

ANEXO 26

RESOLUCIÓN MEPC.221(63)] **Adoptada el 2 de marzo de 2012**

DIRECTRICES DE 2012 PARA LA ELABORACIÓN DE UN PLAN REGIONAL DE INSTALACIONES DE RECEPCIÓN

EL COMITÉ DE PROTECCIÓN DEL MEDIO MARINO,

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

REAFIRMANDO la importancia de que se ofrezcan instalaciones adecuadas para la recepción de los desechos generados por los buques y los residuos de la carga, en cumplimiento del Convenio internacional para la prevención de la contaminación por los buques, 1973, modificado por los Protocolos de 1978 y 1997,

RECONOCIENDO que la carga de proporcionar instalaciones portuarias de recepción en todos los puertos constituye un obstáculo para que algunos Estados ratifiquen el Convenio MARPOL,

RECONOCIENDO ADEMÁS que las circunstancias singulares de los pequeños Estados insulares en desarrollo plantean desafíos únicos cuando dichos Estados tienen que satisfacer las necesidades del transporte marítimo internacional con respecto a la descarga de los desechos generados por los buques y los residuos de la carga,

RECORDANDO que en su 49º periodo de sesiones el Comité reconoció que, en determinadas zonas, los acuerdos regionales son un método aceptable para cumplir las obligaciones del Convenio MARPOL con respecto a la provisión de instalaciones portuarias de recepción,

RECORDANDO ASIMISMO la adopción de las enmiendas a los Anexos I, II, IV, V y VI del Convenio MARPOL mediante las resoluciones MEPC.216(63) y MEPC.217(63), respectivamente, para contemplar los acuerdos regionales para los pequeños Estados insulares en desarrollo en los casos en que se haya elaborado un plan regional de instalaciones de recepción de conformidad con las directrices que elabore la Organización,

HABIENDO EXAMINADO el proyecto de directrices de 2012 para la elaboración de un plan regional de instalaciones de recepción,

1. ADOPTA las Directrices de 2012 para la elaboración de un plan regional de instalaciones de recepción, cuyo texto figura en el anexo de la presente resolución;
2. INVITA a los Gobiernos a que apliquen las Directrices cuando consideren la posibilidad de elaborar un plan regional de instalaciones de recepción, tras la entrada en vigor de las enmiendas a los Anexos I, II, IV, V y VI sobre acuerdos regionales para las instalaciones portuarias de recepción.

ANEXO

DIRECTRICES DE 2012 PARA LA ELABORACIÓN DE UN PLAN REGIONAL DE INSTALACIONES DE RECEPCIÓN

Objetivos de las directrices

1 Las presentes directrices ofrecen orientaciones para la elaboración de un plan regional de instalaciones de recepción a fin de asistir a los Estados Miembros de regiones geográficas específicas del mundo en la implantación adecuada y eficaz de la regla 38 del Anexo I, la regla 18 del Anexo II, la regla 12 del Anexo IV, la regla 8 del Anexo V y la regla 17 del Anexo VI del Convenio MARPOL.

Aplicación de las directrices

2 Se facilitan estas directrices para asistir a los gobiernos en la elaboración de acuerdos regionales adecuados y eficaces para las instalaciones portuarias de recepción de desechos, que satisfagan las necesidades de los buques internacionales que atraquen en puertos y terminales dentro de una región geográfica determinada. Las propuestas detalladas de los acuerdos regionales para las instalaciones portuarias de recepción deberían remitirse al Comité de Protección del Medio Marino (MEPC) para consulta, de conformidad con 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 (circular MSC-MEPC.1/Circ.4, enmendada). Los coautores de estos documentos deberían ser todos los Estados Miembros cuyos puertos y terminales participen en el plan regional de instalaciones de recepción propuesto. Antes de ultimar e implantar el plan regional de instalaciones de recepción, las Partes que formulen propuestas deberían tener en cuenta las observaciones recibidas como resultado del examen del Comité.

Definiciones

3.1 Por *plan regional de instalaciones de recepción (RRFP)* se entiende un documento elaborado de conformidad con la parte 1 de estas directrices.

3.2 Por *centro regional de recepción de desechos de los buques* se entiende un puerto identificado en el plan regional de instalaciones portuarias de recepción, en el que se dispone de instalaciones de recepción adecuadas para los desechos generados por los buques y los residuos de la carga regidos por el Convenio MARPOL.

3.3 Por *periodo de examen* se entiende el tiempo cifrado en años a partir del cual el plan regional de instalaciones de recepción se someterá a examen con miras a garantizar que los acuerdos regionales para las instalaciones portuarias de recepción en vigor en virtud de dicho plan siguen satisfaciendo las necesidades de las partes interesadas y los objetivos del Convenio MARPOL.

Parte 1 – Elaboración de un plan regional de instalaciones de recepción

4 *Determinación de la región en la que se aplicará el plan regional de instalaciones de recepción (RRFP).* A los efectos de un RRFP, la región debería incluir los Estados participantes y los puertos que integrarán el plan. Debería facilitarse un mapa en el que se muestren claramente los Estados y todos los puertos dentro de la región. La mayoría de los Estados que participen en un RRFP deberían ser pequeños Estados insulares en desarrollo (PEID). Aunque podrían participar países que no sean PEID, deberían hacerlo solamente en la medida en que sus puertos sean posibles centros regionales de recepción de desechos. Las obligaciones de los países que no sean PEID de facilitar instalaciones de recepción adecuadas en todos los puertos y terminales no se cumplirán mediante acuerdos regionales.

5 *Determinación del carácter de las circunstancias singulares que afectan a la capacidad de proporcionar instalaciones portuarias de recepción adecuadas.* Un entendimiento claro de estas circunstancias singulares desembocará en un enfoque lógico para proyectar los acuerdos regionales con los que se puedan abordar estas circunstancias de manera más eficiente. En general, entre estas circunstancias se incluyen las dificultades prácticas por parte de un Estado para gestionar sus propios desechos, o que los buques constituyan una carga adicional desproporcionada sobre el volumen de desechos propios. Las distancias entre los puertos y las instalaciones de procesamiento de desechos adecuadas pueden suponer un costo inaceptable para el transporte, lo cual puede incrementar el riesgo de que se lleve a cabo un tratamiento inadecuado. Las dimensiones geográficas pequeñas de un Estado podrían limitar la disponibilidad de espacio para procesar o eliminar los desechos generados por los buques y los residuos de la carga, y la geomorfología también puede constituir un impedimento (por ejemplo, aguas freáticas altas o zonas de tierra inestable en islas de poca altitud). Si la población es pequeña esto también puede restringir la capacidad de facilitar personal para recibir y procesar los desechos generados por los buques y los residuos de la carga cuando convenga a los buques. Además de estos casos, pueden presentarse otras circunstancias singulares que deberían describirse en su totalidad en el RRFP.

6 En la argumentación de la necesidad imperiosa de disponer de acuerdos regionales, deberían contemplarse posibles alternativas, además de evaluarse su costo y sus características con respecto a los riesgos para el medio ambiente. Por ejemplo, puede resultar relativamente eficiente recibir los desechos generados por los buques y los residuos de la carga en cada puerto, almacenarlos temporalmente y transportarlos a una planta de tratamiento central para su procesamiento, asegurándose al mismo tiempo de que se cumple la legislación internacional pertinente relativa al movimiento transfronterizo de desechos peligrosos. El coste de dicho almacenamiento, transporte y procesamiento centralizado puede ser inferior al de ofrecer el procesamiento completo de los desechos generados por los buques y los residuos de la carga en las cercanías de cada puerto y puede resultar más viable que los usuarios del puerto lo financien y/o cubran sus costos. No obstante, en algunas regiones el costo del transporte podrá seguir siendo prohibitivo, y el riesgo para el medio ambiente asociado al transporte de los desechos generados por los buques y los residuos de la carga puede ser inaceptable.

7 Cabe observar que el objetivo de los acuerdos regionales no es servir de solución rápida para problemas a corto plazo (como, por ejemplo, en los casos en que un puerto en concreto esté inhabilitado temporalmente para proporcionar instalaciones portuarias de recepción adecuadas debido a una avería de su equipo, huelgas, condiciones meteorológicas adversas, etc.). Los acuerdos regionales están destinados a los puertos en los que sea difícil proporcionar en la práctica instalaciones de recepción en un futuro previsible. Un entendimiento claro de las circunstancias singulares también ayuda a determinar los ámbitos o cuestiones que puedan abordarse a largo plazo para mejorar la oferta de instalaciones portuarias de recepción en toda la región.

8 *Contexto de los acuerdos regionales dentro de un planteamiento más amplio de la gestión de desechos y la implantación del Convenio MARPOL.* Los acuerdos regionales deberían proyectarse para complementarse con otras estrategias para mejorar la gestión de los desechos generados por los buques y los residuos de la carga en una región. Debería quedar claramente entendida y documentada la manera en que los acuerdos regionales contribuirán a los esfuerzos para mejorar la capacidad de un Estado de cumplir con eficacia sus obligaciones en virtud del Convenio MARPOL o de adherirse al Convenio MARPOL en los casos en que el Estado no sea Parte en el Convenio. Las Partes que propongan acuerdos regionales deberían garantizar que tales acuerdos se adapten a los buques que atraquen en los puertos de su región y que no fomenten ninguna descarga ilegal en el mar.

9 *Tráfico marítimo internacional y de cabotaje y necesidades de los buques que naveguen en la región por lo que respecta a la eliminación de los desechos generados por los buques y los residuos de la carga.* La comprensión de los patrones de la navegación es importante para evaluar la demanda de instalaciones portuarias de recepción en una región y en cada uno de sus puertos. Deberían contabilizarse los buques que atraquen en cada puerto de una región, así como el número existente de solicitudes de recepción de los diversos tipos de desechos generados por los buques y residuos de la carga. En varios documentos y publicaciones de la OMI se ofrece asesoramiento sobre cómo abordar esta tarea.¹

10 Deberían determinarse cuidadosamente los tipos de buques que naveguen en una región, ya que ciertos tipos de buques generan un flujo particular de desechos y/o están sujetos a prescripciones específicas relativas a la gestión de los desechos generados por los buques y los residuos de la carga. Por ejemplo:

- petroleros y quimiqueros: los residuos de la carga de los buques tanque pueden alcanzar grandes volúmenes con un elevado contenido de agua en comparación con los desechos generados por otros tipos de buques, que normalmente son más concentrados;
- petroleros con un arqueo bruto inferior a 150: en la mayoría de los casos se prescribe que estos buques retengan todos los hidrocarburos a bordo;
- buques pesqueros: los artes de pesca dañados o que hayan dejado de utilizarse por algún otro motivo pueden ocupar mucho volumen y estar contaminados con especies combatidas y no combatidas, incluidas especies acuáticas invasoras y organismos contaminantes;

¹ Véanse la resolución MEPC.83(44): "Directrices de la OMI para garantizar que las instalaciones y servicios portuarios de recepción de desechos son adecuados", el Manual general sobre instalaciones de recepción (OMI, 1999), y la circular MEPC.1/Circ.671: "Guía de buenas prácticas para los proveedores y usuarios de las instalaciones portuarias de recepción".

- buques de pasaje: estos buques generan un mayor volumen de basuras y aguas sucias en comparación con la flota mercante en general; y
- embarcaciones de recreo: puede que carezcan de equipo de prevención de la contaminación o que éste sea limitado; por ejemplo, pueden disponer de zonas de almacenamiento de basuras y tanques de retención de menor tamaño y de un sistema de tratamiento de aguas sucias básico o nulo, o no disponer de tratamiento para el agua de sentina.

11 Para lograr un enfoque regional satisfactorio, también es importante comprender el patrón de viajes general de los buques que atracan en los puertos de la región. No debería ser necesario que un buque se desvíe de su ruta con el único propósito de acceder a instalaciones portuarias de recepción. Entre los aspectos relativos a la planificación de la derrota y el viaje que pudieran afectar a la cantidad de desechos generados por los buques y los residuos de la carga a bordo de los buques que lleguen a una región o puertos concretos, y/o la necesidad de liberar los espacios de almacenamiento de desechos antes de proseguir el viaje se incluyen:

- el viaje a través de una zona especial donde quizás no se permita la descarga de determinados desechos generados por los buques y residuos de la carga en el mar;
- el viaje a través de una zona marina especialmente sensible en la que las medidas de protección correspondientes incluyan restricciones adicionales para la descarga;
- los periodos de fondeo previos a la entrada a un puerto, durante los cuales pueden acumularse desechos generados por los buques y residuos de la carga a bordo; y
- el tiempo medio de estancia en cada puerto, que puede ofrecer mayores o menores oportunidades de descargar desechos generados por los buques y residuos de la carga.

12 *Consideraciones adicionales.* Es posible que existan otros factores que influyan en la demanda de instalaciones portuarias de recepción en una región o en un puerto en concreto. Por ejemplo, las prescripciones relativas a la cuarentena dentro de una región, en un puerto en concreto, o en el siguiente destino, pueden hacer necesarios los medios de manipulación de los desechos concretos a bordo y/o en puerto (por ejemplo, la descarga obligatoria en tierra, prescripciones relativas a la incineración, la limpieza o desinfección, la fumigación). El aumento a bordo de la recogida y segregación de materiales reciclables y reutilizables también puede influir en la demanda de instalaciones portuarias de recepción.

13 *Todos los puertos de la región, incluidos los tipos de puertos y las instalaciones disponibles.* El RRFP debería contener una evaluación exhaustiva de las instalaciones portuarias de recepción en todos los puertos y terminales que se encuentren dentro de la región. En diversos documentos y publicaciones de la OMI se ofrece información detallada sobre qué se entiende por instalaciones adecuadas y cómo puede evaluarse su idoneidad. También debería llevarse a cabo una evaluación de cualquier oportunidad de proporcionar instalaciones portuarias de recepción idóneas en el caso en que estas instalaciones todavía no estén disponibles.

14 *Determinación de los centros regionales de recepción de desechos de los buques.* Partiendo de las evaluaciones y consideraciones antedichas, en el RRFP deberían indicarse los puertos que servirán de centro regional de recepción de desechos de los buques. En general, estos deberían ser los puertos en los que las instalaciones son adecuadas para recibir todo tipo de desechos generados por los buques y residuos de la carga, incluyendo cualquier desecho generado por los buques y residuos de la carga que queden a bordo de un buque que haya atracado en un puerto de la región en el que no haya podido entregar los desechos generados por el buque y los residuos de la carga. Dichos centros deberían estar ubicados de forma conveniente según los patrones de navegación más habituales. Esto quiere decir que los buques no deberían verse forzados a desviarse de su ruta con el único propósito de entregar en tierra los desechos generados por los buques y los residuos de la carga. Los centros deberían estar emplazados de forma que los buques puedan entregar los desechos generados por los buques y los residuos de la carga durante las escalas normales en puerto, es decir, los casos en que los buques habrían hecho escala de todas formas con el fin de descargar, cargar, aprovisionarse o quedar amarrados.

15 *Determinación de los puertos que disponen de instalaciones limitadas.* A partir de las evaluaciones antedichas, en el plan regional de instalaciones de recepción debería indicarse qué puertos disponen de instalaciones limitadas.

16 *Determinación de los puntos de contacto centrales.* En el RRFP debería señalarse un punto central de contacto cuyas funciones deberían incluir:

- disponer de una versión vigente del RRFP;
- recibir y, según proceda, responder o remitir a la instancia pertinente las solicitudes de información sobre el RRFP;
- facilitar el diálogo entre las partes interesadas del gobierno, el sector de la navegación y el de la gestión de desechos, con respecto al RRFP;
- ofrecer información consistente a las partes interesadas del gobierno, el sector de transporte y el de la gestión de desechos, con respecto al RRFP; y
- fomentar los exámenes periódicos del RRFP.

17 También podrán asignarse otras funciones al punto central de contacto, dependiendo del tamaño y la complejidad del RRFP.

18 Se sugiere nombrar a una autoridad o un organismo gubernamental, en vez de una persona concreta, como punto central de contacto para fomentar la continuidad independientemente de los cambios de personal. El punto central de contacto también debería poder responder sin demora a las solicitudes de información. Las horas de contacto deberían ser, como mínimo, el horario de oficina del organismo o autoridad.

19 *Determinación de las funciones y responsabilidades de las partes interesadas.* Aquí deberían enumerarse las partes interesadas y describir sus funciones y responsabilidades en la implantación de las operaciones en la región comprendida en el RRFP. A continuación se ofrece un ejemplo genérico, que debería modificarse y/o ampliarse para abordar los acuerdos específicos de una región.

Parte interesada	Ejemplos de funciones/responsabilidades
Legisladores	– Aplicación de la legislación relativa a la prevención de la

Parte interesada	Ejemplos de funciones/responsabilidades
(por ejemplo, agencias de protección del medio ambiente, autoridades marítimas, autoridades responsables de las cuarentenas)	<p>contaminación de los buques y la gestión de los desechos generados por los buques y los residuos de la carga</p> <ul style="list-style-type: none"> – Concesión de licencias a los proveedores de servicios de gestión de desechos – Facilitar información vigente a la Organización, incluyendo la actualización del GISIS, con respecto a las instalaciones de recepción portuarias
<p>Usuarios del puerto</p> <p>(por ejemplo, agentes de los buques, capitanes)</p>	<ul style="list-style-type: none"> – Mantenerse informado sobre los medios de acceso a la información sobre los centros regionales portuarios de recepción de desechos de los buques, los puertos que disponen de instalaciones limitadas y cada una de las instalaciones portuarias de recepción de los puertos – Notificar sin demora y por adelantado la necesidad de acceder a instalaciones portuarias de recepción – Presentar informes formales de las supuestas deficiencias de las instalaciones portuarias de recepción, según proceda
<p>Proveedores de servicios de gestión de desechos</p>	<ul style="list-style-type: none"> – Operar de conformidad con la legislación pertinente – Recolectar los desechos generados por los buques y los residuos de la carga y transportarlos al punto de almacenamiento o eliminación – Tratamiento, reutilización, reciclaje, destrucción o, en caso contrario, gestión de los desechos generados por los buques y los residuos de la carga recogidos por los transportadores de desechos – Ofrecer información vigente para contactar con el punto de contacto del plan regional de instalaciones de recepción y otras partes interesadas, según sea necesario

20 *Periodo de examen.* En el RRFP se debería incluir un programa de exámenes regulares por parte de los Estados participantes para tener en cuenta los cambios en los patrones de la navegación, los tipos de desechos generados por los buques y residuos de la carga, la infraestructura local para los desechos y las mejoras en la capacidad, así como otras circunstancias pertinentes. Este proceso de examen tiene como propósito garantizar que siguen satisfaciéndose los objetivos del Convenio y las necesidades de los buques que utilizan los puertos incluidos en el RRFP.

21 *Descripción de las consultas llevadas a cabo con las partes interesadas en la elaboración del plan regional de instalaciones de recepción.* De esta manera, se contribuirá a demostrar al MEPC y a las partes interesadas que se ha tenido en cuenta todo el abanico de necesidades, funciones y puntos de vista de las partes interesadas en la elaboración del RRFP.

Parte 2 – Consulta con el MEPC sobre un examen del plan regional de instalaciones de recepción por el MEPC

22 *Presentación al MEPC.* La propuesta de RRFP debería presentarse al MEPC con una antelación mínima de 12 meses con respecto a la fecha prevista de entrada en vigor, con miras a que el Comité la examine y formule observaciones en su siguiente periodo de sesiones ordinario. En la propuesta se debería indicar claramente la fecha de entrada en vigor del arreglo regional. Cada solicitud debería estar coordinada por el punto central de contacto y presentada por todos los Estados cuyos puertos estén incluidos en la región.

23 El MEPC debería examinar la solicitud conforme a los siguientes criterios:

- .1 la región de aplicación está claramente definida:
 - todos los Estados y puertos participantes en los acuerdos regionales están indicados; y
 - se facilita un mapa de la región;
- .2 se ha demostrado la necesidad imperiosa de los acuerdos regionales mediante la explicación de las circunstancias singulares que afectan a la capacidad de las Partes de proporcionar instalaciones portuarias de recepción en cada uno de los puertos de la región. Asimismo, se ha demostrado claramente que los acuerdos regionales constituyen el único modo práctico de cumplir las prescripciones del Convenio MARPOL. En la solicitud deberían abordarse las siguientes consideraciones con respecto a la necesidad imperiosa:
 - dificultades probadas en la gestión de los desechos generados por los buques y los residuos de la carga de los buques en los puertos que cuentan con instalaciones limitadas debido a circunstancias físicas, geográficas o logísticas; y
 - explicación satisfactoria de las opciones alternativas que se han considerado y los motivos por los que no son factibles o son menos eficientes que los acuerdos regionales;
- .3 el RRFP contribuye positivamente a la capacidad de los Estados participantes de implantar eficazmente sus obligaciones en virtud del Convenio MARPOL, o de adherirse a él si aún no son Partes en el mismo;
- .4 los centros regionales de recepción de desechos de los buques en cuestión satisfacen las necesidades del transporte marítimo en la región:
 - los buques hacen escala generalmente en uno o más centros regionales de recepción de desechos de los buques durante un viaje dentro de la región;
 - en general, los buques disponen de suficientes tanques de retención y espacio de almacenamiento para retener los desechos generados por los buques y los residuos de la carga y descargarlos en un centro regional, o en el mar, de conformidad con el Convenio MARPOL, o en un puerto fuera de la región;

- se ha demostrado que los usuarios del puerto, tanto actuales como previstos, han sido consultados para determinar las necesidades de instalaciones portuarias de recepción; y
 - todos los puertos que cuentan con instalaciones limitadas están servidos por uno o varios centros regionales de recepción de desechos de los buques;
- .5 las funciones de las partes interesadas están claras y se presentan pruebas que demuestran que se han definido tras consultar con dichas partes;
- .6 se ha designado un punto central de contacto adecuado:
- existen los medios administrativos adecuados para que el punto central de contacto lleve a cabo su función con eficacia;
 - ha quedado constancia de las consultas llevadas a cabo con las partes interesadas sobre la idoneidad del punto central de contacto; y
 - se facilitan los números de teléfono y facsímil y el correo electrónico de contacto; y
- .7 el periodo especificado de examen es adecuado, como se indica en la propuesta, dados los cambios previstos en los patrones de navegación durante el periodo.

24 En el informe del Comité debería dejarse constancia de todas las observaciones de fondo sobre el plan regional de instalaciones de recepción propuesto.

25 Al ultimar el RRFP, las Partes que propongan dicho plan deberían tener presentes las observaciones del MEPC con objeto de reforzar la capacidad de los acuerdos regionales para satisfacer las necesidades del transporte marítimo. Al abordar las observaciones, las Partes que propongan el RRFP pueden plantearse la conveniencia de adoptar medidas tales como, sin que esta enumeración sea exhaustiva, facilitar datos adicionales en el RRFP, seguir manteniendo una coordinación con las partes interesadas, reconfigurar los centros regionales de recepción de desechos de los buques y/o los acuerdos administrativos e indicar mejoras futuras a las instalaciones existentes. En el RRFP final debería describirse la manera en que se han tenido en cuenta las observaciones del MEPC.

Parte 3 – Comunicación de información

26 En el artículo 11 1) d) del Convenio MARPOL se prescribe que las Partes han de comunicar a la Organización una lista de las instalaciones portuarias de recepción puntualizando su emplazamiento, capacidad, servicios disponibles de gestión de desechos y otras características. Además, existen prescripciones en virtud de las cuales hay que notificar a la Organización la manera en que un RRFP tiene en cuenta estas directrices y los pormenores de los centros regionales de recepción de desechos de los buques. Consecuentemente, debería remitirse a la Organización un ejemplar del RRFP ultimado para que ésta pueda acusar recibo de la información a las Partes y distribuirla a todas ellas, tal como se prescribe en el artículo 11 2).

27 Además, deberían conservarse en GISIS los datos de contacto actualizados de todas las instalaciones portuarias de recepción de cada puerto, así como un enlace al sitio en la Red en el que pueda accederse al RRFP. También deberían incluirse los datos de contacto del punto central de contacto para el RRFP. El principal responsable de actualizar la información relativa a la instalación portuaria de recepción en GISIS sigue siendo el Estado rector del puerto, aunque puede ser prudente asignar al punto central de contacto una función de control de la vigencia de dicha información y fomentar las actualizaciones a intervalos regulares.

Parte 4 – Supuestas deficiencias de las instalaciones portuarias de recepción y acuerdos regionales

28 Los Estados rectores de puertos dentro de una misma región deberían establecer entre sí un sistema regional basado en la circular MEPC/Circ.470: "Prescripciones de notificación sobre las instalaciones de recepción de desechos", para tramitar los informes oficiales sobre las supuestas deficiencias de las instalaciones portuarias de recepción recibidos en el formato que figura en la circular MEPC/Circ.469/Rev.1: "Nuevo formulario refundido para notificar supuestas deficiencias de las instalaciones portuarias de recepción". El Estado rector del puerto sigue siendo el principal responsable de responder a los informes oficiales sobre supuestas deficiencias de las instalaciones portuarias de recepción, aunque en un sistema regional se puede incluir que se facilite una copia de toda la correspondencia pertinente al punto central de contacto del RRFP, o se puede incluir una participación más activa del punto central de contacto del RRFP en el control de los avances de los informes para garantizar que tanto el Estado rector del puerto como el Estado de abanderamiento abordan los informes de deficiencias en los casos en que se prescriban las notificaciones y las respuestas.
