



NACIONES UNIDAS

ASAMBLEA
GENERAL



Distr.
LIMITADA

A/AC.138/SC.III/L.30
12 marzo 1973

ESPAÑOL
ORIGINAL: ESPAÑOL--
FRANCES-INGLES

COMISION SOBRE LA UTILIZACION CON FINES
PACIFICOS DE LOS FONDOS MARINOS Y
OCEANICOS FUERA DE LOS LIMITES DE
LA JURISDICCION NACIONAL

SUBCOMISION III

TRABAJOS DE LA ORGANIZACION CONSULTIVA MARITIMA INTERGUBERNAMENTAL
EN RELACION CON LA PRESERVACION DEL MEDIO MARINO (1972/1973)

Documento presentado por la secretaría de la OCMI

1. De acuerdo con las resoluciones de la Asamblea General instando a los órganos especializados a facilitar documentación e información pertinentes a la Comisión sobre la Utilización con Fines Pacíficos de los Fondos Marinos y Oceánicos fuera de los Límites de la Jurisdicción Nacional, y en cumplimiento de las decisiones de la Asamblea y del Consejo de la OCMI autorizando a la secretaría de esta Organización a cooperar en todo lo posible con la Comisión y sus Subcomisiones, dicha secretaría de la OCMI preparó y sometió a la consideración de la Comisión en su período de sesiones de julio/agosto de 1972, dos documentos que versaban sobre algunos aspectos de la labor de la OCMI a los que se había hecho referencia durante las deliberaciones de la Comisión y sus Subcomisiones en las primeras sesiones.
2. El primer documento, titulado "Informe relativo a la labor preparatoria de la Conferencia Internacional sobre Contaminación del Mar que convocará la OCMI en 1973" (A/AC.138/SC.III/L.15), fue presentado a la Subcomisión III en su vigésimo tercera reunión, celebrada el 28 de julio de 1972. A petición de la Subcomisión se hizo constar ampliamente la exposición introductoria del mismo en el resumen de actas de aquella reunión.
3. El segundo documento presentado por la OCMI se titulaba "Las actividades de la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental en lo referente a rutas de navegación, dispositivos de separación de tráfico, áreas que deben evitar los buques de ciertas clases y cuestiones conexas" (MISC.72(8)). Este documento fue remitido a la Subcomisión III en su vigésimo segunda sesión, celebrada el 26 de julio de 1972. A petición de la Subcomisión la exposición introductoria del mismo se distribuyó como documento de dicha Comisión (A/AC.138/SC.III/L.21). La Comisión requirió también que el documento de la OCMI (MISC.72(8)) fuera puesto a disposición de la Subcomisión II.

4. El presente documento facilita información sobre los trabajos y los adelantos realizados en la OCMI desde que se remitieron los documentos arriba mencionados a la Comisión de Fondos Marinos durante su período de sesiones de julio/agosto de 1972. Está destinado a poner a la Comisión al corriente de las tareas emprendidas, en curso de realización o proyectadas por los diversos órganos de la OCMI en el ámbito de la prevención de la contaminación del mar y campos afines. La información facilitada se refiere a:

- 1) El desarrollo de la labor preparatoria de la Conferencia de la OCMI sobre Contaminación del Mar, 1973.
- 2) La labor de la OCMI respecto a la seguridad en el mar en general, con especial referencia a los objetivos de impedir accidentes que puedan causar perjuicios en el medio marino e incluida nueva información sobre los trabajos relacionados con las rutas de navegación y los dispositivos de separación de tráfico.

I. PREPARACION DE LA CONFERENCIA DE LA OCMI SOBRE CONTAMINACION DEL MAR, 1973

5. Como se indicaba en el documento A/AC.138/SC.III/L.15, el objetivo principal de la Conferencia es conseguir para 1975 si fuera posible, pero, en todo caso, a últimos de la presente década, la total eliminación de la contaminación deliberada e intencional de las aguas del mar con petróleo y con sustancias nocivas distintas del petróleo, así como minimizar sus derrames accidentales.

6. Teniendo en cuenta dicho objetivo, la Conferencia estudiará los tres temas principales siguientes:

- a) adopción de un Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques;
- b) actividades de la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental que contribuirían a minimizar los derrames accidentales de petróleo y de sustancias nocivas distintas del petróleo desde los buques;
- c) adopción de un instrumento relativo a la intervención en alta mar en casos de daños debidos a contaminación de las aguas del mar por sustancias distintas del petróleo.

7. El primer punto, es decir, la adopción de un Convenio sobre contaminación del mar, es, sin duda, el tema principal de la Conferencia. Los intensivos trabajos realizados por los órganos técnicos y jurídicos de la Organización durante los dos últimos años han permitido preparar un proyecto de Convenio que, una vez aprobado por el Comité de Seguridad Marítima de la Organización, a últimos de marzo, será distribuido entre los Gobiernos invitados a la Conferencia.

8. El proyecto de Convenio abarca todos los aspectos técnicos de la prevención de la contaminación del mar por los buques, a excepción de la relacionada con la eliminación de desechos generados en tierra por vertido en el mar y con la contaminación directamente derivada de la exploración y explotación de los recursos minerales de los fondos marinos. Consta de artículos prescribiendo principios generales y una serie de anexos de orden técnico relativos a:

- prevención de la contaminación por petróleo procedente de buques;
- prevención de la contaminación por sustancias nocivas distintas del petróleo transportadas a granel o en paquetes;
- prevención de la contaminación por aguas sucias y basuras generadas a bordo de los buques.

9. En lo referente a la prevención de la contaminación por petróleo procedente de los buques, el proyecto de Convenio de 1973 comprende disposiciones relativas a todos los aspectos ya abarcados por el Convenio sobre contaminación por hidrocarburos de 1954 con todas sus modificaciones de 1962, 1969 y 1971. En lo tocante a la contaminación deliberada, las nuevas disposiciones son, en varios sentidos, más rigurosas que las ya preceptuadas. Se prescriben normas más severas, por ejemplo, en cuanto a la limitación que se debe poner a la cantidad total de petróleo que pueden descargar los grandes petroleros (de 100.000 toneladas de peso muerto en adelante). Esta cantidad será aproximadamente la mitad de la autorizada en virtud de las modificaciones de 1969.

10. Entre las nuevas disposiciones sometidas a estudio hay algunas encaminadas a incorporar mejoras de proyecto, equipo y normas operacionales para los petroleros mediante medidas como:

- 1) instalación de tanques de agua de lastre separados de los espacios para carga de petróleo;
- 2) instalación y utilización de dispositivos de monitorización y control de la descarga de petróleo durante la evacuación de aguas de lavado de tanques, etc.;
- 3) instalación y utilización de tanques de decantación para retener el petróleo a bordo;
- 4) obligación por parte de los gobiernos contratantes de garantizar el establecimiento de instalaciones adecuadas en los puertos, especialmente en los terminales de carga de petróleo y en los de reparaciones, para recibir aquellos residuos oleosos que puedan quedar por evacuar en los buques que recalen en ellos. Es éste un aspecto que reviste especial importancia en extensiones de mar cerradas o semicerradas por las que tal vez naveguen buques que por efectuar travesías cortas tendrían dificultades para cumplir con las nuevas limitaciones prescritas en cuanto a descargas operacionales en el mar. Esas extensiones están siendo consideradas como "zonas especiales" para las que se prevén también algunas otras restricciones;

- 5) instalación de medios de bombeo y tuberías de conducción provistas de conexión universal a tierra para hacer posible la descarga de residuos en instalaciones receptoras costeras o flotantes.

11. Con vistas a limitar el escape de petróleo en caso de producirse averías al costado o al fondo de los petroleros que puedan sufrir accidentes se mantendrá la limitación de tamaño de tanques establecida por las modificaciones de 1971. Se reforzarán éstas, sin embargo, con medidas adicionales destinadas a mejorar la capacidad de supervivencia de los petroleros tras un accidente marítimo.

12. Aparte de la contaminación por petróleo, la Conferencia estudiará también un proyecto de Reglamento para prevenir o limitar la contaminación, ya sea deliberada o accidental, por sustancias nocivas distintas del petróleo. La adopción de este Reglamento, junto con la de otros anexos relativos a las aguas sucias y las basuras de a bordo, dará al Convenio de 1973 un campo de aplicación mucho más amplio que el del Convenio sobre contaminación por petróleo ya existente y lo extenderá a sectores hasta ahora sin reglamentar. Con ayuda de expertos del GEACOM se han evaluado unas 450 sustancias nocivas susceptibles de ser transportadas por los buques para determinar su peligrosidad, que incluye características de bioacumulación y los riesgos que presentan para la salud humana, la vida marina o los alicientes recreativos del mar. Tomando como base esa evaluación de peligrosidad se han identificado tres categorías principales de sustancias nocivas. Respecto a todas ellas estará prohibida la descarga de aguas de lavado de tanques, lastre sucio y otros residuos y mezcla a menos que se efectúe de acuerdo con criterios rigurosísimos que se especifican en el Reglamento. Para las sustancias más peligrosas se prescribe que las aguas de lavado de tanques habrán de ser descargadas únicamente en una instalación receptora hasta que se alcance una concentración residual y se vacíe el tanque lo más posible. Todo residuo que pueda quedar tendrá que ser diluido por adición de un volumen especificado de agua antes de ser descargado en la mar a una distancia mínima prescrita de tierra.

13. El segundo tema, o sea, el estudio de las actividades de la OCMI respecto a la prevención de accidentes marítimos, está destinado a hacer balance de las tareas llevadas ya a cabo por la OCMI, o las que tiene en curso de realización o en proyecto, que contribuirían a prevenir, mitigar o minimizar la contaminación del mar como resultado de accidentes marítimos y a establecer normas que permitan proseguir estos trabajos con carácter prioritario.

14. En virtud del tercer tema de la Conferencia se estudiará la adopción de un instrumento relativo a la intervención en alta mar en casos de contaminación de las aguas marinas por sustancias distintas del petróleo. El Comité Jurídico de la Organización ha preparado ya un proyecto de instrumento que, en forma de Protocolo al Convenio de 1969 relativo a la intervención en alta mar en casos de accidentes que causen contaminación por hidrocarburos, está encaminado a ampliar las normas y los procedimientos prescritos por dicho Convenio a las sustancias nocivas y peligrosas distintas del petróleo transportadas por los buques.

15. Este nuevo instrumento prevé que las partes del mismo puedan tomar en alta mar aquellas medidas que se estimen necesarias para impedir, mitigar o eliminar un riesgo grave e inminente de contaminación en sus litorales o intereses conexos

a resultas de accidentes marítimos o de hechos relacionados con estos accidentes de los que sea razonable esperar consecuencias altamente perjudiciales. No se ha convenido todavía qué sustancias abarcará el nuevo instrumento específicamente, pero el proyecto señala que "las sustancias distintas del petróleo" que se incluyan en el instrumento serán "las sustancias enumeradas en una lista (adjunta al instrumento)", así como "otras sustancias susceptibles de ocasionar riesgos para la salud humana, dañar los recursos vivos y la vida marina, menoscabar alicientes recreativos o dificultar usos legítimos de las aguas del mar". La lista adjunta al instrumento será mantenida y puesta periódicamente al día por un órgano designado con ese objeto.

16. El proyecto de instrumento está siendo distribuido entre los Gobiernos para que lo estudien y comenten; y dicho proyecto y los comentarios de los Gobiernos sobre el mismo - incluidas propuestas de enmienda, adiciones, etc. - serán sometidos a la consideración de la Conferencia sobre Contaminación del Mar, la cual adoptará un instrumento definitivo.

17. Al preparar su Conferencia de 1973, la OCMI está teniendo plenamente en cuenta las actividades conexas desarrolladas en otras organizaciones del sistema de las Naciones Unidas, especialmente las relacionadas con la labor preparatoria de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Derecho del Mar, las recomendaciones de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Medio Humano y la Conferencia intergubernamental sobre el Convenio de vertido de desechos en el mar, celebrada en Londres del 30 de octubre al 13 de noviembre de 1972. Se tiene la esperanza de que el resultado de la Conferencia constituya parte importante de un plan concertado de acción del sistema de las Naciones Unidas para prevenir y combatir la contaminación del medio ambiente en su totalidad.

II. TAREAS RELACIONADAS CON LA SEGURIDAD EN EL MAR Y LA PREVENCIÓN DE ACCIDENTES QUE PUEDAN ACARREAR PERJUICIOS PARA EL MEDIO MARINO

18. En cumplimiento de sus responsabilidades respecto a la seguridad en el mar en general, la Organización adoptó en el pasado diversas medidas y viene revisando constantemente los Convenios marítimos pertinentes y los Reglamentos relativos a construcción, navegación, cargamentos, equipo, normas y tripulaciones de buques.

19. Muchas de estas medidas están encaminadas a impedir la contaminación accidental, reconociéndose que el principio de la seguridad de los transportes marítimos constituye un factor importante en cuanto a prevención o limitación de esa contaminación accidental.

Revisión del Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes, 1972

20. Una Conferencia convocada por la OCMI (octubre 1972) ultimó un nuevo Convenio de revisión del Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes actualmente en vigor. En el Reglamento revisado se tienen en cuenta los perfeccionamientos técnicos actuales y se mejoran apreciablemente las Reglas anteriores. Se prescriben de modo muy completo los procedimientos de maniobra y las medidas que, en diversas

circunstancias, deben adoptar los buques con objeto de evitar abordajes, haciéndose referencia a la necesidad de eliminar estorbos a la navegación con seguridad de aquellos buques que por razón de su calado tengan limitada su capacidad de maniobra. Se ha incluido en el Convenio un procedimiento de enmienda por el que se mantendrá el Reglamento al día según se vaya haciendo necesario. La OCMI es depositaria del Convenio.

21. La Regla 10 del Reglamento revisado (de la que se adjunta copia) especifica las normas que han de seguir los buques que naveguen en el ámbito de los dispositivos de separación de tráfico o a través de los mismos. En consecuencia, el uso que de dichos dispositivos hagan los buques estará regulado con carácter obligatorio cuando el nuevo Reglamento entre en vigor.

Rutas de navegación

22. Varios de los principales países marítimos han implantado o están en proceso de implantar medidas legislativas nacionales para hacer obligatorio que los buques sujetos a su bandera sigan la dirección general de la corriente de tráfico siempre que naveguen dentro de los dispositivos de separación de tráfico adoptados por la Organización. Esto, y la inclusión en el Reglamento de Abordajes revisado de principios fundamentales que habrán de respetar los buques cuando naveguen en el ámbito de tales dispositivos, hicieron necesario realizar una revisión de todos los dispositivos adoptados hasta ahora con el fin de garantizar la provisión en cada caso particular de ayudas adecuadas a la navegación con objeto de que los marinos puedan determinar exactamente su posición. Las normas de navegación dentro de los dispositivos prescritos han sido también revisadas para armonizarlas con las adoptadas en el nuevo Reglamento. En breve se editará una publicación con información actualizada y una descripción detallada de todos los dispositivos revisados. Esa misma publicación especificará las zonas, en particular las de especial importancia en relación con la flora y la fauna, que deben evitar los buques que acarreen un riesgo inaceptable para el medio. Se mantienen estrechos contactos y colaboración con la Organización Hidrográfica Internacional (OHI) para hacer llegar información actualizada a los marinos por los conductos usuales (cartas náuticas, instrucciones de navegación, avisos a los navegantes, etc.). Se adoptarán nuevos dispositivos de tráfico, a propuesta del Gobierno interesado, siempre y cuando se hagan necesarios.

Transporte de mercancías peligrosas en paquetes y contenedores

23. El transporte de mercancías peligrosas está reglamentado, en general, por la Convención para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar de 1960, en la que se aceptó la clasificación acordada para esas mercancías por el Comité de Expertos de la ONU competente en la materia. La Organización confeccionó entretanto un Código Internacional Marítimo de Mercancías Peligrosas que clasifica cada sustancia peligrosa de acuerdo con la naturaleza del riesgo suscitado y especifica normas de embalaje y estiba, así como información complementaria para guía del Capitán del buque. Las sustancias que se han incluido en el Código hasta la fecha son aquéllas que pueden afectar a la seguridad del buque y de las personas que lleve a bordo.

24. Sin embargo la Organización inició recientemente estudios detallados acerca del impacto ambiental del transporte por mar de sustancias nocivas en paquetes, contenedores y tanques portátiles, y acordó que el Código Internacional Marítimo de Mercancías Peligrosas sea modificado a base de incluir en el mismo instrucciones detalladas respecto a cargamentos nocivos específicos [individualmente considerados], o a sus categorías, referentes a embalaje, identificación y marcado, estiba, limitaciones cuantitativas, escapes y echazón, procedimientos de comunicación de accidentes, salvamento y recuperación intacta.

25. El Código brindará una base uniforme para preparar Reglamentos nacionales y normas de transporte, en forma de paquete, tanto de mercancías peligrosas como de aquellas otras que susciten riesgos graves para el medio marino.

Instalación de equipo de navegación y formación de tripulantes

26. La Convención para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar ha sido modificada recientemente a fin de hacer obligatorio que los buques lleven moderno equipo electrónico de navegación que, en su mayor parte, venían utilizando voluntariamente. La Organización suplementó esto a base de prescribir normas de rendimiento para cada aparato.

27. Actualmente se estudia qué instrucción y aptitudes exigir para la expedición de títulos de Capitanes y Oficiales. Se quiere especificar requisitos mínimos de formación y expedición de títulos para todos los grados de oficiales y tripulantes de buques mercantes, pero con carácter prioritario para aquéllos que son directamente responsables de la seguridad de navegación y gobierno del buque. El objetivo último es concertar un Convenio por medio de una Conferencia que se proyecta celebrar en 1975. Se prestará especial atención a las aptitudes del personal en buques destinados a transportar cargas peligrosas y nocivas, y a la necesidad, si la hubiere, de prever disposiciones especiales relativas a las guardias en la mar y en puerto, así como al manejo de la carga y demás operaciones conexas en tales buques.

Unificación de los sistemas de balizamiento y avisos a los navegantes

28. Se ha iniciado un estudio con vistas a unificar los sistemas de balizamiento que hay actualmente establecidos por todo el mundo. Como primer paso, sobre un asunto que merecía alguna prioridad, se ha llegado a un acuerdo relativo a la señalización de naufragios que ofrezcan peligro inmediato para la navegación.

29. El perfeccionamiento y la normalización del sistema existente para la radio-transmisión de avisos a los navegantes constituyen otra parte de un plan más amplio para mejorar la seguridad.

30. El estudio referente al sistema de balizamiento y a los avisos radionáuticos es objeto de esfuerzos concertados de la OCMI, la Organización Hidrográfica Internacional, la Asociación Internacional de Faros y Balizas, la Cámara Naviera Internacional y otras organizaciones interesadas en asuntos marítimos.

Anexo

REGLAMENTO INTERNACIONAL PARA PREVENIR LOS ABORDAJES, 1972

REGLA 10

Dispositivos de separación de tráfico

- a) Esta Regla se aplica a los dispositivos de separación de tráfico adoptados por la Organización.
- b) Los buques que utilicen un dispositivo de separación de tráfico deberán:
- i) navegar en la vía de circulación apropiada, siguiendo la dirección general de la corriente de tráfico indicada para dicha vía;
 - ii) en lo posible, mantener su rumbo fuera de la línea de separación o de la zona de separación de tráfico;
 - iii) normalmente, al entrar en una vía de circulación o salir de ella, hacerlo por sus extremos, pero al entrar o salir de dicha vía por sus límites laterales, hacerlo con el menor ángulo posible en relación con la dirección general de la corriente del tráfico.
- c) Siempre que puedan, los buques evitarán cruzar las vías de circulación, pero cuando se vean obligados a ello, lo harán lo más aproximadamente posible, en ángulo recto con la dirección general de la corriente del tráfico.
- d) Normalmente, las zonas de navegación costera no serán utilizadas por el tráfico directo que pueda navegar con seguridad en la vía de circulación adecuada del dispositivo de separación de tráfico adyacente.
- e) Los buques que no estén cruzándola, no entrarán normalmente en una zona de separación, ni cruzarán una línea de separación, excepto:
- i) en casos de emergencia para evitar un peligro inmediato;
 - ii) para dedicarse a la pesca en una zona de separación.
- f) Los buques que naveguen por zonas próximas a los extremos de un dispositivo de separación de tráfico, lo harán con particular precaución.
- g) Siempre que puedan, los buques evitarán fondear dentro de un dispositivo de separación de tráfico o en las zonas próximas a sus extremos.
- h) Los buques que no utilicen un dispositivo de separación de tráfico deberán apartarse de él dejando el mayor margen posible.

i) Los buques dedicados a la pesca no estorbarán el tránsito de cualquier buque que navegue en una vía de circulación.

j) Los buques de eslora inferior a 20 metros, o los buques de vela, no estorbarán el tránsito seguro de los buques de propulsión mecánica que naveguen en una vía de circulación.