándose en qué información?
- 3.16 Condiciones de referencia para estudios de vigilancia: ¿Se basa la propuesta en este criterio? En caso afirmativo, ¿se satisface el criterio, por qué y basándose en qué información?
- 3.17 Educación: ¿Se basa la propuesta en este criterio? En caso afirmativo, ¿se satisface el criterio, por qué y basándose en qué información?

**Conclusión:** ¿Se satisface al menos uno de los criterios de la sección 3 anterior en la totalidad de la zona propuesta? En caso afirmativo, ¿cuál de los criterios, por qué y basándose en qué información? En su informe al Comité, el Grupo técnico deberá proporcionar un breve resumen a este respecto.

**4 Vulnerabilidad a las repercusiones de las actividades marítimas internacionales (sección 5 de las Directrices)**

¿Respaldan la documentación de apoyo y las referencias que la vulnerabilidad de la zona a los daños o a la amenaza identificada de daños ocasionados por el transporte marítimo internacional? Al contestar a esta pregunta se deberán tener en cuenta los siguientes factores, así como el momento al que se aplica la información facilitada al respecto:

*Características del tráfico marítimo*

- 4.1 Factores operacionales: ¿Qué tipos de actividades marítimas se realizan en la zona propuesta que pueden reducir la seguridad de la navegación? (párrafo 5.1.1)
- 4.2 Tipos de buques: ¿Qué tipos de buques pasan por la zona o por una zona adyacente a la propuesta? (párrafo 5.1.2)

- 4.3 Características del tráfico: ¿Qué información se facilita sobre las características del tráfico (por ejemplo, el volumen o concentración de tráfico, la interacción entre buques, la distancia a la costa u otros peligros para la navegación)? (párrafo 5.1.3)
- 4.4 Sustancias perjudiciales: ¿De qué información se dispone sobre las sustancias perjudiciales transportadas? (párrafo 5.1.4)

*Factores naturales*

- 4.5 Condiciones hidrográficas: ¿Qué información se facilita acerca de las condiciones hidrográficas? (párrafo 5.1.5)
- 4.6 Condiciones meteorológicas: ¿Qué información se facilita acerca de las condiciones meteorológicas? (párrafo 5.1.6)
- 4.7 Condiciones oceanográficas: ¿Qué información se facilita acerca de las condiciones oceanográficas? (párrafo 5.1.7)

**Conclusión:** ¿Existen factores relacionados con las características del tráfico marítimo y las condiciones naturales que tengan como consecuencia que el transporte marítimo internacional pueda causar daños a las características de la zona propuesta? De ser así, ¿cuáles son y en qué información se basan? El Grupo técnico deberá proporcionar un breve resumen de la información facilitada y la evaluación de la misma.

**5 Medidas de protección correspondientes propuestas para proteger la zona de la vulnerabilidad determinada (secciones 6 y 7)**

- 5.1 ¿Existe ya alguna medida de la OMI para proteger la zona de la vulnerabilidad determinada? (párrafos 7.2 y 7.5.2.1)
- 5.1.1 En caso afirmativo, ¿de qué forma protege dicha medida la zona de la vulnerabilidad determinada debida al transporte marítimo internacional? (párrafo 7.2)

5.2 ¿Se ha propuesto alguna nueva medida de la OMI para proteger la zona? (párrafos 7.1 y 7.5.2)

5.2.1 ¿Se adjunta a la solicitud un proyecto de la propuesta relativa a dicha medida? (párrafo 7.5.2.2)

En caso afirmativo, ¿cuál es la medida?

5.2.2 ¿Cuál es la base jurídica de dicha medida? (párrafos 7.1, 7.5.2.2, 7.5.2.3)

5.2.2.1 ¿Se trata de:

.1 una medida prevista en un instrumento existente de la OMI? (párrafo 7.5.2.3(i))

De ser así, ¿en virtud de qué instrumento de la OMI se propone? (párrafo 7.6.1)

.2 una medida que aún no existe en la OMI, 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.? (párrafo 7.5.2.3(ii))

En caso afirmativo, ¿qué medidas se indican en la solicitud que el Gobierno Miembro proponente haya tomado o vaya a tomar para que la OMI apruebe o adopte la enmienda o el instrumento? (párrafos 7.1 y 7.5.2.3(ii)) ¿Se ajusta la medida propuesta a las prescripciones propuestas? (párrafo 7.6.1)

.3 una medida propuesta para su adopción en el mar territorial o por la OMI con arreglo a lo dispuesto en el artículo 211 6) de la CONVEMAR, cuando las medidas generalmente aplicables no se ocupan adecuadamente de la necesidad específica de la zona propuesta? (párrafo 7.5.2.3(iii))

En caso de tratarse de una medida adoptada en virtud del artículo 211 6), ¿qué medidas se indican en la solicitud que el Gobierno Miembro proponente haya tomado o vaya a tomar a fin de garantizar la adopción de esta medida? ¿Se ajusta la medida propuesta a las prescripciones de dicho artículo? (párrafo 7.6.1)

5.2.2.2 ¿Se ajusta la medida propuesta al instrumento jurídico en virtud del cual se propone la medida de protección correspondiente? (párrafo 7.6.1)

5.2.2.3 ¿De qué manera brinda la medida de protección correspondiente la protección necesaria contra la amenaza de daños ocasionados a las características de la zona por las actividades marítimas internacionales? ¿Está adaptada dicha medida específicamente a este fin? (párrafo 7.5.2.4)

5.3 ¿A qué categorías de buques se aplica la medida de protección correspondiente? (párrafo 7.5.2.5)

5.4 ¿Qué posibles efectos pueden tener las medidas propuestas en la seguridad y la eficacia de la navegación? (párrafo 7.6)

5.5 ¿Existe la posibilidad de que la medida de protección correspondiente existente o propuesta resulte en que las actividades marítimas internacionales tengan efectos negativos importantes en el medio ambiente fuera de la ZMES propuesta? (párrafo 8.2.2)

5.6 Tras considerar el conjunto de medidas de protección disponibles y examinar las medidas de protección correspondientes propuestas o existentes, ¿hay otras medidas de protección correspondientes más apropiadas para contrarrestar la vulnerabilidad determinada (por ejemplo, medidas que protejan más el medio ambiente o que afecten menos al transporte marítimo internacional)? (párrafo 8.2.1)

**Conclusión:** ¿Es la medida de protección correspondiente propuesta la más apropiada a fin de contrarrestar la vulnerabilidad determinada de las características de la zona? Y en caso afirmativo, ¿por qué? (párrafo 8.2.3) ¿Cuenta esta medida con una base jurídica determinada? ¿Cuál es? El Grupo técnico deberá proporcionar un breve resumen de la evaluación realizada acerca de la medida de protección correspondiente y la vinculación entre los tres elementos de la propuesta de designación de la ZMES (es decir, las características de la zona, la vulnerabilidad determinada y la medida de protección correspondiente).

## **6 Cuestiones varias**

- 6.1 ¿Se corresponde la extensión de la zona con la requerida para satisfacer las necesidades identificadas? (párrafo 8.2.3)
- 6.2 ¿Ha adoptado el Gobierno Miembro hasta la fecha disposiciones para proteger la zona (por ejemplo, con respecto a sus buques, como condición de entrada a los puertos, o con intención de aplicarlas a los buques de la zona, de conformidad con el derecho internacional)? (párrafo 7.8)
- 6.3 ¿Qué medidas podrán adoptarse en virtud de la legislación nacional con respecto a los buques que no cumplan las prescripciones estipuladas en la medida de protección correspondiente? (párrafo 7.9)
- 6.4 ¿Incluye la zona una zona de separación? ¿Por qué es necesaria una zona de separación? ¿Cómo se trazan los límites de la zona de separación? (párrafo 6.3)
- 6.5 En caso de que la respuesta a la pregunta 6.4 sea afirmativa, ¿de qué manera contribuye directamente la zona de separación a la protección de la zona? (párrafo 6.3)
- 6.6 ¿Ha sido declarada la zona Patrimonio Mundial, Reserva de Biosfera o se la ha incluido en una lista de zonas de importancia internacional, regional o nacional, o es la zona objeto de medidas o acuerdos de conservación internacionales, regionales o nacionales? (párrafo 6.2)  
En caso afirmativo, sírvase proporcionar una descripción.

## **7 Conclusión**

El informe del Grupo técnico deberá incluir una recomendación al Comité, basada en su evaluación de la propuesta, sobre la designación “en principio” de la zona propuesta como ZMES, a la espera de las medidas que el Subcomité o Comité pertinente adopten respecto de la medida de protección correspondiente. Si la ZMES se basa en una medida existente, el Grupo, de nuevo tras la pertinente evaluación, podrá recomendar al Comité la designación de la zona como ZMES. Por último, si el Grupo decide recomendar que no se designe la zona como ZMES, deberá proporcionar al Comité una lista de los motivos que justifican dicha recomendación y, según proceda, solicitar información adicional.

\*\*\*

**ANEXO 21****DECLARACIÓN DE LA ICS  
EN RELACION CON EL PRACTICAJE EN LA ZMES DEL ESTRECHO DE TORRES**

La ICS, BIMCO, INTERCARGO e INTERTANKO desean aprovechar esta oportunidad para hacer constar una vez más su preocupación por la fragilidad del medio ambiente y el ecosistema del estrecho de Torres y el hecho de que son plenamente conscientes de las dificultades de navegación relacionadas con el paso de los buques, los de gran tamaño en particular. Por ello, respaldan la necesidad de adoptar medidas de protección adecuadas.

Estos representantes del sector también pueden argumentar que la aplicación del régimen de practica obligatorio para los buques que enarbolan el pabellón australiano y para los buques que enarbolan otros pabellones y que se dirigen directamente a puestos australianos no sólo es adecuada sino que está bien fundamentada en el derecho internacional.

La aplicación de un régimen de practica obligatorio para los buques que ejercen el derecho *de paso en tránsito* en un estrecho internacional y de las disposiciones del artículo 42(2) de la CONVEMAR de que no se niegue, obstaculice o menoscabe el derecho de paso en tránsito, han sido objeto de considerables deliberaciones en varias reuniones de esta Organización. No es nuestra intención volver a examinar estos argumentos, aunque nuestro propósito original al el presente documento era obtener una aclaración del Gobierno de Australia sobre el modo en que las medidas descritas en el aviso marino 8/2006 se aplicarían a los buques en viajes internacionales que no enarbolan el pabellón australiano ni van a hacer escala en un puerto australiano.

No obstante, nuestra opinión es ahora que este asunto puede resolverse más sencillamente recordando la decisión adoptada en el MEPC 53 y la resolución MEPC.133(53), mediante la cual se amplió la ZMES de la Gran Barrera de Coral de modo que incluyera el Estrecho de Torres. Esta ampliación suponía, entre otras cosas, que las medidas de protección correspondientes de la Gran Barrera de Coral se aplican al estrecho de Torres. En el informe del MEPC figura una declaración de la delegación de los Estados Unidos que parecía reflejar el consenso de la reunión tras las deliberaciones y, con su permiso, desearía citar parte de esta declaración.

"La delegación de los Estados Unidos declaró que este proyecto de resolución reconocía no sólo la sensibilidad ambiental del estrecho de Torres sino también los importantes y fundamentales derechos de navegación que otorga el derecho internacional; respaldaba el fomento de la sensibilización internacional a la sensibilidad ambiental del estrecho de Torres y la facilitación del transporte marítimo seguro y eficiente en el estrecho; y estaba redactado en un lenguaje claro y eficaz y representaba un compromiso serio de la OMI y de los Estados Miembros por lo que respecta a la protección del estrecho de Torres. La delegación también señaló que debía reconocerse que esta resolución tenía carácter recomendatorio y no ofrecía una base jurídica internacional para el practica obligatorio de los buques que transitan por éste o cualquier otro estrecho utilizado para la navegación internacional."

En nuestra opinión la declaración de los Estados Unidos resume el consenso que alcanzó el Comité, e incluso aquellos Estados que respaldaron la declaración se unieron a los Estados Unidos para instar a los buques que enarbolan su pabellón a que utilizaran el servicio de practicaje. Los autores del documento instan igualmente a sus miembros a que lo utilicen.

Para concluir, pedimos en primer lugar a los Estados Miembros que declaren si su entendimiento de los resultados del MEPC 53 queda recogido en la declaración de los Estados Unidos que figura en el informe y, si es así, piden en segundo lugar que la parte del informe de la reunión que trata de este tema refleje la opinión del Comité de que la decisión que adoptó en su 53º periodo de sesiones fue que el practicaje en el estrecho de Torres para los buques en paso de tránsito debía tener carácter recomendatorio.

\*\*\*



**ANEXO 22****DECLARACIÓN DE LA DELEGACIÓN DE SINGAPUR EN RELACIÓN CON EL PRACTICAJE EN LA ZMES DEL ESTRECHO DE TORRES**

La delegación de Singapur desearía agradecer al Presidente su resumen conciso del consenso alcanzado por el Comité de que la resolución MEPC.133(53) tiene carácter recomendatorio y no proporciona una base jurídica internacional para el practicaje obligatorio en el estrecho de Torres ni en cualquier otro estrecho utilizado para la navegación internacional.

La delegación está plenamente de acuerdo con el resumen del consenso del Comité y lo respalda.

La delegación de Singapur desearía instar enérgicamente a Australia a que vuelva a examinar su postura y la armonice con el entendimiento del Comité sobre la resolución MEPC.133(53).

Muchas gracias.

**Segunda declaración de la delegación de Singapur sobre su postura en relación con el aviso marino 16/2006 de Australia**

Si no desea tomar la palabra ninguna otra delegación, Singapur desearía tener la oportunidad de volver a hablar. No tenemos intención de volver a abrir el debate sobre la CONVEMAR pero deseamos aprovechar esta oportunidad para indicar nuestra postura respecto de los avisos marinos 8/2006 y 16/2006 de Australia.

Observamos que la delegación de Australia ha aceptado claramente el entendimiento sobre la resolución del MEPC, como lo volvió a indicar el Comité, en particular, sobre el carácter recomendatorio de esa resolución.

Por lo que respecta al aviso marino 16/2006, observamos que Australia ha introducido una medida de acuerdo con la cual se podría procesar, en su próxima entrada en un puerto australiano, a los buques que no utilizaron los servicios de practicaje en los viajes de paso por el estrecho de Torres, rumbo a otros destinos.

Esto tiene las mismas repercusiones prácticas que la imposición del practicaje obligatorio para los buques en tránsito por el estrecho de Torres.

El amenazar con interponer una acción penal contra las partes que no utilizan el servicio de practicaje al transitar por el estrecho de Torres en el momento en el que sus buques vuelvan a hacer escala en un puerto australiano equivale en la práctica a dar carácter obligatorio al practicaje para los buques en tránsito.

Si existe el derecho de paso en tránsito, las medidas adoptadas por un Estado Parte de penalizar el ejercicio adecuado de este derecho por un buque está en completa contradicción con el hecho de dar efecto a este derecho, incluso si el Estado Parte no puede aplicar inmediatamente esta ley. Tal medida equivale a negar o menoscabar este derecho porque cualquier buque que elija no

actuar de acuerdo con el aviso marino tiene que hacer frente a la amenaza de ser objeto judicial en el país.

En realidad, dicha medida va en contra del entendimiento del Comité de la resolución MEPC.133(53) de que el practicaje tiene únicamente carácter recomendatorio para los buques en tránsito por el estrecho de Torres.

Para terminar, esta delegación desea volver a asegurar al Comité, en particular a Australia y a Papua Nueva Guinea, que Singapur reconoce y comprende plenamente las preocupaciones ambientales relativas al estrecho de Torres, pero no puede aceptar las medidas actuales indicadas en los avisos marinos 8/2006 y 16/2006 de Australia debido a los motivos indicados.

Muchas gracias.

\*\*\*

**ANEXO 23****DECLARACIÓN DE LA DELEGACIÓN DE AUSTRALIA EN RELACIÓN  
CON EL PRACTICAJE EN LA ZMES DEL ESTRECHO DE TORRES**

Muchas gracias Sr. Presidente, Australia había elaborado una intervención detallada como respuesta a este documento. No obstante, tras tomar nota de las limitaciones de tiempo y de que es probable que tenga lugar un debate prolongado sobre cuestiones que todos conocemos bien, Australia puede aceptar su propuesta y acatará su decisión, Sr. Presidente.

Muchas gracias, Sr. Presidente.

La delegación estaba dispuesta a dar una respuesta detallada al documento MEPC 55/8/3, pero teniendo en cuenta sus observaciones de introducción intentaré hacer lo más breve posible mi respuesta.

Las delegaciones son conscientes de que el sistema de practicaaje en el estrecho de Torres ha sido examinado en detalle en esta Organización desde que Australia y Papua Nueva Guinea presentaron por primera vez la propuesta en 2003, incluidos en los periodos de sesiones del MEPC 49°, 52° y 53°, en el NAV 50, el MSC 79 y el LEG 89. Las disposiciones de la resolución MEPC.133(53) se elaboraron y acordaron en el MSC 79 y se adoptaron en el MEPC 53. El enunciado de la resolución y la naturaleza del sistema de practicaaje de Australia para el estrecho de Torres, como una ampliación de las medidas de practicaaje existentes en la Gran Barrera de Coral, habían quedado muy claras para ambos comités y se habían hecho constar con exactitud en los informes.

Sr. Presidente, nada ha cambiado. De conformidad con las prescripciones del sistema jurídico de Australia y nuestra bien establecida práctica de poner en práctica las decisiones de la OMI, hemos elaborado sencillamente legislación nacional que de efecto la resolución MEPC.133(53). Esto significa que la navegación sin práctico en las aguas del estrecho de Torres a las que se aplica la legislación australiana puede presentar un delito en virtud de la legislación del 6 de octubre de 2006. Australia siguió exactamente esta misma práctica para la legislación nacional que dio efecto a la resolución MEPC.45(30) de 1991 relativa al practicaaje en la Gran Barrera de Coral, y que ha venido funcionando con éxito durante más de 15 años.

Sr. Presidente, para no perder más tiempo y teniendo en cuenta el mandato de este Comité, no tenemos intención de volver a tratar las cuestiones relativas a la CONVEMAR, ya que estas cuestiones se trataron en detalle en el documento presentado para Australia en el 89° periodo de sesiones del Comité Jurídico (documento LEG 89/15).

Como respuesta al documento MEPC 55/8/3, Australia ha promulgado información adicional en forma de un aviso marino que está ahora disponible en Internet como aviso marino 16 de 2006.

En este aviso se indican de manera clara y sin ambigüedades que en ninguna circunstancia Australia negará, obstaculizará o menoscabará el derecho de paso en tránsito. Si se dan las circunstancias de que no hay un práctico disponible, no se tomará ninguna medida a la llegada del buque a un puerto australiano. De manera similar, en el nuevo aviso marino se explica que no se

entablará ninguna acción jurídica si no se podía llevar a bordo un práctico debido a mal tiempo, el salvamento de vidas en el mar u otra causa inevitable.

Sr. Presidente, en el documento MEPC 55/8/3 se hace referencia al informe del MEPC 53 en el que se dejó constancia de que Australia no se había opuesto a la declaración de los Estados Unidos en el sentido de que la resolución no ofrecía una base jurídica internacional para el practicaje obligatorio de los buques que transitan por este o cualquier otro estrecho utilizado para la navegación internacional. El hecho de que Australia no interviniera tras la declaración de los Estados Unidos y mantuviera el silencio indica simplemente que Australia reconoce el derecho de los Estados Unidos, como Miembro de esta Organización, de declarar su postura. No significa sin embargo que acepta dicha postura. Del mismo modo, la inclusión de la declaración de los Estados Unidos en el informe del MEPC 53 no significa que la adopción del párrafo de la parte dispositiva de la resolución del MEPC está supeditada a la aceptación por el MEPC de la opinión de los Estados Unidos. La opinión alternativa respaldada por Australia y por varios otros Estados está claramente indicada en el informe del LEG 89.

Sr. Presidente, desearía reiterar que la propuesta de ZMES en el estrecho de Torres y las medidas de protección correspondientes fueron examinadas y sancionadas por la OMI cumpliendo plenamente lo dispuesto en las Directrices para la determinación y designación de zonas marinas especialmente sensibles aplicables en ese momento. Las medidas tomadas posteriormente para dar efecto a las medidas en la legislación nacional australiana concuerdan plenamente con el enunciado de la resolución MEPC.133(53).

Para concluir, la cuestión que se plantea en el documento MEPC 55/8/3 es puramente de índole jurídica y va más allá del mandato de este Comité. La opinión de la delegación australiana es que no se va a ganar nada más si se sigue examinando esta cuestión en el seno de este Comité.

Para ahorrar tiempo y dadas las limitaciones a las que tiene que atenerse ahora este Comité, la delegación australiana se compromete, no obstante, a tomar nota de las observaciones formuladas por Singapur y por la Federación de Rusia y a informar con exactitud de estas opiniones a su Gobierno.

Sr. Presidente, puedo proporcionar una copia de esta declaración a la Secretaría y pido que se incluya en el informe.

Muchas gracias.

\*\*\*

**ANEXO 24****DECLARACIÓN DE LA DELEGACIÓN DE DINAMARCA EN RELACIÓN CON  
EL PRACTICAJE EN LA ZMES DEL ESTRECHO DE TORRES**

Dinamarca ha respaldado los esfuerzos realizados por Australia para establecer la ZMES de la Gran Barrera de Coral y del estrecho de Torres. Entendemos y respaldamos la iniciativa de Australia de tomar las medidas necesarias para proteger estas aguas.

En el pasado, distintos comités y subcomités de la OMI han mantenido largas deliberaciones sobre la posibilidad de introducir planes de practica obligatorio en estas zonas marítimas sensibles. No obstante, hasta la fecha, no ha sido posible adoptar tales medidas.

Lamentamos que esto sea el caso. Pensamos que es necesario cambiar el enfoque a fin de adaptarlo a la opinión internacional y a las actuales prioridades en el mundo.

Hasta ahora el enfoque principal ha sido el de la libertad de los océanos y la seguridad del transporte marítimo internacional. Hoy en día estas cuestiones siguen siendo importantes pero deben tenerse también en cuenta la protección del medio ambiente y los intereses del Estado ribereño.

Este cambio ha sido reconocido por la Organización con la adopción de la moción de ZMES. Estamos convencidos de la necesidad de examinar de cerca los principios que nos guían a la hora de decidir qué prescripciones deben aplicarse al transporte marítimo internacional. Este planteamiento supone también la imposición de restricciones para la navegación, aunque cada medida debe no obstante, considerarse a la luz de las circunstancias específicas de la situación.

Para concluir, Dinamarca entiende y comparte las preocupaciones que sustentan la iniciativa australiana. Pensamos que existe un modo de lograr el practica obligatorio en un estrecho internacional y seguiremos apoyando cualquier esfuerzo futuro para obtener el practica obligatorio en el estrecho de Torres y en zonas similarmente expuestas, en la OMI o en cualquier otro foro competente.

\*\*\*



## ANEXO 25

**PROPUESTAS DE ENMIENDA A LA LISTA REVISADA DE SUSTANCIAS  
ADJUNTAS AL PROTOCOLO RELATIVO A LA INTERVENCIÓN  
EN ALTA MAR EN CASOS DE CONTAMINACIÓN POR  
SUSTANCIAS DISTINTAS DE LOS HIDROCARBUROS, 1973  
(RESOLUCIÓN MEPC.100(48))**

En la Lista de sustancias a las que se hace referencia 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, que figura en el anexo de la resolución MEPC.100(48), se sustituye el párrafo 2 por el siguiente texto:

- "2     **Sustancias nocivas líquidas**, según se definen en el Anexo II del MARPOL 73/78, enmendado, cuando se transportan a granel y cuando se identifican:
- .1     como categorías X o Y de contaminación, en:
    - .1     el capítulo 17 del Código Internacional de Químicos (Código CIQ); o
    - .2     las listas 1 a 4 de las circulares de la serie MEPC.2, que se publican anualmente en diciembre; o
  - .2     en la lista refundida de los perfiles de peligrosidad del GESAMP, que se publica periódicamente como circular BLG, y que se indican en dicha lista de la siguiente manera:
    - .1     mediante un "2" en la columna B1 y un "2" en la columna E3; o bien mediante
    - .2     un "3" en la columna E3;"

\*\*\*





**ANEXO 26****RESOLUCIÓN MEPC.159(55)**  
(adoptada el 13 de octubre de 2006)**DIRECTRICES REVISADAS SOBRE LA IMPLANTACIÓN DE LAS NORMAS  
RELATIVAS A EFLUENTES Y PRUEBAS DE RENDIMIENTO DE LAS  
INSTALACIONES DE TRATAMIENTO DE AGUAS SUCIAS**

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.2(VI), adoptada el 3 de diciembre de 1976, mediante la cual el Comité de Protección del Medio Marino aprobó en su 6º periodo de sesiones la Recomendación sobre normas internacionales relativas a efluentes y Directrices sobre pruebas de rendimiento de las instalaciones de tratamiento de aguas sucias, e invitó a los Gobiernos a que aplicaran las normas internacionales relativas a efluentes y las Directrices cuando aprobasen instalaciones de tratamiento de aguas sucias, a que tomaran medidas para establecer programas de ensayo de conformidad con las Directrices sobre pruebas de rendimiento, y a que proporcionasen a la Organización una lista de las instalaciones de tratamiento de aguas sucias que cumplieran las normas,

TOMANDO NOTA TAMBIÉN de la resolución MEPC.115(51), adoptada el 1 de abril de 2004, mediante la cual el Comité de Protección del Medio Marino adoptó, en su 51º periodo de sesiones, el Anexo IV revisado del Convenio MARPOL, que entró en vigor el 1 de agosto de 2005,

TOMANDO NOTA ASIMISMO de las disposiciones de la regla 9.1.1 del Anexo IV del Convenio MARPOL, en las que se hace referencia a las Directrices anteriormente mencionadas,

RECONOCIENDO que la resolución MEPC.2(VI) debería enmendarse a fin de reflejar las tendencias actuales relativas a la protección del medio marino, así como las novedades de proyecto y la eficacia lograda en las instalaciones comerciales de tratamiento de aguas sucias, además de que puedan evitarse la proliferación de diversas normas unilaterales más rigurosas, que podrían imponerse a nivel mundial,

TRAS CONSIDERAR la recomendación formulada por el Subcomité de Transporte de Líquidos y Gases a Granel, en su 10º periodo de sesiones,

1. ADOPTA las Directrices revisadas sobre la implantación de las normas relativas a efluentes y las pruebas de rendimiento de las instalaciones de tratamiento de aguas sucias, cuyo texto figura en el anexo de la presente resolución;

2. INVITA a los Gobiernos a que:
  - a) implanten las Directrices revisadas sobre la implantación de las normas relativas a efluentes y pruebas de rendimiento de las instalaciones de tratamiento de las aguas sucias, y a que las apliquen de manera que todo el equipo instalado a bordo el 1 de enero de 2010 o posteriormente cumpla dichas Directrices revisadas en la medida de lo razonable y lo posible; y
  - b) proporcionen a la Organización información sobre la experiencia adquirida en su aplicación y, en particular, sobre las pruebas satisfactorias del equipo, realizadas al utilizar las normas;
3. INVITA TAMBIEN a los Gobiernos a que publiquen el debido "certificado de homologación para las instalaciones de tratamiento de aguas sucias" que se menciona en el párrafo 5.4.2 y en el anexo de las Directrices revisadas y a que reconozcan los certificados expedidos bajo la autoridad de otros Gobiernos, concediéndoles la misma validez que a los expedidos por ellos mismos; y
4. REVOCA la Recomendación sobre normas internacionales relativas a efluentes y Directrices sobre pruebas de rendimiento de las instalaciones de tratamiento de las aguas sucias, que figura en la resolución MEPC.2(VI).

## ANEXO

### DIRECTRICES REVISADAS SOBRE LA IMPLANTACIÓN DE LAS NORMAS RELATIVAS A EFLUENTES Y PRUEBAS DE RENDIMIENTO DE LAS INSTALACIONES DE TRATAMIENTO DE AGUAS SUCIAS

#### ÍNDICE

- 1 Introducción
- 2 Definiciones
- 3 Generalidades
- 4 Normas
- 5 Consideraciones relativas a las pruebas
- 6 Reconocimientos de renovación y reconocimientos adicionales
- 7 Familiarización del personal del buque con la utilización de la instalación de tratamiento de aguas sucias

#### ANEXO

Modelo de certificado de homologación para las instalaciones de tratamiento de aguas sucias y apéndice

## **DIRECTRICES REVISADAS SOBRE LA IMPLANTACIÓN DE LAS NORMAS RELATIVAS A EFLUENTES Y PRUEBAS DE RENDIMIENTO DE LAS INSTALACIONES DE TRATAMIENTO DE AGUAS SUCIAS**

### **1 INTRODUCCIÓN**

1.1 El Comité de Protección del Medio Marino (MEPC) de la Organización Marítima Internacional (OMI) adoptó en 1976 la resolución MEPC.2(VI), titulada "Recomendación sobre normas internacionales relativas a efluentes y Directrices sobre pruebas de rendimiento de las instalaciones de tratamiento de aguas sucias".

1.2 Este documento recoge las Directrices revisadas sobre la implantación de las normas relativas a efluentes y pruebas de rendimiento de las instalaciones de tratamiento de aguas sucias (las Directrices). Las presentes Directrices tienen por objeto ayudar a las Administraciones a establecer programas relativos a las pruebas operacionales de rendimiento de las instalaciones de tratamiento de aguas sucias a efectos de homologación, en virtud de lo estipulado en la regla 9.1.1 del Anexo IV del Convenio MARPOL.

1.3 Las presentes Directrices se aplican a las instalaciones de tratamiento de aguas sucias instaladas a bordo el 1 de enero de 2010 o posteriormente.

### **2 DEFINICIONES**

Anexo IV - Anexo IV revisado del Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques (MARPOL 73/78), enmendado mediante la resolución MEPC.115(51).

Convenio - Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques 1973/1978 (MARPOL 73/78).

Media geométrica - Raíz enésima del producto de  $n$  números.

Aguas grises - Aguas procedentes de los desagües de lavaplatos, duchas, lavanderías, bañeras y lavabos.

Pruebas a bordo de un buque - Pruebas llevadas a cabo en una instalación de tratamiento de aguas sucias que se encuentre a bordo de un buque.

Pruebas en tierra - Pruebas llevadas a cabo en una instalación de tratamiento de aguas sucias antes de su colocación; por ejemplo, en la fábrica.

Coliformes termotolerantes - Grupo de bacterias coliformes que, en un plazo de 48 horas y a una temperatura de 44,5°C, generan gas a partir de lactosa. En algunas ocasiones, estos organismos se conocen como "coliformes de origen fecal"; sin embargo, el término "coliformes termotolerantes" se considera en la actualidad más apropiado, dado que no todos estos organismos son de origen fecal.

### 3 GENERALIDADES

3.1 Una instalación de tratamiento de aguas sucias aprobada debe cumplir las normas de la sección 4 y someterse a las pruebas indicadas en las presentes Directrices. Asimismo, cabe señalar que, cuando los buques utilicen instalaciones de tratamiento de aguas sucias aprobadas, el Anexo IV estipula que el efluente no producirá sólidos flotantes visibles ni ocasionará descoloración en las aguas circundantes.

3.2 Se reconoce que el rendimiento de las instalaciones de tratamiento de aguas sucias puede variar considerablemente cuando el sistema se somete a pruebas en tierra en condiciones de funcionamiento semejantes a las existentes a bordo, o en condiciones reales de funcionamiento a bordo de los buques. Si las pruebas en tierra demuestran que un sistema cumple las normas, pero posteriores pruebas a bordo del buque no confirman dicho cumplimiento, la Administración deberá determinar el motivo y tenerlo en cuenta cuando decida sobre la homologación de la instalación.

3.3 Se reconoce que las Administraciones tal vez deseen modificar los detalles específicos esbozados en las presentes directrices para tener en cuenta las instalaciones de tratamiento de aguas sucias de dimensiones muy grandes, muy pequeñas o únicas en su género.

### 4 NORMAS

4.1 A los efectos de la regla 4.1 del Anexo IV, las instalaciones de tratamiento de aguas sucias cumplirán las siguientes normas relativas a efluentes cuando sean sometidas a las correspondientes pruebas a los fines de obtención del Certificado de homologación expedido por la Administración:

.1 Norma aplicable a los coliformes termotolerantes

La media geométrica del número de coliformes termotolerantes contenido en las muestras de efluentes tomadas durante el periodo de prueba no deberá exceder de 100 coliformes termotolerantes/100 ml después de efectuar un análisis con filtro de membrana o fermentación en tubos múltiples o de aplicar un método de análisis equivalente.

.2 Norma aplicable a los sólidos en suspensión

- a) La media geométrica del contenido total de sólidos en suspensión en las muestras de efluentes tomadas durante el periodo de prueba no deberá exceder de 35 mg/l.
- b) Cuando la instalación de tratamiento de aguas sucias se someta a prueba a bordo de un buque, el contenido total máximo de sólidos en suspensión en las muestras de efluente tomadas durante el periodo de prueba se podrá ajustar teniendo en cuenta el contenido total de sólidos en suspensión en el agua de lavado. Cuando las Administraciones permitan este ajuste, se asegurarán de que se toman suficientes muestras del contenido total de sólidos en suspensión en el agua de lavado durante todo el periodo de prueba para establecer una media geométrica precisa que pueda utilizarse como cifra de

ajuste (designada  $x$ ). El contenido total máximo admisible de sólidos en suspensión no deberá ser en ningún caso superior a 35 más  $x$  mg/l.

La prueba se realizará utilizando uno de los métodos siguientes:

- .1 filtración de la muestra representativa a través de un filtro de membrana de  $0,45\mu\text{m}$ , secado a  $105^{\circ}\text{C}$  y pesado; o
  - .2 centrifugado de una muestra representativa (durante por lo menos cinco minutos con una aceleración media de 2 800-3 200 g), secado a por lo menos  $105^{\circ}\text{C}$  y pesado; o
  - .3 otra norma de prueba equivalente aceptada a nivel internacional.
- .3 Demanda bioquímica de oxígeno y demanda química de oxígeno

Las Administraciones deben cerciorarse de que la instalación de tratamiento de aguas sucias ha sido proyectada para reducir las sustancias orgánicas tanto solubles como insolubles, a fin de cumplir la prescripción de que la media geométrica de la demanda bioquímica de oxígeno durante cinco días ( $\text{DBO}_5$ ) de las muestras de efluentes tomadas durante el periodo de prueba no exceda de 25 mg/l y que la demanda química de oxígeno (DQO) no rebase los 125 mg/l. Las normas de prueba serán la ISO 15705:2002 para la DQO y la ISO 5815-1:2003 para la  $\text{DBO}_5$ , u otras normas de prueba equivalentes aceptadas a nivel internacional.

- .4 pH

El pH de las muestras de efluente tomadas durante el periodo de prueba estará comprendido entre 6 y 8,5.

- .5 Valores nulos o no detectados

En el caso de los coliformes termotolerantes, los valores nulos deberán sustituirse por un valor de un coliforme termotolerante/100 ml, a fin de permitir el cálculo de la media geométrica. En relación con el contenido total de sólidos en suspensión, la demanda bioquímica de oxígeno y la demanda química de oxígeno, los valores por debajo del límite de detección deberán sustituirse por la mitad del límite de detección, a fin de permitir el cálculo de la media geométrica.

4.2 Cuando la instalación de tratamiento de aguas sucias se haya sometido a pruebas en tierra, el reconocimiento inicial deberá incluir su instalación y puesta en servicio.

## **5 CONSIDERACIONES RELATIVAS A LAS PRUEBAS**

5.1 La prueba de rendimiento en servicio aplicable a una instalación de tratamiento de aguas sucias se efectuará con arreglo a las disposiciones que figuran en los párrafos siguientes. Salvo que se indique lo contrario, las disposiciones son aplicables a las pruebas efectuadas en tierra y a bordo.

### **5.2 Calidad de las aguas sucias sin tratar**

5.2.1 Para las pruebas en tierra de las instalaciones de tratamiento de aguas sucias, el influente lo constituirán aguas sucias de fecha reciente, compuestas de materia fecal, orina, papel higiénico y agua de lavado, a las cuales, a los efectos de las pruebas, se han agregado cienos de depuración primarios, según sea necesario, con el fin de obtener una concentración mínima total de sólidos en suspensión adecuada para el número de personas y la carga hidráulica para los que se certificará la instalación de tratamiento de aguas sucias. Las pruebas deberán tener en cuenta el tipo de sistema (por ejemplo, inodoros de vacío o gravedad) y cualquier cantidad de agua o de aguas grises que pueda añadirse para el lavado de las aguas sucias antes de su tratamiento. En cualquier caso, la concentración influente total de los sólidos en suspensión no deberá ser inferior a 500 mg/l.

5.2.2 Para las pruebas a bordo de los buques de las instalaciones de tratamiento de aguas sucias, el influente podrá estar compuesto por las aguas sucias que se producen en condiciones normales de servicio. En cualquier caso, la media de la concentración total de sólidos en suspensión en el influente no deberá ser inferior a 500 mg/l.

### **5.3 Duración y momento de la prueba**

5.3.1 La duración del periodo de prueba será de 10 días como mínimo y éste se hará coincidir con condiciones normales de servicio, teniendo en cuenta el tipo de sistema y el número de personas y la carga hidráulica para los que se homologará la instalación de tratamiento de aguas sucias. La prueba comenzará después de que la instalación de tratamiento de aguas sucias sometida a prueba haya alcanzado un régimen estable.

### **5.4 Factores correspondientes a la carga**

5.4.1 Durante el periodo de prueba, la instalación de tratamiento de aguas sucias deberá someterse a prueba en condiciones de carga volumétrica mínima, media y máxima.

- .1 Para las pruebas en tierra, estas cargas serán las que se indiquen en las especificaciones del fabricante. En la figura 1 se señalan las duraciones propuestas para el muestreo de los distintos factores correspondientes a la carga.
- .2 Para las pruebas a bordo de un buque, la carga mínima representará la generada por las personas que se encuentren en el buque cuando esté abarloado en puerto, y las cargas media y máxima serán las que generen las personas que se encuentren en el buque cuando esté en el mar, y se tendrán en cuenta para ellas las horas de comidas y los cambios de guardia.

5.4.2 La Administración deberá determinar la capacidad de la instalación de tratamiento de aguas sucias para producir un efluente conforme a las normas prescritas en la sección 4 después de una carga volumétrica mínima, media y máxima. En el certificado de homologación se harán constar las diversas condiciones en que se dio cumplimiento a las normas relativas a los efluentes. En el anexo de las presentes Directrices se reproduce el modelo del certificado de homologación y el apéndice.

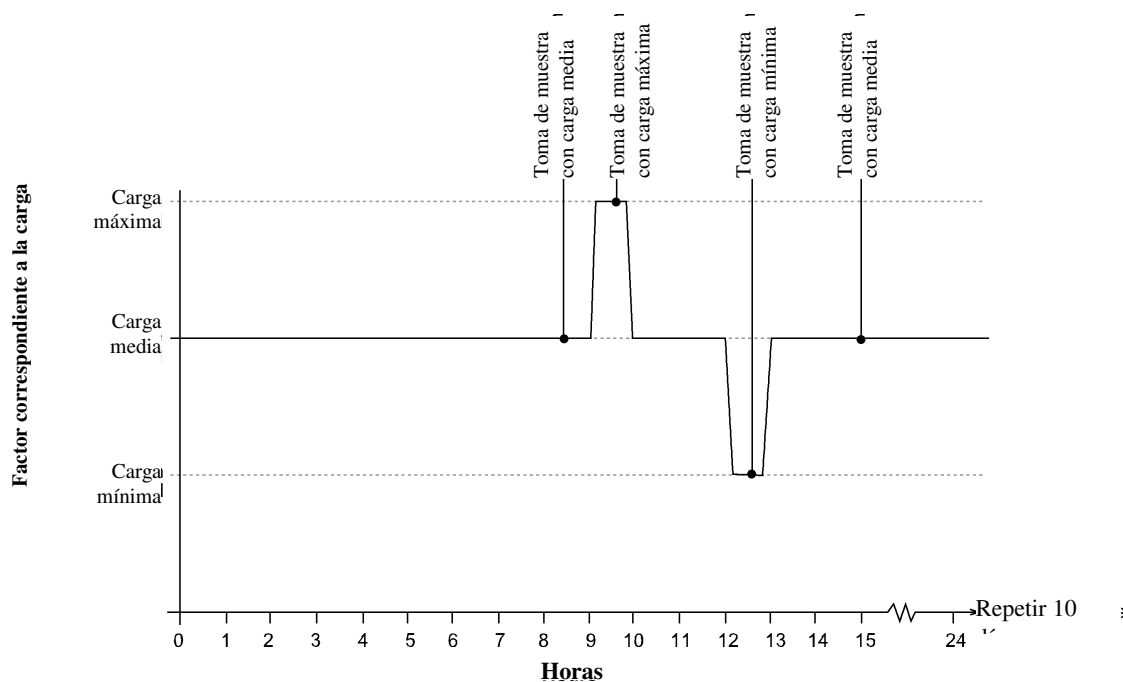
## **5.5 Métodos y frecuencia de muestreo**

5.5.1 Las Administraciones deberán cerciorarse de que la instalación de tratamiento de aguas sucias se ha colocado de forma que facilite la recogida de muestras. El método y la frecuencia de muestreo se determinarán con arreglo a la calidad del efluente. En la figura 1 se propone una frecuencia de muestreo, no obstante, para determinar la frecuencia se tendrá en cuenta el tiempo en que ha estado estancado el influente en la instalación de tratamiento de aguas sucias. Se extraerán por lo menos 40 muestras del efluente para poder efectuar un análisis estadístico de los datos (por ejemplo, media geométrica, máximo, mínimo, variancia.).

5.5.2 Se deberá recoger y analizar una muestra del influente por cada muestra de efluente, y se habrán de registrar los resultados a fin de garantizar el cumplimiento de lo estipulado en la sección 4. En la medida de lo posible, deberán tomarse otras muestras del influente y del efluente para tener en cuenta un margen de error. Las muestras deberán conservarse de forma adecuada antes del análisis, en particular si se produce una demora significativa entre la recogida y el análisis o durante periodos de temperatura ambiente elevada.

5.5.3 Todo residuo de desinfectante en las muestras deberá neutralizarse al recoger la muestra para evitar que se de una situación poco realista en que se produzca la destrucción de bacterias o la oxidación química de materias orgánicas por el desinfectante debido a la prolongación artificial de los tiempos de contacto. La concentración de cloro (si se utiliza) y el pH deberán medirse antes de la neutralización.





**Figura 1:** Factores correspondientes a la carga hidráulica y frecuencia de muestreo propuestas para las pruebas de instalaciones de tratamiento de aguas sucias. Si es necesario, los valores pueden modificarse para tener en cuenta las características de instalaciones concretas de tratamiento de aguas sucias.

## 5.6 Método de análisis del efluente

5.6.1 La Administración deberá considerar la posibilidad de registrar otros parámetros además de los ya exigidos (coliformes termotolerantes, concentración total de sólidos en suspensión, DBO<sub>5</sub>, DQO, pH y cloro residual) con objeto de que puedan tenerse en cuenta los avances tecnológicos futuros. A este efecto, podrían considerarse parámetros tales como la cantidad total de sólidos, los sólidos volátiles, los sólidos que se prestan a sedimentación, los sólidos volátiles en suspensión, la turbiedad, el contenido total de fósforo, el contenido total de carbono orgánico y el contenido total de coliformes y de estreptococos de origen fecal.

## 5.7 Residuos de desinfectantes

5.7.1 Son bien conocidos los efectos perjudiciales que pueden tener para el medio ambiente los residuos de desinfectantes y los subproductos tales como los relacionados con la utilización del cloro o de sus componentes. Por tanto, se recomienda que las Administraciones fomenten el empleo de ozono, de radiaciones ultravioletas o de cualquier otro desinfectante, con el fin de reducir al mínimo los efectos perjudiciales para el medio ambiente, si bien habrá que atenerse a lo dispuesto en la norma aplicable a los coliformes termotolerantes. Cuando se utilice cloro como desinfectante, las Administraciones deberán cerciorarse de que se emplean los mejores métodos técnicos para mantener los residuos de desinfectante en el efluente por debajo de 0,5 mg/l.

## **5.8 Consideraciones relativas a las escalas**

5.8.1 Para las pruebas sólo se deberá aceptar el empleo de instalaciones marinas de aguas sucias en tamaño natural. Las Administraciones podrán homologar una serie de los equipos de tamaños distintos construidos por el fabricante cuyo funcionamiento se base en principios y técnicas idénticos, pero habrán de tomarse en consideración las limitaciones que, por lo que al rendimiento se refiere, podría originar el empleo de modelos a escala en las pruebas. En el caso de instalaciones de tratamiento de aguas sucias de dimensiones muy grandes o muy pequeñas o de modelos únicos en su género, la homologación podrá basarse en los resultados de las pruebas realizadas con prototipos del equipo. Siempre que sea posible, la instalación final de instalaciones de tratamiento de aguas sucias de esta naturaleza se someterá a pruebas con objeto de confirmar los resultados obtenidos.

## **5.9 Pruebas ambientales de la instalación de tratamiento de aguas sucias**

5.9.1 La Administración se cerciorará de que la instalación de tratamiento de aguas sucias puede funcionar en condiciones de inclinación conformes con las prácticas de a bordo aceptables internacionalmente.

5.9.2 Las pruebas de homologación se realizarán para toda la gama de temperaturas y salinidad especificada por los fabricantes, y la Administración se cerciorará de que dichas especificaciones son las que corresponden a las condiciones en que debe funcionar el equipo.

5.9.3 Los componentes de control y de los sensores deberán someterse a pruebas ambientales a fin de comprobar su idoneidad para el uso marino. La sección de especificaciones relativas a las pruebas que se incluye en la parte 3 de la resolución MEPC.107(49) facilita orientación al respecto.

5.9.4 Toda restricción impuesta a las condiciones de funcionamiento se hará constar en el certificado.

5.9.5 La Administración deberá considerar también la posibilidad de pedir al fabricante que incluya en los manuales de funcionamiento y mantenimiento una lista de productos químicos y materiales que son adecuados para utilizarse en el funcionamiento de la instalación de tratamiento de aguas sucias.

## **5.10 Otras consideraciones**

5.10.1 Deberán indicarse el tipo y el modelo de instalación de tratamiento de aguas sucias, así como el nombre del fabricante, por medio de una etiqueta durable adherida firmemente y directamente a la instalación de tratamiento de aguas sucias. Dicha etiqueta deberá incluir la fecha de fabricación y toda restricción relativa al funcionamiento o la instalación que el fabricante o la Administración consideren necesaria.

5.10.2 Las Administraciones deberán examinar los manuales de instalación, funcionamiento y mantenimiento del fabricante, con objeto de verificar que son exactos y completos. El buque deberá contar a bordo en todo momento con un manual que detalle los procedimientos de funcionamiento y mantenimiento para la instalación de tratamiento de aguas sucias.

5.10.3 La Administración deberá examinar cuidadosamente la idoneidad de las instalaciones de pruebas antes de autorizarlas a participar en el programa de pruebas. Se pondrá todo el empeño en procurar que haya uniformidad entre las diversas instalaciones de pruebas.

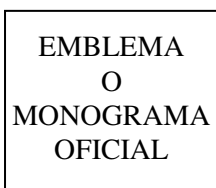
## **6 RECONOCIMIENTOS DE RENOVACIÓN Y RECONOCIMIENTOS ADICIONALES**

6.1 Al efectuar los reconocimientos de renovación y los reconocimientos adicionales de conformidad con las reglas 4.1.2 y 4.1.3 del Anexo IV, las Administraciones procurarán asegurarse de que la instalación de tratamiento de aguas sucias satisface en todo momento las condiciones esbozadas en la regla 4.1.1 del Anexo IV.

## **7 FAMILIARIZACIÓN DEL PERSONAL DEL BUQUE CON LA UTILIZACIÓN DE LA INSTALACIÓN DE TRATAMIENTO DE AGUAS SUCIAS**

7.1 Dado que en los sistemas de gestión de la seguridad de los buques se establecen reglas pertinentes relativas a la familiarización en virtud del Código Internacional de Gestión de la Seguridad, se recuerda a las Administraciones que la formación del personal del buque deberá comprender la familiarización con el funcionamiento y mantenimiento de la instalación de tratamiento de aguas sucias.

ANEXO



MODELO DE CERTIFICADO DE HOMOLOGACIÓN PARA LAS INSTALACIONES  
DE TRATAMIENTO DE AGUAS SUCIAS Y APÉNDICE

NOMBRE DE LA ADMINISTRACIÓN

**CERTIFICADO DE HOMOLOGACIÓN PARA INSTALACIONES  
DE TRATAMIENTO DE AGUAS SUCIAS**

Se certifica que la instalación de tratamiento de aguas sucias, de tipo ....., que tiene asignadas una carga hidráulica de ..... metros cúbicos por día ( $m^3/día$ ) y una carga orgánica de ..... kg por demanda bioquímica de oxígeno (DBO) al día, según el proyecto que ilustran los dibujos núms. .... fabricada por .....

ha sido examinada y sometida a prueba satisfactoriamente conforme a lo dispuesto en la resolución MEPC.159(55) de la Organización Marítima Internacional, a fin de cumplir las prescripciones operativas a que se refiere la regla 9.1.1 del Anexo IV del Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973/78, modificado por la resolución MEPC.115(51).

Las pruebas de la instalación de tratamiento de aguas sucias se llevaron a cabo:

en tierra en\* .....  
a bordo en \* .....  
y concluyeron el .....

De dichas pruebas se obtuvo un efluente que, al ser analizado, dio:

- i) una media geométrica no superior a 100 coliformes termotolerantes/100 ml;
- ii) una media geométrica del contenido total de sólidos en suspensión igual a 35 mg/l en el caso de pruebas en tierra o un contenido total máximo de sólidos en suspensión no superior a 35 más  $x$  mg/l para el agua ambiente utilizada para fines de lavado en el caso de pruebas a bordo de un buque;
- iii) una media geométrica de la demanda bioquímica de oxígeno durante cinco días ( $DBO_5$ ) no superior a 25 mg/l;
- iv) una media geométrica de la demanda química de oxígeno no superior a 125 mg/l;
- v) un pH del efluente comprendido entre 6 y 8,5.

La Administración se cercioró de que la instalación de tratamiento de aguas sucias puede funcionar con ángulos de inclinación de  $22,5^\circ$  en cualquier plano respecto de la posición normal de servicio.

En el apéndice del presente certificado constan los detalles de las pruebas efectuadas y los resultados obtenidos.

Cada instalación de tratamiento de aguas sucias llevará adherida una placa o una etiqueta resistente con datos referentes al nombre del fabricante, tipo y número de serie, carga hidráulica y fecha de fabricación.

Todo buque provisto de esta instalación de tratamiento de aguas sucias llevará a bordo una copia del presente certificado.

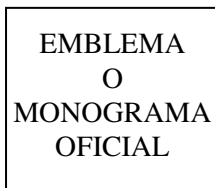
Sello oficial

Firmado .....

Administración de .....

Fecha ..... día ..... de ..... 20 .....

\* Táchese según proceda.



APÉNDICE DEL  
CERTIFICADO DE HOMOLOGACIÓN PARA INSTALACIONES  
DE TRATAMIENTO DE AGUAS SUCIAS

Detalles y resultados de las pruebas efectuadas en las muestras de la instalación de tratamiento de aguas sucias, conforme a lo dispuesto en la resolución MEPC.159(55):

Tipo de instalación de tratamiento de aguas sucias.....  
Fabricada por.....  
Organismo que efectúa las pruebas.....  
Carga hidráulica de proyecto ..... m<sup>3</sup>/día  
Carga orgánica de proyecto ..... kg/DBO al día

Número de muestras del efluente sometidas a prueba.....  
Número de muestras del influente sometidas a prueba.....  
Calidad del (influyente) de las aguas sucias sin tratar ..... mg/l de sólidos en suspensión  
Carga hidráulica máxima ..... m<sup>3</sup>/día  
Carga hidráulica mínima..... m<sup>3</sup>/día  
Carga hidráulica media ..... m<sup>3</sup>/día

Media geométrica del contenido total de  
sólidos en suspensión .....mg/l  
Media geométrica del  
número de coliformes termotolerantes ..... coliformes/100 ml  
Media geométrica de la DBO<sub>5</sub> ..... mg/l

Tipo de desinfectante utilizado .....  
Tratándose de cloro - cloro residual:  
Máximo ..... mg/l  
Mínimo ..... mg/l  
Media geométrica ..... mg/l

¿Se sometió la instalación de tratamiento de aguas sucias a prueba con:  
descarga de agua dulce? ..... Sí/No\*  
descarga de agua salada? ..... Sí/No\*  
descarga de agua dulce y salada? ..... Sí/No\*  
añadido de aguas grises? ..... Sí - proporción: /No\*

¿Se sometió la instalación de tratamiento de aguas sucias a prueba con respecto a las condiciones ambientales especificadas en la sección 5.9 de la resolución MEPC.159(55):  
temperatura? ..... Sí/No\*  
humedad? ..... Sí/No\*  
inclinación? ..... Sí/No\*  
vibración? ..... Sí/No\*  
fiabilidad del equipo eléctrico y electrónico?..... Sí/No\*

Restricciones impuestas en las condiciones de funcionamiento:  
salinidad .....  
temperatura .....  
humedad .....  
inclinación.....  
vibración .....

Resultados de pruebas según otros parámetros .....

Sello oficial Firmado .....

Administración de ..... Fecha ..... día..... de ..... 20.....

\*\*\*

\* Táchese según proceda.



## ANEXO 27

**PROPUESTA DE ENMIENDA A LA REGLA 11 DEL ANEXO IV REVISADO  
DEL CONVENIO MARPOL**

El texto de la regla 11.1.1 se sustituye por el siguiente:

- ".1 que la descarga se efectúe a una distancia superior a tres millas marinas de la tierra más próxima si las aguas sucias han sido previamente desmenuzadas y desinfectadas mediante un sistema aprobado por la Administración, de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 1.2 de la regla 9 del presente anexo, o a una distancia de 12 millas marinas de la tierra más próxima si no han sido previamente desmenuzadas ni desinfectadas. En cualquier caso, las aguas sucias que hayan estado almacenadas en los tanques de retención, o las aguas sucias procedentes de espacios que contengan animales vivos, no se descargarán instantáneamente, sino a un régimen moderado, hallándose el buque **en ruta** navegando a una velocidad no inferior a cuatro nudos. Dicho régimen de descarga habrá de ser aprobado por la Administración, teniendo en cuenta las normas elaboradas por la Organización; o"

\*\*\*





**ANEXO 28**

**TEXTO REFUNDIDO DEL PROYECTO DE ENMIENDAS A  
LOS CAPÍTULOS 17, 18 Y 19 DEL CÓDIGO CIQ**

El texto del anexo 28 figura en el documento MEPC 55/23/Add.1.

\*\*\*



**ANEXO 29****RESOLUCIÓN MEPC.160(55)**  
(adoptada el 13 de octubre de 2006)**IMPLICACIONES DEL ANEXO II REVISADO DEL CONVENIO MARPOL 73/78  
PARA LA REFERENCIA EN EL ARTÍCULO 1.5 a) ii) DEL CONVENIO SNP  
A LAS "SUSTANCIAS NOCIVAS LÍQUIDAS  
TRANSPORTADAS A GRANEL"**

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 para la prevención y contención de la contaminación del mar,

CONSCIENTE de que las condiciones para que se consideren aceptadas las enmiendas de 2004 al anexo del Protocolo de 1978 relativo al Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973 (Anexo II revisado del MARPOL 73/78), que fueron adoptadas el 15 de octubre de 2004 en el 52º periodo de sesiones del Comité mediante la resolución MEPC.118(52), se cumplieron el 1 de julio de 2006, y de que el Anexo II revisado del MARPOL 73/78 entrará en vigor el 1 de enero de 2007,

OBSERVANDO que la definición de "sustancias nocivas líquidas transportadas a granel", incluida en el artículo 1.5 a) ii) del Convenio internacional sobre responsabilidad e indemnización de daños en relación con el transporte marítimo de sustancias nocivas y potencialmente peligrosas, 1996 (Convenio SNP), remite al apéndice II del Anexo II del MARPOL 73/78 enmendado,

OBSERVANDO TAMBIÉN que el Anexo II revisado del MARPOL 73/78 no incluye el apéndice II y que, no obstante, las "sustancias nocivas líquidas transportadas a granel" siguen contemplándose en la regla 1.10 del Anexo II revisado,

OBSERVANDO ADEMÁS que el Comité Jurídico adoptó la resolución LEG.4(91) sobre las Implicaciones del Anexo II revisado del MARPOL 73/78 para la referencia en el artículo 1.5 a) ii) del Convenio SNP a las "sustancias nocivas líquidas transportadas a granel",

DESEANDO garantizar que todos los Estados Contratantes y todos los Estados que deseen constituirse en Partes en el Convenio SNP, interpreten e implanten el Convenio de manera coherente y uniforme,

1. INSTA a los Gobiernos interesados a que tomen nota de que, dado que el Anexo II del MARPOL 73/78 entrará en vigor el 1 de enero de 2007, la expresión "sustancias nocivas líquidas transportadas a granel" que figura en el artículo 1.5 a) ii) del Convenio SNP se referirá, a partir de esa misma fecha, a las sustancias nocivas líquidas, tal como se definen en la regla 1.10 del Anexo II revisado del MARPOL 73/78, transportadas a granel;

2. PIDE al Secretario General que, de conformidad con el artículo 53 2) vii) del Convenio SNP, remita copias certificadas de la presente resolución a todos los Estados que hayan firmado el Convenio SNP o se hayan adherido a él;
3. PIDE ADEMÁS al Secretario General que remita copias de la presente resolución a los Miembros de la Organización que no hayan firmado el Convenio SNP o no se hayan adherido a él;
4. INVITA a los Gobiernos a que pongan la presente resolución en conocimiento de todas las partes interesadas.

\*\*\*

## ANEXO 30

**PROGRAMA DE TRABAJO REVISADO DEL SUBCOMITÉ BLG  
Y ORDEN DEL DÍA PROVISIONAL DEL BLG 11**

|     |   | <b>Plazo o periodos de sesiones previstos</b> | <b>Referencias</b>   |
|-----|---|---|--|
| 1   | <b>Evaluación de los riesgos de los productos químicos desde el punto de vista de la seguridad y la contaminación, y preparación de las enmiendas consiguientes</b> | Indefinido                                    | BLG 10/19, sección 3   |
| 2   | <b>Análisis de siniestros</b> (coordinado por el Subcomité FSI)   | Indefinido                                    | MSC 70/23, párrafos 9.17 y 20.4; MSC 80/24, párrafo 21.6 ; BLG 10/19, sección 10 |
| 3   | <b>Examen de las interpretaciones unificadas de la IACS</b>   | Indefinido                                    | MSC 78/26, párrafo 22.12; BLG 10/19, sección 9                                   |
| A.1 | Aspectos de seguridad y medioambientales de las variantes de proyecto de buques tanque contempladas en la regla I/13F del MARPOL 73/78                              |   | BLG 3/18, párrafo 15.7   |
|     | .1 evaluación de las variantes de proyecto de buques tanque, si las hubiere (según sea necesario)   | Indefinido                                    | BLG 1/20, sección 16; BLG 4/18, párrafo 15.3                                     |
| A.2 | <b>Sistemas de marcado de hidrocarburos</b>   | 2008  | MEPC 45/20, párrafo 17.4; BLG 8/18, sección 10 y párrafo 15.4.3                  |

- 
- Notas:**
- 1 "A" significa "punto de alta prioridad" y "B" significa "punto de baja prioridad". No obstante, dentro de los grupos de alta y baja prioridad, los distintos puntos no aparecen en un orden de prioridad específico.
  - 2 El texto que se propone suprimir aparece tachado y el que se propone añadir o modificar aparece sombreado.
  - 3 Los puntos impresos en negrita se han seleccionado para el orden del día provisional del BLG 11.

|   | <b>Plazo o periodos de sesiones previstos</b> | <b>Referencias</b>                                     |
|---|---|--|
| A.3 <b>Elaboración de disposiciones para los buques con motores de gas</b><br>(coordinado por el Subcomité DE)  | 2007  | MSC 78/26,<br>párrafo 24.11;<br>BLG 10/19, sección 6   |
| A.4 <b>Elaboración de directrices para la implantación uniforme del Convenio BWM 2004</b>   | 2007  | MEPC 52/24,<br>párrafo 2.21.6;<br>BLG 10/19, sección 4 |
| A.5 <b>Directrices sobre otras técnicas verificables o ejecutables para limitar las emisiones de SO<sub>x</sub></b>   | 2007  | MEPC 53/24,<br>párrafo 4.40                            |
| A.6 <b>Enmiendas al Anexo I del MARPOL destinadas a prevenir la contaminación marina en las operaciones de transbordo de hidrocarburos entre buques en el mar</b> | 2007  | MEPC 53/24,<br>párrafo 20.6;<br>BLG 10/19, sección 15  |
| A.7 <b>Examen del Anexo VI del MARPOL y del Código Técnico sobre los NO<sub>x</sub></b>   | 2007  | MEPC 53/24,<br>párrafo 4.50;<br>BLG 10/19, sección 14  |
| A.8 <b>Aplicación de las prescripciones para el transporte de biocombustibles y mezclas que los contengan</b>   | 2008  | MEPC 55/23,<br>párrafos 19.4 y 19.5                    |

### **Orden del día provisional propuesto para el BLG 11\***

Apertura del periodo de sesiones

- 1 Adopción del orden del día
- 2 Decisiones de otros órganos de la OMI
- 3 Evaluación de los riesgos de los productos químicos desde el punto de vista de la seguridad y la contaminación, y preparación de las enmiendas consiguientes
- 4 Aplicación de las prescripciones para el transporte de biocombustibles y mezclas que los contengan
- 5 **Elaboración de directrices para la implantación uniforme del Convenio BWM 2004**
- 6 Examen del Anexo VI del MARPOL y del Código Técnico sobre los NOx
- 7 **Elaboración de disposiciones para los buques con motores de gas**
- 8 **Enmiendas al Anexo I del MARPOL destinadas a prevenir la contaminación marina en las operaciones de transbordo de hidrocarburos entre buques en el mar**
- 9 **Sistemas de marcado de hidrocarburos**
- 10 **Directrices sobre otras técnicas verificables o ejecutables para limitar las emisiones de SOx**
- 11 **Análisis de siniestros**
- 12 **Examen de las interpretaciones unificadas de la IACS**
- 13 **Programa de trabajo y orden del día del BLG 12**
- 14 Elección de Presidente y Vicepresidente para 2008
- 15 Otros asuntos
- 16 Informe para los Comités

\*\*\*

---

\* La numeración de los puntos del orden del día no indica necesariamente un orden de prioridad.





## ANEXO 31

**PROGRAMA DE TRABAJO REVISADO DEL SUBCOMITÉ FSI  
Y ORDEN DEL DÍA PROVISIONAL DEL FSI 15**

|   |   | Plazo o periodos de sesiones previstos | Referencias   |
|---|---|--|---|
| 1 | <b>Informes obligatorios en virtud del MARPOL 73/78</b>   | Indefinido                             | MSC 70/23, párrafo 20.12.1; FSI 14/19, sección 4                        |
| 2 | <b>Estadísticas e investigaciones de siniestros</b>   | Indefinido                             | MSC 68/23, párrafos 7.16 a 7.24; FSI 14/19, sección 5                   |
| 3 | <b>Armonización de las actividades de supervisión por el Estado rector del puerto</b>                             | Indefinido                             | MSC 71/23, párrafo 20.16; MSC 80/24, párrafo 21.6; FSI 14/19, sección 7 |
| 4 | <b>Responsabilidades de los Gobiernos y medidas para fomentar el cumplimiento por el Estado de abanderamiento</b> | Indefinido                             | MSC 68/23, párrafos 7.2 a 7.8; FSI 14/19, sección 3                     |
| 5 | <b>Análisis detallado de las dificultades experimentadas en la implantación de los instrumentos de la OMI</b>     | Indefinido                             | MSC 69/22, párrafo 20.28; FSI 8/19, párrafo 4.3; FSI 14/19, sección 10  |
| 6 | <b>Examen de las Directrices para efectuar reconocimientos de conformidad con el SARC (resolución A.948(23))</b>  | Indefinido                             | MSC 72/23, párrafo 21.27; FSI 14/19, sección 11                         |
| 7 | <b>Examen de las interpretaciones unificadas de la IACS</b>   | Indefinido                             | MSC 78/26, párrafo 22.12; FSI 14/19, sección 14                         |

- 
- Notas:**
- 1 "A" significa "punto de alta prioridad" y "B" significa "punto de baja prioridad". No obstante, dentro de los grupos de alta y baja prioridad, los distintos puntos no aparecen en un orden de prioridad específico.
  - 2 El texto que se propone suprimir aparece tachado y el que se propone añadir o modificar aparece sombreado.
  - 3 Los puntos impresos en negrita se han seleccionado para el orden del día provisional del FSI 15.

|   | <b>Plazo o periodos de sesiones previstos</b> | <b>Referencias</b>   |
|---|---|--|
| A.1 <b>Supervisión por el Estado rector del puerto de las horas de trabajo de la gente de mar</b>                           | <del>2006</del><br>2007                       | MSC 70/23, párrafo <del>20.12.3</del> ;<br>FSI 7/14, párrafos 7.11 a 7.13;<br>MSC 71/23, párrafo 3.13;<br><del>FSI 13/23, sección 14</del> ;<br>FSI 14/19, sección 8 |
| A.2 <b>Pesca ilegal, no declarada y no reglamentada e implantación de la resolución A.925(22)</b>                           | <del>2007</del><br>2008                       | MSC 72/23, párrafo 21.28;<br>FSI 10/17, sección 11;<br>MSC 75/24, párrafos 3.11 y 22.25.3;<br>FSI 14/19, sección 15  |
| A.3 <b><del>Elaboración de directrices sobre los reconocimientos prescritos en la regla E-1 del Convenio BWM 2004</del></b> | 2006  | <del>MEPC 51/22, párrafo 2.11.6;<br/>FSI 13/23, sección 13</del>   |
| A.43 <b>Elaboración de directrices sobre la supervisión por el Estado rector del puerto en virtud del Convenio BWM 2004</b> | 2006<br>2008                                  | MEPC 52/24, párrafo 2.21.2;<br>FSI 14/19, sección 9  |
| A.54 <b>Examen del Código para la investigación de siniestros y sucesos marítimos</b>                                       | 2007  | MSC 79/23, párrafos 20.15 a 20.18;<br>FSI 14/19, sección 6   |
| A.65 <b>Cuestiones relativas a las instalaciones portuarias de recepción</b>  | 2007  | MEPC 53/24, párrafo 9.7;<br>FSI 14/19, sección 13  |

- 
- Notas:**
- 1 "A" significa "punto de alta prioridad" y "B" significa "punto de baja prioridad". No obstante, dentro de los grupos de alta y baja prioridad, los distintos puntos no aparecen en un orden de prioridad específico.
  - 2 El texto que se propone suprimir aparece tachado y el que se propone añadir o modificar aparece sombreado.
  - 3 Los puntos impresos en negrita se han seleccionado para el orden del día provisional del FSI 15.

## **ORDEN DEL DÍA PROVISIONAL PROPUESTO PARA EL FSI 15**

- Apertura del periodo de sesiones
- 1 Adopción del orden del día
  - 2 Decisiones de otros órganos de la OMI
  - 3 Responsabilidades de los Gobiernos y medidas para fomentar el cumplimiento por el Estado de abanderamiento
  - 4 Informes obligatorios en virtud del MARPOL 73/78
  - 5 Cuestiones relativas a las instalaciones portuarias de recepción
  - 6 Estadísticas e investigaciones de siniestros
  - 7 Examen del Código para la investigación de siniestros y sucesos marítimos
  - 8 Armonización de las actividades de supervisión por el Estado rector del puerto
  - 9 Elaboración de directrices sobre la supervisión por el Estado rector del puerto en virtud del Convenio BWM 2004
  - 10 Directrices para la supervisión por el Estado rector del puerto de las horas de trabajo de la gente de mar
  - 11 Análisis detallado de las dificultades experimentadas en la implantación de los instrumentos de la OMI
  - 12 Examen de las Directrices para efectuar reconocimientos de conformidad con el SARC (resolución A.948(23))
  - 13 Examen de las interpretaciones unificadas de la IACS
  - 14 Pesca ilegal, no declarada y no reglamentada, e implantación de la resolución A.925(22)
  - 15 Programa de trabajo y orden del día del FSI 16
  - 16 Elección de Presidente y Vicepresidente para 2008
  - 17 Otros asuntos
  - 18 Informe para los Comités

\*\*\*



## ANEXO 32

**PUNTOS DE LOS PROGRAMA DE TRABAJO DE LOS SUBCOMITÉS DSC, NAV, DE  
Y STW RELACIONADOS CON CUESTIONES AMBIENTALES**

**SUBCOMITÉ DE TRANSPORTE DE MERCANCÍAS PELIGROSAS, CARGAS SÓLIDAS Y  
CONTENEDORES (DSC)**

|     |  | <b>Plazo o periodos de sesiones previstos</b> | <b>Referencias</b>  |
|-----|--|---|---|
| 2   | Informes sobre sucesos en que intervengan mercancías peligrosas o contaminantes del mar transportados en bultos, ocurridos a bordo de los buques o en zonas portuarias | Indefinido                                    | CDG 45/22, sección 11 y párrafo 20.2; DSC 9/15, sección 6 |
| A.1 | Enmienda (34-08) al Código IMDG y a sus suplementos  | 2007  | DSC 3/15, párrafo 12.6; DSC 10/17, sección 14             |

**SUBCOMITÉ DE SEGURIDAD DE LA NAVEGACIÓN (NAV)**

|   |  | <b>Plazo o periodos de sesiones previstos</b> | <b>Referencias</b>   |
|---|--|---|--|
| 1 | Organización del tráfico marítimo, notificación para buques y cuestiones conexas | Indefinido                                    | MSC 72/23, párrafos 10.69 a 10.71, 20.41 y 20.42; NAV 51/19, sección 3 |

**SUBCOMITÉ DE PROYECTO Y EQUIPO DEL BUQUE (DE)**

|      |   | <b>Plazo o periodos de sesiones previstos</b> | <b>Referencias</b>   |
|------|---|---|--|
| A.1  | Enmiendas a la resolución A.744(18)   | 2007  | DE 45/27, párrafos 7.18 y 7.19; DE 49/20, párrafos 3.4 a 3.8 |
| A.14 | Examen de la circular MEPC.1/Circ.511 y de las prescripciones pertinentes de los Anexos I y VI del MARPOL | 2008  | MEPC 55/23, párrafo 6.16                                     |

|      |  |      |  |
|------|--|------|--|
| A.3  | Normas de rendimiento de los revestimientos protectores                                      | 2007 | MSC 76/23, párrafos 20.41.2 y 20.48; DE 49/20, sección 6 |
| B    | Directrices sobre métodos equivalentes para reducir las emisiones de NO <sub>x</sub> a bordo | 2007 | MEPC 55/23, párrafo 19.9                                 |
| A.15 | Directrices para la reparación y el mantenimiento de los revestimientos protectores          | 2008 | MSC 81/25, párrafo 23.48.1                               |

#### SUBCOMITÉ DE NORMAS DE FORMACIÓN Y GUARDIA (STW)

|     |   | <b>Plazo o periodos de sesiones previstos</b> | <b>Referencias</b>                               |
|-----|---|---|--|
| A.5 | Elaboración de prescripciones de formación para el control y la gestión del agua de lastre y los sedimentos de los buques | 2007  | MSC 71/23, párrafo 20.55.3; STW 37/18, sección 9 |

\*\*\*

## ANEXO 33

**PUNTOS QUE PROCEDE INCLUIR EN LOS ÓRDENES DEL DÍA  
CORRESPONDIENTES AL MEPC 56, MEPC 57 Y MEPC 58**

| Nº | Punto   | MEPC 56<br>julio 2007   | MEPC 57<br>marzo 2008  | MEPC 58<br>octubre 2008 |
|----|---|-------------------------|------------------------|-------------------------|
| 1  | Organismos acuáticos perjudiciales en el agua de lastre   | Grupo de examen<br>X    | [Grupo de examen]<br>X | X                       |
| 2  | Reciclaje de buques   | Grupo de trabajo<br>X   | Grupo de trabajo<br>X  | [Grupo de trabajo]<br>X |
| 3  | Prevención de la contaminación atmosférica ocasionada por los buques  | Grupo de trabajo<br>X   | Grupo de trabajo<br>X  | [Grupo de trabajo]<br>X |
| 4  | Examen y adopción de enmiendas a los instrumentos de obligado cumplimiento  | Grupo de redacción<br>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]                     |
| 15 | Programa de cooperación técnica   | X                       | X                      | X                       |

| <b>Nº</b> | <b>Punto</b>  | <b>MEPC 56<br/>julio 2007</b> | <b>MEPC 57<br/>marzo 2008</b> | <b>MEPC 58<br/>octubre 2008</b> |
|-----------|---|-------------------------------|-------------------------------|---------------------------------|
| 16        | Influencia del factor humano  | Grupo de trabajo<br>X         | [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                               |

---