

**ANEXO 3**

**RESOLUCIÓN MEPC.223(64)**

**Adoptada el 5 de octubre de 2012**

**DIRECTRICES DE 2012 PARA LA INSPECCIÓN DE BUQUES  
EN VIRTUD DEL CONVENIO DE HONG KONG**

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 conferidas en virtud de los Convenios internacionales para la prevención y contención de la contaminación del mar,

RECORDANDO TAMBIÉN que la Conferencia internacional sobre el reciclaje seguro y ambientalmente racional de los buques, celebrada en mayo de 2009, adoptó el Convenio internacional de Hong Kong para el reciclaje seguro y ambientalmente racional de los buques, 2009 (el Convenio de Hong Kong), junto con seis resoluciones de la Conferencia,

TOMANDO NOTA de que el artículo 8 del Convenio de Hong Kong prescribe que todo buque al que sean aplicables las disposiciones de dicho convenio podrá ser objeto, en cualquier puerto o terminal mar adentro de otra Parte, de una inspección por funcionarios debidamente autorizados por dicha Parte a los efectos de determinar si el buque cumple las disposiciones del Convenio, teniendo en cuenta las directrices elaboradas por la Organización,

HABIENDO EXAMINADO, en su 64º periodo de sesiones, el proyecto de directrices de 2012 para la inspección de buques en virtud del Convenio de Hong Kong elaborado por el Grupo de trabajo sobre reciclaje de buques,

1. ADOPTA las Directrices de 2012 para la inspección de buques en virtud del Convenio de Hong Kong, que figuran en el anexo de la presente resolución;
2. INVITA a los Gobiernos a que apliquen las Directrices de 2012 para la inspección de buques en virtud del Convenio de Hong Kong una vez que entre en vigor el Convenio;
3. PIDE al Comité que mantenga las Directrices sometidas a examen.

\* \* \*

## ANEXO

### DIRECTRICES DE 2012 PARA LA INSPECCIÓN DE BUQUES EN VIRTUD DEL CONVENIO DE HONG KONG

#### 1 GENERALIDADES

1.1 El presente documento tiene por objeto facilitar orientaciones básicas sobre la realización de inspecciones en el marco de la supervisión por el Estado rector del puerto en cumplimiento del Convenio internacional de Hong Kong para el reciclaje seguro y ambientalmente racional de los buques, 2009 (en adelante "el Convenio"), así como armonizar la manera de realizar dichas inspecciones, el reconocimiento de las deficiencias y la aplicación de los procedimientos de supervisión.

1.2 Las reglas del Convenio contienen las siguientes disposiciones acerca del cumplimiento:

- .1 se exige un certificado internacional sobre el inventario de materiales potencialmente peligrosos a todos los buques, salvo a aquéllos cuyo arqueo bruto sea inferior a 500, los buques que durante toda su vida útil operen únicamente en aguas sujetas a la soberanía o jurisdicción del Estado cuyo pabellón tenga derecho a enarbolar el buque y los buques existentes en los que se efectúen al mismo tiempo el reconocimiento inicial y el reconocimiento final, en cuyo caso, el Certificado internacional de buque listo para el reciclaje se expide tras el reconocimiento;
- .2 las Administraciones podrán establecer medidas alternativas apropiadas para demostrar el cumplimiento de los buques de arqueo bruto inferior a 500 y/o de buques que durante toda su vida útil operen únicamente en aguas sujetas a la soberanía o jurisdicción del Estado cuyo pabellón tenga derecho a enarbolar el buque; y
- .3 se exige un certificado internacional de buque listo para el reciclaje a todos los buques de arqueo bruto igual o superior a 500 que sean retirados del servicio, y antes de que dé comienzo su reciclaje.

1.3 En el artículo 8 del Convenio se disponen los procedimientos de supervisión que han de seguir los Estados Parte en el Convenio por lo que respecta a los buques extranjeros que visiten sus puertos. Los Procedimientos para la supervisión por el Estado rector del puerto, 2011, adoptados mediante la resolución A.1052(27), se aplican además de las presentes directrices.

#### 2 INSPECCIONES DE BUQUES A LOS QUE SE EXIGE LLEVAR A BORDO EL CERTIFICADO INTERNACIONAL SOBRE EL INVENTARIO DE MATERIALES POTENCIALMENTE PELIGROSOS O EL CERTIFICADO INTERNACIONAL DE BUQUE LISTO PARA EL RECICLAJE

##### 2.1 Inspecciones iniciales

2.1.1 Tras subir a bordo del buque y una vez que haya sido presentado al capitán u oficial responsable, el funcionario encargado de la supervisión por el Estado rector del puerto debería comprobar que se lleva a bordo el Certificado internacional sobre el inventario de

materiales potencialmente peligrosos (regla 11.1)<sup>1</sup> o el Certificado internacional de buque listo para el reciclaje (regla 11.11), ambos acompañados del inventario de materiales potencialmente peligrosos, y examinar los informes sobre inspecciones previas en el marco de la supervisión por el Estado rector del puerto.

2.1.2 También debería confirmarse la validez del Certificado internacional sobre el inventario de materiales potencialmente peligrosos o del Certificado internacional de buque listo para el reciclaje, verificando que está debidamente cumplimentado y firmado y se han llevado a cabo los reconocimientos prescritos y que el número de identificación/verificación que figura en el inventario de materiales potencialmente peligrosos se corresponde con el indicado en el certificado o los certificados.

2.1.3 Si el certificado y el inventario de materiales potencialmente peligrosos son válidos y adecuados, y las impresiones generales y observaciones visuales del funcionario de supervisión a bordo confirman el cumplimiento del Convenio, el funcionario de supervisión debería limitar por lo general la inspección a cualquier deficiencia que se haya notificado.

2.1.4 Si, no obstante, las impresiones u observaciones generales del funcionario de supervisión a bordo ponen de manifiesto que hay motivos fundados (véase el párrafo 2.1.5) para considerar que el estado del buque, su estructura o equipo no se corresponden sustancialmente con los pormenores del certificado o con el inventario de materiales potencialmente peligrosos, el funcionario de supervisión puede proceder a una inspección más pormenorizada.

2.1.5 Entre los "motivos fundados" para llevar a cabo una inspección más pormenorizada están los siguientes:

- .1 pruebas de que falta uno de los certificados prescritos en el Convenio, o de que no es válido;
- .2 pruebas de que falta el inventario de materiales potencialmente peligrosos prescrito en el Convenio, o de que no es válido;
- .3 la ausencia de estructuras o equipos enumerados en la parte I del inventario de materiales potencialmente peligrosos;
- .4 la ausencia de una entrada en la parte I del inventario de materiales potencialmente peligrosos correspondiente a estructuras o equipos que el funcionario de supervisión considere que puedan contener materiales potencialmente peligrosos indicados en los apéndices 1 y 2 del Convenio;<sup>2</sup> y
- .5 la falta de pruebas de que se ha habilitado un procedimiento a bordo para el mantenimiento de la parte I del inventario de materiales potencialmente peligrosos.

---

<sup>1</sup> Tal como se exige en las reglas 5.2 y 11.1, para los buques existentes, se expedirá, a más tardar cinco años después de la entrada en vigor del Convenio, un certificado internacional sobre el inventario de materiales potencialmente peligrosos, que irá acompañado del inventario verificado de materiales potencialmente peligrosos, excepto en el caso de aquellos buques en los que se efectúen al mismo tiempo el reconocimiento inicial y el reconocimiento final.

<sup>2</sup> A estos efectos debería hacerse referencia a una lista indicativa de todo equipo, sistema y/o zona a bordo que quepa suponer que contiene materiales potencialmente peligrosos, tal como se señala en la sección 2.2 del apéndice 5 de las Directrices de 2011 para la elaboración del inventario de materiales potencialmente peligrosos (resolución MEPC.197(62), enmendada).

## **2.2 Inspecciones más pormenorizadas**

El funcionario de supervisión debería verificar que se hacen controles eficaces de los materiales potencialmente peligrosos enumerados en el apéndice 1 del Convenio, haciendo referencia a los certificados<sup>3</sup> o documentos pertinentes en los que puedan especificarse estructuras o equipos que quepa suponer que contienen dichos materiales potencialmente peligrosos. El funcionario de supervisión debería tomar nota de que las inspecciones pormenorizadas se limitan a confirmar si en el buque se hacen controles eficaces de los materiales potencialmente peligrosos enumerados en el apéndice 1 del Convenio. El hecho de que no se haya actualizado el inventario de materiales potencialmente peligrosos no debería por ello constituir una deficiencia que pueda dar lugar a la detención, aunque si se detectan incoherencias en el inventario, éstas deberían notificarse a la Administración del Estado de abanderamiento de ese buque y deberían corregirse en el momento del siguiente reconocimiento.

## **2.3 Deficiencias que pueden dar lugar a la detención**

2.3.1 Al ejercer sus funciones, el funcionario de supervisión debería valerse de su juicio profesional para determinar si conviene detener un buque hasta que se subsanen las deficiencias que se hayan observado o permitir que el buque navegue con determinadas deficiencias que no representen una amenaza inaceptable para el reciclaje seguro y ambientalmente racional del buque. Al proceder así, el funcionario de supervisión debería guiarse por los principios y las prescripciones del Convenio.

2.3.2 Con objeto de asistir al funcionario de supervisión en la aplicación de las presentes directrices, se incluye a continuación una lista de deficiencias que se consideran suficientemente importantes para justificar la detención del buque en cuestión:

- .1 la falta a bordo de un certificado internacional sobre el inventario de materiales potencialmente peligrosos válido o, si procede, de un certificado internacional de buque listo para el reciclaje válido; y
- .2 el incumplimiento de las medidas de control de los materiales potencialmente peligrosos enumeradas en el apéndice 1 del Convenio.

## **3 INSPECCIONES DE LOS BUQUES DE ESTADOS QUE NO SON PARTES**

3.1 Los buques de Estados que no sean Parte en el Convenio no tienen derecho a obtener un certificado internacional sobre el inventario de materiales potencialmente peligrosos ni un certificado internacional de buque listo para el reciclaje. Por ello, el funcionario de supervisión debería solicitar documentación que contenga la misma información que dichos certificados, acompañados del inventario de materiales potencialmente peligrosos, y tenerla en cuenta para determinar si el buque cumple los correspondientes requisitos del Convenio.

3.2 En todos los demás aspectos, el funcionario de supervisión debería guiarse por los procedimientos establecidos para los buques que tienen que llevar un certificado.

3.3 El funcionario de supervisión debería cerciorarse de que, de conformidad con el párrafo 4 del artículo 3 del Convenio, no se les dé un trato más favorable a los buques de Estados que no sean Partes en el Convenio.

\*\*\*

---

<sup>3</sup> Por ejemplo, habría que remitirse al Certificado internacional de prevención de la contaminación atmosférica (Certificado IAPP) por lo que respecta a las sustancias que agotan la capa de ozono.