

ANEXO 10

RESOLUCIÓN MEPC.105(49)

adoptada el 18 de julio de 2003

**DIRECTRICES PARA LA INSPECCIÓN DE LOS SISTEMAS
ANTIINCRUSTANTES EN 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 del Comité de Protección del Medio Marino que le han sido conferidas por los convenios internacionales relativos a la prevención y contención de la contaminación del mar,

RECORDANDO TAMBIÉN que la Conferencia internacional sobre el control de los sistemas antiincrustantes perjudiciales para buques, 2001, en octubre de 2001 adoptó el Convenio internacional sobre el control de los sistemas antiincrustantes perjudiciales en los buques, 2001 (Convenio AFS), junto con cuatro resoluciones de la Conferencia,

RECORDANDO ADEMÁS que el artículo 11 del Convenio AFS dispone que todo buque al que sean aplicables las disposiciones del Convenio podrá ser inspeccionado, en cualquier puerto, astillero o terminal mar adentro de una Parte, por funcionarios autorizados por dicha Parte, con objeto de determinar si el buque cumple el Convenio,

TOMANDO NOTA de que el artículo 3 3) del Convenio AFS dispone que por lo que respecta a los buques de Estados que no sean Partes en el Convenio, las Partes aplicarán las prescripciones del Convenio según sea necesario para garantizar que no se otorga un trato más favorable a tales buques,

TOMANDO NOTA TAMBIÉN de que el artículo 11 2) del Convenio AFS hace referencia a las directrices que elaborará la Organización, y de que en la resolución 2 de la Conferencia se invita a la Organización a que elabore, con carácter de urgencia, estas directrices para que sean adoptadas antes de la entrada en vigor del Convenio,

TOMANDO NOTA ADEMÁS de que mediante las resoluciones MEPC.102(48) y MEPC.104(49) la Organización ha elaborado las "Directrices relativas al reconocimiento y la certificación de los sistemas antiincrustantes en los buques" y las "Directrices para el muestreo sucinto de los sistemas antiincrustantes en los buques", respectivamente, y

HABIENDO EXAMINADO el proyecto de directrices para la inspección de los sistemas antiincrustantes en los buques con arreglo a lo dispuesto en el Convenio AFS 2001, elaborado por el Subcomité de Implantación por el Estado de Abanderamiento en su 11º periodo de sesiones,

1. ADOPTA las Directrices para la inspección de los sistemas antiincrustantes en los buques con arreglo a lo dispuesto en el Convenio AFS, que figuran en el anexo de la presente resolución;
2. INVITA a los Gobiernos a que apliquen las Directrices lo antes posible, o cuando el Convenio les sea aplicable; y
3. RECOMIENDA que las Directrices se adopten como enmiendas a la resolución A.787(19) sobre Procedimientos para la supervisión por el Estado rector del puerto, enmendada por la

resolución A.882(21), una vez que el Convenio AFS haya entrado en vigor, y que las Directrices se sometan a examen con regularidad.

ANEXO

DIRECTRICES PARA LA INSPECCIÓN DE LOS SISTEMAS ANTIINCRUSTANTES EN LOS BUQUES

PARTE 1

Las inspecciones de la supervisión por el Estado rector del puerto de los sistemas antiincrustantes en los buques están regidas por el artículo 11 del Convenio AFS. El proceso para realizar estas inspecciones se describe a continuación. El diagrama secuencial que figura en el apéndice del presente anexo también describe el proceso de las inspecciones por los Estados rectores de puertos de los sistemas antiincrustantes.

SUBPARTE 1

INSPECCIÓN DEL CERTIFICADO INTERNACIONAL RELATIVO AL SISTEMA ANTIINCRUSTANTE (CERTIFICADO IAFS) O DE LA DECLARACIÓN RELATIVA AL SISTEMA ANTIINCRUSTANTE

1 Buques que han de llevar un Certificado IAFS o una Declaración relativa al sistema antiincrustante

- .1 Una vez a bordo, tras identificarse ante el capitán o el oficial responsable del buque, el funcionario de supervisión examinará el Certificado IAFS o la Declaración, y el Registro de sistemas antiincrustantes adjunto, cuando proceda.
- .2 El Certificado IAFS incluye datos relativos al buque y una serie de cajas de chequeo para indicar si un sistema antiincrustante sujeto a medidas de control en virtud de lo dispuesto en el anexo 1 del Convenio AFS 2001 se ha aplicado o no, se ha removido o ha sido recubierto con un revestimiento aislante, y si un sistema antiincrustante sujeto a medidas de control en virtud del anexo 1 del Convenio AFS 2001 se ha aplicado en el buque antes o después de la fecha especificada en dicho Convenio.
- .3 En una comprobación preliminar habrá que confirmar la validez del Certificado IAFS, cerciorándose de que éste ha sido debidamente cumplimentado y firmado/refrendado por la Administración o por una organización reconocida por la Administración, e indicar que se han llevado a cabo los reconocimientos estipulados. Al examinar el Certificado IAFS, se prestará especial atención a la comprobación de que el reconocimiento inicial coincide con el periodo en dique seco indicado en el diario de navegación del buque y de que sólo se ha marcado una caja de chequeo.
- .4 El Registro de sistemas antiincrustantes habrá de ser examinado para comprobar que los registros van adjuntos al Certificado IAFS y están al día. El Registro más reciente deberá coincidir con lo indicado en la caja de chequeo correcta al principio del Certificado IAFS.

2 Buques de Estados que no son Partes en el Convenio AFS 2001

- .1 Puesto que los buques de Estados que no son Partes en el Convenio AFS 2001 no tienen derecho a ser titulares de un Certificado IAFS, el funcionario de supervisión buscará documentación que contenga toda la información que figura en un Certificado IAFS. En los párrafos 5.2.2 y 5.3.2 de la resolución MEPC.102(48) figuran ejemplos de este tipo de documentación. Si el buque va provisto de tal documentación, el funcionario de supervisión podrá tener en cuenta su contenido al evaluar el cumplimiento por parte del buque.
- .2 En todos los demás aspectos el funcionario de supervisión se guiará por los procedimientos aplicables a los buques citados en la sección 1 (Buques que han de llevar un Certificado IAFS).

SUBPARTE 2

MUESTREO SUCINTO DE LOS SISTEMAS ANTIINCRUSTANTES

- 1 Además del examen del Certificado IAFS, en el Convenio AFS 2001 se especifica que la inspección puede incluir también un muestreo sucinto de los sistemas antiincrustantes en el buque. El muestreo no debe afectar la integridad, estructura o funcionamiento de dicho sistema teniendo en cuenta las directrices recogidas en la resolución MEPC.104(49).
- 2 Si se lleva a cabo un muestreo sucinto, el tiempo necesario para analizar los resultados del muestreo no se utilizará como fundamento para impedir el movimiento y la salida del buque.

PARTE 2

INSPECCIÓN MÁS DETALLADA

- 1 Si los resultados de la inspección, las observaciones realizadas a bordo, u otra información indican que hay indicios claros para sospechar que el buque infringe el Convenio AFS 2001, o si su sistema antiincrustante no corresponde en lo esencial a los pormenores del Certificado IAFS, se realizará una inspección más detallada teniendo en cuenta lo que se indica a continuación:
- 2 Inspección de la documentación adicional, que incluirá:
 - .1 El diario de navegación del buque, incluidas las anotaciones relativas a:
 - .1 fecha de la última reparación, entrada en dique seco o aplicación del sistema antiincrustante, fecha de salida del buque;
 - .2 puerto en el que se encuentra actualmente el buque y fecha de llegada; y
 - .3 posición del buque en el momento en que tuvo lugar el embarque o en los momentos anteriores o posteriores al mismo; y

- .2 Inspección de la documentación adicional descrita en los párrafos 5.2.2 y 5.2.3 de la resolución MEPC.102(48).
- 3 Si procede, comprobar que las fechas de las comprobaciones aleatorias del revestimiento del casco coinciden con las fechas de permanencia en dique seco
- 4 Si el Certificado IAFS no está debidamente cumplimentado, puede ser pertinente obtener información con las siguientes preguntas:
 - .1 ¿Cuándo se aplicó por última vez un sistema antiincrustante en el buque?
 - .2 Si el sistema antiincrustante del buque está sujeto a las medidas de control en virtud del anexo 1 del Convenio AFS 2001 y se removió, ¿cuál es el nombre de la instalación en la que se realizó la aplicación y la fecha?
 - .3 Si el sistema antiincrustante está sujeto a medidas de control en virtud del anexo 1 del Convenio AFS 2001 y ha sido recubierto con un revestimiento aislante, ¿cuál es el nombre de la instalación en la que se realizó la aplicación y la fecha?
 - .4 ¿Cuál es el nombre de los productos antiincrustantes/aislantes y quién es el fabricante o distribuidor del sistema antiincrustante existente?
 - .5 Si el actual sistema antiincrustante es distinto del sistema anterior ¿cuál era el tipo del sistema antiincrustante anterior y el nombre del fabricante o distribuidor?
- 5 Realización de verificaciones adicionales, por ejemplo, de un muestreo y un análisis más pormenorizados de los sistemas antiincrustantes. Tal muestreo y análisis probablemente serán más detallados y pormenorizados que la inspección sucinta realizada durante la inspección inicial de supervisión por el Estado rector del puerto, y podrán implicar el uso de laboratorios y procedimientos científicos de prueba detallados. Cuando se realicen estas muestras o análisis adicionales habrá que remitirse a las Directrices que figuran en la resolución MEPC.104(49).
- 6 Información adicional de que disponga el funcionario de supervisión, dependiendo de las circunstancias del caso, tales como informes sobre infracciones recientes o presuntas recibidos de otros Estados rectores de puertos.

PARTE 3

MEDIDAS QUE TOMA EL ESTADO RECTOR DEL PUERTO COMO RESPUESTA A SUPUESTAS INFRACCIONES

1 En el artículo 11 4) del Convenio AFS 2001 se permite a las Partes inspeccionar los buques a petición de otra Parte si esta última presenta una solicitud de investigación, junto con pruebas suficientes de que el buque infringe o ha infringido el Convenio. En el artículo 12 2) se permite a los Estados rectores de puertos que llevan a cabo una inspección facilitar a la Administración del buque de que se trate toda la información y las pruebas que obren en su poder con respecto a la infracción cometida. La experiencia ha demostrado que la información facilitada al Estado de abanderamiento es muchas veces insuficiente para que dicho Estado pueda hacer que se entable un proceso en

relación con la presunta infracción de las prescripciones del Convenio AFS 2001. La presente parte está destinada a determinar la información que a menudo necesita un Estado de abanderamiento para incoar la oportuna acción cuando se producen esas infracciones.

2 Se recomienda que al preparar un informe del Estado rector del puerto sobre deficiencias cuando exista una infracción de las prescripciones del Convenio AFS 2001, las autoridades del Estado ribereño o del Estado rector del puerto se guíen por la lista pormenorizada de los posibles elementos de prueba que figura en la parte 2. Al respecto se tendrá presente que:

- .1 el propósito del informe es facilitar el acopio óptimo de datos que quepa obtener; sin embargo, aun cuando no se pueda facilitar la totalidad de la información, se presentará toda la que sea posible reunir; y
- .2 es importante que toda la información que figura en el informe esté respaldada por hechos que, considerados en su conjunto, lleven al Estado rector del puerto o al Estado ribereño a creer que se ha cometido una infracción.

3 Además del informe sobre deficiencias presentado por el Estado rector del puerto, éste o el Estado ribereño preparará un informe sobre la base de la lista pormenorizada de posibles elementos de prueba. Es importante que dichos informes vayan acompañados por documentos tales como:

- .1 una declaración del funcionario de supervisión sobre el sistema antiincrustante que supuestamente no es conforme. Además de la información exigida en la parte 2, la declaración incluirá las consideraciones que lleven al funcionario de supervisión a llevar a cabo una inspección más detallada;
- .2 declaraciones relativas a cualesquiera procedimientos de muestreo del sistema antiincrustante. Éstas incluirán la ubicación del buque en el momento en que se procedió al muestreo así como una indicación de la parte del casco de la que se tomó la muestra, incluida la distancia vertical desde la superficie comprendida entre las flotaciones en lastre y en carga, el momento en que se realizó el muestreo, la identidad de la persona o personas que tomaron las muestras así como recibos que identifiquen a las personas encargadas de guardarlas o a aquellas a las cuales se entreguen;
- .3 informes sobre los análisis de cualesquiera muestras tomadas del sistema antiincrustante; figurarán en tales informes los resultados de los análisis, una descripción del método utilizado, referencias a la documentación científica que atestigüe la precisión y la validez del método empleado o copias de esos documentos, y los nombres de las personas que efectúen los análisis, con indicación de su experiencia profesional, así como una descripción de las medidas de garantía de la calidad de los análisis;
- .4 una declaración del funcionario de supervisión que estuvo a bordo, con indicación de su categoría y de la organización a que pertenece;

- .5 declaraciones de las personas que han sido interrogadas;
- .6 declaraciones de los testigos;
- .7 fotografías del casco y de las zonas en las que se ha realizado el muestreo; y
- .8 la copia del Certificado IAFS, incluidas copias de las páginas pertinentes del Registro de sistemas antiincrustantes, diarios de navegación, la MSDS o documento similar, la declaración de cumplimiento del fabricante del sistema antiincrustante, facturas del astillero y otros documentos del dique seco relativos al sistema antiincrustante, etc.

4 Todas las observaciones, fotografías y documentos irán respaldados por una declaración de autenticidad firmada. Todas las certificaciones, autenticaciones y verificaciones se realizarán de conformidad con la legislación del Estado que las prepare. Todas las declaraciones irán firmadas y fechadas por la persona que las haga. Los nombres de las personas que firmen las declaraciones irán escritos en caracteres legibles encima o debajo de la firma.

5 Los informes mencionados en los párrafos 2 y 3 de la presente parte se enviarán al Estado de abanderamiento. Si el Estado ribereño que ha observado la infracción y el Estado rector del puerto que lleva a cabo la investigación a bordo no son el mismo, el Estado que efectúe esta última investigación enviará también una copia de los resultados de ella al Estado que haya solicitado la investigación.

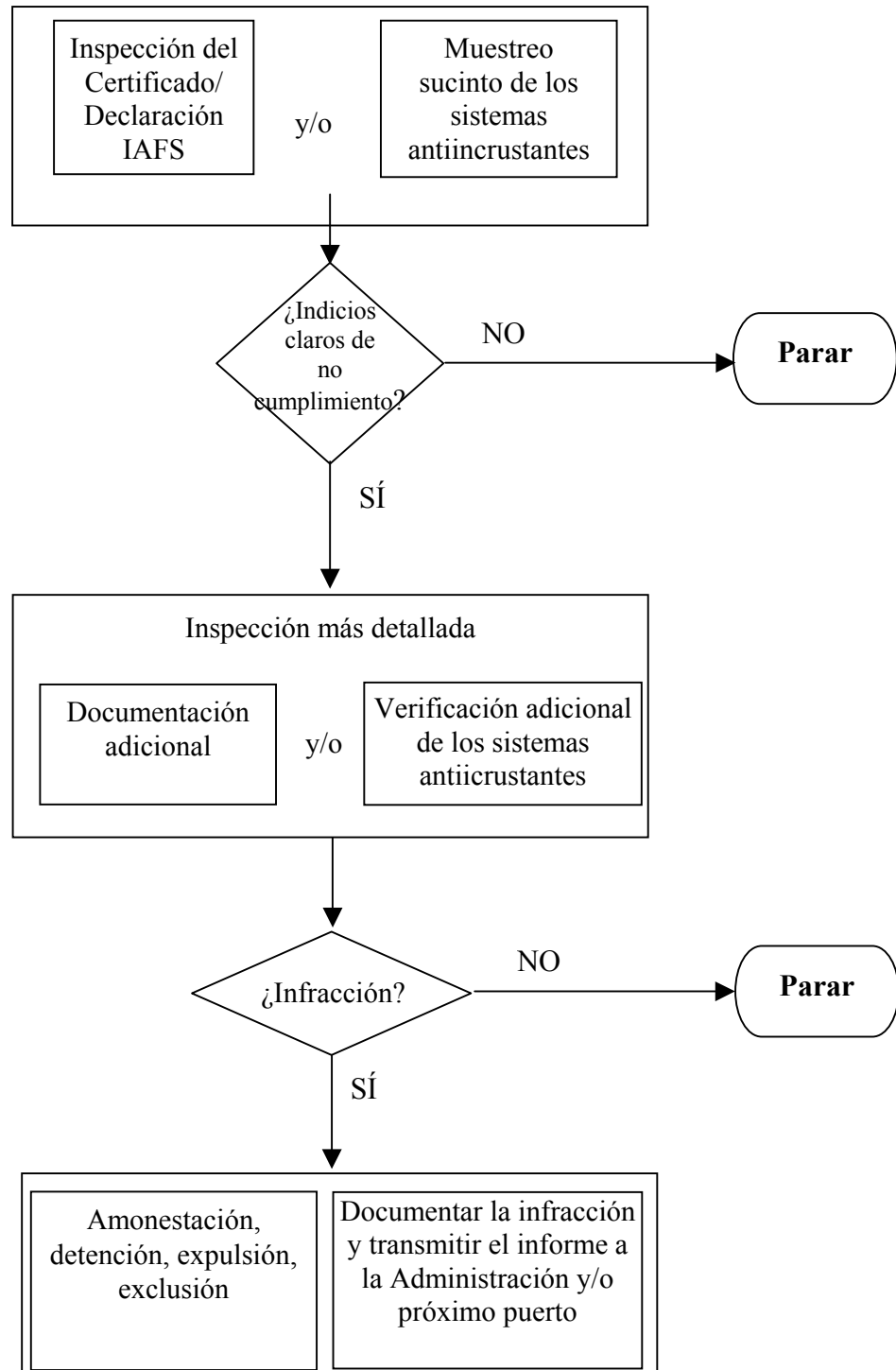
PARTE 4

RESPONSABILIDAD DEL ESTADO RECTOR DEL PUERTO DE NOTIFICAR LA INFRACCIÓN AL ESTADO DE ABANDERAMIENTO

En el artículo 11 3) del Convenio AFS 2001 se indica que cada vez que se amonesta, detiene, expulsa o excluye de un puerto a un buque por infracción del Convenio, la Parte que tome dichas medidas informará inmediatamente a la Administración del buque en cuestión. Se utilizará el modelo que figura en el apéndice 5 para informar a la Administración de abanderamiento. En el caso en que las deficiencias identificadas por el funcionario de supervisión no puedan corregirse en el puerto de inspección y que se autorice al buque a salir del puerto, se seguirán las orientaciones indicadas en el párrafo 4.7.3 y se utilizarán los modelos que figuran en los apéndices 6 y 7.

APÉNDICE

PROCESO DE INSPECCIÓN POR EL ESTADO RECTOR DEL PUERTO DE LOS SISTEMAS ANTIINCRUSTANTES



ANEXO 11**MANDATO DEL GRUPO TÉCNICO SOBRE EL CONVENIO DE COOPERACIÓN
Y EL PROTOCOLO DE COOPERACIÓN-SNPP**

1 El Grupo técnico sobre el Convenio de Cooperación y el Protocolo de Cooperación-SNPP, de ahora en adelante denominado "Grupo técnico", ha sido constituido como un órgano auxiliar del MEPC de conformidad con la decisión adoptada por el Comité en su 48º periodo de sesiones (MEPC 48/21, párrafo 18.12).

2 Entre los objetivos del Grupo técnico están:

- .1 el examen de las cuestiones relacionadas con la cooperación, la preparación y la lucha contra la contaminación marina, incluida la implantación del Convenio de Cooperación y del Protocolo de Cooperación-SNPP, las resoluciones adoptadas por las Conferencias sobre el Convenio de Cooperación y el Protocolo de Cooperación-SNPP, y las reglas 26 y 16 del Anexo I y II del MARPOL 73/78, respectivamente;
- .2 la prestación de asistencia a la Organización en el desempeño de las funciones que se le han asignado, en particular, en virtud del artículo 12 del Convenio de Cooperación y del artículo 10 del Protocolo de Cooperación-SNPP; y
- .3 la elaboración de manuales, documentos de orientación y material formativo para beneficio, en particular, de los países en desarrollo, así como su uso en el marco del programa de cooperación técnica de la Organización.

3 Para el desarrollo de sus labores, el Grupo técnico seguirá las disposiciones para los órganos auxiliares establecidas en las "Directrices sobre organización y método de trabajo del Comité de Seguridad Marítima y el Comité de Protección del Medio Marino y de sus órganos auxiliares". En particular, el Comité deberá aprobar el programa de trabajo del Grupo técnico y decidir si debería añadirse un nuevo punto. Cuando un Gobierno Miembro considere que una cuestión es lo suficientemente urgente e importante, deberá presentar una propuesta bien documentada simultáneamente al Comité y al Grupo técnico; no obstante, toda labor adicional del Grupo técnico acerca de dicha propuesta estará sujeta a la aprobación del Comité.

4 El Grupo técnico se reunirá normalmente la semana anterior a los periodos de sesiones del MEPC e informará al Comité en su siguiente periodo de sesiones. Los grupos de redacción y los grupos de trabajo por correspondencia que se hayan constituido para que el Grupo técnico pueda llevar a cabo su labor deberán seguir las disposiciones para la realización de su trabajo que se definen en las Directrices sobre organización y método de trabajo de los Comités y de sus órganos auxiliares.

5 El Grupo técnico está abierto a la participación de todos los Estados Miembros y organizaciones que gozen del carácter de observadoras.

6 El Grupo técnico elegirá a su Presidente y Vicepresidente para un periodo renovable de tres años.
