

TRATADO INTERNACIONAL  
EJECUTIVO N° 203



"Decenio de la Igualdad de oportunidades para mujeres y hombres"  
"Año de la Lucha contra la Corrupción y la Impunidad"

Lima, 09 de abril de 2019

OFICIO N° 091 -2019 -PR

Señor  
**DANIEL SALAVERRY VILLA**  
Presidente del Congreso de la República  
Presente.

Nos dirigimos a usted, señor Presidente del Congreso de la República, con la finalidad de comunicarle que, al amparo de las facultades concedidas por el artículo 57° de la Constitución Política del Perú, se ha promulgado el Decreto Supremo N° 018-2019-RE , mediante el cual se ratifica el "**Convenio Internacional sobre el Control de los Sistemas Antiincrustantes Perjudiciales en los Buques, 2001**", adoptado en Londres, el 5 de octubre de 2001.

Sin otro particular, hacemos propicia la oportunidad para renovarle los sentimientos de nuestra consideración.

Atentamente,

MARTIN ALBERTO VIZCARRA CORNEJO  
Presidente de la República

NÉSTOR POPOLIZIO BARDALES  
Ministro de Relaciones Exteriores

324713.ATD

01

CONGRESO DE LA REPÚBLICA

Lima 12 de ABRIL de 2019

Según lo dispuesto por la Presidencia,  
remitase a las Comisiones de.....

CONSTITUCIÓN Y REGLAMENTO;  
RELACIONES EXTERIORES.—



.....  
GIANMARCO PAZ MENDOZA  
Oficial Mayor  
CONGRESO DE LA REPÚBLICA

# Decreto Supremo Nº 018-2019-RE

EL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA

**CONSIDERANDO:**

Que, el “**Convenio Internacional sobre el Control de los Sistemas Antiincrustantes Perjudiciales en los Buques, 2001**” fue adoptado en Londres, el 5 de octubre de 2001.

Que, es conveniente a los intereses del Perú la ratificación del citado instrumento jurídico internacional;

De conformidad con lo dispuesto por los artículos 57º y 118º inciso 11 de la Constitución Política del Perú y el segundo párrafo del artículo 2º de la Ley Nº 26647, que facultan al Presidente de la República a celebrar y ratificar Tratados o adherir a éstos sin el requisito de la aprobación previa del Congreso;

**DECRETA:**

**Artículo 1º.-** Ratifícase el “**Convenio Internacional sobre el Control de los Sistemas Antiincrustantes Perjudiciales en los Buques, 2001**”, adoptado en Londres, el 5 de octubre de 2001, con la siguiente declaración:

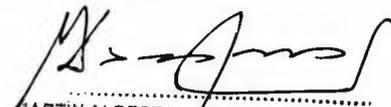
“De conformidad con lo establecido en el inciso 2), f), ii), 3), del artículo 16, del Convenio Internacional sobre el Control de los Sistemas Antiincrustantes Perjudiciales en los Buques, 2001, la República del Perú declara que las enmiendas al anexo 1 del Convenio sólo entrarán en vigor para el Perú una vez que haya notificado al Secretario General de la Organización Marítima Internacional que las acepta”.

**Artículo 2º.-** De conformidad con los artículos 4º y 6º de la Ley Nº 26647, el Ministerio de Relaciones Exteriores procederá a publicar en el diario oficial “El Peruano” el texto íntegro del referido Convenio, así como la fecha de entrada en vigencia.

**Artículo 3º.-** Dése cuenta al Congreso de la República.

**Artículo 4º.-** El presente Decreto Supremo será refrendado por el Ministro de Relaciones Exteriores.

Dado en la casa de Gobierno, en Lima, a los cinco días del mes de abril del año dos mil diecinueve.

  
MARTÍN ALBERTO VIZCARRA CORNEJO  
Presidente de la República

  
NÉSTOR POPOLIZIO BARDALES  
Ministro de Relaciones Exteriores

SE RESUELVE:

**Artículo Único.-** Modificar el segundo considerando y la parte resolutive de la Resolución Ministerial N° 084-2019-MIMP, los cuales quedarán redactado en los siguientes términos:

(...)

*Que, por convenir al servicio, es necesario dar por concluida la designación del señor JOSE MIGUEL GUERE LIMAYMANTA como Presidente del Directorio de la Sociedad de Beneficencia de Tarma, efectuada a través de la Resolución Ministerial N° 030-2018-MIMP;*

(...)

SE RESUELVE:

*Artículo 1.- Dar por concluida la designación del señor JOSE MIGUEL GUERE LIMAYMANTA como Presidente del Directorio de la Sociedad de Beneficencia de Tarma, dándosele las gracias por los servicios prestados.*

*Artículo 2.- Designar al señor ULDARICO ELIAS FABIAN LAZARO como Presidente del Directorio de la Sociedad de Beneficencia de Tarma.*

Regístrese, comuníquese y publíquese.

GLORIA MONTENEGRO FIGUEROA  
 Ministra de la Mujer y Poblaciones Vulnerables

1757907-1

### Designan Directora General de la Dirección General de Igualdad de Género y no Discriminación

#### RESOLUCIÓN MINISTERIAL N° 097-2019-MIMP

Lima, 5 de abril de 2019

CONSIDERANDO:

Que, se encuentra vacante el cargo de confianza de Director/a General de la Dirección General de Igualdad de Género y no Discriminación del Ministerio de la Mujer y Poblaciones Vulnerables (CAP-P N° 161), en consecuencia, es necesario designar a la persona que desempeñará dicho cargo;

Con las visaciones del Despacho Viceministerial de la Mujer, de la Secretaría General, de la Oficina General de Recursos Humanos y de la Oficina General de Asesoría Jurídica;

De conformidad con lo dispuesto en la Ley N° 29158, Ley Orgánica del Poder Ejecutivo; en la Ley N° 27594, Ley que regula la participación del Poder Ejecutivo en el nombramiento y designación de funcionarios públicos; en el Decreto Legislativo N° 1098, Decreto Legislativo que aprueba la Ley de Organización y Funciones del Ministerio de la Mujer y Poblaciones Vulnerables; y, en su Reglamento de Organización y Funciones, aprobado por Decreto Supremo N° 003-2012-MIMP y modificatorias;

SE RESUELVE:

**Artículo Único.-** Designar a la señora LILIANA MARIA SALOME RESURRECCION en el cargo de confianza de Directora General de la Dirección General de Igualdad de Género y no Discriminación del Ministerio de la Mujer y Poblaciones Vulnerables – MIMP.

Regístrese, comuníquese y publíquese.

GLORIA MONTENEGRO FIGUEROA  
 Ministra de la Mujer y Poblaciones Vulnerables

1757909-1

## RELACIONES EXTERIORES

### Ratifican la Enmienda del Protocolo de Montreal relativo a las Sustancias que Agotan la Capa de Ozono

#### DECRETO SUPREMO N° 017-2019-RE

EL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA

CONSIDERANDO:

Que, la Enmienda del Protocolo de Montreal relativo a las Sustancias que Agotan la Capa de Ozono, fue adoptada a través de la Decisión XXVIII/1 de la Vigésima Octava Reunión de las Partes del Protocolo de Montreal, celebrada del 10 al 15 de octubre de 2016, en la ciudad de Kigali, Ruanda;

Que, es conveniente a los intereses del Perú la ratificación del citado instrumento jurídico internacional;

De conformidad con lo dispuesto por los artículos 57 y 118 inciso 11 de la Constitución Política del Perú y el artículo 2 de la Ley N° 26647, que facultan al Presidente de la República para celebrar y ratificar Tratados o adherir a éstos sin el requisito de la aprobación previa del Congreso;

DECRETA:

**Artículo 1°.-** Ratifícase la Enmienda del Protocolo de Montreal relativo a las Sustancias que Agotan la Capa de Ozono, adoptada a través de la Decisión XXVIII/1 de la Vigésima Octava Reunión de las Partes del Protocolo de Montreal, celebrada del 10 al 15 de octubre de 2016, en la ciudad de Kigali, Ruanda.

**Artículo 2°.-** De conformidad con los artículos 4 y 6 de la Ley N° 26647, el Ministerio de Relaciones Exteriores procederá a publicar en el diario oficial "El Peruano" el texto íntegro del referido Acuerdo, así como su fecha de entrada en vigencia.

**Artículo 3°.-** El presente Decreto Supremo será refrendado por el Ministro de Relaciones Exteriores.

**Artículo 4°.-** Dése cuenta al Congreso de la República.

Dado en la Casa de Gobierno, en Lima, a los cinco días del mes de abril del año dos mil diecinueve.

MARTÍN ALBERTO VIZCARRA CORNEJO  
 Presidente de la República

NÉSTOR POPOLIZIO BARDALES  
 Ministro de Relaciones Exteriores

1758091-1

### Ratifican el "Convenio Internacional sobre el Control de los Sistemas Antiincrustantes Perjudiciales en los Buques, 2001"

#### DECRETO SUPREMO N° 018-2019-RE

EL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA

CONSIDERANDO:

Que, el "Convenio Internacional sobre el Control de los Sistemas Antiincrustantes Perjudiciales en los Buques, 2001" fue adoptado en Londres, el 5 de octubre de 2001.

Que, es conveniente a los intereses del Perú la ratificación del citado instrumento jurídico internacional;

De conformidad con lo dispuesto por los artículos 57° y 118° inciso 11 de la Constitución Política del Perú y el segundo párrafo del artículo 2° de la Ley N° 26647, que facultan al Presidente de la República a celebrar y ratificar Tratados o adherir a éstos sin el requisito de la aprobación previa del Congreso;

04

DECRETA:

**Artículo 1°.-** Ratifícase el “**Convenio Internacional sobre el Control de los Sistemas Antiincrustantes Perjudiciales en los Buques, 2001**”, adoptado en Londres, el 5 de octubre de 2001, con la siguiente declaración:

“De conformidad con lo establecido en el inciso 2), f), ii), 3), del artículo 16, del Convenio Internacional sobre el Control de los Sistemas Antiincrustantes Perjudiciales en los Buques, 2001, la República del Perú declara que las enmiendas al anexo 1 del Convenio sólo entrarán en vigor para el Perú una vez que haya notificado al Secretario General de la Organización Marítima Internacional que las acepta”.

**Artículo 2°.-** De conformidad con los artículos 4° y 6° de la Ley N° 26647, el Ministerio de Relaciones Exteriores procederá a publicar en el diario oficial “El Peruano” el texto íntegro del referido Convenio, así como la fecha de entrada en vigencia.

**Artículo 3°.-** Dése cuenta al Congreso de la República.

**Artículo 4°.-** El presente Decreto Supremo será refrendado por el Ministro de Relaciones Exteriores.

Dado en la casa de Gobierno, en Lima, a los cinco días del mes de abril del año dos mil diecinueve.

MARTÍN ALBERTO VIZCARRA CORNEJO  
Presidente de la República

NÉSTOR POPOLIZIO BARDALES  
Ministro de Relaciones Exteriores

1758091-2

**Remiten al Congreso de la República la documentación relativa a la “Enmienda al artículo 8” del Estatuto de Roma de la Corte Penal Internacional**

**RESOLUCIÓN SUPREMA  
N° 063-2019-RE**

Lima, 5 de abril de 2019

CONSIDERANDO:

Que, la “**Enmienda al artículo 8**” del Estatuto de Roma de la Corte Penal Internacional, fue adoptada por la Conferencia de Revisión del Estatuto de Roma, en la ciudad de Kampala, República de Uganda, el 10 de junio de 2010.

Que, la referida Enmienda tiene como objetivo es efectuar una modificación formal en el texto del Estatuto de Roma de la Corte Penal Internacional, a efectos de añadir en el artículo 8, párrafo 2, apartado e), tres puntos referidos a “otras violaciones graves de las leyes y los usos aplicables en los conflictos armados que no sean de índole internacional”, dentro del marco establecido de Derecho Internacional, que constituyen crímenes de guerra.

Que, es conveniente a los intereses del Perú la aprobación del citado instrumento internacional;

De conformidad con lo dispuesto en los artículos 56° incisos 1 y 2 y 102° inciso 3 de la Constitución Política del Perú y el primer párrafo del artículo 2° de la Ley N° 26647, que disponen la aprobación legislativa de los tratados celebrados por el Estado peruano;

SE RESUELVE:

**Artículo 1°.-** Remítase al Congreso de la República la documentación relativa a la “**Enmienda al artículo 8**” del Estatuto de Roma de la Corte Penal Internacional, que fue adoptada por la Conferencia de Revisión del Estatuto de Roma, en la ciudad de Kampala, República de Uganda, el 10 de junio de 2010.

**Artículo 2°.-** La presente Resolución Suprema será refrendada por el señor Presidente del Consejo de Ministros y el señor Ministro de Relaciones Exteriores.

Regístrese, comuníquese y publíquese.

MARTÍN ALBERTO VIZCARRA CORNEJO  
Presidente de la República

SALVADOR DEL SOLAR LABARTHE  
Presidente del Consejo de Ministros

NÉSTOR POPOLIZIO BARDALES  
Ministro de Relaciones Exteriores

1758091-3

**Remiten al Congreso de la República la documentación relativa al “Acuerdo de Servicios Aéreos entre la República del Perú y la República de Singapur”**

**RESOLUCIÓN SUPREMA  
N° 064-2019-RE**

Lima, 5 de abril de 2019

CONSIDERANDO:

Que, el “**Acuerdo de Servicios Aéreos entre la República del Perú y la República de Singapur**” fue suscrito el 16 de octubre de 2018, en la ciudad de Lima, República del Perú;

Que, es conveniente a los intereses del Perú la aprobación del citado instrumento internacional;

De conformidad con lo dispuesto en los artículos 56° y 102° inciso 3 de la Constitución Política del Perú y el primer párrafo del artículo 2° de la Ley N° 26647, que disponen la aprobación legislativa de los tratados celebrados por el Estado peruano;

SE RESUELVE:

**Artículo 1°.-** Remítase al Congreso de la República la documentación relativa al “**Acuerdo de Servicios Aéreos entre la República del Perú y la República de Singapur**” suscrito el 16 de octubre de 2018, en la ciudad de Lima, República del Perú.

**Artículo 2°.-** La presente Resolución Suprema será refrendada por el señor Presidente del Consejo de Ministros y el señor Ministro de Relaciones Exteriores.

Regístrese, comuníquese y publíquese.

MARTÍN ALBERTO VIZCARRA CORNEJO  
Presidente de la República

SALVADOR DEL SOLAR LABARTHE  
Presidente del Consejo de Ministros

NÉSTOR POPOLIZIO BARDALES  
Ministro de Relaciones Exteriores

1758091-4

**Nombran Representante Permanente del Perú ante la Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura (FAO), ante el Programa Mundial de Alimentos (PMA) y ante el Fondo Internacional de Desarrollo Agrícola (FIDA), con sede en Roma, República de Italia**

**RESOLUCIÓN SUPREMA  
N° 065-2019-RE**

Lima, 5 de abril de 2019

# Decreto Supremo

EL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA

CONSIDERANDO:

Que, el “**Convenio Internacional sobre el Control de los Sistemas Antiincrustantes Perjudiciales en los Buques, 2001**” fue adoptado en Londres, el 5 de octubre de 2001.

Que, es conveniente a los intereses del Perú la ratificación del citado instrumento jurídico internacional;

De conformidad con lo dispuesto por los artículos 57° y 118° inciso 11 de la Constitución Política del Perú y el segundo párrafo del artículo 2° de la Ley N° 26647, que facultan al Presidente de la República a celebrar y ratificar Tratados o adherir a éstos sin el requisito de la aprobación previa del Congreso;

DECRETA:

**Artículo 1°.-** Ratifícase el “**Convenio Internacional sobre el Control de los Sistemas Antiincrustantes Perjudiciales en los Buques, 2001**”, adoptado en Londres, el 5 de octubre de 2001, con la siguiente declaración:

“De conformidad con lo establecido en el inciso 2), f), ii), 3), del artículo 16, del Convenio Internacional sobre el Control de los Sistemas Antiincrustantes Perjudiciales en los Buques, 2001, la República del Perú declara que las enmiendas al anexo 1 del Convenio sólo entrarán en vigor para el Perú una vez que haya notificado al Secretario General de la Organización Marítima Internacional que las acepta”.

**Artículo 2°.-** De conformidad con los artículos 4° y 6° de la Ley N° 26647, el Ministerio de Relaciones Exteriores procederá a publicar en el diario oficial “El Peruano” el texto íntegro del referido Convenio, así como la fecha de entrada en vigencia.

**Artículo 3°.-** Dése cuenta al Congreso de la República.

**Artículo 4°.-** El presente Decreto Supremo será refrendado por el Ministro de Relaciones Exteriores.

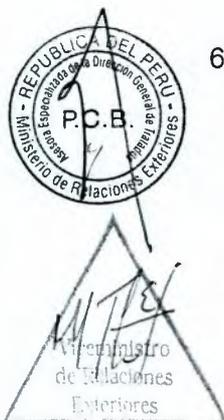
Dado en la casa de Gobierno, en Lima,



MINISTERIO DE RELACIONES  
EXTERIORES

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1. El “**Convenio Internacional sobre el Control de los Sistemas Antiincrustantes Perjudiciales en los Buques, 2001**” (en adelante, el Convenio), fue adoptado en Londres, el 5 de octubre de 2001.
2. El Convenio tiene como objeto establecer disposiciones para reducir o eliminar los efectos desfavorables de los sistemas antiincrustantes en el medio marino y en la salud de los seres humanos.
3. El 17 de marzo de 2016, en la sesión del Pleno de la Comisión Consultiva Técnica Multisectorial sobre Asuntos de la Organización Marítima Internacional (COMI) — Comisión Multisectorial presidida por el Ministerio de Relaciones Exteriores de carácter permanente encargada de evaluar y efectuar el seguimiento de los convenios internacionales formulados dentro del marco de la OMI— se acordó la conformación de un Grupo de Trabajo (GT) *ad hoc* con el objeto de estudiar el Convenio a propósito de concluir preliminarmente la viabilidad de recomendar la adhesión del Perú e iniciar la solicitud de la opinión técnico-legal de los sectores competentes. El GT concluyó que existía viabilidad para continuar con el análisis del Convenio por lo que esta Cancillería procedió a solicitar la opinión técnico-legal de los sectores competentes a efectos de exponer dichas posiciones ante el pleno de la COMI y proceder con la votación para la recomendación del inicio del perfeccionamiento interno del instrumento.
4. En ese sentido, en la sesión del Pleno de la COMI llevada a cabo el 26 de junio de 2018, se aprobó por unanimidad la recomendación de la Comisión para el pronto inicio del procedimiento de perfeccionamiento interno del Convenio, habida cuenta que corresponde con los intereses marítimos del Perú y fortalece la posición del Estado peruano ante la OMI, particularmente, con relación a sus objetivos de protección del medio marino.
5. Para determinar la vía de perfeccionamiento del Convenio, conforme a los criterios establecidos en la Constitución Política del Perú, la Dirección General de Tratados del Ministerio de Relaciones Exteriores analizó el texto del Convenio, y las opiniones técnicas emitidas por la Dirección General de Capitanías y Guardacostas (DICAPI) de la Marina de Guerra del Perú —Ministerio de Defensa— y del Ministerio del Ambiente (MINAM), como instituciones competentes en la materia; de igual manera, de la Dirección de Asuntos Marítimos del Ministerio de Relaciones Exteriores, cada sector en el ámbito de sus respectivas competencias.
6. Como resultado de la evaluación realizada por la Dirección General de Tratados del Ministerio de Relaciones Exteriores, se emitió el Informe (DGT) N° 038-2018, de fecha 12 de diciembre de 2018, en el cual se concluye que el perfeccionamiento interno del Convenio debe efectuarse por la vía dispuesta en el artículo 57° de la Constitución Política y el segundo párrafo del artículo 2° de la Ley N° 26647, dado



que dicho instrumento no versa sobre las materias previstas en el artículo 56° de la Constitución Política del Perú. Asimismo, el Convenio, tampoco crea, modifica o suprime tributos; ni exige la modificación o derogación de alguna norma con rango de ley ni requiere la adopción de medidas legislativas para su adecuada ejecución.

7. En consecuencia, corresponde al Presidente de la República ratificar mediante Decreto Supremo el **“Convenio Internacional sobre el Control de los Sistemas Antiincrustantes Perjudiciales en los Buques, 2001”**, dando cuenta de ello al Congreso de la República.
8. De acuerdo a lo establecido en el artículo 55° de la Constitución Política del Perú, cuando el Convenio entre en vigencia, este se incorporará al Derecho nacional.



## AYUDA MEMORIA

1. El “**Convenio Internacional sobre el Control de los Sistemas Antiincrustantes Perjudiciales en los Buques, 2001**” fue adoptado en Londres, el 5 de octubre de 2001.
2. **OBJETIVO:** Establecer disposiciones para reducir o eliminar los efectos desfavorables de los sistemas antiincrustantes en el medio marino y en la salud de los seres humanos.
3. **PROCESO INTERNO:** La Comisión Consultiva Técnica Multisectorial sobre Asuntos de la Organización Marítima Internacional (COMI) —presidida por el Ministerio de Relaciones Exteriores— acordó la conformación de un Grupo de Trabajo (GT) ad hoc para estudiar la viabilidad de adherirse al Convenio. Éste concluyó que existía viabilidad para continuar con el análisis del Convenio. La Cancillería procedió a solicitar la opinión técnico-legal de los sectores competentes a efectos de exponer dichas posiciones ante el pleno de la COMI y proceder con la votación para la recomendación del inicio del perfeccionamiento interno del instrumento.
4. El 26 de junio de 2018 el Pleno de la COMI aprobó por unanimidad la recomendación de la Comisión para el pronto inicio del procedimiento de perfeccionamiento interno del Convenio, habida cuenta que corresponde con los intereses marítimos del Perú y fortalece la posición del Estado peruano ante la OMI, particularmente, con relación a sus objetivos de protección del medio marino.
5. **ENTRADA EN VIGOR:** El Convenio entró en vigor el 17 de setiembre de 2008. En ese sentido, de acuerdo al artículo 18 del Convenio, éste entrará en vigor para un Estado, luego de tres meses de la fecha del depósito de su instrumento de ratificación.
6. La Dirección General de Tratados del Ministerio de Relaciones Exteriores analizó el texto del Convenio, y las opiniones técnicas emitidas por la Dirección General de Capitanías y Guardacostas (DICAPI) de la Marina de Guerra del Perú —Ministerio de Defensa— y del Ministerio del Ambiente (MINAM), como instituciones competentes en la materia; de igual manera, de la Dirección de Asuntos Marítimos del Ministerio de Relaciones Exteriores. Como resultado de esta evaluación, concluyó que el perfeccionamiento interno del Convenio debe efectuarse por la vía dispuesta en el artículo 57° de la Constitución Política ya que no versa sobre las materias previstas en el artículo 56° de la Constitución Política del Perú. Asimismo, el Convenio, tampoco crea, modifica o suprime tributos; ni exige la modificación o derogación de alguna norma con rango de ley ni requiere la adopción de medidas legislativas para su adecuada ejecución.
7. En consecuencia, corresponde al Presidente de la República ratificar mediante Decreto Supremo el “**Convenio Internacional sobre el Control de los Sistemas Antiincrustantes Perjudiciales en los Buques, 2001**”, dando cuenta de ello al Congreso de la República.

## II. Contracting States

	Date of deposit of instrument	Date of entry into force
Antigua and Barbuda (accession)	6 January 2003	17 September 2008
Australia (ratification)	9 January 2007	17 September 2008
Bahamas (accession)	30 January 2008	17 September 2008
Bangladesh (accession)	7 June 2018	7 September 2018
Barbados (accession)	30 January 2012	30 April 2012
Belgium (ratification)	15 April 2009	15 July 2009
Brazil (ratification)	20 February 2012	20 May 2012
Bulgaria (accession)	3 December 2004	17 September 2008
Canada (accession)	8 April 2010	8 July 2010
Chile (accession)	6 October 2016	6 January 2017
China (accession) <sup>3</sup>	7 March 2011	7 June 2011
Congo (accession)	19 May 2019	19 August 2014
Cook Islands (accession)	12 March 2007	17 September 2008
Croatia (accession)	15 December 2006	17 September 2008
Cyprus (accession)	23 December 2005	17 September 2008
Denmark (signature) <sup>1</sup>	19 December 2002	17 September 2008
Egypt (accession) <sup>1</sup>	26 September 2012	26 December 2012
Estonia (accession)	23 January 2009	23 April 2009
Ethiopia (accession)	14 July 2009	14 October 2009
Finland (acceptance)	9 July 2010	9 October 2010
Fiji (accession)	8 March 2016	8 June 2016
France (accession)	12 March 2007	17 September 2008
Georgia (accession)	13 September 2018	13 December 2018
Germany (accession)	20 August 2008	20 November 2008
Greece (accession)	22 December 2005	17 September 2008
Grenada (accession)	26 July 2018	26 October 2018
Hungary (accession)	30 January 2008	17 September 2008
India (accession)	24 April 2015	24 July 2015
Indonesia (accession)	11 September 2014	11 December 2014
Iran (accession) <sup>1</sup>	6 April 2011	6 July 2011
Ireland (accession)	20 October 2011	20 January 2012
Italy (accession)	21 January 2013	21 April 2013
Japan (accession)	8 July 2003	17 September 2008
Jordan (accession)	24 March 2010	24 June 2010
Kenya (accession)	7 July 2015	7 October 2015
Kiribati (accession)	5 February 2007	17 September 2008
Latvia (accession)	9 December 2003	17 September 2008
Lebanon (accession)	2 December 2010	2 March 2011
Liberia (accession)	17 September 2008	17 December 2008
Lithuania (accession)	29 January 2007	17 September 2008
Luxembourg (accession)	21 November 2005	17 September 2008
Malaysia (accession)	27 September 2010	27 December 2010
Malta (accession)	27 March 2009	27 June 2009
Marshall Islands (accession)	9 May 2008	17 September 2008
Mexico (accession)	7 July 2006	17 September 2008
Mongolia (accession)	28 September 2011	28 December 2011
Montenegro (accession)	29 November 2011	29 February 2012
Morocco (ratification)	14 April 2010	14 July 2010
Netherlands (accession) <sup>1,2</sup>	16 April 2008	17 September 2008
Nigeria (accession)	5 March 2003	17 September 2008
Niue (accession)	18 May 2012	18 August 2012
Norway (accession)	5 September 2003	17 September 2008
Palau (accession)	28 September 2011	28 December 2011
Panama (accession)	17 September 2007	17 September 2008
Philippines (accession)	6 June 2018	6 September 2018
Poland (accession)	9 August 2004	17 September 2008

Republic of Korea (accession)	24 July 2008	24 October 2008
Romania (accession)	16 February 2005	17 September 2008
Russian Federation (accession)	19 October 2012	19 January 2013
Saint Kitts and Nevis (accession)	30 August 2005	17 September 2008
Saudi Arabia (accession)	25 April 2018	25 July 2018
Serbia (accession)	8 July 2010	8 October 2010
Sierra Leone (accession)	21 November 2007	17 September/2008
Singapore (accession)	31 December 2009	31 March 2010
Slovenia (accession)	18 May 2007	17 September 2008
South Africa (accession)	2 July 2008	2 October 2008
Spain (accession)	16 February 2004	17 September 2008
Sweden (ratification)	10 December 2003	17 September 2008
Switzerland (accession)	24 September 2013	24 December 2013
Syrian Arab Republic (accession) <sup>1</sup>	24 April 2009	24 July 2009
Togo (accession)	6 February 2017	6 May 2017
Tonga (accession)	16 April 2014	16 July 2014
Trinidad and Tobago (accession)	3 January 2012	3 April 2012
Tunisia (accession)	5 September 2011	5 December 2011
Turkey (accession)	30 November 2018	28 February 2019
Tuvalu (accession)	2 December 2005	17 September 2008
Ukraine (accession)	15 June 2017	15 September 2017
United Kingdom (accession) <sup>4</sup>	7 June 2010	7 September 2010
United States of America (ratification) <sup>1</sup>	21 August 2012	21 November 2012
Uruguay (accession)	26 March 2013	26 June 2013
Vanuatu (accession)	20 August 2008	20 November 2008
Viet Nam (accession)	27 November 2015	27 February 2016

Number of Contracting States: 82  
(the combined merchant fleets of which constitute approximately  
94.76% of the gross tonnage of the world's merchant fleet)

<sup>1</sup>For the text of a declaration, reservation, see section III.

<sup>2</sup> Extended to Bonaire, Sint Eustatius and Saba (the Caribbean part of the Netherlands) with effect from 10 October 2010. For details on the restructuring of the Netherlands see footnote 4, in section II of SOLAS 1974.

<sup>3</sup> Extended to Macau Special Administrative Region from 7 June 2011. Also extended to the Hong Kong Special Administrative Region with effect from 15 February 2016.

<sup>4</sup> Extended to Gibraltar on 2 January 2013, to the British Virgin Islands on 9 September 2013 and to the Isle of Man on 21 May 2014.

### III. Declarations, Reservations and Statements

#### BELGIUM

The signature for Belgium was accompanied by the following declaration:

"Cette signature engage également la Région Wallonne, la Région Flamande et la Région de Bruxelles-Capitale."

#### DENMARK

The signature for Denmark was accompanied by the following declaration:

"... with reservation for application to the Faroes and Greenland."

On 4 June 2010, the depositary received a further communication from the Royal Danish Embassy, as follows:

"... Denmark withdraws its declaration in respect of the Faroes with regards to the International Convention on the Control of Harmful Anti Fouling Systems on Ships, 2001."

#### EGYPT

RECIBIDO

**DESPACHO VICEMINISTERIAL**  
**Hoja de Trámite (GAC) N°. 3294**

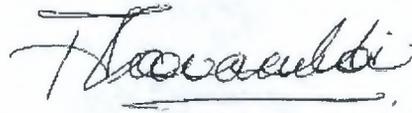
13 DIC. 2018

4.20 PM

Estado: Recibido por Area Usuaría

HORA: 13/12/2018 15:54:48  
 MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES  
 DESPACHO MINISTERIAL

<b>Del:</b>	DESPACHO VICEMINISTERIAL									
<b>A:</b>	Anne Maeda Ikehata - COORDINACIÓN DEL DESPACHO MINISTERIAL									
<b>Fecha:</b>	13/12/2018 15:54:48									
<b>Asunto:</b>	Perfeccionamiento del "Convenio Internacional sobre el Control de los Sistemas Antiincrustantes Perjudiciales en los Buques, 2001"									
<b>Referencia:</b>	EPT001482018									
<b>Trámite:</b>	Normal		Urgente		Muy Urgente					
<b>Nivel de Seguridad:</b>	* Abierto		Confidencial		Secreto		Estrictamente secreto			
POR INSTRUCCIÓN DEL SEÑOR SECRETARIO GENERAL ENCARGADO DEL DESPACHO DEL VICEMINISTRO:										
Para la firma del señor Ministro.										
RM    RVM    RSG    Nota    Carta    Fax    RS    DS    Oficio    Cable    Otro										
<b>Copias de Coordinación:</b>	David Barrientos Gonzales (COORDINACIÓN DEL DESPACHO MINISTERIAL) Marco Antonio Moscoso Calvo (SUBDIRECCIÓN DE REGISTRO Y ARCHIVO)									
<b>Funcionario Responsable:</b>	Yolanda Lourdes Sánchez Espinoza									
Sólo para uso de GAC:										
MSB    Hablarme    Archivo A    Archivo PE    D-A Subsecretario										



---

**Giovanna Zanelli Suarez**  
Ministra Consejera  
Jefa del Despacho Viceministerial

Este documento ha sido impreso por os00003812017rea01, quien asume la responsabilidad sobre el uso y destino de la información contenida. 12/12/18 12:45 PM

**MINISTERIO DE RELACIONES  
EXTERIORES**

**MEMORÁNDUM (EPT) N° EPT00148/2018**

**A** : DESPACHO VICEMINISTERIAL DE RELACIONES EXTERIORES  
**De** : SUBDIRECCIÓN DE EVALUACIÓN Y PERFECCIONAMIENTO DE TRATADOS  
**Asunto** : Perfeccionamiento del "Convenio Internacional sobre el Control de los Sistemas Antiincrustantes Perjudiciales en los Buques, 2001"



1.- En concordancia con lo expresado en el punto 1 del memorándum de la referencia y de conformidad con lo dispuesto en el artículo 129° literal e), del Reglamento de Organización y Funciones de la Cancillería, le corresponde a esta Dirección General emitir opinión respecto al perfeccionamiento interno de los tratados, determinando la vía constitucional aplicable.

2.- En ese sentido, se ha evaluado el expediente de perfeccionamiento del "Convenio Internacional sobre el Control de los Sistemas Antiincrustantes Perjudiciales en los Buques, 2001" (en adelante, el Convenio), adoptado el 5 de octubre de 2001, en la ciudad de Londres, Reino Unido de la Gran Bretaña e Irlanda del Norte, y en cumplimiento de dicha función se ha elaborado el Informe (DGT) N°038-2018 que se eleva para consideración de ese Superior Despacho.

3.- Igualmente, en el Informe antes mencionado se concluye señalando que el Convenio no requiere la aprobación previa del Congreso de la República por tratarse de materias no contempladas en el artículo 56 de la Constitución Política del Perú. Por lo tanto, la vía de perfeccionamiento que le corresponde es la simplificada, conforme al procedimiento descrito en el primer párrafo del artículo 57 de la Constitución, consistente en la ratificación directa del señor Presidente de la República, dando cuenta al Congreso de la República.

4.- Dicha ratificación requiere, conforme a lo establece el artículo 2 de la Ley N° 26647 "Establecen normas que regulan actos relativos al perfeccionamiento nacional de los Tratados celebrados por el Estado Peruano", la emisión de un Decreto Supremo refrendado por el Ministro de Relaciones Exteriores y firmado por el Presidente de la República. En ese sentido, se acompaña, además, el Expediente de Perfeccionamiento, el Proyecto de Decreto Supremo de ratificación del Convenio y la respectiva Exposición de Motivos.

Lima, 12 de diciembre del 2018

C S

María del Pilar Castro Barreda  
Ministra

Asesora Especializada y Subdirectora (e) de Evaluación y Perfeccionamiento de los Tratados

C.C: DGT,GAC,GAB,AMA

LFBA

C S 2 1 5 4

Este documento ha sido impreso por os00003812017rea01, quien asume la responsabilidad sobre el uso y destino de la información contenida. 12/12/18 12:45 PM

**Anexos**

Informe DGT 038-2018.pdf

0 5 2 1 5 4

Exposición de Motivos.docx

Proyecto de Decreto Supremo.docx

**Proveidos**

Proveido de María del Pilar Castro Barreda (12/12/2018 12:42:29)

0 5 2 1

Derivado a Manuel Gerardo Talavera Espinar

Pendiente inicial.

Proveido de Evelyn Miyagui Henna (12/12/2018 12:44:53)

Derivado a Yolanda Lourdes Sánchez Espinoza

**Expediente de Perfeccionamiento del "Convenio Internacional sobre el Control de los Sistemas Antiincrustantes Perjudiciales en los Buques, 2001"**

**1. Informe de Perfeccionamiento**

- Informe (DGT) N° 038-2018 ✓

**2. Instrumento Internacional**

"Convenio Internacional sobre el Control de los Sistemas Antiincrustantes Perjudiciales en los Buques, 2001" ✓

**3. Antecedentes:**

- Acta de la Sesión del día 17 de marzo de 2016 de la Comisión Consultiva Técnica Multilateral sobre Asuntos de la organización Marítima Internacional (COMI). ✓
- Acta de la Sesión del día 26 de junio de 2018 de la Comisión Consultiva Técnica Multilateral sobre Asuntos de la organización Marítima Internacional (COMI). ✓

**4. Solicitud de Perfeccionamiento**

- Memorándum (AMA) N° AMA00088/2018, de 23 de agosto de 2018. ✓

**5. Opinión de la Dirección General de Capitanías y Guardacostas (DICAPI) de la Marina de Guerra del Perú**

- Oficio N° G-1000-1194 y anexos. ✓

**6. Opinión del Ministerio del Ambiente**

- Oficio N° 028-2018-MINAM/VMGA, y anexos. ✓

**7. Opinión de la Dirección de Asuntos Marítimos**

- Memorándum (AMA) N° AMA00088/2018, de 23 de agosto de 2018. ✓



PERÚ

Ministerio de  
Relaciones Exteriores

Viceministerio  
de Relaciones Exteriores

Dirección General  
de Tratados

## INFORME (DGT) N° 038-2018

### I. SOLICITUD DE PERFECCIONAMIENTO

1. A través del Memorándum (AMA) N° AMA00088/2018, de fecha 23 de agosto de 2018, la Dirección de Asuntos Marítimos del Ministerio de Relaciones Exteriores solicitó iniciar el proceso de perfeccionamiento interno del “**Convenio Internacional sobre el Control de los Sistemas Antiincrustantes Perjudiciales en los Buques, 2001**” (en adelante, el Convenio), adoptado en Londres, el 5 de octubre de 2001.

### II. ANTECEDENTES

2. El Comité de Protección del Medio Marino (MEPC, por sus siglas en inglés) de la Organización Marítima Internacional (OMI), de la cual el Estado peruano es miembro<sup>1</sup>, órgano técnico superior en cuestiones relativas a la contaminación del mar<sup>2</sup>, examinó por primera vez los efectos perjudiciales de los sistemas antiincrustantes el año 1988, cuando se consideró la necesidad de disponer de medidas para restringir la utilización de tribulistaño en los buques de navegación marítima<sup>3</sup>.

3. En el mismo sentido, la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Medio Ambiente y el Desarrollo (CNUMAD), también conocida como la 'Cumbre para la Tierra', tuvo lugar en Río de Janeiro, Brasil, del 3 al 14 de junio de 1992<sup>4</sup>. En el numeral 17.32 del Capítulo 17, del Programa 21 aprobado por dicha Conferencia, se exhortó a los Estados a tomar medidas para reducir la contaminación de las aguas causada por los compuestos “organoestánicos” utilizados en las pinturas antiincrustantes<sup>5</sup>.

4. En esa línea, mediante la Resolución A.895 (21)<sup>6</sup>, aprobada por la Asamblea de la OMI en 1999, se instó al MEPC a que disponga lo necesario para elaborar un instrumento jurídicamente vinculante a escala mundial con el fin de resolver la cuestión de los efectos perjudiciales de los sistemas antiincrustantes utilizados en los buques.

5. Así, el “Convenio Internacional sobre el Control de los Sistemas Antiincrustantes perjudiciales en los Buques, 2001”, se adoptó el 5 de octubre de 2001 en el seno de la



<sup>1</sup> Mediante la Resolución Suprema N° 178, de 12 de marzo de 1968, el Perú se adhirió a la Convención Constitutiva de la Organización Marítima Internacional.

<sup>2</sup> Ver: <http://www.imo.org/es/OurWork/Environment/Paginas/Default.aspx>. (última visita 4/12/2018).

<sup>3</sup> Organización Marítima Internacional. Sistemas Antiincrustantes. Disponible en: <https://www.camara.cl/pdf.aspx?prmid=5817&prmtipo=SOBRETABLA> (última visita 4/12/2018).

<sup>4</sup> Para mayor información, ver: <http://www.un.org/spanish/conferences/wssd/unced.html> (última visita 5/12/2018).

<sup>5</sup> Naciones Unidas. United Nations Conference on Environment & Development Rio de Janeiro, Brazil, 3 to 14 June 1992. Agenda 21. Disponible en: <https://sustainabledevelopment.un.org/content/documents/Agenda21.pdf>, pág. 176. (última visita 5/12/2018)

<sup>6</sup> Organización Marítima Internacional. Resolución A.895(21), adopted on 25 November 1999. ANTI-FOULING SYSTEMS USED ON SHIPS (código A 21/Res.895). Disponible en: <http://www.imo.org/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/Assembly/Documents/A.895%2821%29.pdf> (última visita 5/12/2018).

17 2

OMI, con el objeto de reducir o eliminar los efectos desfavorables de los sistemas antiincrustantes en el medio marino y en la salud de los seres humanos.

6. En el ámbito nacional, mediante la Resolución Suprema N° 215-2001-RE, se creó la Comisión Consultiva Técnica Multisectorial sobre Asuntos de la Organización Marítima Internacional (COMI), la cual es la Comisión Multisectorial presidida por el Ministerio de Relaciones Exteriores de carácter permanente encargada de evaluar y efectuar el seguimiento de los convenios internacionales formulados dentro del marco de la OMI. Asimismo, la COMI estudia la temática especializada marítima vinculada con aquellos instrumentos, con el fin de recomendar la posición nacional y acciones a tomar ante dicha organización.

7. Así, en la sesión del Pleno de la COMI llevada a cabo el 17 de marzo de 2016<sup>7</sup>, se acordó la conformación de un Grupo de Trabajo (GT) *ad hoc* con el objeto de estudiar el Convenio a propósito de concluir preliminarmente la viabilidad de recomendar la adhesión del Perú e iniciar la solicitud de la opinión técnico-legal de los sectores competentes. El GT estuvo conformado por el Ministerio de Relaciones Exteriores, el Ministerio del Ambiente y la Dirección General de Capitanías y Guardacostas de la Marina de Guerra del Perú.

8. El GT concluyó que existía viabilidad para continuar con el análisis del Convenio por lo que esta Cancillería procedió a solicitar la opinión técnico-legal de los sectores competentes a efectos de exponer dichas posiciones ante el pleno de la COMI y proceder con la votación para la recomendación del inicio del perfeccionamiento interno del instrumento.

9. En ese sentido, en la sesión del Pleno de la COMI llevada a cabo el 26 de junio de 2018, se aprobó por unanimidad la recomendación de la Comisión para el pronto inicio del procedimiento de perfeccionamiento interno del Convenio, habida cuenta que corresponde con los intereses marítimos del Perú y fortalece la posición del Estado peruano ante la OMI, particularmente, con relación a sus objetivos de protección del medio marino<sup>8</sup>.

10. Para el Estado peruano, la forma de manifestación de consentimiento en obligarse por el Convenio es la adhesión, al no haber suscrito el mismo en el plazo en el que quedó abierto a la firma luego de su adopción, ello conforme el artículo 17 del Convenio.

11. De igual manera, conforme el artículo 18, numeral 3 del Convenio, el mismo entrará en vigor para el Estado peruano tres meses después del depósito del instrumento de adhesión. Ello, toda vez que el convenio entró en vigor el 17 de septiembre de 2008<sup>9</sup>, y según la referida disposición, todo instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión depositado después de la fecha en que el Convenio entró en vigor surtirá efecto tres meses después de la fecha de su depósito.

12. La Convención se encuentra registrada en el "Archivo Nacional de Tratados Embajador Juan Miguel Bákula Patiño" con el código M-1109.



<sup>7</sup> Ver: Comisión Consultiva Técnica Multisectorial sobre Asuntos de la Organización Marítima Internacional (COMI). Acta de la Sesión del día 17 de marzo de 2016.

<sup>8</sup> Ver: Comisión Consultiva Técnica Multisectorial sobre Asuntos de la Organización Marítima Internacional (COMI). Acta de la Sesión del día 26 de junio de 2018.

<sup>9</sup> Información tomada de: [http://www.imo.org/es/About/Conventions/ListOfConventions/Paginas/International-Convention-on-the-Control-of-Harmful-Anti-fouling-Systems-on-Ships-\(AFS\).aspx](http://www.imo.org/es/About/Conventions/ListOfConventions/Paginas/International-Convention-on-the-Control-of-Harmful-Anti-fouling-Systems-on-Ships-(AFS).aspx) (última visita 5/12/2018).

18

### III. OBJETO

13. El objeto del Convenio es establecer disposiciones para reducir o eliminar los efectos desfavorables de los sistemas antiincrustantes en el medio marino y en la salud de los seres humanos<sup>10</sup>.

### IV. DESCRIPCIÓN

14. El Convenio está conformado por un preámbulo, veintiún (21) artículos y cuatro (4) anexos, el último de los cuales cuenta con dos (2) apéndices.

#### **Preámbulo**

15. En el preámbulo del Convenio, se señala que las Partes del mismo toman nota de la grave preocupación que suscitan los sistemas antiincrustantes en los que se utilizan compuestos "organoestánicos" como biocidas, y se encuentran convencidas de que debe eliminarse progresivamente la introducción de tales compuestos en el medio marino.

16. Se reconoce que el uso de los sistemas para impedir la acumulación de organismos en la superficie de los buques tiene una importancia crucial para la eficacia del comercio y el transporte marítimo y para impedir la proliferación de organismos acuáticos y agentes patógenos. Empero, también reconocen la necesidad de seguir desarrollando sistemas antiincrustantes que sean eficaces y no presenten riesgos para el medio ambiente y de fomentar la sustitución de los sistemas perjudiciales por sistemas que lo sean menos o, preferiblemente, por sistemas inocuos.

#### **Parte Dispositiva**

17. En el Artículo 1 se establecen algunas obligaciones generales para las Partes, quienes se comprometen a hacer plena y totalmente efectivas las disposiciones del Convenio, con objeto de reducir o eliminar los efectos desfavorables de los sistemas antiincrustantes en el medio marino y en la salud de los seres humanos. Entre otros aspectos, en dicho artículo se establece que nada de lo dispuesto en el Convenio se interpretará en el sentido de que se impida a los Estados adoptar, individual o conjuntamente, y de conformidad con el Derecho Internacional, medidas más rigurosas para la reducción o eliminación de los efectos desfavorables de los sistemas antiincrustantes en el medio ambiente.

18. En el Artículo 2, el Convenio precisa una serie de definiciones que regirán a los efectos del mismo, tales como "Administración", por el cual se entiende al Gobierno del Estado bajo cuya autoridad opera un buque. Respecto de un buque con derecho a enarbolar el pabellón de un Estado, la Administración es el Gobierno de ese Estado, mientras que respecto de las plataformas fijas o flotantes dedicadas a la exploración y explotación del lecho marino y su subsuelo adyacentes a la costa sobre la que el Estado ribereño ejerza derechos soberanos a efectos de exploración y explotación de sus recursos naturales, la Administración es el Gobierno del Estado ribereño en cuestión.

19. También se definen otros términos, tales como "Sistema antiincrustante", por el cual se entiende a todo revestimiento, pintura, tratamiento superficial, superficie o dispositivo que se utilice en un buque para controlar o impedir la adhesión de organismos no deseados. "Viaje internacional", como aquel que realiza un buque, con derecho a enarbolar el pabellón de un Estado, desde o hasta un puerto, astillero o terminal mar adentro sujeto a la jurisdicción de otro Estado. "Buque", toda nave, del tipo que sea, que opere en el medio marino, incluidos las hidroalas, los aerodeslizadores, los sumergibles, los artefactos flotantes, las plataformas fijas o flotantes, las unidades flotantes de



<sup>10</sup> Tomado del numeral 1) del artículo 1 del Convenio.

19 4

almacenamiento y las unidades flotantes de producción, almacenamiento y descarga; entre otros.

20. En el Artículo 3 del Convenio se precisa que el mismo es aplicable, salvo disposición en contrario, a los buques con derecho a enarbolar el pabellón de una Parte; a los buques que, sin tener derecho a enarbolar el pabellón de una Parte, operen bajo la autoridad de una Parte; y los buques no comprendidos anteriormente que entren en un puerto, astillero o terminal mar adentro de una Parte. Por otro lado, el Convenio no se aplicará a los buques de guerra, ni a los buques auxiliares de la armada, ni a los buques que, siendo propiedad de una Parte o estando explotados por ella, estén exclusivamente dedicados en el momento de que se trate a servicios gubernamentales de carácter no comercial. No obstante, cada Parte garantizará, mediante la adopción de medidas apropiadas que no menoscaben las operaciones o la capacidad operativa de tales buques, que éstos operen de forma compatible, dentro de lo razonable y factible, con lo prescrito en el Convenio.

21. En torno a las medidas de control de los sistemas antiincrustantes (Artículo 4), se precisa que, de conformidad con las prescripciones del anexo 1, las Partes prohibirán y/o restringirán la aplicación, reaplicación, instalación o utilización de sistemas antiincrustantes perjudiciales en los buques mencionados en el artículo 3, inciso 1), a) y en el artículo 3, inciso 1), b), y la aplicación, reaplicación, instalación o utilización de dichos sistemas, mientras los buques mencionados en el artículo, inciso 3, 1), c), se encuentren en un puerto, astillero o terminal mar adentro de una Parte; asimismo, se tomarán medidas efectivas para asegurarse de que tales buques cumplen dichas prescripciones.

22. Por otro lado, los buques que lleven un sistema antiincrustante que sea objeto de medidas de control resultantes de una enmienda al anexo 1 introducida después de la entrada en vigor del Convenio, podrán conservar dicho sistema hasta la próxima renovación prevista del mismo, pero en ningún caso por un periodo superior a 60 meses después de la aplicación, a menos que el Comité decida que existen circunstancias excepcionales que justifican la implantación anticipada de medidas de control.

23. Respecto a las medidas de control de los materiales de desecho resultantes de la aplicación del anexo 1, el artículo 5 del Convenio dispone que, teniendo en cuenta las reglas, normas y prescripciones internacionales, las Partes adoptarán las medidas pertinentes en su territorio para exigir que los desechos resultantes de la aplicación o remoción de los sistemas antiincrustantes objeto de las medidas de control que figuran en el anexo 1, sean recogidos, manipulados, tratados y eliminados en condiciones de seguridad y de forma ecológicamente racional para proteger la salud de los seres humanos y el medio ambiente.

24. El Artículo 6 del Convenio dispone que toda Parte podrá proponer enmiendas al anexo 1 de conformidad con lo dispuesto en el artículo. Las propuestas iniciales se presentarán a la OMI y contendrán la información prescrita en el anexo 2. Dicho artículo regula todo el procedimiento para la proposición de las referidas enmiendas.

25. Conforme al Artículo 7, el Comité de Protección del Medio Marino de la OMI establecerá un grupo técnico en virtud de lo dispuesto en el artículo 6, cuando se reciba una propuesta de enmienda detallada. En el caso en que se reciban varias propuestas seguidas o al mismo tiempo, el Comité establecerá uno o más grupos técnicos, según sea necesario.

26. En el Artículo 8 se precisa que las partes adoptarán las medidas apropiadas para fomentar y facilitar la investigación científica y técnica sobre los efectos de los sistemas antiincrustantes, así como la vigilancia de tales efectos. A fin de promover los objetivos del Convenio, cada Parte facilitará a las demás Partes que lo soliciten la información



pertinente sobre, actividades científicas y técnicas emprendidas de conformidad con el Convenio, los programas científicos y tecnológicos marinos y sus objetivos, entre otros.

27. Conforme al Artículo 9, las partes se comprometen a comunicar a la OMI una lista de los inspectores designados o las organizaciones reconocidas que estén autorizados a gestionar en su nombre los asuntos relacionados con el control de los sistemas antiincrustantes, de conformidad con el Convenio, para que se distribuya a las otras Partes a fin de que sirva de información para sus funcionarios; así como información relativa a cualquier sistema antiincrustante cuyo uso haya aprobado, restringido o prohibido en virtud de la legislación nacional. De igual manera, se dispone que la OMI difundirá, por los medios oportunos, toda información que se le haya comunicado en virtud de lo dispuesto anteriormente.

28. El Artículo 10 establece que toda Parte se cerciorará de que los buques que tengan derecho a enarbolar su pabellón u operen bajo su autoridad son objeto de reconocimiento y certificación de conformidad con lo estipulado en las reglas del anexo 4.

29. El Artículo 11 regula la inspección de buques y detección de infracciones. Se precisa 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. A menos que existan indicios claros para sospechar que un buque infringe el tratado, dichas inspecciones se limitarán a verificar que, en los casos en que se exige, existe a bordo un Certificado internacional relativo al sistema antiincrustante válido o una Declaración relativa al sistema antiincrustante; y/o realizar un muestreo sucinto del sistema antiincrustante del buque que no afecte a la integridad, estructura o funcionamiento de dicho sistema teniendo en cuenta las directrices elaboradas por la OMI.

30. Por otro lado, se dispone que si existen indicios claros para sospechar que el buque infringe el Convenio, podrá efectuarse una inspección detallada, teniendo en cuenta las directrices elaboradas por la OMI. Mientras que si se comprueba que el buque infringe el Convenio, la Parte que efectúe la inspección podrá tomar medidas para amonestar, detener, expulsar o excluir de sus puertos al buque. Cuando una Parte tome dichas medidas contra un buque porque éste no cumpla el Convenio, informará inmediatamente a la Administración del buque en cuestión.

31. Según el Artículo 12, toda infracción del Convenio estará penada con las sanciones que a tal efecto establecerá la legislación de la Administración del buque de que se trate, independientemente de donde ocurra la infracción. Cuando se notifique una infracción a una Administración, ésta investigará el asunto y podrá pedir a la Parte notificante que proporcione pruebas adicionales de la presunta infracción. Si la Administración estima que hay pruebas suficientes para incoar proceso respecto de la presunta infracción, hará que se incoe lo antes posible de conformidad con su legislación.

32. La Administración comunicará inmediatamente a la Parte que le haya notificado la presunta infracción, así como a la OMI, las medidas que adopte. Si la Administración no ha tomado ninguna medida en el plazo de un año, informará al respecto a la Parte que le haya notificado la presunta infracción.

33. Por otro lado, se dispone que toda infracción del Convenio dentro de la jurisdicción de una Parte estará penada con las sanciones que a tal efecto establecerá la legislación de esa Parte. Siempre que se cometa una infracción, la Parte interesada hará que se incoe proceso de conformidad con su legislación; o bien facilitará 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.



34. En el Artículo 13 se dispone que se hará todo lo posible para evitar que un buque sufra una detención o demora innecesaria a causa de las medidas que se adopten de conformidad con los Artículos 11 o 12. Cuando un buque haya sufrido una detención o demora innecesaria, dicho buque tendrá derecho a una indemnización por todo daño o perjuicio que haya sufrido.

35. El Artículo 14 se refiere a la solución de controversias. En el mismo se prevé que las Partes resolverán toda controversia que surja entre ellas respecto de la interpretación o aplicación del Convenio mediante negociación, investigación, mediación, conciliación, arbitraje, arreglo judicial, recurso a organismos o acuerdos de carácter regional, o cualquier otro medio pacífico de su elección.

36. En el Artículo 15 se precisa que nada de lo dispuesto en el Convenio irá en perjuicio de los derechos y obligaciones de un Estado en virtud del Derecho Internacional consuetudinario recogido en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar.

37. El Artículo 16 regula las enmiendas al Convenio, abordando diferentes procedimientos para las mismas. El primero de ellos es la enmienda previo examen por la OACI, para la cual todas las Partes podrán proponer enmiendas al Convenio. Las propuestas de enmiendas se presentarán al Secretario General, que las distribuirá a todas las Partes y a todos los Miembros de la OACI por lo menos seis meses antes de su examen. Cuando se trate de propuestas de enmiendas al anexo 1, éstas se tramitarán de conformidad con lo dispuesto en el artículo 6 antes de proceder a su examen con arreglo a lo dispuesto en el presente artículo. Se regula en el numeral 2 de este artículo todos los elementos referidos a este tipo de enmienda, tal como su aceptación y entrada en vigor.

38. El numeral 3 del Artículo 16 regula la enmienda adoptada en una Conferencia. Mientras que el numeral 4 precisa que toda Parte que haya rehusado aceptar una enmienda a un anexo será considerada como no Parte exclusivamente a los efectos de la aplicación de esa enmienda. El numeral 5 señala que la propuesta, adopción y entrada en vigor de un nuevo anexo quedarán sujetas a los mismos procedimientos que las enmiendas a un artículo del Convenio. Toda notificación o declaración que se haga en virtud del Artículo 16 se presentará por escrito al Secretario General (numeral 6). Finalmente, el numeral 7 precisa que el Secretario General informará a las Partes y a los Miembros de la Organización de cualquier enmienda que entre en vigor, y de su fecha de entrada en vigor, en general y para cada Parte en particular; y toda notificación o declaración hecha en virtud del referido artículo.

39. Según el Artículo 17, el Convenio estaría abierto a la firma de cualquier Estado en la sede de la OMI desde el 1 de febrero de 2002 hasta el 31 de diciembre de 2002 y después de ese plazo seguiría abierto a la adhesión de cualquier Estado. Asimismo, los Estados podrían constituirse en Partes en el Convenio mediante firma sin reserva en cuanto a ratificación, aceptación o aprobación; o firma a reserva de ratificación, aceptación o aprobación, seguida de ratificación, aceptación o aprobación; o adhesión.

40. Entre otros aspectos, también se regula que la ratificación, aceptación, aprobación o adhesión se efectuará depositando ante el Secretario General el instrumento que proceda.

41. El Artículo 18 regula la entrada en vigor del Convenio. Así, se dispone que el mismo entraría en vigor doce meses después de la fecha en que por lo menos veinticinco Estados cuyas flotas mercantes combinadas representen no menos del veinticinco por ciento del tonelaje bruto de la marina mercante mundial, lo hayan firmado sin reserva en cuanto a ratificación, aceptación o aprobación o hayan depositado el pertinente



instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión, de conformidad con lo dispuesto en el Artículo 17.

42. Para los Estados que hayan depositado un instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión respecto del Convenio después de que se hayan cumplido las condiciones para su entrada en vigor pero antes de la fecha de entrada en vigor, la ratificación, aceptación, aprobación o adhesión surtirá efecto en la fecha de entrada en vigor del Convenio o tres meses después de la fecha de depósito del instrumento, si esta fecha es posterior. Todo instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión depositado después de la fecha en que el Convenio entre en vigor surtirá efecto tres meses después de la fecha de su depósito.

43. Después de la fecha en que una enmienda al Convenio se considere aceptada en virtud del Artículo 16, todo instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión depositado se aplicará al Convenio enmendado.

44. Sobre la denuncia del Convenio, el Artículo 19 dispone que la misma puede ser efectuada por una Parte en cualquier momento posterior a la expiración de un plazo de dos años a contar de la fecha en que el Convenio haya entrado en vigor para dicha Parte. La denuncia se efectuará mediante el depósito de una notificación por escrito ante el Secretario General para que surta efecto un año después de su recepción o al expirar cualquier otro plazo más largo que se haga constar en dicha notificación.

45. Respecto al depositario, el Artículo 20 precisa que el Convenio será depositado ante el Secretario General de la OMI, quien remitirá copias certificadas del mismo a todos los Estados que lo hayan firmado o se hayan adherido a él. Entre otras funciones, informará a dichos Estados de toda nueva firma o depósito de un instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión, así como de la fecha en que se produzca; la fecha de entrada en vigor del presente Convenio; y todo lo relativo a la denuncia del Convenio.

46. Finalmente, el artículo 21 precisó que el Convenio sería redactado en un solo ejemplar en los idiomas árabe, chino, español, francés, inglés y ruso, y cada uno de los textos tendrá la misma autenticidad.

### **Anexos**

47. En el Anexo 1 se establecen las medidas de control de los sistemas antiincrustantes. Así, se establece que, en las medidas que entraron en vigor desde el 1 de enero de 2008, los buques no llevarán compuestos "organoestánicos" que actúan como biocidas en los sistemas antiincrustantes en el caso ni en las partes o superficies externas; o bien llevarán revestimientos que formen una barrera que impida la lixiviación de estos compuestos en los sistemas no autorizados que se encuentren debajo.

48. En el Anexo 2 se establecen los datos necesarios para una propuesta inicial de sistemas los mismos que incluyen la identificación del sistema antiincrustante objeto de la propuesta; una caracterización de la información que indique que el sistema o los productos de su transformación pueden constituir un riesgo para la salud humana o el medio ambiente; datos que demuestren su toxicidad potencial; un análisis de la relación entre el sistema y los efectos desfavorables conexos; y una recomendación preliminar sobre el tipo de restricción que sería eficaz. Dichas propuestas se presentarán de conformidad con las reglas y procedimientos de la Organización.

49. Por su lado, en el Anexo 3 se precisan los datos necesarios para una propuesta detallada, la misma que exige una serie de datos, estudios y evaluación técnica específicos sobre el sistema antiincrustante propuesto, sus efectos desfavorables, las medidas de control, entre otros. Dichas propuestas incluirán una descripción de los



métodos utilizados, así como de todas las medidas adoptadas para la garantía de calidad y toda evaluación de los estudios realizada por otros expertos.

50. Finalmente, el Anexo 4 establece los reconocimientos y prescripciones de certificación para los sistemas antiincrustantes, estableciendo cinco reglas, las mismas que son relativas, respectivamente, a: los reconocimientos; la expedición o refrendo de un Certificado Internacional relativo al sistema antiincrustante; la expedición o refrendo de un Certificado Internacional relativo al sistema antriincrustante por otra Parte; la Validez de un Certificado internacional relativo al sistema antiincrustante; y la declaración relativa al sistema antiincrustante. Dicho Anexo cuenta con dos Apéndices que establecen modelos de certificados, registros y declaraciones, conforme lo regulado.

## V. CALIFICACIÓN

51. El Convenio reúne los requisitos formales exigidos por el Derecho Internacional para ser considerado como un tratado. Así, se trata de un acuerdo internacional celebrado por escrito entre Estados, que crea y regula derechos y obligaciones entre las partes (por ejemplo, lo establecido en el artículo 1, que regula las obligaciones generales de las Partes, o el artículo 3, que establece el ámbito de aplicación del Convenio) y es regido por el Derecho Internacional. Lo anterior es conforme a la definición de tratado reflejada en la Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados de 1969<sup>11</sup>.

52. Esta caracterización es importante dado que sólo aquellos instrumentos internacionales identificados como tratados son sometidos a perfeccionamiento interno en el Derecho peruano.

## VI. OPINIONES TÉCNICAS

53. A efectos de sustentar el presente informe, se consideraron las opiniones de la Dirección General de Capitanías y Guardacostas (DICAPI) de la Marina de Guerra del Perú, Ministerio de Defensa; del Ministerio del Ambiente (MINAM) y de la Dirección de Asuntos Marítimos del Ministerio de Relaciones Exteriores, competentes en la materia.

### DICAPI

54. Mediante el Oficio N° G-1000-1194, de la DICAPI, la Dirección General de Capitanías y Guardacostas, remitió el denominado "Informe Técnico: Evaluación de la Adhesión del Estado Peruano al Convenio Internacional sobre el Control de los Sistemas Antiincrustantes Perjudiciales en los Buques 2001".

55. En dicho informe la DICAPI precisó que, en materia de prevención respecto a los sistemas antiincrustantes, el Estado peruano ha emitido para los buques de Bandera Nacional, Documentos Nacionales de Cumplimiento "que certifican que el sistema antiincrustante implementado no representa riesgos para el medio marino y la salud" (p. 7).

56. DICAPI señala, por otro lado, que el Convenio prohíbe y/o restringe el uso de los sistemas antiincrustantes perjudiciales en los buques del pabellón del Estado Parte, así como los buques que no cuentan con el derecho de enarbolar su pabellón, pero que operan bajo su autoridad y todos los buques que entren en un puerto, astillero o terminal mar adentro de una Parte (p. 8).



<sup>11</sup> Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados de 1969. Artículo 2, numeral 1, literal "a": "Se entiende por 'tratado' un acuerdo internacional celebrado por escrito entre Estados y regido por el derecho internacional, ya conste en un instrumento único o en dos o más instrumentos conexos y cualquiera que sea su denominación particular".

57. Se señala que el Convenio regula la realización de inspecciones a los buques dentro del ámbito de aplicación de cualquier puerto, astillero, terminal con el objeto de determinar si se cuenta con el certificado internacional relativo a sistemas antiincrustantes y realizar un muestreo sucinto de dicho sistema. Así como cuando otra Parte presente una solicitud de investigación con pruebas suficientes de que el buque infringe o ha infringido el Convenio (p. 8).

58. En ese sentido, la DICAPI afirma que con el Convenio “tendríamos un ámbito de aplicación más amplio al que contamos actualmente con la normativa interna”, toda vez que la actual normativa solo exige llevar a bordo un documento Nacional de Cumplimiento expedida por la Autoridad Marítima a aquellos busques de bandera peruana de arqueo bruto igual o superior a 400 AB, “no siendo regulado este tipo de inspecciones ya que sólo se establece la existencia de una ‘inspección de certificación’ para buques de bandera Nacional” (p. 8).

59. A ello se añade que “el Convenio otorga la facultad al Estado Parte que si en caso se comprueba que el buque infringe el [...] Convenio, la Parte que efectúe la inspección podrá tomar medidas para amonestar, detener, expulsar o excluir de sus puertos al buque”; asimismo, la DICAPI observa que “se resalta la cooperación entre administraciones marítimas permitiendo que exista un cruce de información entre ellas con la finalidad de detener el uso de los sistemas antiicrustantes perjudiciales” (p. 8).

60. Actualmente, señala la DICAPI, en nuestra legislación nacional no se determina de manera expresa cuáles son aquellos compuestos organoestánicos que deberían ser prohibidos; y, al respecto, se afirma que “este dato, es proporcionado por el Anexo 1 del convenio Antiincrustantes 2001, estableciendo adicionalmente un mecanismo que tendrán los Estados Parte para proponer a través de un grupo técnico cuáles serían las otras sustancias utilizadas en los sistemas antiicrustantes que han de ser prohibidas o restringidas” (p. 9).

61. Por otro lado, la referida Dirección General indica que el Convenio:

“[E]s considerado un instrumento internacional más acorde a la coyuntura actual teniendo un ámbito de aplicación amplio ya que prohíbe y/o restringe el uso de los sistemas antiicrustantes perjudiciales en:

- a) Los buques de pabellón del Estado parte,
- b) Los buques que no tengan derecho a enarbolar su pabellón, pero que operan bajo su autoridad y
- c) Todos los buques que entren en un puerto, astillero o terminal mar adentro de una Parte” (p. 10).

62. De igual manera, la DICAPI afirma que el Convenio:

“[R]efuerza la facultad del Estado de garantizar que los compuestos organoestánicos prohibidos o restringidos no se encuentren siendo utilizados dentro del ámbito marítimo comercial nacional y podrá restringir o evitar el ingreso de buques extranjeros que los contengan mediante la realización de inspecciones:

- a) A los buques que se encuentren dentro del ámbito de aplicación del mismo en cualquier puerto, astillero, terminal con el objeto de determinar si cuenta con el certificado internacional relativo a sistemas antiincrustantes y de realizar un muestreo sucinto del sistema antiicrustante del buque que no afecte a la integridad, estructura o mantenimiento del mismo.



b) Cuando otra Parte presente una solicitud de investigación junto con pruebas suficientes de que el buque infringe o ha infringido el Convenio.

c) Asimismo, a través de ser considerados como Estados Partes del Convenio [...], se podrá proponer o tener participación en las propuestas que otros países realicen con respecto al cuestionamiento de sistemas antiincrustantes con la finalidad de que se modifique el anexo 1 del Convenio” (pp. 10-11).

63. Igualmente, la DICAPI afirma que nuestro país, de acuerdo al Convenio, “se podrá, adicionalmente, beneficiar con información que tengan otros países” con respecto “a las actividades científicas y técnicas emprendidas”, “los programas científicos y tecnológicos marinos y sus objetivos”, así como “los efectos observados en el marco de los programas de evaluación y vigilancia de los sistemas antiincrustantes” (p. 11).

64. En relación a los compromisos económicos que represente, la DICAPI señala que la adopción del Convenio, “no contempla el pago de obligaciones financieras por parte del Estado Peruano”, ya que el procedimiento administrativo de la Autoridad Marítima Nacional, como se ha señalado párrafos arriba, ya “contempla la emisión de Documentos Nacionales de cumplimiento en base a sistemas antiincrustantes permitidos” (p. 11).

65. Respecto a la compatibilidad del Convenio con la legislación nacional, señala la DICAPI que “el rango normativo de las normas mediante las cuales se implementará el citado convenio será de carácter infra legal, al requerirse la modificación o emisión de Resoluciones Directorales de la Autoridad Marítima Nacional” (p. 12).

66. De tal manera, la DICAPI concluye señalando que “queda claro que existiría un gran beneficio para el país si el mismo se adhiere al Convenio [...] debido a que contiene un mecanismo para evitar el posible uso futuro de otros productos químicos perjudiciales en los sistemas antiincrustantes, que tengan efectos desfavorables para el medio marino y la salud de los seres humanos” (p. 12).

### **Ministerio del Ambiente**

67. Mediante el oficio N° 028-2018-MINAM/VMGA del 22 de febrero de 2018, el Ministerio del Ambiente (MINAM) remitió los informes de la Oficina General de Asesoría Jurídica — Informe N° 494-2017-MINAM/SG/OGAJ—, de la Dirección General de Calidad Ambiental —Informe N° 0074-2017-MINAM/VMGA/DGCA/DCAE—, y de la Dirección General de Residuos Sólidos —Informe N° 145-2017-MINAM/VMGA/DGRS—.

68. La Oficina General de Asesoría Jurídica señala que la DICAPI es la institución competente para aplicar el Convenio y ejercer acciones de vigilancia del medio ambiente en el ámbito acuático para prevenir, reducir y eliminar la contaminación, así como todo aquello que pudiera ocasionar un perjuicio ecológico (punto 3.1 de su informe).

69. Por su lado, la Dirección General de Calidad Ambiental, precisa que “el uso de los sistemas antiincrustantes en las embarcaciones marinas pueden generar riesgos a la salud de las personas y al medio marino debido al grado de toxicidad que presenten de acuerdo a su composición química” (punto 2.17 de su informe).

70. En ese sentido, afirma dicha Dirección General, que el objeto del Convenio es reducir o eliminar los efectos desfavorables del uso de antiincrustantes en el medio marino y en la salud de los seres humanos. De una revisión del mismo, dicho órgano observa que el tratado “permite a las Partes tomar medidas para prevenir, controlar, disminuir o eliminar los peligros graves que afectan el litoral o a otros intereses conexos ante algún evento de esta naturaleza”. En el mismo sentido, dicha Dirección General afirma que el Convenio es, además, “coherente con el propósito de [otras] normas ambientales nacionales e



internacionales” en materia de protección medioambiental en el medio marino (puntos 2.18 y 2.21 del informe).

71. Así, la referida Dirección General concluye que el Convenio “está alineado con el propósito de las normas ambientales nacionales y la normativa internacional” y, asimismo, resalta su aplicación para “la disminución de los riesgos al ambiente marino y a la salud de la población que consume productos pesqueros como parte de su dieta” (punto 3.2 del informe).

72. Finalmente, la Dirección General de Gestión de Residuos Sólidos emitió opinión a propósito de la disposición del Artículo 5 del Convenio, relativa a las medidas que las Partes deben adoptar en su territorio para exigir que los desechos resultantes de la remoción de los sistemas antiincrustantes se llevará a cabo en condiciones de seguridad y de forma ecológicamente racional para proteger la salud de los seres humanos y el medio ambiente. Al respecto, si bien dicha Dirección General precisó que de conformidad con el Decreto Legislativo N° 1138, así como la Ley N° 27314, Ley General de Residuos Sólidos, la DICAPI también es la institución competente para abordar dicha materia; entiende que, conforme el Convenio, los Estados Partes deben procurar adoptar las medidas correspondientes a efectos de que los residuos sólidos producto de la aplicación o remoción de los sistemas antiincrustantes de las embarcaciones, no generen un impacto en la salud pública y el ambiente (puntos 9 y 11 de su informe).

### **Ministerio de Relaciones Exteriores**

73. Mediante el anteriormente citado Memorándum (AMA) N° AMA00088/2018, de fecha 23 de agosto de 2018, la Dirección de Asuntos Marítimos<sup>12</sup> (AMA) del Ministerio de Relaciones Exteriores emitió su opinión respecto a la posible adhesión del Estado peruano al Convenio.

74. En el referido memorándum, la Dirección precisa que el mar representa el principal medio de transporte en el Perú en materia comercial. Siendo de interés del Estado peruano fomentar y desarrollar su comercio marítimo, lo cual implica, según se señala “necesariamente la debida observancia de las diversas obligaciones internacionales que se asumen, particularmente, sobre la seguridad de la vida humana en el mar y la protección del medio ambiente marino en el seno de la OMI, así como de su implementación en el ordenamiento jurídico interno” (punto 30 del memorándum).

75. Con relación a los derechos en su dominio marítimo, precisa dicha Dirección, la adhesión del Perú al Convenio “fortalece las herramientas del Estado para los fines de la protección y conservación del medio ambiente marino toda vez que le permitirá aplicar la regulación internacional sobre los sistemas antiincrustantes, y garantizará su participación en posibles enmiendas sobre el instrumento” (punto 30 del memorándum).

76. Por otro lado, se precisa que debe considerarse la condición del Estado peruano de miembro del Consejo de la OMI, órgano ejecutivo de dicha organización internacional, dentro de la Categoría “C” para el bienio 2018 – 2019, en el 30° Periodo de Sesiones de la Asamblea llevado a cabo del 27 de noviembre al 6 de diciembre de 2017. De igual manera, la futura presentación de la candidatura del Perú a la reelección del Perú como miembro del Consejo para el bienio 2020 – 2021. En ese sentido, “la adhesión del Perú al Convenio representaría un elemento importante para corroborar el compromiso del

<sup>12</sup> Conforme el artículo 75° del Reglamento de Organización y Funciones de esta Cancillería, aprobado por el Decreto Supremo N° 135-2010-RE, la referida Dirección es una unidad orgánica que depende de la Dirección General de Soberanía, Límites y Asuntos Antárticos (DSL) encargada de identificar, analizar, coordinar, proponer y ejecutar las acciones de política exterior orientadas a promover y resguardar los derechos e intereses del Perú en su dominio marítimo. De manera que dicha Dirección es el órgano competente del Ministerio de Relaciones Exteriores para pronunciarse respecto a la posible adhesión del Estado peruano al Convenio.



Estado peruano con los fines de la organización con relación a la protección y conservación del medio marino” (punto 31 del memorándum).

## VII. FORMULACIÓN DE UNA DECLARACIÓN UNILATERAL

77. Conforme al artículo 16, inciso 2), f), ii) del Convenio, una enmienda al anexo 1 del entrará en vigor con respecto a todas las Partes seis meses después de la fecha en que se considere aceptada.

78. Una de las excepciones a dicha disposición es la regulada en el artículo 16, inciso 2), f), ii), 3) y se aplica para las Partes que hayan declarado, al depositar su instrumento de ratificación, aceptación o aprobación del Convenio o de adhesión a éste, que las enmiendas al anexo I sólo entrarán en vigor para ellas una vez que hayan notificado al Secretario General que las aceptan. Siendo este el único caso, en el Convenio, en el que el Estado puede formular una declaración respecto a la forma de entrada en vigor de un tipo de enmienda.

79. Al respecto, conforme a los artículos 56 y 57 de la Constitución Política del Perú, todo tratado suscrito por el Perú debe ser perfeccionado internamente a efectos de que el Estado peruano pueda manifestar su consentimiento en obligarse por el tratado. Es decir, el instrumento debe ser ratificado por el Presidente de la República por la vía simplificada —regulada en el artículo 57— o previa aprobación del Congreso de la República —conforme lo regulado en el artículo 56—<sup>13</sup>.

80. En tal sentido, no es aconsejable para el Estado peruano, que un tratado —como una enmienda al Anexo 1 del Convenio— entre en vigor sin que se haya seguido el procedimiento que corresponda según lo establecido en la Constitución Política.

81. Por lo anterior, conforme al artículo 16, inciso 2), f), ii), 3) del Convenio, la Dirección General de Tratados considera que el Estado peruano deberá formular una declaración unilateral que precise que las enmiendas al anexo 1 sólo entrarán en vigor para él una vez que se haya notificado al Secretario General de la OMI que el Perú las acepta. Dicha declaración deberá ser presentada al momento de depositar el instrumento de adhesión al Convenio, y deberá tener el siguiente tenor:

“De conformidad con lo establecido en el inciso 2), f), ii), 3), del artículo 16, del Convenio Internacional sobre el Control de los Sistemas Antiincrustantes Perjudiciales en los Buques, 2001, la República del Perú declara que las enmiendas al anexo 1 del Convenio sólo entrarán en vigor para el Perú una vez que haya notificado al Secretario General de la Organización Marítima Internacional que las acepta”.

## VIII. VÍA DE PERFECCIONAMIENTO

82. Luego del estudio y análisis correspondiente del contenido del Convenio, la Dirección General de Tratados del Ministerio de Relaciones Exteriores concluye que el **“Convenio Internacional sobre el Control de los Sistemas Antiincrustantes Perjudiciales en los Buques, 2001”**, adoptado en Londres, el 5 de octubre de 2001, no versa sobre ninguna de las materias previstas en el artículo 56 de la Constitución Política del Perú.

<sup>13</sup> En ese sentido, a modo referencial se puede afirmar que el Estado peruano efectuó una declaración unilateral al momento de depositar el instrumento de ratificación a la Convención de Viena sobre Derecho de los Tratados, mediante dicha declaración se precisa que la aplicación del artículo 11, entre otros, debe entenderse “en concordancia y con sujeción al proceso de suscripción, aprobación, ratificación, adhesión y entrada en vigencia de tratados que dispone su ordenamiento constitucional”. De manera que lo relativo a las formas de manifestación del consentimiento del Estado peruano en obligarse por un tratado deberán encontrarse conformes a lo dispuesto en el ordenamiento constitucional del Perú.



83. En tal sentido, el Convenio no versa sobre derechos humanos, soberanía, dominio o integridad del Estado, defensa nacional ni sobre obligaciones financieras del Estado peruano. Tampoco crea, modifica o suprime tributos, ni exige la modificación o derogación de alguna norma con rango de ley ni requiere la adopción de medidas legislativas para su ejecución.

84. Vale resaltar, en este punto, que conforme a lo indicado por la Dirección General de Capitanías y Guardacostas (DICAPI) de la Marina de Guerra del Perú, institución competente para la futura implementación del Convenio, en el Informe remitido mediante el Oficio N° G-1000-1194, el Convenio “no contempla el pago de obligaciones financieras por parte del Estado Peruano” (p. 11 del informe de DICAPI), toda vez que, entre otras razones, actualmente ya se viene contemplando la emisión de Documentos Nacionales de cumplimiento en base a sistemas antiincrustantes permitidos. De igual manera, “el rango normativo de las normas mediante las cuales se implementará el citado convenio será de carácter infra legal, al requerirse la modificación o emisión de Resoluciones Directorales de la Autoridad Marítima Nacional” (p. 12 del informe de DICAPI), razón por la que no se exigiría la modificación o derogación de alguna norma con rango de ley ni se requeriría la adopción de medidas legislativas para su ejecución.

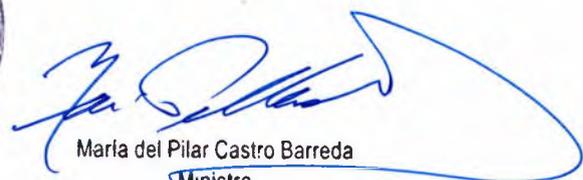
85. Por tales consideraciones, se concluye que la vía que corresponde para el perfeccionamiento interno del Convenio es la simplificada, conforme a lo prescrito en los artículos 57 y 118, inciso 11, de la Constitución Política del Perú, así como por lo dispuesto en el segundo párrafo del artículo 2 de la Ley N° 26647 —normas que regulan actos relativos al perfeccionamiento nacional de los Tratados celebrados por el Estado peruano—. Dichas normas facultan al Presidente de la República a ratificar directamente tratados mediante decretos supremos sin el requisito de la aprobación previa del Congreso de la República, cuando éstos no aborden las materias contempladas en el artículo 56 de la Constitución Política del Perú.

86. En consecuencia, corresponde al Presidente de la República ratificar, mediante Decreto Supremo, el “**Convenio Internacional sobre el Control de los Sistemas Antiincrustantes Perjudiciales en los Buques, 2001**”, adoptado en Londres, el 5 de octubre de 2001.

Lima, 12 de diciembre de 2018

LFBA



  
María del Pilar Castro Barreda  
Ministra

Asesora Especializada de la Dirección General de Tratados  
Subdirectora de Evaluación y Perfeccionamiento de Tratados (e)

## CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE EL CONTROL DE LOS SISTEMAS ANTIINCRUSTANTES PERJUDICIALES EN LOS BUQUES, 2001

### LAS PARTES EN EL PRESENTE CONVENIO,

**TOMANDO NOTA** de que las investigaciones y los estudios científicos realizados por los Gobiernos y las organizaciones internacionales competentes han demostrado que ciertos sistemas antiincrustantes utilizados en los buques entrañan un considerable riesgo de toxicidad y tienen otros efectos crónicos en organismos marinos importantes desde el punto de vista ecológico y económico, y que el consumo de los alimentos marinos afectados puede causar daños a la salud de los seres humanos,

**TOMANDO NOTA EN PARTICULAR** de la grave preocupación que suscitan los sistemas antiincrustantes en los que se utilizan compuestos organoestánicos como biocidas, y convencidas de que debe eliminarse progresivamente la introducción de tales compuestos en el medio marino,

**RECORDANDO** que en el Capítulo 17 del Programa 21 aprobado por la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Medio Ambiente y el Desarrollo, 1992, se pide a los Estados que tomen medidas para reducir la contaminación causada por los compuestos organoestánicos utilizados en los sistemas antiincrustantes,

**RECORDANDO TAMBIÉN** que en la resolución A.895(21), aprobada por la Asamblea de la Organización Marítima Internacional el 25 de noviembre de 1999, se insta al Comité de Protección del Medio Marino (CPMM) de la Organización a que disponga lo necesario para elaborar de forma ágil y urgente un instrumento jurídicamente vinculante a escala mundial con el fin de resolver la cuestión de los efectos perjudiciales de los sistemas antiincrustantes,

**CONSCIENTES** del planteamiento preventivo establecido en el Principio 15 de la Declaración de Río sobre el Medio Ambiente y el Desarrollo, al que se hace referencia en la resolución MEPC.67(37), aprobada por el CPMM el 15 de septiembre de 1995,

**RECONOCIENDO** la importancia de proteger el medio marino y la salud de los seres humanos contra los efectos desfavorables de los sistemas antiincrustantes,

**RECONOCIENDO TAMBIÉN** que el uso de sistemas antiincrustantes para impedir la acumulación de organismos en la superficie de los buques tiene una importancia crucial para la eficacia del comercio y el transporte marítimo y para impedir la proliferación de organismos acuáticos perjudiciales y agentes patógenos,

**RECONOCIENDO ADEMÁS** la necesidad de seguir desarrollando sistemas antiincrustantes que sean eficaces y no presenten riesgos para el medio ambiente y de fomentar la sustitución de los sistemas perjudiciales por sistemas que lo sean menos o, preferiblemente, por sistemas inocuos,



**HAN CONVENIDO** lo siguiente:

**ARTÍCULO 1**  
Obligaciones generales

- 1) Las Partes en el presente Convenio se comprometen a hacer plena y totalmente efectivas sus disposiciones, con objeto de reducir o eliminar los efectos desfavorables de los sistemas antiincrustantes en el medio marino y en la salud de los seres humanos.
- 2) Los anexos forman parte integrante del presente Convenio. Salvo indicación expresa en otro sentido, toda referencia al presente Convenio constituye también una referencia a sus anexos.
- 3) Nada de lo dispuesto en el presente Convenio se interpretará en el sentido de que se impide a los Estados adoptar, individual o conjuntamente, y de conformidad con el derecho internacional, medidas más rigurosas para la reducción o eliminación de los efectos desfavorables de los sistemas antiincrustantes en el medio ambiente.
- 4) Las Partes se esforzarán por colaborar en la implantación, aplicación y cumplimiento efectivos del presente Convenio.
- 5) Las Partes se comprometen a fomentar el desarrollo continuo de sistemas antiincrustantes eficaces y ecológicos.

**ARTÍCULO 2**  
Definiciones

Salvo indicación expresa en otro sentido, a los efectos del presente Convenio regirán las siguientes definiciones:

- 1) "Administración": el Gobierno del Estado bajo cuya autoridad opere el buque. Respecto de un buque con derecho a enarbolar el pabellón de un Estado, la Administración es el Gobierno de ese Estado. Respecto de las plataformas fijas o flotantes dedicadas a la exploración y explotación del lecho marino y su subsuelo adyacentes a la costa sobre la que el Estado ribereño ejerza derechos soberanos a efectos de exploración y explotación de sus recursos naturales, la Administración es el Gobierno del Estado ribereño en cuestión.
- 2) "Sistema antiincrustante": todo revestimiento, pintura, tratamiento superficial, superficie o dispositivo que se utilice en un buque para controlar o impedir la adhesión de organismos no deseados.
- 3) "Comité": el Comité de Protección del Medio Marino de la Organización.
- 4) "Arqueo bruto": el arqueo bruto calculado de acuerdo con las reglas para la determinación del arqueo recogidas en el anexo 1 del Convenio internacional sobre arqueo de buques, 1969, o en cualquier convenio que suceda a éste.
- 5) "Viaje internacional": el que realiza un buque, con derecho a enarbolar el pabellón de un Estado, desde o hasta un puerto, astillero o terminal mar adentro sujeto a la jurisdicción de otro Estado.



- 6) "Eslora": la eslora definida en el Convenio internacional sobre líneas de carga, 1966, modificado por el Protocolo de 1988 relativo al mismo, o en cualquier convenio que suceda a éste.
- 7) "Organización": la Organización Marítima Internacional.
- 8) "Secretario General": el Secretario General de la Organización.
- 9) "Buque": toda nave, del tipo que sea, que opere en el medio marino, incluidos los hidroalas, los acrodslizadores, los sumergibles, los artefactos flotantes, las plataformas fijas o flotantes, las unidades flotantes de almacenamiento (UFA) y las unidades flotantes de producción, almacenamiento y descarga (unidades FPAD).
- 10) "Grupo técnico": órgano integrado por representantes de las Partes, los Miembros de la Organización, las Naciones Unidas y sus organismos especializados, las organizaciones intergubernamentales que tienen acuerdos con la Organización y las organizaciones no gubernamentales reconocidas como entidades consultivas por la Organización, entre los cuales deberían incluirse, preferiblemente, representantes de instituciones y laboratorios dedicados al análisis de los sistemas antiincrustantes. Estos representantes reunirán conocimientos especializados sobre el destino en el medio ambiente y los efectos ambientales, efectos toxicológicos, biología marina, salud de los seres humanos, análisis económico, gestión de riesgos, transporte marítimo internacional, tecnología de revestimiento de los sistemas antiincrustantes u otros ámbitos de conocimiento necesarios para examinar objetivamente la validez de las propuestas detalladas desde un punto de vista técnico.

### ARTÍCULO 3

#### Ámbito de aplicación

- 1) Salvo indicación expresa en otro sentido, el presente Convenio será aplicable a:
  - a) los buques con derecho a enarbolar el pabellón de una Parte;
  - b) los buques que, sin tener derecho a enarbolar el pabellón de una Parte, operen bajo la autoridad de una Parte; y
  - c) los buques no comprendidos en los apartados a) o b) que entren en un puerto, astillero o terminal mar adentro de una Parte.
- 2) El presente Convenio no se aplicará a los buques de guerra, ni a los buques auxiliares de la armada, ni a los buques que, siendo propiedad de una Parte o estando explotados por ella, estén exclusivamente dedicados en el momento de que se trate a servicios gubernamentales de carácter no comercial. No obstante, cada Parte garantizará, mediante la adopción de medidas apropiadas que no menoscaben las operaciones o la capacidad operativa de tales buques, que éstos operen de forma compatible, dentro de lo razonable y factible, con lo prescrito en el presente Convenio.
- 3) Por lo que respecta a los buques de Estados que no sean Partes en el presente Convenio, las Partes aplicarán las prescripciones del presente Convenio según sea necesario para garantizar que no se otorga un trato más favorable a tales buques.



#### ARTÍCULO 4

##### Medidas de control de los sistemas antiincrustantes

- 1) De conformidad con las prescripciones del anexo 1, las Partes prohibirán y/o restringirán:
  - a) la aplicación, reaplicación, instalación o utilización de sistemas antiincrustantes perjudiciales en los buques mencionados en los artículos 3 1) a) o 3 1) b), y
  - b) la aplicación, reaplicación, instalación o utilización de dichos sistemas, mientras los buques mencionados en el artículo 3 1) c) se encuentren en un puerto, astillero o terminal mar adentro de una Parte,

y tomarán medidas efectivas para asegurarse de que tales buques cumplen dichas prescripciones.

- 2) Los buques que lleven un sistema antiincrustante que sea objeto de medidas de control resultantes de una enmienda al anexo 1 introducida después de la entrada en vigor del presente Convenio, podrán conservar dicho sistema hasta la próxima renovación prevista del mismo, pero en ningún caso por un periodo superior a 60 meses después de la aplicación, a menos que el Comité decida que existen circunstancias excepcionales que justifican la implantación anticipada de las medidas de control.

#### ARTÍCULO 5

##### Medidas de control de los materiales de desecho resultantes de la aplicación del anexo 1

Teniendo en cuenta las reglas, normas y prescripciones internacionales, las Partes adoptarán las medidas pertinentes en su territorio para exigir que los desechos resultantes de la aplicación o remoción de los sistemas antiincrustantes objeto de las medidas de control que figuran en el anexo 1, sean recogidos, manipulados, tratados y eliminados en condiciones de seguridad y de forma ecológicamente racional para proteger la salud de los seres humanos y el medio ambiente.

#### ARTÍCULO 6

##### Procedimiento para proponer enmiendas a las medidas de control de los sistemas antiincrustantes

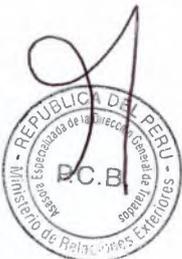
- 1) Toda Parte podrá proponer enmiendas al anexo 1 de conformidad con lo dispuesto en el presente artículo.
- 2) Las propuestas iniciales se presentarán a la Organización y contendrán la información prescrita en el anexo 2. Cuando la Organización reciba una propuesta, la pondrá en conocimiento y a disposición de las Partes, los Miembros de la Organización, las Naciones Unidas y sus organismos especializados, las organizaciones intergubernamentales que tengan acuerdos con la Organización y las organizaciones no gubernamentales reconocidas como entidades consultivas por la Organización.
- 3) El Comité decidirá si está justificado que el sistema antiincrustante en cuestión se someta a un examen más detallado, basándose en la propuesta inicial. Si el Comité decide que está justificado proceder a ese examen más detallado, exigirá a la Parte proponente que le presente



una propuesta detallada con toda la información prescrita en el anexo 3, a menos que la propuesta inicial ya contenga toda esa información. Cuando el Comité considere que hay peligro de daño grave o irreversible, la falta de certeza científica absoluta no se utilizará como razón para decidir no seguir evaluando la propuesta. El Comité establecerá un grupo técnico de conformidad con lo dispuesto en el artículo 7.

4) El grupo técnico examinará la propuesta detallada, junto con cualquier otra información que haya presentado cualquier entidad interesada, y, después de proceder a una evaluación, notificará al Comité si la propuesta demuestra que puede existir un riesgo inaceptable de que se produzcan efectos desfavorables para organismos no combatidos o para la salud de los seres humanos que justifique enmendar el anexo 1. A este respecto:

- a) El examen del grupo técnico comprenderá:
  - i) una evaluación de la relación entre el sistema antiincrustante en cuestión y los efectos desfavorables conexos observados ya sea en el medio ambiente o en la salud de los seres humanos, incluido, entre otros aspectos, el consumo de alimentos marinos afectados, o mediante estudios controlados basados en los datos descritos en el anexo 3 o en cualquier otra información que pueda surgir;
  - ii) una evaluación de la reducción del riesgo potencial resultante de las medidas de control propuestas y de cualquier otra medida de control que considere pertinente el grupo técnico;
  - iii) el examen de la información disponible sobre la viabilidad técnica de las medidas de control y la eficacia de la propuesta en función de su costo;
  - iv) el examen de la información disponible sobre otros efectos resultantes de dichas medidas de control, en relación con:
    - el medio ambiente (incluidos, entre otros aspectos, el costo de no adoptar ninguna medida y el impacto sobre la calidad del aire);
    - la salud y la seguridad en los astilleros (es decir, los efectos en el personal de los astilleros);
    - el costo para el sector del transporte marítimo internacional y para otros sectores pertinentes; y
  - v) el examen de la disponibilidad de alternativas apropiadas, que incluirá una evaluación de los riesgos que pueden entrañar tales alternativas.
- b) El informe del grupo técnico se presentará por escrito y en él se tendrá en cuenta cada una de las evaluaciones y exámenes mencionados en el apartado a), salvo que el grupo decida no llevar a cabo las evaluaciones y exámenes indicados en los incisos a) ii) a a) v) si estima, tras la evaluación especificada en el inciso a) i), que no se justifica un examen más detallado de la propuesta.



- c) El informe del grupo técnico incluirá, entre otras cosas, una recomendación sobre la justificación de un control internacional del sistema antiincrustante en cuestión, en virtud del presente Convenio, sobre la idoneidad de las medidas específicas de control que figuran en la propuesta detallada o sobre otras medidas de control que considere más apropiadas.
- 5) El informe del grupo técnico se distribuirá a todas las Partes, los Miembros de la Organización, las Naciones Unidas y sus organismos especializados, las organizaciones intergubernamentales que tengan acuerdos con la Organización y las organizaciones no gubernamentales reconocidas como entidades consultivas por la Organización, antes de que lo examine el Comité. Teniendo en cuenta el informe del grupo técnico, el Comité decidirá si procede adoptar una propuesta de enmienda del anexo 1, y cualquier modificación de la misma que estime oportuna. Si el informe concluye que hay peligro de daño grave o irreversible, la falta de certeza científica absoluta no se utilizará, por sí misma, como razón para decidir que no se puede incluir un sistema antiincrustante en el anexo 1. Las propuestas de enmiendas al anexo 1 que el Comité haya aprobado se distribuirán según se dispone en el artículo 16 2) a). La decisión de no aprobar una propuesta no impedirá que en el futuro puedan presentarse nuevas propuestas con respecto a un sistema antiincrustante determinado si surge nueva información al respecto.
- 6) Únicamente las Partes podrán participar en las decisiones descritas en los párrafos 3 y 5 que el Comité adopte.

#### ARTÍCULO 7 Grupos técnicos

- 1) El Comité establecerá un grupo técnico en virtud de lo dispuesto en el artículo 6, cuando se reciba una propuesta detallada. En el caso en que se reciban varias propuestas seguidas o al mismo tiempo, el Comité establecerá uno o más grupos técnicos, según sea necesario.
- 2) Todas las Partes podrán participar en las deliberaciones de los grupos técnicos, y aprovecharán los conocimientos pertinentes de que dispongan.
- 3) El Comité determinará el mandato, la organización y el funcionamiento de los grupos técnicos. El mandato garantizará la protección de toda la información confidencial que se presente. Los grupos técnicos podrán celebrar las reuniones que consideren necesarias, si bien se esforzarán por realizar su labor por correspondencia postal o electrónica o por otros medios que resulten convenientes.
- 4) Sólo los representantes de las Partes podrán participar en la elaboración de recomendaciones destinadas al Comité de conformidad con lo dispuesto en el artículo 6. Los grupos técnicos se esforzarán por lograr la unanimidad entre los representantes de las Partes y, si esto no fuera posible, informarán de las opiniones minoritarias.

#### ARTÍCULO 8 Investigación científica y técnica y labor de vigilancia

- 1) Las Partes adoptarán las medidas apropiadas para fomentar y facilitar la investigación científica y técnica sobre los efectos de los sistemas antiincrustantes, así como la vigilancia de tales efectos. Dicha investigación incluirá, en particular, la observación, la medición, el muestreo, la evaluación y el análisis de los efectos de los sistemas antiincrustantes.



2) A fin de promover los objetivos del presente Convenio, cada Parte facilitará a las demás Partes que lo soliciten la información pertinente sobre:

- a) las actividades científicas y técnicas emprendidas de conformidad con el presente Convenio;
- b) los programas científicos y tecnológicos marinos y sus objetivos; y
- c) los efectos observados en el marco de los programas de evaluación y vigilancia de los sistemas antiincrustantes.

### ARTÍCULO 9

#### Comunicación e intercambio de información

1) Cada Parte se compromete a comunicar a la Organización:

- a) una lista de los inspectores designados o las organizaciones reconocidas que estén autorizados a gestionar en su nombre los asuntos relacionados con el control de los sistemas antiincrustantes, de conformidad con el presente Convenio, para que se distribuya a las otras Partes a fin de que sirva de información para sus funcionarios. La Administración notificará, por tanto, a la Organización las responsabilidades concretas de los inspectores designados o las organizaciones reconocidas y los pormenores de la autoridad delegada en ellos; y
- b) anualmente, información relativa a cualquier sistema antiincrustante cuyo uso haya aprobado, restringido o prohibido en virtud de la legislación nacional.

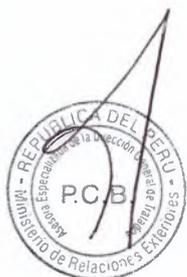
2) La Organización difundirá, por los medios oportunos, toda información que se le haya comunicado en virtud de lo dispuesto en el párrafo 1.

3) En el caso de los sistemas antiincrustantes aprobados, registrados o autorizados por una Parte, dicha Parte deberá proporcionar, o pedir a los fabricantes de dichos sistemas antiincrustantes que proporcionen, a aquellas Partes que lo soliciten, la información en que se ha basado para tomar su decisión, incluida la información prescrita en el anexo 3, u otra información pertinente para poder realizar una evaluación adecuada del sistema antiincrustante. No se facilitará información que esté protegida por la ley.

### ARTÍCULO 10

#### Reconocimiento y certificación

Toda Parte se cerciorará de que los buques que tengan derecho a enarbolar su pabellón u operen bajo su autoridad son objeto de reconocimiento y certificación de conformidad con lo estipulado en las reglas del anexo 4.



## ARTÍCULO 11

### Inspección de buques y detección de infracciones

1) Todo buque al que sean aplicables las disposiciones del presente 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 presente Convenio. A menos que existan indicios claros para sospechar que un buque infringe el presente Convenio, dichas inspecciones se limitarán a:

- a) verificar que, en los casos en que se exige, existe a bordo un Certificado internacional relativo al sistema antiincrustante válido o una Declaración relativa al sistema antiincrustante; y/o
- b) realizar un muestreo sucinto del sistema antiincrustante del buque que no afecte a la integridad, estructura o funcionamiento de dicho sistema teniendo en cuenta las directrices elaboradas por la Organización\*. No obstante, el tiempo necesario para analizar los resultados del muestreo no se utilizará como fundamento para impedir el movimiento y la salida del buque.

2) Si existen indicios claros para sospechar que el buque infringe el presente Convenio, podrá efectuarse una inspección detallada, teniendo en cuenta las directrices elaboradas por la Organización\*.

3) Si se comprueba que el buque infringe el presente Convenio, la Parte que efectúe la inspección podrá tomar medidas para amonestar, detener, expulsar o excluir de sus puertos al buque. Cuando una Parte tome dichas medidas contra un buque porque éste no cumpla el presente Convenio, informará inmediatamente a la Administración del buque en cuestión.

4) Las Partes colaborarán para detectar las infracciones y hacer cumplir el presente Convenio. Una Parte podrá asimismo inspeccionar un buque que entre en un puerto, astillero o terminal mar adentro bajo su jurisdicción, si cualquier otra Parte presenta una solicitud de investigación, junto con pruebas suficientes de que el buque infringe o ha infringido el presente Convenio. El informe de dicha investigación se enviará a la Parte que la haya solicitado y a la autoridad competente de la Administración del buque en cuestión, para que se adopten las medidas oportunas en virtud del presente Convenio.

## ARTÍCULO 12

### Infracciones

1) Toda infracción del presente Convenio estará penada con las sanciones que a tal efecto establecerá la legislación de la Administración del buque de que se trate, independientemente de donde ocurra la infracción. Cuando se notifique una infracción a una Administración, ésta investigará el asunto y podrá pedir a la Parte notificante que proporcione pruebas adicionales de la presunta infracción. Si la Administración estima que hay pruebas suficientes para incoar proceso respecto de la presunta infracción, hará que se incoe lo antes posible de conformidad con su legislación. La Administración comunicará inmediatamente a la Parte que le haya notificado la presunta infracción, así como a la Organización, las medidas que adopte. Si la Administración

---

\* Directrices por elaborar.



no ha tomado ninguna medida en el plazo de un año, informará al respecto a la Parte que le haya notificado la presunta infracción.

2) Toda infracción del presente Convenio dentro de la jurisdicción de una Parte estará penada con las sanciones que a tal efecto establecerá la legislación de esa Parte. Siempre que se cometa una infracción, la Parte interesada:

- a) hará que se incoe proceso de conformidad con su legislación; o bien
- b) facilitará 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.

3) Las sanciones estipuladas en la legislación de una Parte conforme a lo dispuesto en el presente artículo serán suficientemente severas para disuadir a los eventuales infractores del presente Convenio dondequiera que se encuentren.

### ARTÍCULO 13

#### Demoras o detenciones innecesarias de los buques

1) Se hará todo lo posible para evitar que un buque sufra una detención o demora innecesaria a causa de las medidas que se adopten de conformidad con los artículos 11 ó 12.

2) Cuando un buque haya sufrido una detención o demora innecesaria a causa de las medidas adoptadas de conformidad con los artículos 11 ó 12, dicho buque tendrá derecho a una indemnización por todo daño o perjuicio que haya sufrido.

### ARTÍCULO 14

#### Solución de controversias

Las Partes resolverán toda controversia que surja entre ellas respecto de la interpretación o aplicación del presente Convenio mediante negociación, investigación, mediación, conciliación, arbitraje, arreglo judicial, recurso a organismos o acuerdos de carácter regional, o cualquier otro medio pacífico de su elección.

### ARTÍCULO 15

#### Relación con el derecho internacional del mar

Nada de lo dispuesto en el presente Convenio irá en perjuicio de los derechos y obligaciones de un Estado en virtud del derecho internacional consuetudinario recogido en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar.

### ARTÍCULO 16

#### Enmiendas

1) El presente Convenio podrá ser enmendado por cualquiera de los procedimientos especificados a continuación.



2) Enmienda previo examen por la Organización:

- a) Todas las Partes podrán proponer enmiendas al presente Convenio. Las propuestas de enmiendas se presentarán al Secretario General, que las distribuirá a todas las Partes y a todos los Miembros de la Organización por lo menos seis meses antes de su examen. Cuando se trate de propuestas de enmiendas al anexo 1, éstas se tramitarán de conformidad con lo dispuesto en el artículo 6 antes de proceder a su examen con arreglo a lo dispuesto en el presente artículo.
- b) Toda enmienda propuesta y distribuida de conformidad con este procedimiento se remitirá al Comité para su examen. Las Partes en el presente Convenio, sean o no Miembros de la Organización, tendrán derecho a participar en las deliberaciones del Comité a efectos del examen y adopción de la enmienda.
- c) Las enmiendas se adoptarán por una mayoría de dos tercios de las Partes presentes y votantes en el Comité, a condición de que al menos un tercio de las Partes esté presente en el momento de la votación.
- d) El Secretario General comunicará a todas las Partes las enmiendas adoptadas de conformidad con el apartado c) para su aceptación.
- e) Una enmienda se considerará aceptada en las siguientes circunstancias:
  - i) Una enmienda a un artículo del Convenio se considerará aceptada en la fecha en que dos tercios de las Partes hayan notificado al Secretario General que la aceptan.
  - ii) Una enmienda a un anexo se considerará aceptada cuando hayan transcurrido doce meses desde la fecha de su adopción o cualquier otra fecha que decida el Comité. No obstante, si antes de esa fecha más de un tercio de las Partes notifican al Secretario General objeciones a la enmienda, se considerará que ésta no ha sido aceptada.
- f) Una enmienda entrará en vigor en las siguientes condiciones:
  - i) Una enmienda a un artículo del presente Convenio entrará en vigor para aquellas Partes que hayan declarado que la aceptan seis meses después de la fecha en que se considere aceptada de conformidad con lo dispuesto en el inciso e) i).
  - ii) Una enmienda al anexo I entrará en vigor con respecto a todas las Partes seis meses después de la fecha en que se considere aceptada, excepto para las Partes que hayan:
    - 1) notificado su objeción a la enmienda de conformidad con lo dispuesto en el inciso e) ii) y no hayan retirado tal objeción;
    - 2) notificado al Secretario General, antes de la entrada en vigor de dicha enmienda, que la enmienda sólo entrará en vigor para ellas una vez que hayan notificado que la aceptan; o



- 3) declarado, al depositar su instrumento de ratificación, aceptación o aprobación del Convenio o de adhesión a éste, que las enmiendas al anexo I sólo entrarán en vigor para ellas una vez que hayan notificado al Secretario General que las aceptan.
- iii) Una enmienda a un anexo que no sea el anexo I entrará en vigor con respecto a todas las Partes seis meses después de la fecha en que se considere aceptada, excepto para las Partes que hayan notificado su objeción a la enmienda de conformidad con lo dispuesto en el inciso c) ii) y que no hayan retirado tal objeción.
- g) i) Una Parte que haya notificado una objeción con arreglo a lo dispuesto en los incisos f) ii) 1) o f) iii) puede notificar posteriormente al Secretario General que acepta la enmienda. Dicha enmienda entrará en vigor para la Parte en cuestión seis meses después de la fecha en que haya notificado su aceptación, o de la fecha en la que la enmienda entre en vigor, si ésta es posterior.
- ii) En el caso de que una Parte que haya hecho una notificación o una declaración en virtud de lo dispuesto, respectivamente, en los incisos f) ii) 2) o f) ii) 3) notifique al Secretario General que acepta una enmienda, dicha enmienda entrará en vigor para la Parte en cuestión seis meses después de la fecha en que haya notificado su aceptación, o de la fecha en la que la enmienda entre en vigor, si ésta es posterior.
- 3) Enmienda mediante Conferencia:
- a) A solicitud de cualquier Parte, y siempre que concuerde en ello un tercio cuando menos de las Partes, la Organización convocará una conferencia de las Partes para examinar enmiendas al presente Convenio.
- b) Toda enmienda adoptada en tal conferencia por una mayoría de dos tercios de las Partes presentes y votantes será comunicada por el Secretario General a todas las Partes para su aceptación.
- c) Salvo que la conferencia decida otra cosa, se considerará que la enmienda ha sido aceptada y ha entrado en vigor de conformidad con los procedimientos especificados en los apartados 2 e) y 2 f), respectivamente, del presente artículo.
- 4) Toda Parte que haya rehusado aceptar una enmienda a un anexo será considerada como no Parte exclusivamente a los efectos de la aplicación de esa enmienda.
- 5) La propuesta, adopción y entrada en vigor de un nuevo anexo quedarán sujetas a los mismos procedimientos que las enmiendas a un artículo del Convenio.
- 6) Toda notificación o declaración que se haga en virtud del presente artículo se presentará por escrito al Secretario General.



- 7) El Secretario General informará a las Partes y a los Miembros de la Organización de:
- a) cualquier enmienda que entre en vigor, y de su fecha de entrada en vigor, en general y para cada Parte en particular; y
  - b) toda notificación o declaración hecha en virtud del presente artículo.

#### ARTÍCULO 17

##### Firma, ratificación, aceptación, aprobación y adhesión

- 1) El presente Convenio estará abierto a la firma de cualquier Estado en la sede de la Organización desde el 1 de febrero de 2002 hasta el 31 de diciembre de 2002 y después de ese plazo seguirá abierto a la adhesión de cualquier Estado.
- 2) Los Estados podrán constituirse en Partes en el presente Convenio mediante:
  - a) firma sin reserva en cuanto a ratificación, aceptación o aprobación; o
  - b) firma a reserva de ratificación, aceptación o aprobación, seguida de ratificación, aceptación o aprobación; o
  - c) adhesión.
- 3) La ratificación, aceptación, aprobación o adhesión se efectuará depositando ante el Secretario General el instrumento que proceda.
- 4) Todo Estado integrado por dos o más unidades territoriales en las que sea aplicable un régimen jurídico distinto en relación con las cuestiones objeto del presente Convenio podrá declarar en el momento de la firma, ratificación, aceptación, aprobación o adhesión que el presente Convenio será aplicable a todas sus unidades territoriales, o sólo a una o varias de ellas, y podrá en cualquier momento sustituir por otra su declaración original.
- 5) Esa declaración se notificará por escrito al Secretario General y en ella se hará constar expresamente a qué unidad o unidades territoriales será aplicable el presente Convenio.

#### ARTÍCULO 18

##### Entrada en vigor

- 1) El presente Convenio entrará en vigor doce meses después de la fecha en que por lo menos veinticinco Estados cuyas flotas mercantes combinadas representen no menos del veinticinco por ciento del tonelaje bruto de la marina mercante mundial, lo hayan firmado sin reserva en cuanto a ratificación, aceptación o aprobación o hayan depositado el pertinente instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 17.
- 2) Para los Estados que hayan depositado un instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión respecto del presente Convenio después de que se hayan cumplido las condiciones para su entrada en vigor pero antes de la fecha de entrada en vigor, la ratificación,



aceptación, aprobación o adhesión surtirá efecto en la fecha de entrada en vigor del presente Convenio o tres meses después de la fecha de depósito del instrumento, si esta fecha es posterior.

3) Todo instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión depositado después de la fecha en que el presente Convenio entre en vigor surtirá efecto tres meses después de la fecha de su depósito.

4) Después de la fecha en que una enmienda al presente Convenio se considere aceptada en virtud del artículo 16, todo instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión depositado se aplicará al Convenio enmendado.

## ARTÍCULO 19

### Denuncia

1) El presente Convenio podrá ser denunciado por una Parte en cualquier momento posterior a la expiración de un plazo de dos años a contar de la fecha en que el presente Convenio haya entrado en vigor para dicha Parte.

2) La denuncia se efectuará mediante el depósito de una notificación por escrito ante el Secretario General para que surta efecto un año después de su recepción o al expirar cualquier otro plazo más largo que se haga constar en dicha notificación.

## ARTÍCULO 20

### Depositario

1) El presente Convenio será depositado ante el Secretario General, quien remitirá copias certificadas del mismo a todos los Estados que lo hayan firmado o se hayan adherido a él.

2) Además de desempeñar las funciones especificadas en otras partes del presente Convenio, el Secretario General:

- a) informará a todos los Estados que hayan firmado el presente Convenio o se hayan adherido al mismo de:
  - i) toda nueva firma o depósito de un instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión, así como de la fecha en que se produzca;
  - ii) la fecha de entrada en vigor del presente Convenio; y
  - iii) todo depósito de un instrumento de denuncia del presente Convenio y de la fecha en que se recibió dicho instrumento, así como de la fecha en que la denuncia surta efecto; y
- b) tan pronto como el presente Convenio entre en vigor, remitirá el texto del mismo a la Secretaría de las Naciones Unidas para que se registre y publique conforme a lo dispuesto en el artículo 102 de la Carta de las Naciones Unidas.

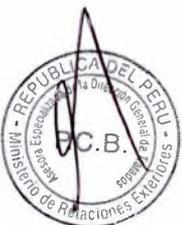


**ARTÍCULO 21**  
Idiomas

El presente Convenio está redactado en un solo ejemplar en los idiomas árabe, chino, español, francés, inglés y ruso, y cada uno de los textos tendrá la misma autenticidad.

EN FE DE LO CUAL los infrascritos, debidamente autorizados al efecto por sus respectivos gobiernos, han firmado el presente Convenio.

HECHO EN LONDRES el día cinco de octubre de dos mil uno.



ANEXO 1

MEDIDAS DE CONTROL DE LOS SISTEMAS ANTIINCRUSTANTES

Sistema antiincrustante	Medidas de control	Aplicación	Fecha de entrada en vigor de las medidas
Compuestos organoestánicos que actúan como biocidas en los sistemas antiincrustantes	No se aplicarán ni reaplicarán estos compuestos a los buques	Todos los buques	1 de enero de 2003
Compuestos organoestánicos que actúan como biocidas en los sistemas antiincrustantes	Los buques: 1) no llevarán estos compuestos en el casco ni en las partes o superficies externas; o bien 2) llevarán revestimientos que formen una barrera que impida la lixiviación de estos compuestos presentes en los sistemas antiincrustantes no autorizados que se encuentren debajo	Todos los buques (excepto las plataformas fijas y flotantes, las UFA y las unidades FPAD construidas antes del 1 de enero de 2003 y que no hayan estado en dique seco el 1 de enero de 2003, o posteriormente)	1 de enero de 2008



44 29

ANEXO 2

**DATOS NECESARIOS PARA UNA PROPUESTA INICIAL**

- 1) Las propuestas iniciales incluirán documentación suficiente que contenga como mínimo lo siguiente:
  - a) la identificación del sistema antiincrustante objeto de la propuesta: designación del sistema antiincrustante; nombre de los ingredientes activos y sus números en el *Chemical Abstract Services Registry* (número CAS), según proceda, o componentes del sistema de los que se sospecha que causan los efectos desfavorables preocupantes;
  - b) una caracterización de la información que indique que el sistema antiincrustante o los productos de su transformación pueden constituir un riesgo para la salud de los seres humanos o pueden tener efectos desfavorables en organismos no combatidos en las concentraciones que es probable encontrar en el medio ambiente (por ejemplo, los resultados de estudios de toxicidad en especies representativas o los datos relativos a la bioacumulación);
  - c) datos que demuestren la toxicidad potencial de los componentes del sistema antiincrustante, o de los productos de su transformación en el medio ambiente en concentraciones que puedan tener efectos desfavorables en los organismos no combatidos, en la salud de los seres humanos o en la calidad del agua (por ejemplo, datos sobre la persistencia en la columna de agua, en los sedimentos y en la biota; el régimen de desprendimiento de componentes tóxicos de las superficies tratadas observado en estudios realizados al respecto o en situaciones reales de utilización; o datos obtenidos mediante un programa de vigilancia, si se dispone de ellos);
  - d) un análisis de la relación entre el sistema antiincrustante, los efectos desfavorables conexos y las concentraciones en el medio ambiente observadas o previstas; y
  - e) una recomendación preliminar sobre el tipo de restricción que podría ser eficaz para reducir los riesgos relacionados con el sistema antiincrustante.
- 2) Las propuestas iniciales se presentarán de conformidad con las reglas y procedimientos de la Organización.



45

### ANEXO 3

#### DATOS NECESARIOS PARA UNA PROPUESTA DETALLADA

- 1) Las propuestas detalladas incluirán documentación suficiente que contenga lo siguiente:
  - a) las novedades con respecto a los datos aportados en la propuesta inicial;
  - b) las conclusiones a las que se ha llegado a partir de los datos que se indican en los apartados 3 a), 3 b) y 3 c), según proceda, en función del tema de la propuesta y una identificación o descripción de los métodos utilizados para obtener los datos;
  - c) un resumen de los resultados de los estudios sobre los efectos desfavorables del sistema antiincrustante;
  - d) si se ha realizado una labor de vigilancia, un resumen de los resultados de la misma, incluida la información sobre el tráfico marítimo y una descripción general de la zona vigilada;
  - e) un resumen de los datos disponibles sobre la exposición ambiental o ecológica y toda estimación de las concentraciones en el medio ambiente obtenida mediante la aplicación de modelos matemáticos utilizando todos los parámetros de destino en el medio ambiente disponibles, preferiblemente los determinados de forma experimental, junto con una identificación o descripción de la metodología utilizada para la elaboración de los modelos;
  - f) una evaluación de la relación entre el sistema antiincrustante en cuestión, los efectos desfavorables conexos y las concentraciones en el medio ambiente observadas o previstas;
  - g) una indicación cualitativa del nivel de incertidumbre de la evaluación a la que se hace referencia en el apartado f);
  - h) las medidas específicas de control que se recomiendan para reducir los riesgos relacionados con el sistema antiincrustante; y
  - i) un resumen de los resultados de los estudios disponibles sobre los posibles efectos de las medidas de control recomendadas en la calidad del aire, las condiciones en los astilleros, el transporte marítimo internacional y otros sectores pertinentes, así como de las posibles alternativas.
  
- 2) Las propuestas detalladas incluirán también, si procede, la siguiente información sobre las propiedades físicas y químicas del componente o componentes que causen preocupación:
  - punto de fusión;
  - punto de ebullición;
  - densidad (relativa);
  - presión de vapor;



- solubilidad en el agua / pH / constante de disociación (pKa);
- potencial de oxidación-reducción;
- masa molecular;
- estructura molecular; y
- otras propiedades físicas y químicas señaladas en la propuesta inicial.

3) A los efectos del apartado 1 b) *supra*, las categorías de datos serán:

a) Datos sobre el destino en el medio ambiente y los efectos ambientales:

- modos de degradación-disipación (por ejemplo, hidrólisis, fotodegradación, biodegradación);
- persistencia en el medio de que se trate (por ejemplo, columna de agua, sedimentos, biota);
- separación sedimentos-agua;
- tasas de lixiviación de los biocidas o de los ingredientes activos;
- balance de masa;
- bioacumulación, coeficiente de partición, coeficiente octanol/agua; y
- toda reacción novedosa que se produzca en el momento de la liberación o todo efecto interactivo conocido.

b) Datos sobre todo efecto no buscado en las plantas acuáticas, los invertebrados, los peces, las aves marinas, los mamíferos marinos, las especies en peligro de extinción, otras biotas, la calidad del agua, el lecho del mar o el hábitat de los organismos no combatidos, especialmente de organismos sensibles y representativos:

- toxicidad aguda;
- toxicidad crónica;
- toxicidad para el desarrollo y la reproducción;
- trastornos endocrinos;
- toxicidad de los sedimentos;
- biodisponibilidad, biomagnificación, bioconcentración;
- efectos sobre la red alimentaria y las poblaciones;
- observaciones de los efectos desfavorables sobre el terreno, mortandad de peces, peces varados, análisis de tejidos; y
- residuos en los alimentos marinos.

Estos datos se referirán a uno o más tipos de organismos no combatidos, tales como plantas acuáticas, invertebrados, peces, aves, mamíferos y especies en peligro de extinción.

c) Datos sobre los posibles efectos para la salud de los seres humanos (incluido, entre otros aspectos, el consumo de alimentos marinos afectados).

4) Las propuestas detalladas incluirán una descripción de los métodos utilizados, así como de todas las medidas adoptadas para la garantía de calidad y toda evaluación de los estudios realizada por otros expertos.



ANEXO 4

**RECONOCIMIENTOS Y PRESCRIPCIONES DE CERTIFICACIÓN  
PARA LOS SISTEMAS ANTIINCRUSTANTES**

**REGLA 1**  
Reconocimientos

1) Los buques de arqueo bruto igual o superior a 400 a los que se hace referencia en el artículo 3 1) a), que efectúen viajes internacionales, excluidas las plataformas fijas o flotantes, las UFA y las unidades FPAD, se someterán a los reconocimientos que se especifican a continuación:

- a) un reconocimiento inicial antes de que el buque entre en servicio o antes de que se le expida por primera vez el Certificado internacional relativo al sistema antiincrustante (Certificado) exigido en virtud de las reglas 2 ó 3; y
- b) un reconocimiento cuando se cambie o reemplace el sistema antiincrustante. Dicho reconocimiento se refrendará en el Certificado expedido en virtud de las reglas 2 ó 3.

2) Los reconocimientos garantizarán que el sistema antiincrustante del buque cumple plenamente el presente Convenio.

3) La Administración tomará las medidas oportunas respecto de los buques que no estén sujetos a las disposiciones del párrafo 1 de la presente regla con el fin de que éstos cumplan el presente Convenio.

4) a) En lo que a la aplicación del presente Convenio se refiere, los reconocimientos de buques estarán a cargo de funcionarios debidamente autorizados por la Administración, o se efectuarán conforme a lo estipulado en la regla 3 1), teniendo en cuenta las directrices relativas a los reconocimientos elaboradas por la Organización\*. La Administración podrá también confiar los reconocimientos prescritos en el presente Convenio a inspectores designados a tal efecto o a organizaciones reconocidas por ella.

b) Cuando una Administración designe inspectores o reconozca organizaciones\*\* para que efectúen reconocimientos facultará, como mínimo, a los mencionados inspectores u organizaciones para:

- i) exigir a los buques que inspeccionen que cumplan las disposiciones del anexo 1; y

\* Directrices por elaborar.

\*\* Véanse las directrices adoptadas por la Organización mediante la resolución A.739(18), según sean enmendadas por la Organización, y las especificaciones adoptadas por la Organización mediante la resolución A.789(19), según sean enmendadas por la Organización.



48 28

- ii) realizar reconocimientos si lo solicitan las autoridades competentes de un Estado rector del puerto que sea Parte en el presente Convenio.
- c) Cuando la Administración, un inspector designado o una organización reconocida determinen que el sistema antiincrustante de un buque no se ajusta a las especificaciones del Certificado exigido en virtud de las reglas 2 ó 3 o no cumple las prescripciones del presente Convenio, se asegurarán de que se adoptan inmediatamente medidas correctivas con objeto de que el buque cumpla lo prescrito. Asimismo, el inspector designado o la organización reconocida comunicará oportunamente a la Administración cualquier medida de esa naturaleza. Si no se adoptan las medidas correctivas necesarias, se notificará este hecho inmediatamente a la Administración y ésta se asegurará de que el Certificado se retira o no se expide, según sea el caso.
- d) En el caso descrito en el apartado c), si el buque se encuentra en un puerto de otra Parte, el hecho se notificará inmediatamente a las autoridades competentes del Estado rector del puerto. Cuando la Administración, un inspector designado o una organización reconocida hayan notificado el hecho a las autoridades competentes del Estado rector del puerto, el Gobierno de dicho Estado prestará a la Administración, al inspector o a la organización toda la ayuda necesaria para que pueda cumplir sus obligaciones en virtud de la presente regla, incluidas las medidas indicadas en los artículos 11 ó 12.

## REGLA 2

### Expedición o refrendo de un Certificado internacional relativo al sistema antiincrustante

- 1) La Administración exigirá que a todo buque al que sea aplicable la regla 1 se le expida un Certificado, una vez que se haya llevado a cabo satisfactoriamente el reconocimiento dispuesto en la regla 1. Todo Certificado expedido bajo la autoridad de una Parte será aceptado por las otras Partes y tendrá, a todos los efectos del presente Convenio, la misma validez que un Certificado expedido por ellas.
- 2) Los Certificados serán expedidos o refrendados por la Administración, o por cualquier persona u organización debidamente autorizada por ella. En todos los casos, la Administración asume plena responsabilidad por los Certificados.
- 3) Para los buques que lleven un sistema antiincrustante sujeto a una de las medidas de control indicadas en el anexo 1 que se haya aplicado antes de la entrada en vigor de esa medida, la Administración expedirá un Certificado de conformidad con lo dispuesto en los párrafos 2 y 3 de la presente regla a más tardar dos años después de la entrada en vigor de dicha medida. Lo dispuesto en el presente párrafo no afectará a ninguna prescripción de que los buques cumplan lo dispuesto en el anexo 1.
- 4) El Certificado se extenderá de forma que se ajuste al modelo que figura en el apéndice 1 del presente anexo y se redactará por lo menos en español, francés o inglés. Si se utiliza también un idioma oficial del Estado expedidor, éste prevalecerá en caso de controversia o discrepancia.



### REGLA 3

#### Expedición o refrendo de un Certificado internacional relativo al sistema antiincrustante por otra Parte

- 1) A petición de la Administración, otra Parte podrá ordenar el reconocimiento de un buque y, si considera que éste cumple lo dispuesto en el Convenio, dicha Parte expedirá o autorizará la expedición de un Certificado al buque en cuestión, y, cuando corresponda, refrendará o autorizará el refrendo de dicho Certificado, de conformidad con las disposiciones del presente Convenio.
- 2) Se remitirá lo antes posible una copia del Certificado y del informe del reconocimiento a la Administración solicitante.
- 3) Los Certificados expedidos a petición de una Administración con arreglo a lo dispuesto en el párrafo 1 contendrán una declaración en la que se señale ese particular, y tendrán igual validez y reconocimiento que los expedidos por esa Administración.
- 4) No se expedirá un Certificado a ningún buque que tenga derecho a enarbolar el pabellón de un Estado que no sea Parte en el Convenio.

### REGLA 4

#### Validez de un Certificado internacional relativo al sistema antiincrustante

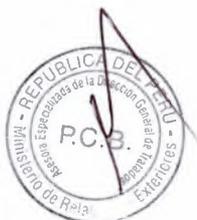
- 1) Un Certificado expedido en virtud de las reglas 2 ó 3 perderá su validez en cualquiera de los casos siguientes:
  - a) si se cambia o reemplaza el sistema antiincrustante y el Certificado no se refrenda de conformidad con el presente Convenio; y
  - b) si el buque cambia su pabellón por el de otro Estado. Sólo se expedirá un nuevo Certificado cuando la Parte que lo expida tenga la certeza de que el buque cumple lo dispuesto en el presente Convenio. En caso de que el buque haya cambiado el pabellón de una Parte por el de otra, y si se solicita en los tres meses siguientes al cambio, la Parte cuyo pabellón tenía derecho a enarbolar el buque anteriormente remitirá lo antes posible a la Administración copias de los Certificados que llevara el buque antes del cambio y, si es posible, copias de los informes de los reconocimientos pertinentes.
- 2) La expedición por una Parte de un nuevo Certificado a un buque que haya cambiado su pabellón anterior por el de esa Parte podrá hacerse tras un nuevo reconocimiento o sobre la base del Certificado expedido por la Parte cuyo pabellón tenía derecho a enarbolar el buque anteriormente.



### REGLA 5

#### Declaración relativa al sistema antiincrustante

- 1) La Administración exigirá que todo buque de eslora igual o superior a 24 metros y de arqueo bruto inferior a 400 que efectúe viajes internacionales y al que sean aplicables las disposiciones del artículo 3 1) a) (excluidas las plataformas fijas o flotantes, las UFA y las unidades FPAD) lleve una Declaración firmada por el propietario o su agente autorizado. Tal Declaración llevará adjunta la documentación oportuna (por ejemplo, un recibo de pintura o una factura de un contratista) o contendrá el refrendo correspondiente.
  
- 2) La Declaración se extenderá de forma que se ajuste al modelo que figura en el apéndice 2 del presente anexo y se redactará por lo menos en español, francés o inglés. Si se utiliza también un idioma oficial del Estado cuyo pabellón tenga derecho a enarbolar el buque, dicho idioma prevalecerá en caso de controversia o discrepancia.



APÉNDICE 1 DEL ANEXO 4

MODELO DE CERTIFICADO INTERNACIONAL RELATIVO AL SISTEMA ANTIINCRUSTANTE

CERTIFICADO INTERNACIONAL RELATIVO AL SISTEMA ANTIINCRUSTANTE (El presente Certificado llevará como suplemento un registro de sistemas antiincrustantes)

(Sello oficial)

(Estado)

Expedido en virtud del Convenio internacional sobre el control de los sistemas antiincrustantes perjudiciales en los buques con la autoridad conferida por el Gobierno de

(nombre del Estado)

por

(persona u organización autorizada)

Cuando se haya expedido un Certificado previamente, el presente Certificado sustituye al Certificado de fecha .....

Datos relativos al buque<sup>1</sup>

Nombre del buque .....

Número o letras distintivos .....

Puerto de matrícula .....

Arqueo bruto .....

Número IMO<sup>2</sup> .....

<sup>1</sup> Los datos relativos al buque podrán indicarse también en casillas dispuestas horizontalmente.

<sup>2</sup> 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).



En este buque no se ha aplicado un sistema antiincrustante sujeto a medidas de control en virtud de lo dispuesto en el anexo 1, ni durante la fase de construcción ni posteriormente .....

En este buque se ha aplicado un sistema antiincrustante sujeto a medidas de control en virtud de lo dispuesto en el anexo 1, pero dicho sistema fue removido por .....  
(indíquese el nombre de la instalación)

el ..... (fecha) .....

En este buque se ha aplicado un sistema antiincrustante sujeto a medidas de control en virtud de lo dispuesto en el anexo 1, pero dicho sistema ha sido recubierto con un revestimiento aislante aplicado por ..... el ..... (fecha) .....   
(indíquese el nombre de la instalación)

En este buque se ha aplicado un sistema antiincrustante sujeto a medidas de control en virtud de lo dispuesto en el anexo 1 antes del ..... (fecha)<sup>3</sup>, pero dicho sistema se removerá o se recubrirá con un revestimiento aislante antes del ..... (fecha)<sup>4</sup> .....

SE CERTIFICA:

- 1 que el buque ha sido objeto de reconocimiento de conformidad con lo prescrito en la regla 1 del anexo 4 del Convenio; y
- 2 que el reconocimiento ha puesto de manifiesto que el sistema antiincrustante del buque cumple las prescripciones aplicables del anexo 1 del Convenio.

Expedido en .....  
(lugar de expedición del Certificado)

.....  
(fecha de expedición)

.....  
(firma del funcionario autorizado que expide el Certificado)

Fecha de conclusión del reconocimiento en que se basa la expedición del presente Certificado: .....

<sup>3</sup> Fecha de entrada en vigor de la medida de control.

<sup>4</sup> Fecha de vencimiento de cualquier plazo de implantación especificado en artículo 4 2) o en el anexo 1.



MODELO DE REGISTRO DE SISTEMAS ANTIINCRUSTANTES

REGISTRO DE SISTEMAS ANTIINCRUSTANTES

El presente registro irá siempre unido al Certificado internacional relativo al sistema antiincrustante

Datos relativos al buque

Nombre del buque : .....  
Número o letras distintivos : .....  
Número IMO : .....

Detalles del sistema o sistemas antiincrustantes aplicados

Tipo de sistema o sistemas antiincrustantes utilizados .....

Fecha o fechas de la aplicación del sistema o sistemas antiincrustantes .....

Nombre de la compañía o compañías que realizaron la aplicación o aplicaciones y de las instalaciones/emplazamientos donde se realizó el trabajo .....

Nombre del fabricante o fabricantes del sistema antiincrustante .....

Nombre y color del sistema o sistemas antiincrustantes .....

Ingrediente o ingredientes activos y sus números en el *Chemical Abstract Services Registry* (número CAS) .....

Tipo del revestimiento aislante, si procede.....

Nombre y color del revestimiento aislante utilizado, si procede .....

Fecha de aplicación del revestimiento aislante .....

SE CERTIFICA que el presente registro es correcto en su totalidad.

Expedido en .....

(lugar de expedición del registro)

.....  
(fecha de expedición)

.....  
(firma del funcionario autorizado que expide el registro)



**Refrendo del Registro<sup>5</sup>**

SE CERTIFICA que en el reconocimiento efectuado de conformidad con lo prescrito en la regla 1 1) b) del anexo 4 del Convenio, se ha comprobado que el buque cumple las disposiciones del Convenio:

*Detalles del sistema o sistemas antiincrustantes aplicados*

Tipo de sistema o sistemas antiincrustantes utilizados: .....

Fecha o fechas de la aplicación del sistema o sistemas antiincrustantes: .....

Nombre de la compañía o compañías que realizaron la aplicación o aplicaciones y de las instalaciones/cmplazamientos donde se realizó el trabajo: .....

Nombre del fabricante o fabricantes del sistema antiincrustante: .....

Nombre y color del sistema o sistemas antiincrustante(s): .....

Ingrediente o ingredientes activos y sus números en el *Chemical Abstract Services Registry* (número CAS): .....

Tipo del revestimiento aislante, si procede .....

Nombre y color del revestimiento aislante utilizado, si procede: .....

Fecha de la aplicación del revestimiento aislante: .....

Firmado: .....  
(firma del funcionario autorizado que expide el registro)

Lugar: .....

Fecha<sup>6</sup>: .....

(Sello o estampilla de la autoridad)

<sup>5</sup> Se añadirán copias de esta página al registro según sea necesario a juicio de la Administración.

<sup>6</sup> Fecha de conclusión del reconocimiento en que se basa el presente refrendo.



APÉNDICE 2 DEL ANEXO 4

MODELO DE DECLARACIÓN RELATIVA AL SISTEMA ANTIINCRUSTANTE

DECLARACIÓN RELATIVA AL SISTEMA ANTIINCRUSTANTE

Hecha en virtud del  
Convenio internacional sobre el control de los sistemas  
antiincrustantes perjudiciales en los buques

Nombre del buque .....

Número o letras distintivos .....

Puerto de matrícula .....

Eslora .....

Arqueo bruto .....

Número IMO (si procede).....

Declaro que el sistema antiincrustante utilizado en este buque cumple lo dispuesto en el anexo 1 del Convenio.

.....  
(fecha)

.....  
(firma del propietario o su agente autorizado)

Refrendo del sistema o sistemas antiincrustantes utilizados

Tipo de sistema o sistemas antiincrustantes utilizados y fecha o fechas de la aplicación

.....  
(fecha) .....  
(firma del propietario o su agente autorizado)

Tipo de sistema o sistemas antiincrustantes utilizados y fecha o fechas de la aplicación

.....  
(fecha) .....  
(firma del propietario o su agente autorizado)

Tipo de sistema o sistemas antiincrustantes utilizados y fecha o fechas de la aplicación

.....  
(fecha) .....  
(firma del propietario o su agente autorizado)



**MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES  
DE LA REPÚBLICA DEL PERÚ  
DIRECCIÓN GENERAL DE TRATADOS**

Se autentica el presente documento, que es

**"COPIA CERTIFICADA DEL INSTRUMENTO  
INTERNACIONAL"**

Que se conserva en el Archivo Nacional de Tratados  
"Embajador Juan Miguel Bákula Patiño", registrado con el  
código M- 1109 y que  
consta de 27 páginas.

Lima, 12-12-2018



**María del Pilar Castro Barreda**  
Ministra  
Asesora Especializada de la Dirección General de Tratados  
Subdirectora de Evaluación y Perfeccionamiento de Tratados (e)

**COMISIÓN CONSULTIVA TÉCNICA MULTISECTORIAL SOBRE ASUNTOS DE LA ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL (COMI)**

**ACTA DE LA SESIÓN DEL DÍA 17 DE MARZO DE 2016**

Siendo las 10:20 horas, del día jueves 17 de marzo de 2016, se reunieron en la sala 3 del primer piso del edificio "Carlos García Bedoya", del Ministerio de Relaciones Exteriores sito en Jirón Lampa 545, Centro Histórico, los miembros de la Comisión Consultiva Técnica Multisectorial sobre Asuntos de la Organización Marítima Internacional (COMI), convocados por el señor Luis R. Arribasplata, Ministro del Servicio Diplomático de la República, como Representante del Ministerio de Relaciones Exteriores.

Verificándose la inasistencia de los representantes del Ministerio de Comercio Exterior y Turismo y del Ministerio de Salud e informando de la excusa presentada por el representante del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, se comprobó la existencia del quórum necesario para celebrarse la Sesión Ordinaria, que se concretó con la participación de los siguientes representantes institucionales:

**I. VERIFICACIÓN DEL QUÓRUM**

Con. J. David Hurtado Fudinaga	Representante del Ministerio de Relaciones Exteriores <b>PRESIDENCIA</b>
José Manuel Pacheco Castillo	Asistente Legal
C. de N. Werner Meier Von Schierenbeck Martínez	Representante del Ministerio de Defensa - DICAPI <b>SECRETARÍA EJECUTIVA TÉCNICA</b>
C. de F. Eduardo Zamora Chung	
C. de C. Luis Mori Herrera	
Tco. Ediban Collantes Sánchez	
Milena Vásquez Figueroa	
Adriana Carbajal Tito	
Eco. Josefina Hortensia Córdova Bastidas	Representante Alterno del Ministerio de Economía y Finanzas
Juan García Luis	Representante de la Autoridad Portuaria Nacional
Luis Miguel Ramírez Ortigosa	
María del Carmen Quevedo Caiña	Representante del Ministerio del Ambiente
Alfredo García Mesinas	Representante Titular del Ministerio de la Producción

Mario Mallaupoma	Representante del Instituto Peruano de Energía Nuclear
César Olazábal Sánchez	Representante del Ministerio de Energía y Minas

Luego de dar la bienvenida a los asistentes y disculpar la ausencia del Ministro Arribasplata, por encontrarse atendiendo otra reunión de trabajo, se procedió a dar lectura a la agenda propuesta para la presente reunión, la misma que fue aprobada y cuyo orden, a continuación se detalla:

#### ORDEN DEL DÍA:

1. Exposición de la Dirección General de Capitanías y Guardacostas sobre el “Convenio Internacional sobre el control de los sistemas antiincrustantes perjudiciales en los buques, 2001”.
2. Exposición de la Dirección General de Capitanías y Guardacostas sobre el “Protocolo de 1973 relativo a la intervención en altamar en casos de accidentes que causen una contaminación por sustancias distintas de los hidrocarburos”.
3. Avances del Grupo de Trabajo de las enmiendas al “Convenio MARPOL 73/78”
4. Avances del Grupo de Trabajo de la enmienda al Capítulo VI del “Convenio SOLAS”.
5. Propuesta revisada del procedimiento de aprobación de enmiendas de carácter técnicas en el marco de la COMI.
6. Propuesta de presentación de puntos de interés sectorial para desarrollar en el marco de la COMI.
7. Determinación de la fecha de la siguiente sesión del Pleno.

#### DESARROLLO DE LA ORDEN DEL DÍA

1. Exposición de la Dirección General de Capitanías y Guardacostas sobre el “Convenio Internacional sobre el control de los sistemas antiincrustantes perjudiciales en los buques, 2001”.

Se informó que el “Convenio Internacional sobre el control de los sistemas antiincrustantes perjudiciales en los buques, 2001” se adoptó en Londres el 05 de octubre de 2001 y entró en vigor el 17 de septiembre de 2008.

Agregándose que el mencionado Convenio prohíbe el empleo de compuestos orgánicos del estaño perjudiciales en las pinturas antiincrustantes en los buques, y establece un mecanismo para evitar el posible uso futuro de otros productos químicos perjudiciales en los sistemas antiincrustantes.

Asimismo, se señaló que las pinturas antiincrustantes se usan para revestir el fondo de los buques con el objeto de prevenir que organismos marinos, como algas y/o moluscos se adhieran al casco, disminuyendo la velocidad de la embarcación y aumentando su consumo de combustible.

De conformidad con el Convenio, las partes han de prohibir o restringir el uso de los sistemas antiincrustantes perjudiciales en los buques que enarbolan su pabellón, así como en los buques que, sin tener derecho a enarbolar su pabellón, operen bajo su autoridad, y en todos los buques que entren en sus puertos, astilleros o terminales mar adentro. Los sistemas antiincrustantes que se prohibirán o controlarán figuran en una lista en un anexo del Convenio, la cual se actualizará cuando sea necesario.

La Dirección General de Capitanías y Guardacostas (DICAPI) señaló que el Perú no es Estado parte del presente Convenio. Sin embargo, el Estado peruano sí es Parte del "Memorándum de Entendimiento de Tokio", instrumento que insta a los Estados a formar parte del Convenio de Antiincrustantes. En ese sentido, se resaltó la importancia de iniciar los trabajos de análisis del instrumento en el marco de la COMI, a fin de ratificar el presente instrumento.

Se solicitó a los miembros de la Comisión pronunciarse sobre el contenido del mencionado Convenio. En ese sentido, el Ministerio de Relaciones Exteriores propuso la necesidad de conformar un grupo de trabajo que incorpore a las autoridades competentes en el tema.

Finalmente, se acordó la creación de un Grupo de Trabajo ad hoc que analice el "Convenio Internacional sobre el Control de los Sistemas Antiincrustantes Perjudiciales en los Buques, 2001", el cual estará conformado por los representantes de las siguientes instituciones: Ministerio de Relaciones Exteriores; Dirección General de Capitanías y Guardacostas; y, Ministerio del Ambiente, decidiéndose que la primera sesión del Grupo de Trabajo se lleve a cabo el día martes 12 de abril de 2016.

## **2. Exposición de la Dirección General de Capitanías y Guardacostas sobre el "Protocolo de 1973 relativo a la intervención en altamar en casos de accidentes que causen una contaminación por sustancias distintas de los hidrocarburos".**

Se informó que el "Convenio Internacional relativo a la intervención en alta mar en casos de accidentes que causen una contaminación por hidrocarburos", en adelante "Convenio de 1969", fue adoptado en Bruselas el 29 de noviembre de 1969 y entró en vigor el 06 de mayo de 1975. Dicho Convenio afirma el derecho del Estado ribereño a adoptar en alta mar las medidas que considere necesarias para prevenir, mitigar o eliminar todo peligro contra su litoral o intereses conexos, debido a la contaminación o amenaza de contaminación por hidrocarburos, a raíz de un siniestro marítimo.

Se agregó que el Convenio se aplica a todos los buques de navegación marítima, excepto los buques de guerra u otros buques cuya propiedad o explotación corresponda a un Estado y destinados a servicios no comerciales del Gobierno.

Asimismo, se señaló que el "Convenio de 1969" se aplicaba a siniestros que entrañasen contaminación por hidrocarburos. Habida cuenta de la creciente cantidad de otras

sustancias, principalmente productos químicos, transportadas por buques, algunas de las cuales causarían, si se derramasen, graves peligros para el medio marino, la Conferencia de Bruselas de 1969 reconoció la necesidad de ampliar el ámbito del Convenio para incluir sustancias distintas de los hidrocarburos.

En ese sentido, la Conferencia de Londres sobre contaminación del mar, celebrada en 1973, adoptó el "Protocolo relativo a la intervención en alta mar en casos de contaminación por sustancias distintas de los hidrocarburos", en adelante "Protocolo de 1973", el que amplía el régimen del "Convenio de 1969", a las sustancias que, o bien están enumeradas en el anexo, o tienen características sustancialmente análogas a las de esas sustancias. El "Protocolo de 1973" entró en vigor el 30 de marzo de 1983 y a la fecha cuenta con 4 enmiendas que actualizan la lista de sustancias distintas de los hidrocarburos.

La Dirección General de Capitanías (DICAPI) agregó que el Perú no es parte ni del "Convenio de 1969" ni del "Protocolo de 1973" y propuso a los miembros de la Comisión la necesidad de ser parte de dichos instrumentos internacionales, a fin de contar con un tratado que actúe como medio de prevención para nuestro país cuando se produzca un accidente de contaminación por sustancias distintas de los hidrocarburos en alta mar pudiendo perjudicar nuestro mar adyacente a él.

La DICAPI solicitó a los miembros de la Comisión pronunciarse sobre el contenido de los instrumentos expuestos. En ese sentido, el Ministerio de Relaciones Exteriores propuso la necesidad de conformar un grupo de trabajo ad hoc que incorpore a las autoridades competentes en el tema.

Finalmente, se acordó la conformación de un Grupo de Trabajo ad hoc que analice el "Protocolo de 1973 relativo a la intervención en altamar en casos de accidentes que causen una contaminación por sustancias distintas de los hidrocarburos", así como el "Convenio Internacional relativo a la Intervención en Alta Mar en casos de Accidentes que causen una Contaminación por Hidrocarburos, 1969", el que estará conformado por los representantes de las siguientes instituciones: Ministerio de Relaciones Exteriores; Dirección General de Capitanías y Guardacostas; Ministerio del Ambiente; Ministerio de la Producción; y, Ministerio de Energía y Minas, decidiéndose que la primera sesión del Grupo de Trabajo se lleve a cabo el día martes 18 de mayo de 2016.

### 3. Avances del Grupo de Trabajo de las enmiendas al "Convenio MARPOL 73/78"

Como tercer punto de la agenda, la Presidencia informó de los avances del Grupo de Trabajo que analiza las enmiendas al "Convenio MARPOL 73/78". Informando que se llevaron a cabo sesiones del Grupo de Trabajo los días 29 de enero y 10 de marzo del año en curso, agregando que en la primera sesión se presentaron los instrumentos que serían trabajados, determinándose la metodología de trabajo a seguir. Durante la segunda sesión se inició el análisis de dichos instrumentos. En ese sentido, se analizó el "Código de Graneleros Químicos" y el "Código Internacional de Químicos" que fueron adoptados en virtud del Anexo II del "Convenio MARPOL 73/78".

Finalmente, la Presidencia informó que debido a la complejidad técnica de los mencionados instrumentos, se remitirá una solicitud formal de opinión técnico-legal de los

Sectores competentes y, posteriormente, se continuarán con las labores del Grupo de Trabajo ad hoc.

#### **4. Avances del Grupo de Trabajo de la enmienda al Capítulo VI del "Convenio SOLAS".**

Como cuarto punto de la agenda, la Presidencia informó los avances del Grupo de Trabajo que analiza la enmienda al Capítulo VI del "Convenio SOLAS", haciendo presente a los delegados que se llevaron a cabo sesiones del Grupo de Trabajo los días 22 y 28 de enero y 11 de marzo del año en curso.

En la sesión del 11 de marzo se suscribió un acta con los acuerdos preliminares del Grupo de Trabajo. En ese sentido, se dio lectura al Acta de la mencionada sesión, a fin de someterla a aprobación del Pleno. Cabe señalar que el Grupo de Trabajo acordó por mayoría que la institución competente para implementar la mencionada enmienda es la Autoridad Portuaria Nacional (APN). Asimismo, se dejó constancia de las posiciones discrepantes de los representantes de la DICAPI y del MTC, quienes sostuvieron que la autoridad competente sería la Superintendencia Nacional de Administración Tributaria (SUNAT).

Adicionalmente, la Presidencia informó que se ha previsto una reunión del Grupo de Trabajo para el mes de abril en la cual la SUNAT presentará su posición final sobre sus competencias a propósito de la implementación de la enmienda.

En ese sentido, se acordó postergar la aprobación del Acta de la sesión del 11 de marzo de 2016 del Grupo de Trabajo de la enmienda al Capítulo VI del "Convenio SOLAS", a fin de conocer previamente la posición oficial de la SUNAT.

#### **5. Propuesta revisada del procedimiento de aprobación de enmiendas de carácter técnicas en el marco de la COMI.**

Cumpliendo con el quinto punto de la agenda, la Presidencia dio lectura a la propuesta revisada del procedimiento de aprobación de enmiendas de carácter técnicas en el marco de la COMI. Señalando que la referida propuesta fue revisada por la Dirección General de Tratados y, asimismo, por la Oficina General de Asuntos Legales del Ministerio de Relaciones Exteriores.

Luego de dar lectura al mencionado documento, se solicitó los comentarios de los representantes presentes, a fin de obtener su conformidad preliminar. En ese sentido, se obtuvo la conformidad preliminar de las siguientes seis (06) entidades: Ministerio de Energía y Minas, Ministerio del Ambiente, Ministerio de Economía y Finanzas, Autoridad Portuaria Nacional, Ministerio de la Producción e Instituto Peruano de Energía Nuclear.

Cabe señalar que la representante de la Dirección General de Capitanías y Guardacostas (DICAPI) manifestó que su conformidad preliminar está supedita a la revisión que las direcciones competentes de su sector realicen. Asimismo, el representante de la DICAPI informó que realizará las gestiones pertinentes a fin de generar usuarios de acceso al portal IMODOCS para los representantes de la COMI habilitándoles la revisión de los documentos disponibles en dicho portal.

Finalmente, se acordó que la presente propuesta será remitida por vía electrónica para una revisión por parte de los sectores a fin de aprobar su versión final en la siguiente sesión del Pleno.

**6. Propuesta de presentación de puntos de interés sectorial para desarrollar en el marco de la COMI.**

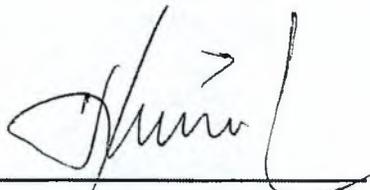
Para cumplir con el sexto punto, la Presidencia propuso a los representantes de cada Sector, a informar sobre los puntos de interés sectorial que puedan tener en los temas que se desarrollan en la OMI, a fin de que puedan enriquecer la agenda de trabajo de nuestro país en dicho organismo y que sean trabajados en el marco de la COMI. En ese sentido, se instó a los representantes presentes a brindar su opinión sobre este punto en la siguiente sesión del Pleno.

Adicionalmente, el representante de la DICAPI tomó la palabra a fin de señalar que enviará, mediante comunicación electrónica, a cada Sector la "Agenda de la OMI" previsto para el año en curso con el objeto de que pueda ser revisada con miras a facilitar la decisión y determinación de los puntos de interés para sus sectores.

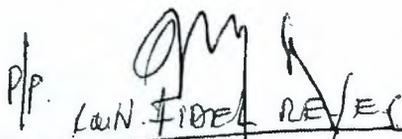
**7. Determinación de la fecha de la siguiente reunión del Pleno**

Como séptimo y último punto, los representantes de la COMI aprobaron que la siguiente reunión del Pleno de la COMI se llevará a cabo el día martes 10 de mayo de 2016.

Lima, 17 de marzo de 2016

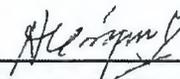


Luis R. Arribasplata  
Ministro  
Representante del Ministerio de  
Relaciones Exteriores



P.P. ~~LA N. FIDEL REYES~~

Werner Meier Schierenbeck Martínez  
Representante de la Dirección General  
de Capitanías y Guardacostas  
SECRETARÍA EJECUTIVA TÉCNICA

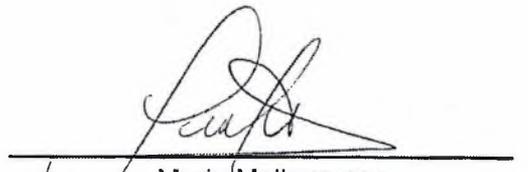


Eco. Josefina Hortensia Córdova Bastidas  
Representante Alterno del Ministerio de  
Economía y Finanzas



---

Juan García Luis  
Representante de la Autoridad  
Portuaria Nacional



---

Mario Mallaupoma  
Representante del Instituto Peruano de  
Energía Nuclear



---

María del Carmen Quevedo Caiña  
Representante del Ministerio del  
Ambiente

---

Alfredo García Mesinas  
Representante Titular del Ministerio de  
Producción

---

César Olazábal Sánchez  
Representante del Ministerio de  
Energía y Minas

COMISIÓN CONSULTIVA TÉCNICA MULTISECTORIAL SOBRE ASUNTOS DE LA ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL (COMI)

ACTA DE LA SESIÓN DEL DÍA 26 DE JUNIO DE 2018

Siendo las 10:00 horas, del día martes 26 de 2018, se reunieron en la sala B del primer piso del edificio "Carlos García Bedoya" del Ministerio de Relaciones Exteriores, sito en Jirón Lampa 545, Lima, los miembros de la Comisión Consultiva Técnica Multisectorial sobre asuntos de la Organización Marítima Internacional (COMI), convocados por el señor Jesús Ponce Bravo, Ministro del Servicio Diplomático de la República, como Representante del Ministerio de Relaciones Exteriores.

Verificándose la inasistencia de los representantes del Ministerio de la Producción, Ministerio de Transportes y Comunicaciones, Ministerio de Energía y Minas, Ministerio de Economía y Finanzas, Autoridad Portuaria Nacional y Dirección de Hidrografía y Navegación; se comprobó la existencia del quórum necesario para celebrarse la Sesión Ordinaria del Pleno, que se concretó con la participación de los siguientes representantes institucionales:

I. VERIFICACIÓN DEL QUÓRUM

Ministro Jesús Ponce Bravo	Representante del Ministerio de Relaciones Exteriores <b>PRESIDENCIA</b>
José Manuel Pacheco Castillo	Analista Legal de la Dirección de Asuntos Marítimos
C. de N. (r) Fidel Reyes Meléndez	Representante del Ministerio de Defensa (DICAPI) <b>SECRETARÍA EJECUTIVA TÉCNICA</b>
Milena Vásquez Figueroa	Asesora Legal DICAPI
María del Carmen Quevedo Caiña	Representante Titular del Ministerio del Ambiente (MINAM)
Cindy Córdova	Representante del Ministerio de Comercio Exterior y Turismo (MINCETUR)
Rocío Espinoza Laín	Representante Titular del Ministerio de Salud (MINSa)
Mario Mallaupoma Gutiérrez	Representante Titular del Instituto Peruano de Energía Nuclear (IPEN)

Luego de la bienvenida protocolar a los asistentes, se procedió a leer la agenda propuesta para la presente reunión, la misma que fue aprobada y cuyo orden se detalla a continuación:

## ORDEN DEL DÍA

1. Información sobre las gestiones realizadas con relación al contenido de azufre en los combustibles a ser abordado por el Comité de Protección del Medio Marino (MEPC 73);
2. Actualización de la situación de trámite de los tratados de la OMI que se encuentran en perfeccionamiento interno;
3. Aprobación del reglamento interno de la COMI;
4. Suscripción del acta de la sesión del Pleno del 02 de abril de 2018;
5. Otros asuntos;
6. Determinación de la fecha de la siguiente sesión del Pleno.

## DESARROLLO DE LA ORDEN DEL DÍA

1. Información sobre las gestiones realizadas con relación al contenido de azufre en los combustibles a ser abordado por el Comité de Protección del Medio Marino (MEPC 73):

Como primer punto de la agenda, la Cancillería procedió a exponer sobre las principales gestiones realizadas con relación a la implantación de la regla 14.1.3 del Anexo VI del Convenio MARPOL que establece que a partir del 1 de enero de 2020 el combustible que usen los buques deberá tener un contenido de azufre máximo de 0.5%; materia a ser abordada en el 73° periodo de sesiones del Comité de Protección del Medio Marino (MEPC 73) a llevarse a cabo en la OMI en octubre del presente año.

Sobre el particular, los representantes de la Cancillería y la DICAPI informaron sobre el tratamiento del tema en el marco de un Grupo de Trabajo compuesto por instituciones del sector público y privado. La finalidad de dicho trabajo fue elaborar un documento que recoja la posición del Estado peruano con respecto a la decisión de la OMI sobre el contenido de azufre en el combustible de buques a propósito de sus implicancias económicas y los compromisos internacionales adoptados por la comunidad internacional reflejados en el Acuerdo de París. El documento sería presentado en el marco del Grupo de Trabajo inter periodos que se reunirá en la sede de la OMI del 9 al 13 de julio, con miras al MEPC 73.

Los miembros de la COMI intercambiaron posiciones sobre la presente materia, principalmente sobre los aspectos técnicos de la implementación de la regla 14.1.3 del Anexo VI del Convenio MARPOL así como de las normas nacionales sobre su aplicación. El comandante Fidel Reyes se comprometió a remitir el informe técnico elaborado por la OMI sobre el presente tema. El Ministerio del Ambiente solicitó la información sobre los trabajos realizados en el marco del Grupo de Trabajo nacional a la fecha.

2. Actualización de la situación de trámite de los tratados de la OMI que se encuentran en perfeccionamiento interno:

En relación al segundo punto de la agenda, la Cancillería informó sobre el estado del perfeccionamiento interno de los instrumentos de la OMI que han sido evaluados o vienen siendo evaluados por la COMI, los que a continuación se detalla:

- a. "Protocolo de 1996 relativo al Convenio sobre la prevención de la contaminación del mar por vertimiento de desechos y otras materias, 1972" (Protocolo de Londres de 1996):
- i. La Cancillería informó que mediante **Resolución Legislativa N° 30766**, publicada en el diario oficial "El Peruano" el 16 de mayo de 2018, el Congreso de la República aprobó el Protocolo de Londres de 1996.
  - ii. Asimismo, se informó que mediante **Decreto Supremo N° 022-2018-RE**, publicado en el diario oficial "El Peruano" el 17 de junio de 2018, el Poder Ejecutivo ratificó el referido tratado.
  - iii. Próximamente se elaborará el instrumento de adhesión del Perú al Protocolo a efectos de concretar su depósito ante el Secretario General de la OMI. Cabe señalar que, de acuerdo al artículo 25 del Protocolo, el tratado entrará en vigor para el Perú treinta (30) después del depósito del instrumento de adhesión.
  - iv. La DICAPI solicitó la conformación de un Grupo de Trabajo a efectos de abordar los principales aspectos de la implementación del Protocolo de Londres. Se prevé que el Grupo de Trabajo se conformará en la sesión extraordinaria de la COMI en el mes de julio próximo.
- b. "Convenio Internacional sobre el control de los sistemas anti incrustantes perjudiciales en los buques, 2001" (el Convenio):
- i. En la sesión del pleno de la COMI llevada a cabo el 17 de marzo de 2017, se acordó la conformación de un Grupo de Trabajo ad hoc con el objeto de estudiar el Convenio. Dicho Grupo de Trabajo se conformó por el Ministerio de Relaciones Exteriores, el Ministerio del Ambiente y la Dirección General de Capitanías y Guardacostas. Cabe señalar que en las sesiones del Grupo de Trabajo los sectores expusieron su posición preliminar sobre el Convenio, llegando a la conclusión de que es conveniente para los intereses marítimos del Perú, por lo que se recomendó iniciar el procedimiento de perfeccionamiento interno del referido tratado. En ese sentido, la Cancillería procedió a solicitar la opinión técnico-legal de las referidas instituciones.
  - ii. Se informó que mediante el oficio G.1000-1194 del 19 de abril de 2018, la DICAPI, actualizó su informe técnico-legal respecto al Convenio y emitió su opinión favorable.
  - iii. Asimismo, se informó que mediante el oficio N° 028-2018-MINAM/VMGA del 22 de febrero de 2018, el MINAM emitió su opinión favorable con respecto al Convenio.
  - iv. A continuación, la Cancillería procedió a exponer los aspectos más relevantes del referido Convenio, así como de las opiniones favorables de los referidos sectores.

- v. En ese sentido, se procedió a realizar la votación de los miembros presentes de la COMI con respecto al referido Convenio.
  - vi. De acuerdo con la votación, se aprobó por unanimidad la recomendación de la Comisión para el pronto inicio del procedimiento de perfeccionamiento interno del instrumento, habida cuenta que corresponde con los intereses marítimos del Perú y fortalece la posición del Estado peruano ante la Organización Marítima Internacional (OMI) con relación a sus objetivos de protección del medio marino.
- c. “Convenio Internacional relativo a la intervención en Alta Mar en casos de accidentes que causen una contaminación por Hidrocarburos, 1969”, así como el “Protocolo de 1973 relativo a la intervención en Alta Mar en casos de accidentes que causen una contaminación por sustancias distintas de los hidrocarburos”
- i. Se informó que la Cancillería realizó las gestiones pertinentes para la traducción al idioma castellano del Convenio de 1969. En ese sentido, próximamente se remitirá la solicitud formal de opinión técnico-legal a los sectores competentes.
- d. “Acuerdo de Ciudad del Cabo de 2012 sobre la implantación de las disposiciones del Protocolo de Torremolinos de 1993 relativo al Convenio Internacional de Torremolinos para la Seguridad de los buques pesqueros, 1977”.
- i. Se informó que la Cancillería se encuentra evaluando las opiniones remitidas por los sectores competentes.
  - ii. Asimismo, se informó que aún queda pendiente conocer la opinión de la DICAPI. Los representantes de la DICAPI indicaron que la opinión se encuentra en evaluación, comprometiéndose a remitir el informe a la brevedad.
- e. “Convenio sobre el Trabajo Marítimo de 2006” (MLC)
- i. Se invitó a funcionarios del Ministerio de Trabajo y Promoción del Empleo (MTPE) a fin de exponer el estado del Convenio (proceso de sumisión).
  - ii. No se contó con la participación de los funcionarios del MTPE.

### 3. Aprobación del reglamento interno de la COMI:

La Presidencia expuso sobre las principales modificaciones al reglamento interno de la COMI. Cabe señalar que el reglamento vigente fue remitido a los miembros de la Comisión por vía electrónica para recibir su opinión, modificaciones sugeridas y comentarios. En ese sentido, la versión expuesta contó con la revisión del Ministerio de la Producción así como del Ministerio de Relaciones Exteriores.

La DICAPI señaló que remitió oportunamente sus comentarios sobre el reglamento interno de la Comisión; sin perjuicio de ello, la Cancillería verificará la recepción de dicha información. Asimismo, el representante del IPEN propuso la inclusión del voto de la institución por vía electrónica en el caso que no asista a la sesión del Pleno. Por lo expuesto, se procederá a convocar a una sesión extraordinaria el día miércoles 18 de

julio a las 10:00 horas, a fin de analizar y aprobar las modificaciones al reglamento interno.

#### 4. Suscripción del acta de la sesión del Pleno del 02 de abril de 2018:

Los miembros de la Comisión procedieron a suscribir el acta de la sesión del Pleno del 02 de abril de 2018.

#### 5. Otros asuntos:

##### 5.1. Propuesta de World Wildlife Fund (WWF) - Perú

La Cancillería informó que el pasado viernes 08 de junio sostuvo una reunión con representantes de World Wildlife Fund (WWF) – Perú, quienes presentaron una propuesta para el establecimiento de tres dispositivos de separación de tráfico en la costa peruana en el marco de la Organización Marítima Internacional (OMI).

Sobre el particular, la Cancillería expuso los aspectos generales de la propuesta, la cual tiene como objeto establecer dos nuevos sistemas de organización el tráfico marítimo en aguas jurisdiccionales del Norte del Perú, complementando los 09 sistemas establecidos a lo largo de la costa peruana, a fin de incidir en el ordenamiento de las rutas de tránsito de comercio internacional en nuestro país, brindar seguridad en el desarrollo de diferentes actividades y evitar se reporten casos de colisiones de ballenas y buques. Adicionalmente, la propuesta busca aumentar el área de protección para los pescadores artesanales al alejar los barcos de la costa, así como el turismo que se viene desarrollando por parte de las comunidades costeras. Finalmente, se permitirá prevenir posibles accidentes en el marco del desarrollo potencial de la actividad de hidrocarburos, con lo cual no afectará las zonas de reserva y áreas marinas protegidas establecidas o por establecerse en aguas jurisdiccionales peruanas.

Se hizo entrega de una ayuda memoria que contiene información general sobre la referida propuesta. Asimismo se decidió invitar a representantes de la WWF – Perú a fin de exponer la presente propuesta ante la COMI en la siguiente sesión del Pleno.

##### 5.2. Solicitud de actualización de instrumentos de nombramiento de representantes ante la COMI

La Cancillería solicitará formalmente a los sectores miembros de la Comisión la actualización y/o ratificación de sus representantes ante la COMI. Dicha información será de suma importancia a efectos de actualizar los datos que se presentan ante la Presidencia del Consejo de Ministros (PCM).

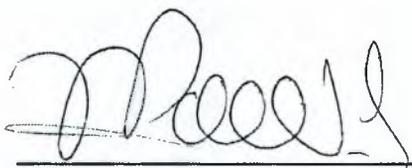
##### 5.3. Solicitud de exposición de IMARPE sobre el ANTAR XXV

Se solicitó que para la siguiente sesión del Pleno se lleve a cabo una exposición por parte del IMARPE a fin de abordar los aspectos generales de la expedición antártica ANTAR XXV.

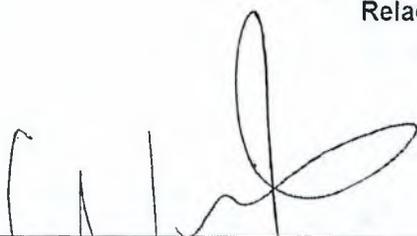
6. Determinación de la fecha de la siguiente sesión del Pleno:

Se acordó que la siguiente sesión del Pleno de la COMI se llevará a cabo el día martes 21 de agosto de 2018 a las 15:00 horas.

Lima, 26 de junio de 2018



Jesús Ponce Bravo  
Ministro  
Representante del Ministerio de  
Relaciones Exteriores



Werner Meier Von Schierenbeck  
Representante de la Dirección General  
de Capitanías y Guardacostas  
**SECRETARÍA EJECUTIVA TÉCNICA**



Rocío Espinoza Laín  
Representante Titular del Ministerio de  
Salud



Ingrid Huapaya Puicón  
Representante del Ministerio de  
Comercio Exterior y Turismo



María Quevedo Caiña  
Representante Titular del Ministerio del  
Ambiente



Mario Mallaupoma Gutiérrez  
Representante Titular del Instituto  
Peruano de Energía Nuclear

Este documento ha sido impreso por os00003812017rea01, quien asume la responsabilidad sobre el uso y destino de la información contenida. 12/12/18 12:56 PM

**MINISTERIO DE RELACIONES  
EXTERIORES**

0 S 2 1 5 4

0 S 2 1 5 4 **MEMORÁNDUM (AMA) N° AMA00088/2018**

**A** : DIRECCIÓN GENERAL DE TRATADOS  
**De** : DIRECCIÓN DE ASUNTOS MARÍTIMOS  
**Asunto** : Solicita inicio del perfeccionamiento interno del Convenio Internacional sobre el Control de los Sistemas Antiincrustantes perjudiciales en los buques, 2001

0 S 2 1

**I. Introducción**

1. Los sistemas antiincrustantes tienen como propósito controlar o impedir la adhesión de organismos no deseados (como algas o moluscos) al casco del buque cuyos efectos pueden ocasionar la disminución de la velocidad de la embarcación y el aumento del consumo de combustible. No obstante ello, estudios científicos han demostrado que determinados compuestos de los sistemas antiincrustantes (v. gr. Químicos presentes en las pinturas utilizadas en el decenio de 1960) pueden generar impactos negativos en el medio marino así como en la salud de los seres humanos.
2. De acuerdo al numeral 17.32 del Capítulo 17 del Programa 21, aprobado por la *Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Medio Ambiente y el Desarrollo* de 1992, se exhortó a los Estados a tomar medidas para reducir la contaminación de las aguas causada por los compuestos organoestánicos utilizados en las pinturas antiincrustantes. En esa línea, mediante Resolución A.895 (21), aprobada por la Asamblea de la Organización Marítima Internacional (OMI) en 1999, se instó al Comité de Protección del Medio Marino (MEPC) a que disponga lo necesario para elaborar un instrumento jurídicamente vinculante a escala mundial con el fin de resolver la cuestión de los efectos perjudiciales de los sistemas antiincrustantes utilizados en los buques.
3. En ese sentido, el "*Convenio Internacional sobre el Control de los Sistemas Antiincrustantes perjudiciales en los Buques, 2001*", en adelante "el Convenio", se adoptó el 05 de octubre de 2001 en el seno de la OMI, con el objeto de reducir o eliminar los efectos desfavorables de los sistemas antiincrustantes en el medio marino y en la salud de los seres humanos.

**II. Estado del Convenio**

4. De conformidad con su artículo 18°, el Convenio entró en vigor el 17 de setiembre de 2008. En la fecha, cuenta con 76 Estados Parte cuyas flotas mercantes combinadas representan el 93.70% del tonelaje bruto de la marina mercante mundial.

**III. Principales disposiciones del Convenio**

5. El Convenio consta de veintiún (21) artículos, cuatro (4) anexos y dos (2) apéndices. Respecto de sus principales disposiciones, esta Dirección se permite resaltar las siguientes:
6. De acuerdo al artículo 1 – Obligaciones generales, el objeto del Convenio es reducir o eliminar los efectos desfavorables de los sistemas antiincrustantes en el medio marino y en la salud de los seres humanos. Asimismo, se contempla la posibilidad de que los Estados puedan adoptar medidas más rigurosas para dicho fin. Finalmente, se establece que las Partes fomentarán el desarrollo continuo de sistemas antiincrustantes eficaces y ecológicos.

7. De la revisión del artículo 2 – Definiciones, es pertinente resaltar la definición de sistema antiincrustante, entendido como “todo revestimiento, pintura, tratamiento superficial, superficie o dispositivo que se utilice en un buque para controlar o impedir la adhesión de organismos no deseados”.
8. Con relación al artículo 3 - Ámbito de aplicación, el Convenio se aplicará a: a) los buques con derecho a enarbolar el pabellón de una Parte; b) los buques que, sin tener derecho a enarbolar el pabellón de una Parte, operen bajo la autoridad de una Parte; y, c) los buques comprendidos en los apartados a) o b) que entren en un puerto, astillero o terminal mar adentro de una Parte.
9. De acuerdo al artículo 4 – Medidas de control de los sistemas antiincrustantes, se prohíbe y/o restringe la aplicación, reaplicación, instalación o utilización de sistemas antiincrustantes de conformidad con las prescripciones del anexo 1, el cual establece medidas en vigor desde el 1 de enero de 2003 y el 1 de enero de 2008. En esa línea, de conformidad con el artículo 5 – Medidas de control de los materiales de desecho resultantes de la aplicación del anexo 1, los desechos serán recogidos, manipulados, tratados y eliminados en condiciones de seguridad y de forma ecológicamente racional para proteger la salud de los seres humanos y el medio ambiente.
10. En atención del artículo 9 – Comunicación e intercambio de información, las Partes se comprometen a comunicar a la OMI una lista de los inspectores designados o las organizaciones reconocidas que estén autorizados a gestionar en su nombre los asuntos relacionados con el control de los sistemas antiincrustantes. Asimismo, se comprometen a comunicar anualmente la información relativa a cualquier antiincrustante cuyo uso haya sido aprobado, restringido o prohibido en virtud de la legislación nacional.
11. El artículo 10 – Reconocimiento y Certificación, establece que toda parte se cerciorará de que los buques que tengan derecho a enarbolar su pabellón u operen bajo su autoridad son objeto de reconocimiento y certificación de conformidad con lo estipulado en las reglas del anexo 4. En esa línea, el artículo 11 – Inspección de buques y detección de infracciones, y el artículo 12 – Infracciones, regulan las facultades de las Partes para verificar el cumplimiento del Convenio así como para adoptar las medidas necesaria cuando se identifique una infracción.
12. El artículo 15 – Relación con el derecho internacional del mar, señala que nada de lo dispuesto en el Convenio irá en perjuicio de los derechos y obligaciones de un Estado en virtud del derecho internacional consuetudinario recogido en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982. Dicha posición es congruente con la postura del Perú sobre el derecho internacional del mar contemporáneo.
13. Finalmente, de acuerdo al artículo 18 – Entrada en vigor, todo instrumento de adhesión depositado después de la fecha de entrada en vigor del Convenio, surtirá efecto tres meses después de la fecha de su depósito.

#### **IV. Trabajos en la Comisión Consultiva Técnica Multisectorial sobre asuntos de la Organización Marítima Internacional (COMI)**

14. En virtud del artículo 14 de la Resolución Suprema N° 215-2001-RE, la COMI es la Comisión Multisectorial de carácter permanente encargada de evaluar y efectuar el seguimiento de los convenios internacionales formulados dentro del marco de la OMI. Asimismo, la COMI estudia la temática especializada marítima vinculada con aquellos instrumentos, con el fin de recomendar la posición nacional y acciones a tomar ante dicha organización. Cabe señalar que esta Dirección preside dicha Comisión.
15. Mediante sesión del Pleno de la COMI llevada a cabo el 17 de marzo de 2016, se acordó la conformación de un Grupo de Trabajo (GT) ad hoc con el objeto de estudiar el Convenio a propósito de concluir preliminarmente la viabilidad de recomendar la adhesión del Perú e iniciar la solicitud de la opinión técnico-legal de los sectores competentes. El GT estuvo conformado por el Ministerio de

Relaciones Exteriores, el Ministerio del Ambiente y la Dirección General de Capitanía y Guardacostas.

16. El GT concluyó que existía viabilidad para continuar con el análisis del Convenio por lo que esta Cancillería procedió a solicitar la opinión técnico-legal de los sectores competentes a efectos de exponer dichas posiciones ante el pleno de la COMI y proceder con la votación para la recomendación del inicio del perfeccionamiento interno del instrumento.
17. En ese sentido, mediante sesión del Pleno de la COMI llevada a cabo el 26 de junio de 2018, se aprobó por unanimidad la recomendación de la Comisión para el pronto inicio del procedimiento de perfeccionamiento interno del Convenio, habida cuenta que corresponde con los intereses marítimos del Perú y fortalece la posición del Estado peruano ante la OMI, particularmente, con relación a sus objetivos de protección del medio marino.

#### V. Opiniones de las instituciones competentes

18. De conformidad con la Directiva N° 001-DGT/RE-2013, aprobada por Resolución Ministerial 0115-2013/RE del 04 de febrero de 2013, esta Dirección procedió a solicitar la opinión técnico-legal de las instituciones competentes en la materia que aborda el Convenio.
19. En ese sentido, mediante el oficio G.1000-1194 del 18 de abril de 2018, la **Dirección General de Capitanías y Guardacostas (DICAPI)** remitió un informe técnico-legal conteniendo la opinión favorable de dicha institución con respecto al Convenio. Sobre el particular, debe resaltarse la siguiente información:
  20. Mediante la Resolución Directoral N° 0023-2010/DCG (12.01.2010), la Autoridad Marítima Nacional estableció una normativa adecuada de alcance nacional para llevar a cabo un control en la aplicación de compuestos organoestánicos en los sistemas antiincrustantes de buques de bandera peruana igual o superior a 400 AB; lo cuales deberán llevar a bordo un Documento Nacional de Cumplimiento expedido por la DICAPI y que certifique que el sistema antiincrustante implementado no presenta riesgos para el medio marino y la salud.
  21. Nuestra legislación nacional no contempla de manera expresa aquellos compuestos organoestánicos que debieran ser prohibidos; materia que proporciona el Anexo I del Convenio. Asimismo, se establece un mecanismo mediante el cual los Estados Parte a través de un grupo técnico podrán proponer otras sustancias en los sistemas antiincrustantes que han de ser prohibidas o restringidas.
  22. La DICAPI es la institución competente para implementar el Convenio. Dicha competencia incluye, entre otras funciones, promulgar normativa adicional que coadyuve la aplicación del Convenio; comunicar a la OMI la lista de inspectores designados o el nombre de las organizaciones reconocidas que estén autorizados a gestionar en su nombre los asuntos relacionados con el control de los sistemas antiincrustantes; comunicar anualmente a la OMI la información relativa a cualquier sistema antiincrustante cuyo uso se haya aprobado, restringido o prohibido de acuerdo a la legislación nacional.
  23. La implementación del Convenio requerirá modificaciones en la legislación nacional, particularmente, en lo que rige la vigente Resolución Directoral N° 0023-2010/DCG a propósito de requerirse su derogación. De acuerdo al Decreto Supremo N° 015-2014-DE, la DICAPI tiene competencia para regular sobre la referida materia. Debe señalarse que la implementación del Convenio será a través de normas con rango infra legal.
  24. La adhesión del Perú al Convenio es beneficiosa en cuanto amplía el ámbito de aplicación del control sobre los sistemas antiincrustantes; contempla la participación del Estado peruano sobre la inclusión de nuevas sustancias a prohibirse o restringirse; y coadyuva a la reducción o eliminación de los efectos desfavorables para el medio marino y la salud de los seres humanos.

25. Mediante el oficio N° 028-2018-MINAM/VMGA del 22 de febrero de 2018, el **Ministerio del Ambiente (MINAM)** remitió su informe técnico-legal conteniendo la posición de la Dirección General de Calidad Ambiental, de la Dirección General de Gestión de Residuos Sólidos y de la Oficina General de Asesoría Jurídica. En ese sentido, se concluye que el MINAM no es competente para otorgar conformidad al Convenio habida cuenta que la DICAPI sería la institución competente de conformidad con el ordenamiento jurídico nacional. Al respecto, debe resaltarse la siguiente información:
26. De acuerdo a la Dirección General de Calidad Ambiental, las disposiciones normativas que se formulen para la implementación del Convenio, en lo que se refiere a la fiscalización, incluyendo la evaluación de los impactos ambientales que podrían generar los sistemas antiincrustantes, deben ser incorporadas por la DICAPI como Autoridad Marítima Nacional, de conformidad con el artículo 20° del Decreto Legislativo N° 1138 – Ley de la Marina de Guerra del Perú. Sin perjuicio de ello, resalta que la aplicación del Convenio redundaría en la disminución de los riesgos al ambiente marino y a la salud de la población que consume productos pesqueros como parte de su dieta.
27. La Dirección General de Gestión de Residuos Sólidos emitió opinión a propósito de la disposición del artículo 5° del Convenio relativa a las medidas que las Partes deben adoptar en su territorio para exigir que los desechos resultantes de la remoción de los sistemas antiincrustantes se llevará a cabo en condiciones de seguridad y de forma ecológicamente racional para proteger la salud de los seres humanos y el medio ambiente. En ese sentido, sostuvo que de conformidad con el citado artículo 20° Decreto Legislativo N° 1138, así como con el artículo 17.2° de la Ley N° 27314 – Ley General de Residuos Sólidos, la DICAPI es la institución competente para abordar dicha materia.
28. Finalmente, la Oficina General de Asesoría Jurídica reitera el contenido de los dispositivos legales antes citados y concluye que la DICAPI es la institución competente para implementar el Convenio. Asimismo, señala que dicha Autoridad Marítima es la encargada de ejercer acciones de vigilancia del medio ambiente en el ámbito acuático para prevenir, reducir y eliminar la contaminación así como todo aquello que pudiera ocasionar perjuicio ecológico.

#### VI. Opinión de la Dirección de Asuntos Marítimos

29. De acuerdo al artículo 75° del Reglamento de Organización y Funciones del Ministerio de Relaciones Exteriores, aprobado por Decreto Supremo N° 135-2010-RE, la Dirección de Asuntos Marítimos es una unidad orgánica que depende de la Dirección General de Soberanía, Límites y Asuntos Antárticos (DSL) encargada de identificar, analizar, coordinar, proponer y ejecutar las acciones de política exterior orientadas a promover y resguardar los derechos e intereses del Perú en su dominio marítimo.
30. El mar representa el principal medio de transporte en el Perú en materia comercial. En ese sentido, es de interés del Estado peruano fomentar y desarrollar su comercio marítimo, lo cual implica necesariamente la debida observancia de las diversas obligaciones internacionales que se asumen, particularmente, sobre la seguridad de la vida humana en el mar y la protección del medio ambiente marino en el seno de la OMI, así como de su implementación en el ordenamiento jurídico interno. Con relación a los derechos en su dominio marítimo, la adhesión del Perú al Convenio fortalece las herramientas del Estado para los fines de la protección y conservación del medio ambiente marino toda vez que le permitirá aplicar la regulación internacional sobre los sistemas antiincrustantes, y garantizará su participación en posibles enmiendas sobre el instrumento.
31. Por otro lado y como es de conocimiento de esa Dirección General, el Perú fue reelegido miembro del Consejo de la OMI, órgano ejecutivo de dicha organización, dentro de la Categoría "C" para el bienio 2018 – 2019, en el 30° Período de Sesiones de la Asamblea llevado a cabo del 27 de noviembre al 6 de diciembre de 2017. En ese sentido, esta Dirección viene trabajando en los preparativos para la presentación de la candidatura del Perú a la reelección del Perú como miembro del Consejo para el bienio 2020 – 2021. Por ello, la adhesión del Perú al Convenio representaría un

elemento importante para corroborar el compromiso del Estado peruano con los fines de la organización con relación a la protección y conservación del medio marino.

32. En esa misma línea, debe señalarse que en el mes de octubre del año en curso se llevará a cabo el 73° Periodo de Sesiones del Comité de Protección del Medio Marino (MEPC), el cual es una ocasión idónea para la comunicación de la adhesión del Perú al Convenio bajo análisis.

#### VII. Solicitud

33. Por las consideraciones antes expuestas y de conformidad con la referida Directiva N° 001-DGT/RE-2013, mucho se agradecerá a esa Dirección General disponer el inicio del perfeccionamiento interno del "Convenio Internacional sobre el Control de los Sistemas Antiincrustantes Perjudiciales en los Buques, 2001".
34. Asimismo, mucho se agradecerá a ese Despacho disponer el registro del Convenio en el "Archivo Nacional de Tratados Embajador Juan Miguel Bákula Patiño".
35. Se remite copia de las opiniones técnico-legales de los sectores, así como el texto del Convenio, descargado del portal web IMODOCS (<https://docs.imo.org/>).

Lima, 23 de agosto del 2018



Jesús Raúl Ponce Bravo  
Ministro  
Director de Asuntos Marítimos

C.C: DSL  
JMPC

Este documento ha sido impreso por os00003812017rea01, quien asume la responsabilidad sobre el uso y destino de la información contenida. 12/12/18 12:56 PM

#### Anexos

AFS 2001 - (A-1) - International Convention On The Control Of Harmful Anti-Fouling Systems On Ships (Secretaría) \_E-F-S-A-C-R\_ (1).pdf

Opinión MINAM.pdf

Opinión DICAPI.pdf

Acta COMI 26.06.18.pdf

Acta COMI 17.03.16.pdf

Status - Convenio Antiincrustantes 2001.pdf

#### Proveidos

Proveido de Jesús Raúl Ponce Bravo (23/08/2018 18:41:48)  
Derivado a Jorge Alejandro Raffo Carbajal  
Pendiente inicial.

Proveido de Fiorella Nalvarte (24/08/2018 08:52:59)  
Derivado a María del Pilar Castro Barreda  
Estimada Ministra por indicación del Embajador Raffo pase para vuestro conocimiento.

Proveido de Fiorella Nalvarte (24/08/2018 08:55:18)  
Derivado a Pablo Andrés Moscoso de la Cuba  
Dr. Moscoso por indicación del Embajador Raffo pase para vuestra atención .

Proveido de Pablo Andrés Moscoso de la Cuba (28/08/2018 11:53:28)

Derivado a os00017432016rea04

Estimado Oscar: por favor atender en coordinación conmigo.

OS 0154

Proveido de Jorge Alejandro Raffo Carbajal (28/08/2018 12:36:33)

Derivado a Jean Garay Torres, Secigra201802

FYI. Atte, JR

Proveido de Pablo Andrés Moscoso de la Cuba (15/10/2018 16:13:58)

Derivado a os00003812017rea01

Estimado Felipe: según lo coordinado, atender en coordinación conmigo.

OS 0154

62

76

AMA  
19/4/18 117



PERÚ

Ministerio de Defensa

Marina de Guerra del Perú

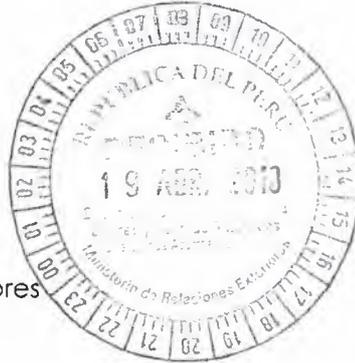
Dirección General de Capitanías y Guardacostas  
Autoridad Marítima Nacional

"DECENIO DE LA IGUALDAD DE OPORTUNIDADES PARA MUJERES Y HOMBRES"  
"AÑO DEL DIÁLOGO Y LA RECONCILIACIÓN NACIONAL"

Callao, 18 ABR 2018

G.1000- 1194

Señor  
Ministro  
Jesús R. PONCE Bravo  
Director de Asuntos Marítimos  
Ministerio de Relaciones Exteriores  
Jr. Lampa N° 545  
Lima.-



Tengo el agrado de dirigirme a Ud., con la finalidad de saludarlo cordialmente y a la vez referirme a su Oficio OF. RE (DSL-AMA) N° 2-20-E/155 de fecha 19 de marzo del 2018, mediante el cual solicita la actualización de la opinión técnico-legal respecto al "Convenio Internacional sobre el Control de los Sistemas Antiincrustantes Perjudiciales de los Buques, 2001"

Al respecto, por anexo remito a Ud. el Informe Técnico actualizado por esta Dirección General, con la finalidad de continuar con perfeccionamiento interno del Convenio y concretar la adhesión del Estado Peruano.

Hago propicia la oportunidad, para reiterarle los sentimientos de mi mayor consideración y deferente estima.



Atentamente,

Vicealmirante  
Manuel VÁSCONES Morey

Director General de Capitanías y Guardacostas  
Autoridad Marítima Nacional



Formulario de recepción con campos: N° Ingreso: 631, Fecha: 19.04.18, Copias: Min Ponce, Sr. Ponce



77 1170 605

2018

DIRECCION GENERAL DE CAPITANIAS  
Y GUARDACOSTAS - DICAPI



## INFORME TÉCNICO

# EVALUACIÓN DE LA ADHESIÓN DEL ESTADO PERUANO AL CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE EL CONTROL DE LOS SISTEMAS ANTIINCRUSTANTES PERJUDICIALES EN LOS BUQUES 2001

- CONVENIO ANTIINCRUSTANTES -

MARZO 2018



64

78



## CONTENIDO

1	ANTECEDENTES	3
2	RESUMEN DEL CONVENIO ANTIINCRUSTANTES 2001	3
3	DEFINICIÓN DE TERMINOS	5
4	NORMATIVA INTERNACIONAL Y NACIONAL RELACIONADA	6
5	CONTEXTO INTERNACIONAL DEL CONVENIO ANTIINCRUSTANTES	7
6	JUSTIFICACIÓN PARA LA ADHESION DEL PERU AL CONVENIO ANTIINCRUSTANTES	8
7	MECANISMOS PARA IMPLEMENTAR EL CONVENIO ANTIINCRUSTANTES 2001	9
8	BENEFICIOS QUE CONSEGUIRÍA EL PERÚ DE ADHERIRSE AL CONVENIO ANTIINCRUSTANTES 2001	10
9	COMPROMISOS ECONÓMICOS QUE REPRESENTA	11
10	COMPATIBILIDAD CON LA LEGISLACIÓN NACIONAL	11
11	CONCLUSIONES	12



## 1. ANTECEDENTES

En los primeros tiempos de la navegación, se utilizaba cal y más tarde arsénico para recubrir los cascos de los buques, hasta que la industria química moderna desarrolló pinturas antiincrustantes eficaces que utilizan compuestos metálicos. Las pinturas antiincrustantes se usan para revestir el fondo de los buques con objeto de prevenir que organismos marinos, como algas y moluscos se adhieran al casco, causando una disminución de la velocidad y un aumento del consumo de combustible de los buques; sin embargo, se han realizado estudios que han demostrado que estos compuestos persisten en el agua, de manera que matan organismos marinos, causan daños al medio ambiente, y posiblemente entran en la cadena alimenticia.

La Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Medio Ambiente y el Desarrollo, 1992, pide a los Estados que tomen medidas para reducir la contaminación causada por los compuestos organoestánicos utilizados en los sistemas antiincrustantes. Posteriormente, la Asamblea de la Organización Marítima Internacional (OMI) insta al Comité de Protección del Medio Marino (CPMM) de la Organización a que disponga lo necesario para elaborar de forma ágil y urgente de un instrumento jurídicamente vinculante que resuelva la cuestión de los efectos perjudiciales de los sistemas antiincrustantes.

En el "Convenio Internacional sobre el control de los sistemas antiincrustantes perjudiciales en los buques, 2001" (Convenio Antiincrustantes 2001) se prohíbe el empleo de compuestos orgánicos del estaño, perjudiciales en las pinturas antiincrustantes, en los buques y se establece un mecanismo para evitar el posible uso futuro de otros productos químicos perjudiciales en los sistemas antiincrustantes.

En la última sesión de la Comisión Consultiva Técnica Multisectorial sobre asuntos de la Organización Marítima Internacional – COMI, de fecha 17 de marzo de 2016, se llevó a cabo la formación del grupo de trabajo para el perfeccionamiento del "Convenio internacional sobre el control de los sistemas antiincrustantes perjudiciales en los buques, 2001" conformado por los siguientes sectores: DICAPI, Ministerio del Ambiente y Ministerio de Relaciones Exteriores. Como consecuencia de ello, la primera reunión de dicho grupo fue el jueves 12 de mayo, en donde se acordó que dada la relevancia de incorporar este Convenio a la legislación peruana, se seguiría adelante con la emisión de los Informes Técnico-legales.

## 2. RESUMEN DEL CONVENIO ANTIINCRUSTANTES 2001

De conformidad con el convenio Antiincrustantes 2001, las partes van a buscar reducir o eliminar los efectos desfavorables de los sistemas antiincrustantes en el medio marino y en la salud de los seres humanos; por ende, se prohíbe o restringe el uso de los sistemas antiincrustantes perjudiciales en los buques que enarbolen su pabellón, así como en los buques que, sin tener derecho a enarbolar su pabellón, operen bajo su



66

80



autoridad, y en todos los buques que entren en sus puertos, astilleros o terminales mar adentro.

Los sistemas antiincrustantes que se prohibirán o controlarán figuran en la lista del Anexo 1 del Convenio Antiincrustantes 2001, la cual se actualizará cuando sea necesario.

En el Anexo 1 se establece que ningún buque aplicará ni reaplicará compuestos orgánicos del estaño que actúen como biocidas en los sistemas antiincrustantes. Esta prescripción se aplica a todos los buques (incluidas las plataformas fijas y las unidades flotantes de almacenamiento (UFA), así como las unidades flotantes de producción, almacenamiento y descarga (FPAD).

Las inspecciones que se realicen, en cualquier puerto, astillero o terminal mar adentro de una Parte se limitarán a:

- a) Verificar que, en los casos en que se exige, exista a bordo un Certificado internacional relativo al sistema antiincrustante válido o una Declaración relativa al sistema antiincrustante; y/o
- b) Realizar un muestreo sucinto del sistema antiincrustante del buque que no afecte a la integridad, estructura o funcionamiento de dicho sistema teniendo en cuenta las directrices elaboradas por la OMI. No obstante, el tiempo necesario para analizar los resultados del muestreo no se utilizará como fundamento para impedir el movimiento y la salida del buque.

Ante la infracción del buque del Convenio Antiincrustante, la Parte que efectúe la inspección podrá tomar medidas para amonestar, detener, expulsar o excluir de sus puertos al buque. La Parte que tome dichas medidas contra el buque que incumpla el presente Convenio, informará inmediatamente a la Administración del buque en cuestión.

El Convenio también prevé una disposición mediante la cual se establece que un buque tendrá derecho a una indemnización si es indebidamente detenido o demorado mientras se lo somete a una inspección para detectar posibles infracciones a las disposiciones del Convenio.

En cuanto a la emisión de reconocimientos se indica que los buques de arqueo bruto igual o superior a 400 que efectúen viajes internacionales, excluidas las plataformas fijas o flotantes, las UFA y las unidades FPAD, se someterán a:

- a) Un reconocimiento inicial antes de que el buque entre en servicio o antes de que se le expida por primera vez el certificado.
- b) Un reconocimiento cuando se cambie o reemplace el sistema antiincrustante.



### 3. DEFINICIÓN DE TÉRMINOS

Con la finalidad de homologar criterios en la interpretación del presente Informe Técnico a continuación se establece la definición de los términos técnicos utilizados:

- 1) "Administración": el gobierno del Estado bajo cuya autoridad opere el buque. Respecto de un buque con derecho a enarbolar el pabellón de un Estado, la Administración es el Gobierno de ese Estado. Respecto de las plataformas fijas o flotantes dedicadas a la exploración y explotación del lecho marino y su subsuelo adyacentes a la costa sobre la que el Estado ribereño ejerza derechos soberanos a efectos de exploración y explotación de sus recursos naturales, la Administración es el Gobierno del Estado ribereño en cuestión.
- 2) "Sistema Antiincrustante": todo revestimiento, pintura, tratamiento superficial, superficie o dispositivo que se utilice en un buque para controlar o impedir la adhesión de organismos no deseados.
- 3) "Comité": el Comité de Protección del Medio Marino de la Organización.
- 4) "Arqueo Bruto": el arqueo bruto calculado de acuerdo con las reglas para la determinación del arqueo recogidas en el anexo I del Convenio internacional sobre arqueo de buques, 1969, o en cualquier convenio que suceda a éste.
- 5) "Viaje Internacional": el que realiza un buque, con derecho a enarbolar el pabellón de un Estado, desde o hasta un puerto, astillero o terminal mar adentro sujeto a la jurisdicción de otro Estado.
- 6) "Eslora": la eslora definida en el Convenio internacional sobre líneas de carga, 1966, modificado por el Protocolo de 1988 relativo al mismo, o en cualquier convenio que suceda a éste.
- 7) "Organización": la Organización Marítima Internacional.
- 8) "Secretario General": el Secretario General de la Organización.
- 9) "Buque": toda nave, del tipo que sea, que opere en el medio marino, incluidos los hidroalas, los aerodeslizadores, los sumergibles, los artefactos flotantes, las plataformas fijas o flotantes, las unidades flotantes de almacenamiento (UFA) y las unidades flotantes de producción, almacenamiento y descarga (unidades FPAD).
- 10) "Grupo técnico": órgano integrado por representantes de las Partes, los Miembros de la Organización, las Naciones Unidas y sus organismos especializados, las organizaciones intergubernamentales que tienen acuerdos con la Organización y las organizaciones no gubernamentales reconocidas como entidades consultivas por la Organización, entre los cuales deberían incluirse, preferiblemente, representantes de instituciones y laboratorios dedicados al análisis de los sistemas antiincrustantes. Estos representantes reunirán conocimientos especializados sobre el





destino en el medio ambiente y los efectos ambientales, efectos toxicológicos, biología marina, salud de los seres humanos, análisis económico, gestión de riesgos, transporte marítimo internacional, tecnología de revestimiento de los sistemas antiincrustantes, u otros ámbitos de conocimiento necesarios para examinar objetivamente la validez de las propuestas detalladas desde un punto de vista técnico.

#### **4. NORMATIVA INTERNACIONAL Y NACIONAL RELACIONADA CON EL CONVENIO**

La OMI ha adoptado toda una serie de convenios que versan sobre la prevención de la contaminación del mar ocasionada por los buques, la preparación y respuesta a sucesos relacionados con hidrocarburos y sustancias peligrosas y nocivas, la prevención del uso de sistemas antiincrustantes perjudiciales y el Convenio internacional sobre la gestión del agua de lastre para evitar la propagación de organismos acuáticos perjudiciales transportados en el agua de lastre de los buques.

El Comité de protección del medio marino (MEPC) se ocupa de todas las cuestiones relativas a la protección del medio marino en lo que atañe al transporte marítimo. El Subcomité de prevención y lucha contra la contaminación (PPR) reporta su labor al MEPC.

En ese sentido, considerando el Capítulo 17 del Programa 21 aprobado por la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Medio Ambiente y el Desarrollo, 1992, se pidió a los Estados que tomen medidas para reducir la contaminación causada por los compuestos organoestánicos utilizados en los sistemas antiincrustantes.

Posteriormente, mediante la resolución A.895(21), aprobada por la Asamblea de la Organización Marítima Internacional el 25 de noviembre de 1999, se insta al Comité de Protección del Medio Marino (CPMM) de la Organización a que disponga lo necesario para elaborar de forma ágil y urgente un instrumento jurídicamente vinculante a escala mundial con el fin de resolver la cuestión de los efectos perjudiciales de los sistemas antiincrustantes.

Dada la importancia de regular la aplicación de estos sistemas antiincrustantes, la Autoridad Marítima Nacional emitió en el año 2013 una Resolución Directoral (RD 0023-2010 DCG) con la finalidad de establecer dentro de la legislación nacional, una normativa adecuada para llevar a cabo un control en la aplicación de compuestos organoestánicos en los sistemas antiincrustantes de buques de bandera peruana igual o superior a 400AB. Mediante esta norma, los buques de bandera peruana de arqueo bruto igual o superior a 400 AB deberán llevar a bordo un Documento Nacional de Cumplimiento expedido por la Autoridad Marítima que certifique que el sistema antiincrustante implementado no presenta riesgos para el medio marino y la salud.

La documentación que deberán presentar los armadores de los buques de bandera peruana de arqueo bruto igual o superior a 400 AB, previamente a la realización de la inspección de certificación y con una antelación de QUINCE (15) días a la misma, será la siguiente:





- a) Certificados expedidos por laboratorios acreditados por el Instituto Nacional de Calidad (INACAL) que acrediten que el sistema antiincrustante no registra niveles de toxicidad que puedan tener efectos desfavorables en los organismos acuáticos, en la salud de los seres humanos o en la calidad del agua;
- b) Presentar el nombre de los ingredientes activos o componentes del sistema antiincrustante;
- c) Certificados expedidos por laboratorios acreditados por el Instituto Nacional de Calidad (INACAL) que acrediten datos sobre la persistencia de los componentes del sistema antiincrustante en la columna de agua, en los sedimentos y en la biota; el régimen de desprendimiento de componentes tóxicos.

Actualmente, el Estado peruano ha emitido para los buques de Bandera Nacional, Documentos Nacionales de Cumplimiento que certifican que el sistema antiincrustantes implementado no representa riesgos para el medio marino y la salud.

## 5. CONTEXTO INTERNACIONAL DEL CONVENIO ANTIINCRUSTANTES

El Convenio Antiincrustantes se encuentra vigente desde el 17 de septiembre del 2008. 76 Estados constituyendo aproximadamente el 93.70% de la flota mercante mundial, han manifestado su voluntad de ser Estados Parte del mismo, dentro de los cuales se encuentran los siguientes países del Continente Americano: Brasil, Antigua y Barbuda, Bahamas, México, Panamá, Barbados, Uruguay, San Cristóbal y Nieves, Trinidad y Tobago.

Posteriormente a la entrada en vigor del Convenio Antiincrustantes 2001, se adoptaron las siguientes directrices:

- a) Directrices relativas al reconocimiento y la certificación de los sistemas antiincrustantes en los buques - adoptadas mediante la resolución MEPC.102 (48), revocadas por la resolución MEPC.195 (61);
- b) Directrices para el muestreo sucinto de los sistemas antiincrustantes en los buques - adoptadas mediante la resolución MEPC. 104 (49); y
- c) Directrices para la inspección de los sistemas antiincrustantes en los buques adoptadas mediante la resolución MEPC.105 (49), revocadas por la resolución MEPC.208 (62).

Otro documento de orientación pertinente para la aplicación de la Convención es la orientación sobre las mejores prácticas de gestión para la eliminación de recubrimientos antiincrustantes de los buques, incluidas las pinturas TBT casco (AFS.3 / Circ.3).

Actualmente la OMI promueve la Cooperación Técnica solicitando a los Estados miembros que, en cooperación con la OMI, los demás Estados, las organizaciones internacionales o regionales competentes y los programas de





la industria, proporcionen directamente apoyo a los Estados en particular los Estados en desarrollo que requieran asistencia técnica para:

- a) La evaluación de las repercusiones de la ratificación, aceptación, aprobación o adhesión y el cumplimiento de la Convención;
- b) El desarrollo de la legislación nacional para dar cumplimiento a la Convención;
- c) La introducción de otras medidas, incluida la formación del personal, para la aplicación y el cumplimiento efectivo de la Convención.

También pide a los Estados miembros, en cooperación con la OMI, otros Estados interesados, programas de organización y de las industrias internacionales y regionales competentes, para promover la cooperación para la investigación científica y técnica sobre los efectos de los sistemas antiincrustantes, así como el seguimiento de estos efectos.

## 6. JUSTIFICACIÓN PARA LA ADHESIÓN DEL PERÚ AL CONVENIO

El Convenio Antiincrustantes 2001, prohíbe y/o restringe el uso de los sistemas antiincrustantes perjudiciales en los buques del pabellón del Estado Parte, así como los buques que no tengan derecho a enarbolar su pabellón, pero que operan bajo su autoridad y todos los buques que entren en un puerto, astillero o terminal mar adentro de una Parte.

Adicionalmente, el Convenio, regula la realización de inspecciones:

- a. A los buques que se encuentren dentro del ámbito de aplicación del mismo en cualquier puerto, astillero, terminal con el objeto de determinar si cuenta con el certificado internacional relativo a sistemas antiincrustantes y de realizar un muestreo sucinto del sistema antiincrustante del buque que no afecte a la integridad, estructura o mantenimiento del mismo.
- b. Cuando otra Parte presente una solicitud de investigación junto con pruebas suficientes de que el buque infringe o ha infringido el Convenio. Ello quiere decir, que bajo el presente Convenio tendríamos un ámbito de aplicación más amplio al que contamos actualmente con la normativa interna mediante la cual sólo se exige llevar a bordo un Documento Nacional de Cumplimiento expedido por la Autoridad Marítima a aquellos buques de bandera peruana de arqueos bruto igual o superior a 400 AB; no siendo regulado este tipo de inspecciones ya que sólo se establece la existencia de una "inspección de certificación" para buques de bandera Nacional.
- b) Más aún, el Convenio otorga la facultad al Estado Parte que si en caso se comprueba que el buque infringe el presente Convenio, la Parte que efectúe la inspección podrá tomar medidas para amonestar, detener, expulsar o excluir de sus puertos al buque; asimismo, se observa que se resalta la cooperación entre administraciones marítimas permitiendo que exista un cruce de información entre ellas con la finalidad de detener el uso de los sistemas antiincrustantes perjudiciales.



85 #



- 2
- c) Por otro lado, el Convenio exige que los buques de por encima de 400 toneladas brutas que efectúen viajes internacionales (excluyendo las plataformas fijas o, UFA y FPSO flotante) estarán obligados a someterse a un reconocimiento inicial, antes de que el buque entre en servicio, o antes de que el Certificado Internacional de Antiincrustantes sea emitido por primera vez y se haya llevado a cabo un cambio en el sistema antiincrustante.
  - d) Con respecto a los buques de 24 metros o más de longitud inferior a 400 toneladas de registro bruto que realicen viajes internacionales (excluyendo fijo o variable plataformas, las UFA y FPSO); tendrán que llevar una Declaración sobre los sistemas antiincrustantes firmado por el propietario o agente autorizado. La Declaración, tendrá que ir acompañada de la documentación apropiada, tal como un recibo de pintura o factura de un contratista.
  - e) En nuestra legislación nacional, no se determinaba de manera expresa cuáles son aquellos compuestos organoestánicos que deberían ser prohibidos; este dato, es proporcionado por el Anexo 1 del Convenio Antiincrustantes 2001, estableciendo adicionalmente un mecanismo que tendrán los Estados Parte para proponer a través de un grupo técnico cuáles serían las otras sustancias utilizadas en los sistemas antiincrustantes que han de ser prohibidas o restringidas.
  - f) Asimismo, el Estado Peruano es parte del Mou de Tokio, el cual busca eliminar el número de naves subestándares en la región de Asia y el Pacífico mediante un régimen de control efectivo del Estado Rector del Puerto verificando la conformidad de normas internacionales sobre seguridad, protección del medio ambiente marino y vida de la gente de mar y condiciones de trabajo en virtud del Capítulo V del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar – SOLAS; siendo, también, importante la adhesión a este convenio para un eficiente control en la jurisdicción del mar peruano.

## 7. MECANISMOS PARA IMPLEMENTAR EL CONVENIO ANTIINCRUSTANTES 2001

Los mecanismos que seguiría el Perú para implementar el Convenio Antiincrustantes 2001, en caso de resultar viable la adhesión son los siguientes:

- a) Definición de la DICAPI como autoridad competente para la implementación del instrumento internacional.
- b) Divulgación a nivel nacional de los alcances del Convenio Antiincrustantes 2001.
- c) Preparación de profesionales y técnicos en la aplicación de las disposiciones establecidas en el Convenio Antiincrustantes 2001.
- d) Promulgación de normas que implementen las disposiciones del Convenio Antiincrustantes 2001, que serán aplicables a la realidad nacional.





- e) La Autoridad Marítima Nacional comunicará a la OMI una lista de inspectores designados o el nombre de organizaciones reconocidas que estén autorizados a gestionar en su nombre los asuntos relacionados con el control de los sistemas antiincrustantes.
- f) Se comunicará anualmente a la OMI la información relativa a cualquier sistema antiincrustante cuyo uso se haya aprobado, restringido o prohibido de acuerdo a la legislación nacional.
- g) Participación en foros, seminarios, cursos y otros eventos promovidos por los Estados Partes del Convenio Antiincrustantes 2001.
- h) Desarrollar un procedimiento de comunicación para dar respuesta a aquella Administración Marítima que comunique sobre una infracción con respecto al Convenio Antiincrustante 2001, cometida por un buque de bandera nacional.

#### **8. BENEFICIOS QUE CONSEGUIRÍA EL PERÚ DE ADHERIRSE AL CONVENIO ANTIINCRUSTANTES 2001**

Como se mencionó en el Punto 4 del presente informe, el Convenio Antiincrustantes 2001, es considerado un instrumento internacional más acorde a la coyuntura actual teniendo un ámbito de aplicación amplio ya que prohíbe y / o restringe el uso de los sistemas antiincrustantes perjudiciales en:

- a) Los buques de pabellón del Estado Parte,
- b) Los buques que no tengan derecho a enarbolar su pabellón, pero que operan bajo su autoridad y
- c) Todos los buques que entren en un puerto, astillero o terminal mar adentro de una Parte.

Asimismo, se observa que el Convenio Antiincrustantes 2001 refuerza la facultad del Estado de garantizar que los compuestos organoestánicos prohibidos o restringidos no se encuentren siendo utilizados dentro del ámbito marítimo comercial nacional y podrá restringir o evitar el ingreso de buques extranjeros que los contengan mediante la realización de inspecciones:

- a) A los buques que se encuentren dentro del ámbito de aplicación del mismo en cualquier puerto, astillero, terminal con el objeto de determinar si cuenta con el certificado internacional relativo a sistemas antiincrustantes y de realizar un muestreo sucinto del sistema antiincrustante del buque que no afecte a la integridad, estructura o mantenimiento del mismo.
- b) Cuando otra Parte presente una solicitud de investigación junto con, pruebas suficientes de que el buque infringe o ha infringido el Convenio.
- c) Asimismo, a través de ser considerados como Estados Parte del Convenio Antiincrustantes 2001, se podrá proponer o tener participación en las propuestas que otros países realicen con respecto al cuestionamiento de





sistemas antiincrustantes con lo finalidad de que se modifique el Anexo 1 del Convenio.

Por otro lado, nuestro país de acuerdo al Convenio se podrá, adicionalmente, beneficiar con información que tengan otros países con respecto:

- A las actividades científicas y técnicas emprendidas.
- Los programas científicos y tecnológicos marinos y sus objetivos.
- Los efectos observados en el marco de los programas de evaluación y vigilancia de los sistemas antiincrustantes.

#### **9. COMPROMISOS ECONÓMICOS QUE REPRESENTA**

La adopción del Convenio Antiincrustantes 2001, no contempla el pago de obligaciones financieras por parte del Estado Peruano, ya que que el procedimiento administrativo de la Autoridad Marítima Nacional, contempla la emisión de Documentos Nacionales de cumplimiento en base a sistemas antiincrustantes permitidos.

#### **10. COMPATIBILIDAD CON LA LEGISLACIÓN NACIONAL**

Como hemos podido observar en el presente informe la adhesión al Convenio Antiincrustantes 2001, generará modificaciones en la legislación nacional específica que actualmente regula los sistemas antiincrustantes que son utilizados en el ámbito nacional mediante la Resolución Directoral 023 – 2010 DCG que deberá ser derogada.

En ese sentido, la nueva normativa tendrá que considerar lo propuesto en el punto 7: "Mecanismos para Implementar" del presente Informe Técnico- Legal.

La Dirección General de Capitanías y Guardacostas es considerada como la Autoridad competente para regular la presente materia en base a los siguientes artículos del Decreto Supremo N° 015-2014-DE que aprueba el Reglamento del Decreto Legislativo N° 147:

- El artículo 272° indica que la Autoridad Marítima Nacional podrá establecer normas para prevenir la contaminación del ámbito acuático, con sujeción a la normativa nacional e instrumentos internacionales de los que el Perú es Estado Parte.

En ese sentido, la normativa a implementarse luego de que se lleve a cabo una adhesión al Convenio Antiincrustantes sería la siguiente:

- o Establecimiento de un procedimiento de reconocimiento y la certificación de los sistemas antiincrustantes con la finalidad de que la Autoridad Marítima Nacional tenga el debido control al respecto.
- o Establecimiento de un procedimiento para la inspección de los sistemas antiincrustantes en los buques.
- o Establecimiento de un marco sancionador para los que infrinjan las disposiciones del Convenio de Antiincrustantes 2001, considerando las



88

74



causales de amonestación, detención, expulsión o exclusión de puertos al buque.

- o Establecimiento dentro de la normativa nacional de implementación, un procedimiento para notificar a las Administraciones de los buques que cometan infracciones sobre la misma adjuntando las pruebas correspondientes.

Finalmente, en el contexto de lo expuesto anteriormente, el rango de las normas mediante las cuales se implementará el citado Convenio será de carácter infra legal, al requerirse la modificación o emisión de Resoluciones Directorales de la Autoridad Marítima Nacional, emitiendo una Resolución Directoral por parte de la Autoridad Marítima Nacional en el ejercicio de sus funciones, considerando el artículo 12 del subcapítulo 11 del Decreto Supremo N° 015-2014-DE el cual faculta a la Autoridad Marítima Nacional a normar en lo técnico, operativo y administrativo todo asunto vinculado a velar por la protección del medio ambiente acuático y la prevención de la contaminación por las naves y asimismo, tomando en cuenta la Primera Disposición Final del Decreto Supremo que faculta a la Dirección General de Capitanías y Guardacostas, a expedir mediante Resolución Directoral, las normas complementarias que se requieran para el ejercicio de sus funciones.

## 11. CONCLUSIONES

De acuerdo a lo manifestado en el presente Informe Técnico legal, queda claro que existiría un gran beneficio para el país si el mismo se adhiere al Convenio Antiincrustantes 2001 debido a que contiene un mecanismo para evitar el posible uso futuro de otros productos químicos perjudiciales en los sistemas antiincrustantes, que tengan efectos desfavorables para el medio marino y la salud de los seres humanos.

Asimismo, su ámbito de aplicación es mucho más amplio debido a que no sólo se tendrá un control sobre buques de bandera nacional, sino que la realización de inspecciones garantizará que en la jurisdicción del mar peruano, los buques que cuenten con otra bandera y se encuentren navegando o que entren en sus puertos, astilleros o terminales mar adentro, utilicen sistemas antiincrustantes permitidos.

Otro beneficio mencionado, es la participación que se podrá tener con respecto a las propuestas que cuestionen sistemas antiincrustantes en aras de modificar el Convenio y adicionalmente, obtener participación en: actividades científicas, técnicas, tecnologías con respecto a este ámbito.

En ese sentido, se recomienda proceder con la adhesión del Estado peruano al Convenio Antiincrustantes 2001.

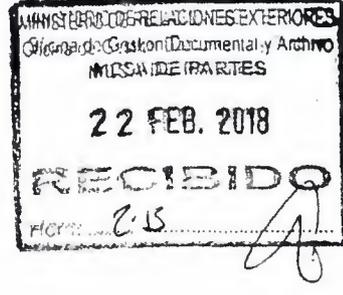




AMA  
23/2/18

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para mujeres y hombres"  
 "Año del Diálogo y la Reconciliación Nacional"

San Isidro, 22 FEB 2018



**OFICIO N° 028-2018-MINAM/VMGA**

Señor Embajador  
**Luis Sandoval Dávila**  
 Dirección General de Soberanía, Límites y Asuntos Antárticos  
 Ministerio de Relaciones Exteriores  
Presente.-

Asunto : Solicitud de opinión sobre el Convenio Internacional sobre el control de los Sistemas Antiincrustantes Perjudiciales en los buques, 2001"

Referencia : OF.RE (DSL-AMA) N° 2-21-A/8 (Trámite N° 07340-2017)

Es grato dirigirme a usted, con relación al documento de la referencia, mediante el cual su Despacho solicitó al Ministerio del Ambiente información sobre lo indicado en el asunto.

Al respecto, en atención a lo solicitado, remito a usted el Informe N° 494-2017-MINAM/SG/OGAJ, elaborado por la Oficina General de Asesoría Jurídica, el informe N° 0074-2017-MINAM/VMGA/DGCA/DCAE elaborado por la Dirección General de Calidad Ambiental, y el informe N° 145-2017-MINAM/VMGA/DGRS elaborado por la Dirección General de Residuos Sólidos, para su conocimiento y fines que estime pertinentes.

Es propicia la ocasión para expresarle los sentimientos de mi consideración.

Atentamente,

Marcos Gabriel Alegre Chang  
 Viceministro de Gestión Ambiental



295  
23.02.18  
Sr. Guas  
1. Coordinar con el Sr. pro Pacheco  
2. Convenir  
M

548  
90 76



"Año del Buen Servicio al Ciudadano"

INFORME N° 494 -2017-MINAM/SG/OGAJ

MINISTERIO DEL AMBIENTE  
SECRETARÍA GENERAL  
08 NOV. 2017  
**RECIBIDO**  
Firma:..... Hora: 15:15

PARA : Kitty Trinidad Guerrero  
Secretaria General

DE : Richard Eduardo García Sabroso  
Director de la Oficina General de Asesoría Jurídica

ASUNTO : Opinión legal respecto del "Convenio Internacional sobre el control de los Sistemas Antiincrustantes Perjudiciales en los Buques, 2011"

REFERENCIA : a) OF.RE (DSL-AMA) N° 2-21-A/26  
b) OF.RE (DSL-AMA) N° 2-21-A/8  
c) Memorando N° 342-2017-MINAM/VMGA  
d) Memorando N° 585-2017-MINAM/VMGA  
e) Informe N° 005-2017-MINAM/VMGA/DGCA/DCAE  
f) Informe N° 00074-2017-MINAM/VMGA/DGCA/DCAE  
g) Memorando N° 143-2017-MINAM/SG/OGAJ  
h) Informe N° 145-2017-MINAM/VMGA/DGRS  
i) Memorando N° 430-2017-MINAM/VMGA/DGRS

FECHA : San Isidro, 08 NOV. 2017

Me dirijo a usted con relación a los documentos de la referencia, a fin de informar a su Despacho lo siguiente:

**I. ANTECEDENTES**

- a) Mediante los documentos de la referencia a) y b), la Dirección General de Soberanía, Límites y Asuntos Antárticos del Ministerio de Relaciones Exteriores solicitó al Viceministerio de Gestión Ambiental del Ministerio del Ambiente emitir opinión técnica legal respecto del "Convenio Internacional sobre el control de los Sistemas Antiincrustantes Perjudiciales en los Buques, 2001", así como brindar la conformidad al mismo, a fin de iniciar formalmente el procedimiento de perfeccionamiento interno de dicho instrumento.
- b) Con los documentos de la referencia e) y f), la Dirección General de Calidad Ambiental, a través de la Dirección de Calidad Ambiental y Ecoeficiencia, emitió la opinión técnica correspondiente.
- c) A través del documento de la referencia g), esta Oficina General de Asesoría Jurídica solicitó a la Dirección General de Residuos Sólidos revisar el artículo 5 del citado Convenio y emita su conformidad en el marco de sus competencias.



Con el documento de la referencia i), la Dirección General de Residuos Sólidos emitió la opinión solicitada.

**II. ANÁLISIS**

2.1 El artículo 1 del "Convenio Internacional sobre el control de los Sistemas Antiincrustantes Perjudiciales en los Buques, 2001", establece que las Partes se comprometen a hacer plena y totalmente efectivas sus



disposiciones, con el objeto de reducir o eliminar los efectos desfavorables de los sistemas antiincrustantes en el medio marino y en la salud de los seres humanos.

- 2.2 A su vez, en el artículo 5 del Convenio se establece que, teniendo en cuenta las reglas, normas y prescripciones Internacionales, las Partes adoptarán las medidas pertinentes en su territorio para exigir que los desechos resultantes de la aplicación o remoción de los sistemas antiincrustantes objeto de las medidas de control que figuran en el anexo 1, sean recogidos manipulados, tratados y eliminados en condiciones de seguridad y de forma ecológicamente racional para proteger la salud de los seres humanos y el medio ambiente.
- 2.3 Al respecto, el Decreto Legislativo N° 1138, Ley de la Marina de Guerra del Perú, señala que esta entidad tiene como una de sus funciones, ejercer, a través de la Dirección General de Capitanías y Guardacostas, la autoridad marítima, fluvial y lacustre a nivel nacional, en el ámbito que le confiere la ley.
- 2.4 Del mismo modo, en el artículo 20 de la citada norma se dispone que la Dirección General de Capitanías y Guardacostas es el órgano que administra, norma y ejerce control y vigilancia sobre las áreas acuáticas, las actividades que se desarrollan en el ámbito marítimo, fluvial y lacustre, las naves y artefactos navales; ejerce funciones de policía marítima, fluvial y lacustre, en cumplimiento de las normas nacionales e instrumentos internacionales de los que el Perú es parte, con el fin de velar por la seguridad de la vida humana en el mar, ríos y lagos navegables, la protección del medio ambiente acuático, y reprimir las actividades ilícitas en el ámbito de su jurisdicción.
- 2.5 Por su parte, en el numeral 17.2 del artículo 17 de la Ley N° 27314, Ley General de Residuos Sólidos<sup>1</sup>, se señala que, *"no se concederá autorización de internamiento ni de tránsito por el territorio nacional a aquellos residuos que por ser de naturaleza radiactiva o que por su manejo resultaren peligrosos para la salud humana y el ambiente. La Dirección General de Capitanías y Guardacostas de la Marina de Guerra del Ministerio de Defensa, podrá prohibir el ingreso a aguas y puertos nacionales a aquellas naves que transporten residuos como carga en tránsito, cuando no estén cumpliendo con las normas de seguridad para el transporte y formalidades para el ingreso legal en tránsito por el territorio nacional, establecidas en los convenios Internacionales suscritos por el Perú y otras normas legales vigentes".*
- 2.6 En esa línea, de acuerdo a lo señalado por la Dirección General de Calidad Ambiental, mediante el documento de la referencia f), la Dirección General de Capitanías y Guardacostas (DICAPI) es la autoridad encargada de ejercer el control y vigilancia de todas las actividades que se realizan en el medio acuático, aplicando y haciendo cumplir la ley y el reglamento de control y vigilancia de las actividades marítimas, fluviales y lacustres, los convenios Internacionales, así como otros instrumentos internacionales relativos a las actividades acuáticas ratificados por el Estado y las regulaciones de los sectores competentes.
- Asimismo, es la encargada de la vigilancia del medio ambiente en el ámbito acuático, para prevenir, reducir y eliminar la contaminación, así como sobre todo aquello que pudiera ocasionar perjuicio ecológico; para lo cual coordina con otros sectores competentes cuando corresponda.
- 2.7 Del mismo modo, la Dirección General de Residuos Sólidos precisa que la DICAPI ejerce acciones para la protección del medio ambiente acuático, controlando y vigilando las actividades que se realicen sobre las áreas acuáticas, incluyendo emitir opinión sobre la regulación vinculada a la materia de residuos sólidos que se generen producto de los sistemas antiincrustantes en los buques.

<sup>1</sup> Norma vigente a la fecha.



PERÚ

Ministerio  
del AmbienteSecretaría  
GeneralOficina General de  
Asesoría Jurídica

"Año del Buen Servicio al Ciudadano"

- 2.8 En ese sentido, la referida Dirección General agrega que, si bien el Ministerio del Ambiente, en el marco de lo establecido en el Decreto Legislativo N° 1278, que aprueba la Ley de Gestión Integral de Residuos Sólidos<sup>2</sup>, ejerce funciones como ente rector a nivel nacional para la gestión y manejo de los residuos sólidos, la DICAPI tiene la competencia para pronunciarse sobre la regulación vinculada a las actividades que podrían ocasionar alguna afectación a las áreas acuáticas.
- 2.9 En concordancia con lo señalado, es preciso indicar que la materia sobre la que versa el Convenio bajo comentario no resulta de competencia del Ministerio del Ambiente (MINAM), motivo por el cual no correspondería dar conformidad al mismo.

### III. CONCLUSIONES

- 3.1 La DICAPI es la autoridad competente para aplicar el "Convenio Internacional sobre el control de los Sistemas Antiincrustantes Perjudiciales en los Buques, 2001" y ejercer acciones de vigilancia del medio ambiente en el ámbito acuático para prevenir, reducir y eliminar la contaminación, así como todo aquello que pudiera ocasionar perjuicio ecológico. En consecuencia, es quien debe definir la necesidad de que se emitan normas nacionales para viabilizar el cumplimiento de los compromisos internacionales.
- 3.2 Si bien el Ministerio del Ambiente, en el marco de lo establecido en el Decreto Legislativo N° 1278, que aprueba la Ley de Gestión Integral de Residuos Sólidos, ejerce funciones como ente rector a nivel nacional para la gestión y manejo de los residuos sólidos, la DICAPI tiene la competencia para pronunciarse sobre la regulación vinculada a las actividades que podrían ocasionar alguna afectación a las áreas acuáticas.

Atentamente,

**Sandra Ivone Suárez Lescano**  
Abogada de la Oficina General de Asesoría Jurídica

Visto el informe y estando de acuerdo con su contenido, lo hago mío y lo suscribo en señal de conformidad.

**Richard Eduardo García Sabroso**  
Director de la Oficina General de Asesoría Jurídica

<sup>2</sup> Norma vigente a partir del día siguiente de la publicación de su Reglamento en el Diario Oficial El Peruano, salvo la Quinta, Sexta y Séptima Disposición Complementaria Final, la Cuarta Disposición Complementaria Transitoria, y la Primera y Segunda Disposición Complementaria Modificatoria.



"Año del Buen Servicio al Ciudadano"

INFORME N° 0074 -2017-MINAM/VMGA/DGCA/DCAE

PARA : Giuliana Patricia Becerra Celis
Directora General de Calidad Ambiental
DE : Sheila Verónica Zacarías Ríos
Directora de Calidad Ambiental y Ecoeficiencia
Franco Fernández Santa María
Especialista en Gestión de la Calidad Ambiental
Harvey Junior López López
Especialista Legal

MINISTERIO DEL AMBIENTE
DIRECCIÓN GENERAL DE CALIDAD AMBIENTAL
14 SEP. 2017
RECIBIDO
Firma: [Signature] Hora: 15:30

ASUNTO : Solicitud de opinión técnica respecto al procedimiento de perfeccionamiento interno del "Convenio Internacional sobre el Control de los sistemas antiincrustantes perjudiciales en los buques, 2001"

REFERENCIA : a) OF. RE (DSL-AMA) N° 2-21-A/8 del 24-04-2017
Registro MINAM N° 07340-2017
b) OF. RE (DSL-AMA) N° 2-21-A/26 del 16-05-2016
Registro MINAM N° 08361-2016
c) Informe N° 005-2017-MINAM/VMGA/DGCA/DCAE del 19-05-2017
d) Memorando N°836-2017-MINAM/VMGA/DGCA del 26-05-2017

FECHA : 11 SEP 2017

Nos dirigimos a usted, con relación a los documentos de la referencia, vinculados a la solicitud de opinión técnica – legal respecto al procedimiento de perfeccionamiento interno del "Convenio Internacional sobre el Control de los Sistemas Antiincrustantes Perjudiciales en los Buques, 2001", solicitado por el Ministerio de Relaciones Exteriores.

Al respecto, informamos a su Despacho lo siguiente:

I. ANTECEDENTES

- 1.1 Mediante documento de la referencia b), el Ministerio de Relaciones Exteriores solicitó al Ministerio del Ambiente (en adelante, MINAM) opinión técnica – legal respecto al procedimiento de perfeccionamiento interno del "Convenio Internacional sobre el Control de los Sistemas Antiincrustantes Perjudiciales en los Buques, 2001".
1.2 El Ministerio de Relaciones Exteriores, a través de la Dirección General de Soberanía, Límites y Asuntos Antárticos, señaló que está implementando el procedimiento de





PERU

Ministerio  
del Ambiente

Viceministerio de  
Gestión Ambiental

Dirección General  
de Calidad Ambiental

"Año del Buen Servicio al Ciudadano"

perfeccionamiento interno del "Convenio Internacional sobre el control de los Sistemas Antiincrustantes perjudiciales de los buques, 2001" y en razón a ello, solicitó al MINAM remitir información sobre los siguientes puntos:

- La coherencia con nuestra legislación interna o vulneración, de ser el caso;
- La necesidad de adoptar medidas legislativas de implementación en nuestro ordenamiento interno, como pudiera ser la modificación, derogación o dación de normas de rango de Ley, en aras de hacer viable la ejecución de los compromisos internacionales a asumir por el Estado peruano;
- La necesidad de crear, mantener y/o modificar canales de coordinación interministerial a fin de dar cumplimiento a las obligaciones que correspondieran a su sector;
- Las ventajas y beneficios que tendría dicho instrumento para el Perú.

1.3 En ese sentido, a través del OFICIO N° 763-2016-MINAM-VMGA/DGCA, la Dirección General de Calidad Ambiental (en adelante, DGCA) remitió al Ministerio de Relaciones Exteriores la opinión técnica al procedimiento de perfeccionamiento interno del "Convenio Internacional sobre el Control de los Sistemas Antiincrustantes Perjudiciales en los Buques, 2001". Al respecto, la DGCA indicó que las disposiciones del Convenio son acordes con el ordenamiento jurídico peruano en materia ambiental.

1.4 Posteriormente, en la reunión realizada el 14 de diciembre de 2016, el Ministerio de Relaciones Exteriores informó que requiere la opinión legal del MINAM respecto al "Convenio Internacional sobre el Control de los Sistemas Antiincrustantes Perjudiciales en los Buques, 2001".

1.5 Mediante documento de la referencia a), de fecha 25 de abril de 2017, el Ministerio de Relaciones Exteriores reiteró la solicitud de opinión legal y la conformidad expresa del citado Convenio.

## II. ANÁLISIS

### A. Sobre la importancia de los sistemas antiincrustantes y su composición

2.1 Se estima que el 90 % del comercio mundial se hace a través de los mares, en buques de diferentes tipos y tamaños<sup>1</sup>. Esta situación genera las condiciones para que se transporte, en el agua de lastre y en las diferentes estructuras del transporte marítimo, organismos acuáticos perjudiciales y agentes patógenos.

2.2 En ese sentido, la industria naviera y todas las actividades realizadas en el medio marino han presentado problemas asociados con la incrustación biológica, lo que puede ocasionar obstrucción de los sistemas de refrigeración, reducción de la velocidad de las

<sup>1</sup> Cf. Opazo Marco (octubre, 2006 Negocios Globales: Logística, Transporte, Distribución. El Transporte Marítimo Mundial. Consultado en: [www.emb.cl/negociosglobales/articulo.mvc?xid=1390&edi=69&xit=eltransporte-maritimo-mundial](http://www.emb.cl/negociosglobales/articulo.mvc?xid=1390&edi=69&xit=eltransporte-maritimo-mundial).





"Año del Buen Servicio al Ciudadano"

embarcaciones por incremento de la fricción del casco, destrucción de materiales metálicos por corrosión en construcciones o instalaciones fijas o flotantes<sup>2</sup>.

- 2.3 En razón a ello, surgen los sistemas antiincrustantes, que de acuerdo a lo establecido por el Convenio Internacional sobre el Control de los Sistemas Antiincrustantes Perjudiciales de los Buques, sujeto a análisis, se definen como un revestimiento, pintura, tratamiento superficial, superficie o dispositivo que se utiliza en un buque para controlar o impedir la adhesión de organismos no deseados<sup>3</sup>.
- 2.4 Al respecto, es necesario indicar que desde los años 70 ha predominado el uso de compuestos orgánicos sintéticos, como es el caso del Tributilestaño (TBT), utilizado como biocida en las pinturas antiincrustantes de los cascos de los buques y otras estructuras inmersas en el mar (como por ejemplo en los tanques de aguas de lastre). El TBT se caracterizaba por ser un producto muy eficaz para proteger los buques además de ser bastante económico, sin embargo, la alta toxicidad del estaño orgánico (ingrediente básico de estas pinturas) hizo que desde el 1 de enero del 2003 se prohibiera a nivel mundial aplicar este compuesto<sup>4</sup>; y a partir del 1 de enero de 2008 quedó prohibida su presencia en los buques<sup>5</sup>.
- 2.5 Las pinturas antiincrustantes, cuyos ingredientes activos que incluyen biocidas, se dispersan eliminando los organismos acuáticos se hayan podido enganchar al casco del buque. El porcentaje de entrada de estos compuestos al mar es incontrolable y tiende a ser más rápido al inicio. Los efectos pueden perdurar entre 18 y 24 meses estando el biocida fuera de la pintura<sup>6</sup>.
- 2.6 Debe indicarse que a finales de los años 60, aparecieron en el mercado las pinturas autopulimentantes, las cuales sólo eran utilizadas para yates y embarcaciones de recreo, hasta que en 1980, su uso quedo restringido a embarcaciones menores de 25 m de eslora.
- 2.7 A diferencia de las pinturas antiincrustantes, en las pinturas autopulimentantes el porcentaje de entrada de este compuesto en el mar es controlado porque el biocida se desprende cuando el agua reacciona con la capa de pintura de la superficie. Al desprenderse la capa de pintura, la misma reacción comienza de nuevo en la siguiente capa. De este modo, el porcentaje de biocida desprendido es siempre el mismo, beneficiando al buque permitiéndole mantener durante más tiempo la protección del casco (hasta 60 meses)<sup>7</sup>.

2 Bastida, Ricardo (1977). Las incrustaciones biológicas y su acción de deterioro sobre las estructuras sumergidas. Consultado en: [http://digital.cic.gba.gob.ar/bitstream/handle/11746/856/11746\\_856.pdf?sequence=1&isAllowed=y](http://digital.cic.gba.gob.ar/bitstream/handle/11746/856/11746_856.pdf?sequence=1&isAllowed=y)

3 Organización Marítima Internacional (05 de octubre de 2001), Convenio Internacional sobre el Control de los Sistemas Antiincrustantes Perjudiciales de los Buques, Londres.

4 Se debe indicar que este compuesto se va depositando en los sedimentos y se libera en la columna de agua, y que a pesar de no ser soluble, tiene mucha afinidad por penetrar las membranas biológicas.

5 Cf. Barragán Casanova, Cristina, Estudio de Impacto Ambiental del Tráfico Marítimo Barcelona-Baleares, p. 30, 2008. Recuperado de: <https://upcommons.upc.edu/bitstream/handle/2099.1/5020/ESTUDIO%20DEL%20IMPACTO%20AMBIENTAL%20DEL%20TRAFICO%20MARITIMO%20BARCELONA.pdf>.  
Ídem. Pág.31. (Referencia 5).  
Ídem. Pág. 31. (Referencia 5).

ca

f





2.8 Con base a lo expuesto, para prevenir, reducir al mínimo y controlar las emisiones de componentes potencialmente tóxicos procedentes de las pinturas, la International Finance Corporation<sup>8</sup> recomienda:

- Evitar el uso de pintura antiincrustante con TBT y la eliminación o aplicación de un sellante sobre la pintura de TBT existente, de acuerdo con las reglas y directrices aplicables.
- Evitar el uso de pintura antiincrustante con biocidas u otras sustancias que puedan dañar el medio ambiente en los buques que operan principalmente en zonas de agua dulce o salobre, en las que la incrustación es menos prevalente.
- En el caso de los buques que operan en entornos marinos, se debe utilizar pintura con la mínima concentración efectiva de estaño, teniendo en cuenta las características y la función prevista en la embarcación.

B. Normas nacionales e internacionales vinculadas al uso de sistemas antiincrustantes y la protección del medio ambiente

Ley General del Ambiente. Ley N° 28611

2.9 La ley considera como parte de la política exterior en materia ambiental "Cooperar en la conservación y uso sostenible de la diversidad biológica marina en zonas más allá de los límites de la jurisdicción nacional, conforme al derecho internacional".

Ley del Sistema Portuario Nacional y su Reglamento. Ley N° 27943

2.10 La Ley establece la "Protección del Medio Ambiente" e indica que "las autorizaciones o contratos de cualquier índole que se celebren con personas de derecho privado para el ejercicio de actividades portuarias, deberán contener cláusulas expresas, por las que ambas partes declaran conocer, adecuarse y someterse expresamente a la legislación nacional vigente, las regulaciones internacionales, y al que se establezca en cada proyecto o actividad para defensa del medio ambiente".

Clasificación de sustancias peligrosas de la Organización de las Naciones Unidas (ONU). Libro Naranja

2.11 En la clasificación de las sustancias peligrosas (lista 3) se detallan sus clases, las que se presenta a continuación:

Clase	Descripción
Clase 1	Materias y objetos explosivos.
Clase 2	Gases inflamables – No inflamables – No Tóxicos – Tóxicos.
Clase 3	Líquidos inflamables
Clase 4.1	Materias sólidas inflamables, materias autorreactivas y materias explosivas desensibilizadas sólidas.
Clase 4.2	Materias que pueden experimentar inflamación espontánea.

<sup>8</sup> Cf. International Finance Corporation IFC-WBG, Guía sobre medio ambiente, Salud y Seguridad para transporte marítimo, P. 4, 30 de abril, 2007.



83

97



"Año del Buen Servicio al Ciudadano"

Clase 4.3	Materias que al contacto con el agua desprenden gases inflamables.
Clase 5.1	Materias comburentes.
Clase 5.2	Peróxidos orgánicos.
Clase 6.1	Materias tóxicas.
Clase 6.2	Materias infecciosas.
Clase 7	Materias radioactivas.
Clase 8	Materias corrosivas.
Clase 9	Materias y objetos que presentan peligros diversos.

En la lista de las mercancías peligrosas se encuentran los plaguicidas a base de organoestaño. Sólido, tóxico (N° ONU 2786), plaguicida a base de órgano estaño. Líquido, inflamable tóxico (N° ONU 2787), compuesto de organoestaño, líquido (N° ONU 2788) y otros.

**Convenio de Rotterdam**

- 2.12 En el Convenio se indica que: Los productos químicos enumerados en el anexo III incluyen pesticidas y productos químicos industriales que han sido prohibidos o severamente restringidos por razones de salud o ambientales por dos o más partes y que la Conferencia de las Partes ha decidido se sujeten al procedimiento de Consentimiento Fundamentado Previo (CFP). Hay un total de 47 productos químicos enumerados en el anexo III, 33 son plaguicidas (incluidas las 3 formulaciones plaguicidas extremadamente peligrosas) y 14 productos químicos industriales.
- 2.13 Uno de los productos bajo la categoría de plaguicidas son los compuestos de tributilestaño usado en productos biocidas de control de plagas no agrícolas, siendo el uso más común en pinturas antiincrustantes en cascos de buques. Así mismo, en la COP 2017 los compuestos del tributilestaño se han incluido en el Anexo III, categoría Industrial.

**Convenio de Estocolmo**

- 2.14 Los productos químicos identificados por el Convenio de Estocolmo se enumeran en los anexos del texto de la convención: Anexo A eliminación, Anexo B restricción, Anexo C producción no intencional.
- 2.15 En los listados del convenio no figuran los sistemas antiincrustantes, ni los compuestos organoestañosos.

**Convenio de Marpol**

- 2.16 Reconoce que el derrame accidental, negligente o deliberado de hidrocarburos o sustancias perjudiciales por los buques constituye una grave fuente de contaminación, por lo que este Convenio considera la necesidad de proteger el medio humano en general y el marino en particular.
- 2.17 El uso de los sistemas antiincrustantes en las embarcaciones marinas puede generar riesgos a la salud de las personas y al medio marino debido al grado de toxicidad que presenten de acuerdo a su composición química.



98 84



C. Convenio Internacional Sobre el Control de los Sistemas Antiincrustantes Perjudiciales en los Buques, 2001

2.18 El "Convenio internacional sobre el control de los sistemas antiincrustantes perjudiciales en los buques, 2001", tiene como objeto reducir o eliminar los efectos desfavorables del uso de antiincrustantes en el medio marino y en la salud de los seres humanos.

2.19 En el artículo 8 del Convenio se hace referencia a que los Estados Parte adoptarán las medidas apropiadas para la vigilancia de los efectos de los sistemas antiincrustantes, lo cual incluye la medición, el muestreo, la evaluación y el análisis de los efectos de estas sustancias en el ambiente.

2.20 Asimismo, el convenio contempla en su Anexo I: Medidas de control de los sistemas antiincrustantes, el no uso de compuestos organoestánicos como biocidas en la infraestructura de los buques.

2.21 De la revisión del instrumento internacional, se observa que el mismo permite a las Partes tomar medidas para prevenir, controlar, disminuir o eliminar los peligros graves que afecten al litoral o a otros intereses conexos ante algún evento de esta naturaleza, siendo además coherente con el propósito de las normas ambientales nacionales e internacionales antes citadas.

2.22 Sin perjuicio de ello, es pertinente indicar que, de acuerdo a normativa vigente nacional, sería la Dirección General de Capitanías y Guardacostas (en adelante DICAPI), la encargada de ejercer acciones de vigilancia/supervisión de los efectos en el ambiente que pueden generar los sistemas antiincrustantes. Tal como está establecido en el artículo 20° del Decreto Legislativo 1138 del 10 de diciembre de 2012, Ley de Marina de Guerra del Perú, la DICAPI tiene las siguientes funciones:

*"Artículo 20°.- Dirección General de Capitanías y Guardacostas.- La Dirección General de Capitanías y Guardacostas es el órgano que administra, norma y ejerce control y vigilancia sobre las áreas acuáticas, las actividades que se desarrollan en el ámbito marítimo, fluvial y lacustre, las naves y artefactos navales; ejerce funciones de policía marítima, fluvial y lacustre, en cumplimiento de las normas nacionales e instrumentos internacionales de los que el Perú es parte, con el fin de velar por la seguridad de la vida humana en el mar, ríos y lagos navegables, la protección del medio ambiente acuático, y reprimir las actividades ilícitas en el ámbito de su jurisdicción.*

*La Dirección General de Capitanías y Guardacostas ejerce la Autoridad Marítima Nacional, y su estructura orgánica y funcional será establecida en la norma pertinente. El cargo de Director General de Capitanías y Guardacostas es desempeñado por un Vicealmirante".* (Énfasis agregado)

2.23 En ese sentido, la DICAPI es la autoridad encargada de ejercer el control y vigilancia de todas las actividades que se realizan en el medio acuático, aplicando y haciendo cumplir la ley y el reglamento de control y vigilancia de las actividades marítimas, fluviales y lacustres, los





PERU

Ministerio  
del Ambiente

Viceministerio de  
Gestión Ambiental

Dirección General  
de Calidad Ambiental

"Año del Buen Servicio al Ciudadano"

convenios internacionales, así como otros instrumentos internacionales relativos a las actividades acuáticas ratificados por el Estado y las regulaciones de los sectores competentes.

- 2.24 La DICAPI se encarga de la vigilancia del medio ambiente en el ámbito acuático, para prevenir, reducir y eliminar la contaminación, así como sobre todo aquello que pudiera ocasionar perjuicio ecológico. Esta función se ejerce en coordinación con otros sectores competentes cuando corresponda, como es el caso del MINAM como Autoridad Ambiental Nacional, de acuerdo a la legislación ambiental vigente.
- 2.25 En ese sentido, las disposiciones normativas que se formulen para la implementación de este Convenio, en lo que se refiere a la fiscalización, incluyendo la evaluación de los impactos ambientales que podrían generar los sistemas antiincrustantes, los deben de incorporar la DICAPI como Autoridad Marítima Nacional.
- 2.26 Con base en lo expuesto, a esta Dirección General no le corresponde emitir conformidad expresa en relación al Convenio sujeto a análisis, al no ser un tema de su competencia.

### III. CONCLUSIONES

- 3.1 La DICAPI, es la autoridad competente para la aplicación del convenio y ejercer acciones de vigilancia/supervisión de los efectos en el ambiente que pueden generar los sistemas de antiincrustantes y es quien debe definir la necesidad de dar normas nacionales para viabilizar el cumplimiento de los compromisos internacionales.
- 3.2 La DGCA en el presente documento emite respuesta a los puntos consultados respecto al Convenio Internacional sobre el Control de los Sistemas Antiincrustantes Perjudiciales de los Buques, adoptado en Londres. Asimismo, el citado Convenio Internacional, está alineado con el propósito de las normas ambientales nacionales y normativa internacional antes citadas y su aplicación redundaría en la disminución de los riesgos al ambiente marino y a la salud de la población que consume productos pesqueros como parte de su dieta.

### IV. RECOMENDACIÓN

Remitir el presente informe a la Oficina de Asesoría Jurídica para que emita la opinión legal correspondiente.

Atentamente,

Sheila Verónica Zacarías Ríos  
Directora de Calidad Ambiental y Ecoeficiencia

100



PERÚ

Ministerio  
del Ambiente

Viceministerio de  
Gestión Ambiental

Dirección General  
de Calidad Ambiental

'Año del Buen Servicio al Ciudadano'

Franco Fernández Santa María  
Especialista en Gestión de la Calidad Ambiental

Harvey Junior López López  
Especialista Legal

PROVEÍDO N° 199 -2017-MINAM/VMGA/DGCA

Visto el Informe N° 74 -2017-MINAM/VMGA/DGCA/DCAE y estando de acuerdo con lo expresado, la suscrita lo remite al Viceministerio de Gestión Ambiental, para conocimiento y fines correspondientes.

San Isidro, 14 SET. 2017

Giuliana Patricia Bezerra Celis  
Directora General de Calidad Ambiental



87

101



PERÚ

Ministerio del Ambiente

Viceministerio de Gestión Ambiental

Dirección General de Gestión de Residuos Sólidos

OGAJ

477

"Año del Buen Servicio al Ciudadano"

**INFORME N° 145 -2017-MINAM/VMGA/DGRS**

**PARA :** Giuliana Patricia Becerra Celis  
Directora General de Gestión de Residuos Sólidos (e)

**DE :** Liliana Milagros Palacios Falcón  
Especialista Legal

Alicia Marlene Quiche Ruiz  
Especialista en Gestión de Residuos Sólidos



**ASUNTO :** Opinión técnica respecto del "Convenio Internacional sobre el control de los Sistemas Antiincrustantes Perjudiciales en los Buques, 2011"

**REFERENCIA :** a) OF.RE (DSL-AMA) N° 2-21-A/8 (Registro MINAM N° 07340-2017)  
b) OF.RE (DSL-AMA) N° 2-21-A/26 (Registro MINAM N° 08361-2016)  
c) Memorando N° 143-2017-MINAM/SG/OGAJ

**FECHA :** 25 OCT. 2017

Nos dirigimos a usted, con relación a los documentos de la referencia, vinculado a la solicitud de opinión técnica respecto del "Convenio Internacional sobre el control de los Sistemas Antiincrustantes Perjudiciales en los Buques, 2011".

Al respecto, informamos a su Despacho lo siguiente:

**I. ANTECEDENTES**

1. Mediante los documentos de la referencia a) y b) la Dirección General de Soberanía, Límites y Asuntos Antárticos del Ministerio de Relaciones Exteriores solicitó al Viceministerio de Gestión Ambiental del Ministerio del Ambiente (en adelante, **MINAM**) emitir opinión técnica legal respecto del "Convenio Internacional sobre el control de los Sistemas Antiincrustantes Perjudiciales en los Buques, 2011", así como brindar su conformidad al documento a fin de iniciar formalmente el procedimiento de perfeccionamiento interno de dicho instrumento.
2. En tal sentido, mediante Memorando N° 143-2017-MINAM/SG/OGAJ, la Oficina General de Asesoría Jurídica solicitó a esta Dirección General que de acuerdo a lo señalado en el artículo 5 del referido Convenio se regulan las medidas de control de los materiales de desechos resultantes de la aplicación del Anexo 1, disponiendo que las Partes, teniendo en cuenta las reglas, normas y prescripciones internacionales, adoptarán las medidas pertinentes en su territorio para exigir que los desechos resultantes de la aplicación o remoción de los sistemas antiincrustantes objeto de las medidas de control que figuran en el Anexo 1 sean recogidos manipulados, tratados y eliminados en condiciones de seguridad y de forma ecológicamente racional para proteger la salud de los seres humanos y ambiente.
3. En atención a lo solicitado, dentro del ámbito de competencias de la Dirección General de Gestión de Residuos Sólidos (en adelante, **DGRS**), emitirá opinión técnica acerca del contenido del artículo 5 del Convenio en mención vinculado a la temática de residuos sólidos.

R  
Q



## II. ANÁLISIS

### II.1 Delimitación del ámbito de competencias del MINAM respecto de la problemática expuesta

4. El MINAM es el organismo del Poder Ejecutivo rector del sector ambiental que desarrolla, dirige, supervisa y ejecuta la Política Nacional del Ambiente, aplicable a todos los niveles de gobierno y en el marco del Sistema Nacional de Gestión Ambiental. Asimismo, cumple la función de promover la conservación y el uso sostenible de los recursos naturales, la diversidad biológica y las áreas naturales protegidas.
5. Asimismo, es importante señalar que el MINAM es el encargado de **promover y coordinar la adecuada gestión de residuos sólidos**, la protección de la calidad del aire, el control del ruido y de las radiaciones no ionizantes y sancionar su incumplimiento, conforme a lo señalado en el artículo 5, numeral 5.3, literal k) del Reglamento de Organización y Funciones de este ministerio, aprobado mediante Decreto Supremo N° 002-2017-MINAM.
6. En tal sentido, el MINAM, a través de la DGRS tiene la responsabilidad de coordinar, promover, asesorar y concertar con las autoridades sectoriales, gobiernos regionales y locales la implementación de la normativa en materia de gestión de los residuos sólidos, en el ámbito de su competencia<sup>1</sup>.

### II.2 Del contenido del artículo 5 del Convenio Internacional sobre el control de los Sistemas Antiincrustantes Perjudiciales en los Buques, 2011.

7. Al respecto, el referido Convenio tiene por objeto reducir o eliminar los efectos desfavorables de los sistemas antiincrustantes, en el medio marino y en la salud de las personas. Es preciso señalar que conforme al Convenio en mención, un sistema antiincrustante es todo revestimiento, pintura, tratamiento superficial, superficie o dispositivo que se utilice en un buque para controlar o impedir la adhesión de organismos no deseados<sup>2</sup>.
8. Respecto de las medidas de control de los materiales de desechos, resultantes de la aplicación del anexo 1 "Medidas de control de los sistemas antiincrustantes", se establece lo siguiente:

*"Artículo 5*

*Medidas de control de los materiales de desechos resultantes de la aplicación del anexo 1*

*Teniendo en cuenta las reglas, normas, prescripciones internacionales, las Partes adoptarán las medidas pertinentes en su territorio para exigir que los desechos resultantes de la aplicación o remoción de los sistemas antiincrustantes objeto de las medidas de control que figuran en el anexo 1, serán recogidos, manipulados, tratados y eliminados en condiciones de seguridad y de forma ecológicamente racional para proteger la salud de los seres humanos y el medio ambiente."*

<sup>1</sup> Decreto Supremo N° 002-2017-MINAM, que aprueba el Reglamento de Organización y Funciones del Ministerio del Ambiente

*"Artículo 73.- Dirección General de Gestión de Residuos Sólidos*

*Es el órgano de línea responsable de coordinar, promover, asesorar y concertar con las autoridades sectoriales, gobiernos regionales y gobiernos locales la implementación de la normativa en materia de gestión de los residuos sólidos, en el ámbito de su competencia. Depende jerárquicamente del Viceministerio de Gestión Ambiental."*

<sup>2</sup> Conforme a lo establecido en el artículo 2 del Convenio Internacional sobre el control de los Sistemas Antiincrustantes Perjudiciales en los Buques, 2011.



"Año del Buen Servicio al Ciudadano"

9. En tal sentido, las partes deben procurar adoptar las medidas correspondientes a efectos de que los residuos sólidos producto de la aplicación o remoción de los sistemas antiincrustantes de las embarcaciones (buques) comprendidos en el alcance del referido Convenio<sup>3</sup>, no generen un impacto negativo en la salud pública y en el ambiente.
10. Al respecto, conforme a lo establecido en la normativa nacional, en el artículo 20 del Decreto Legislativo N° 1138, que aprueba la Ley de la Marina de Guerra del Perú, se señala lo siguiente:

*"Artículo 20°.- Dirección General de Capitanías y Guardacostas*

*La Dirección General de Capitanías y Guardacostas es el órgano que **administra, norma y ejerce control y vigilancia sobre las áreas acuáticas, las actividades que se desarrollan en el ámbito marítimo, fluvial y lacustre, las naves y artefactos navales**; ejerce funciones de policía marítima, fluvial y lacustre, en cumplimiento de las normas nacionales e instrumentos internacionales de los que el Perú es parte, con el fin de velar por la seguridad de la vida humana en el mar, ríos y lagos navegables, **la protección del medio ambiente acuático**, y reprimir las actividades ilícitas en el ámbito de su jurisdicción.*

*La Dirección General de Capitanías y Guardacostas ejerce la Autoridad Marítima Nacional, y su estructura orgánica y funcional será establecida en la norma pertinente. El cargo de Director General de Capitanías y Guardacostas es desempeñado por un Vicealmirante.*

11. En ese sentido, la Dirección General de Capitanías y Guardacostas (en adelante, DICAPI) ejerce acciones para la protección del medio ambiente acuático, controlando y vigilando las actividades que se realicen sobre las áreas acuáticas, incluyendo emitir opinión sobre la regulación vinculada a la materia de residuos sólidos que se generen productos de los sistemas antiincrustantes en los buques.
12. Además, en la Ley N° 27314, Ley General de Residuos Sólidos, normativa vigente a la fecha en materia de gestión en residuos sólidos, se ha establecido lo siguiente en lo relacionado con las atribuciones de DICAPI:

*"Artículo 17.- Internamiento de residuos*

*(...)*

*17.2 No se concederá autorización de internamiento ni de tránsito por el territorio nacional a aquellos residuos que por ser de naturaleza radiactiva o que por su manejo resultaren peligrosos para la salud humana y el ambiente. La Dirección General de Capitanías y Guardacostas de la Marina de Guerra del Ministerio de Defensa, **podrá prohibir el ingreso a***

<sup>3</sup> Convenio Internacional sobre el control de los Sistemas Antiincrustantes Perjudiciales en los Buques, 2011

*"Artículo 3*

*Ámbito de aplicación.*

1) *Salvo indicación expresa en otro sentido, el presente Convenio será aplicable a:*

a) *Los buques con derecho a enarbolar el pabellón de una Parte*  
b) *Los buques que, sin tener derecho a enarbolar el pabellón de una Parte, operen bajo la autoridad de una Parte; y*  
c) *Los buques no comprendidos en los apartados a) o b) que entren en un puerto, astillero o terminal mar adentro de una Parte.*

2) *El presente Convenio no se aplicará a los buques de guerra, ni a los buques auxiliares de la armada, ni a los buques que, siendo propiedad de una Parte o estando explotados por ella, estén exclusivamente dedicados en el momento de que se trate a servicios gubernamentales de carácter no comercial. No obstante, cada Parte garantizará, mediante la adopción de medidas apropiadas que no menoscaben las operaciones o la capacidad operativa de tales buques, que éstos operen de forma compatible, dentro de lo razonable y factible, con lo prescrito en el presente Convenio.*

3) *Por lo que respecta a los buques de Estado que no sean Partes en el presente Convenio, las Partes aplicarán las prescripciones del presente Convenio según sea necesario para garantizar que no se otorga un trato más favorable a tales buques".*



aguas y puertos nacionales a aquellas naves que transporten residuos como carga en tránsito, cuando no estén cumpliendo con las normas de seguridad para el transporte y formalidades para el ingreso legal en tránsito por el territorio nacional, establecidas en los convenios internacionales suscritos por el Perú y otras normas legales vigentes".

13. En atención a lo expuesto, si bien el MINAM, ejerce funciones como ente rector a nivel nacional para la gestión y manejo de los residuos<sup>4</sup>, DICAPl tiene la competencia para pronunciarse sobre la regulación vinculada a las actividades que podrían ocasionar alguna afectación a las áreas acuáticas; por lo que al MINAM, a través de la DGRS, no le corresponde emitir pronunciamiento o conformidad sobre el contenido del artículo 5 del Convenio materia de análisis.

### III. CONCLUSIONES

En virtud de lo expuesto en el presente informe, cabe señalar las siguientes conclusiones:

- (i) El MINAM, a través de la DGRS, tiene la responsabilidad de coordinar, promover, asesorar y concertar con las autoridades sectoriales, gobiernos regionales y locales, la implementación de la normativa en materia de gestión de los residuos sólidos, en el ámbito de su competencia.
- (ii) Conforme a lo establecido en el artículo 20 del Decreto Legislativo N° 1138, que aprueba la Ley de la Marina de Guerra del Perú, la Dirección General de Capitanías y Guardacostas ejerce acciones para la protección del medio ambiente acuático, controlando y vigilando las actividades que se realicen sobre las áreas acuáticas; por lo que al MINAM, a través de la DGRS, no le corresponde emitir pronunciamiento o conformidad sobre el contenido del artículo 5 del Convenio materia de análisis.

### IV. RECOMENDACIÓN

Se recomienda derivar el presente informe a la Oficina General de Asesoría Jurídica, para conocimiento y fines correspondientes.

Es cuanto informamos a usted para los fines pertinentes.

Atentamente,

Liliana Milagros Palacios Falcón  
Especialista Legal

Alicia Marlene Quiche Ruiz  
Especialista en Gestión de Residuos Sólidos

<sup>4</sup> Decreto Legislativo N° 1278 que aprueba la Ley de Gestión Integral de Residuos Sólidos  
"Artículo 15.- Ministerio del Ambiente (MINAM)

Sin perjuicio de las demás disposiciones que norman las funciones y atribuciones del Ministerio del Ambiente, esta autoridad, en su calidad de ente rector a nivel nacional para la gestión y manejo de los residuos, es competente para:

a) Coordinar, promover y concertar con las autoridades sectoriales, gobiernos regionales y gobiernos locales la debida aplicación del presente Decreto Legislativo."



PROVEIDO Nº 23 -2017-MINAM/VMGA/DGRS

Visto el Informe Nº 145 -2017-MINAM/VMGA/DGRS y estando de acuerdo con lo expresado, la suscrita lo remite al Viceministerio de Gestión Ambiental, para conocimiento y los fines correspondientes.

San Isidro, 27 OCT. 2017

Giuliana Patricia Becerra Celis  
Directora General de Gestión de Residuos Sólidos (e)

Este documento ha sido impreso por os00003812017rea01, quien asume la responsabilidad sobre el uso y destino de la información contenida. 12/12/18 01:11 PM

**MINISTERIO DE RELACIONES  
EXTERIORES**

**MEMORÁNDUM (AMA) N° AMA00088/2018**

**A** : DIRECCIÓN GENERAL DE TRATADOS  
**De** : DIRECCIÓN DE ASUNTOS MARÍTIMOS  
**Asunto** : Solicita inicio del perfeccionamiento interno del Convenio Internacional sobre el Control de los Sistemas Antiincrustantes perjudiciales en los buques, 2001

**I. Introducción**

1. Los sistemas antiincrustantes tienen como propósito controlar o impedir la adhesión de organismos no deseados (como algas o moluscos) al casco del buque cuyos efectos pueden ocasionar la disminución de la velocidad de la embarcación y el aumento del consumo de combustible. No obstante ello, estudios científicos han demostrado que determinados compuestos de los sistemas antiincrustantes (v. gr. Químicos presentes en las pinturas utilizadas en el decenio de 1960) pueden generar impactos negativos en el medio marino así como en la salud de los seres humanos.
2. De acuerdo al numeral 17.32 del Capítulo 17 del Programa 21, aprobado por la *Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Medio Ambiente y el Desarrollo* de 1992, se exhortó a los Estados a tomar medidas para reducir la contaminación de las aguas causada por los compuestos organoestánicos utilizados en las pinturas antiincrustantes. En esa línea, mediante Resolución A.895 (21), aprobada por la Asamblea de la Organización Marítima Internacional (OMI) en 1999, se instó al Comité de Protección del Medio Marino (MEPC) a que disponga lo necesario para elaborar un instrumento jurídicamente vinculante a escala mundial con el fin de resolver la cuestión de los efectos perjudiciales de los sistemas antiincrustantes utilizados en los buques.
3. En ese sentido, el "*Convenio Internacional sobre el Control de los Sistemas Antiincrustantes perjudiciales en los Buques, 2001*", en adelante "el Convenio", se adoptó el 05 de octubre de 2001 en el seno de la OMI, con el objeto de reducir o eliminar los efectos desfavorables de los sistemas antiincrustantes en el medio marino y en la salud de los seres humanos.

**II. Estado del Convenio**

4. De conformidad con su artículo 18°, el Convenio entró en vigor el 17 de setiembre de 2008. En la fecha, cuenta con 76 Estados Parte cuyas flotas mercantes combinadas representan el 93.70% del tonelaje bruto de la marina mercante mundial.

**III. Principales disposiciones del Convenio**

5. El Convenio consta de veintiún (21) artículos, cuatro (4) anexos y dos (2) apéndices. Respecto de sus principales disposiciones, esta Dirección se permite resaltar las siguientes:
6. De acuerdo al artículo 1 – Obligaciones generales, el objeto del Convenio es reducir o eliminar los efectos desfavorables de los sistemas antiincrustantes en el medio marino y en la salud de los seres humanos. Asimismo, se contempla la posibilidad de que los Estados puedan adoptar medidas más rigurosas para dicho fin. Finalmente, se establece que las Partes fomentarán el desarrollo continuo de sistemas antiincrustantes eficaces y ecológicos.

7. De la revisión del artículo 2 – Definiciones, es pertinente resaltar la definición de sistema antiincrustante, entendido como “todo revestimiento, pintura, tratamiento superficial, superficie o dispositivo que se utilice en un buque para controlar o impedir la adhesión de organismos no deseados”.
8. Con relación al artículo 3 - Ámbito de aplicación, el Convenio se aplicará a: a) los buques con derecho a enarbolar el pabellón de una Parte; b) los buques que, sin tener derecho a enarbolar el pabellón de una Parte, operen bajo la autoridad de una Parte; y, c) los buques comprendidos en los apartados a) o b) que entren en un puerto, astillero o terminal mar adentro de una Parte.
9. De acuerdo al artículo 4 – Medidas de control de los sistemas antiincrustantes, se prohíbe y/o restringe la aplicación, reaplicación, instalación o utilización de sistemas antiincrustantes de conformidad con las prescripciones del anexo 1, el cual establece medidas en vigor desde el 1 de enero de 2003 y el 1 de enero de 2008. En esa línea, de conformidad con el artículo 5 – Medidas de control de los materiales de desecho resultantes de la aplicación del anexo 1, los desechos serán recogidos, manipulados, tratados y eliminados en condiciones de seguridad y de forma ecológicamente racional para proteger la salud de los seres humanos y el medio ambiente.
10. En atención del artículo 9 – Comunicación e intercambio de información, las Partes se comprometen a comunicar a la OMI una lista de los inspectores designados o las organizaciones reconocidas que estén autorizados a gestionar en su nombre los asuntos relacionados con el control de los sistemas antiincrustantes. Asimismo, se comprometen a comunicar anualmente la información relativa a cualquier antiincrustante cuyo uso haya sido aprobado, restringido o prohibido en virtud de la legislación nacional.
11. El artículo 10 – Reconocimiento y Certificación, establece que toda parte se cerciorará de que los buques que tengan derecho a enarbolar su pabellón u operen bajo su autoridad son objeto de reconocimiento y certificación de conformidad con lo estipulado en las reglas del anexo 4. En esa línea, el artículo 11 – Inspección de buques y detección de infracciones, y el artículo 12 – Infracciones, regulan las facultades de las Partes para verificar el cumplimiento del Convenio así como para adoptar las medidas necesaria cuando se identifique una infracción.
12. El artículo 15 – Relación con el derecho internacional del mar, señala que nada de lo dispuesto en el Convenio irá en perjuicio de los derechos y obligaciones de un Estado en virtud del derecho internacional consuetudinario recogido en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982. Dicha posición es congruente con la postura del Perú sobre el derecho internacional del mar contemporáneo.
13. Finalmente, de acuerdo al artículo 18 – Entrada en vigor, todo instrumento de adhesión depositado después de la fecha de entrada en vigor del Convenio, surtirá efecto tres meses después de la fecha de su depósito.

#### **IV. Trabajos en la Comisión Consultiva Técnica Multisectorial sobre asuntos de la Organización Marítima Internacional (COMI)**

14. En virtud del artículo 1º de la Resolución Suprema N° 215-2001-RE, la COMI es la Comisión Multisectorial de carácter permanente encargada de evaluar y efectuar el seguimiento de los convenios internacionales formulados dentro del marco de la OMI. Asimismo, la COMI estudia la temática especializada marítima vinculada con aquellos instrumentos, con el fin de recomendar la posición nacional y acciones a tomar ante dicha organización. Cabe señalar que esta Dirección preside dicha Comisión.
15. Mediante sesión del Pleno de la COMI llevada a cabo el 17 de marzo de 2016, se acordó la conformación de un Grupo de Trabajo (GT) ad hoc con el objeto de estudiar el Convenio a propósito de concluir preliminarmente la viabilidad de recomendar la adhesión del Perú e iniciar la solicitud de la opinión técnico-legal de los sectores competentes. El GT estuvo conformado por el Ministerio de

Relaciones Exteriores, el Ministerio del Ambiente y la Dirección General de Capitanía y Guardacostas.

16. El GT concluyó que existía viabilidad para continuar con el análisis del Convenio por lo que esta Cancillería procedió a solicitar la opinión técnico-legal de los sectores competentes a efectos de exponer dichas posiciones ante el pleno de la COMI y proceder con la votación para la recomendación del inicio del perfeccionamiento interno del instrumento.
17. En ese sentido, mediante sesión del Pleno de la COMI llevada a cabo el 26 de junio de 2018, se aprobó por unanimidad la recomendación de la Comisión para el pronto inicio del procedimiento de perfeccionamiento interno del Convenio, habida cuenta que corresponde con los intereses marítimos del Perú y fortalece la posición del Estado peruano ante la OMI, particularmente, con relación a sus objetivos de protección del medio marino.

#### V. Opiniones de las instituciones competentes

18. De conformidad con la Directiva N° 001-DGT/RE-2013, aprobada por Resolución Ministerial 0115-2013/RE del 04 de febrero de 2013, esta Dirección procedió a solicitar la opinión técnico-legal de las instituciones competentes en la materia que aborda el Convenio.
19. En ese sentido, mediante el oficio G.1000-1194 del 18 de abril de 2018, la **Dirección General de Capitanías y Guardacostas (DICAPI)** remitió un informe técnico-legal conteniendo la opinión favorable de dicha institución con respecto al Convenio. Sobre el particular, debe resaltarse la siguiente información:
  20. Mediante la Resolución Directoral N° 0023-2010/DCG (12.01.2010), la Autoridad Marítima Nacional estableció una normativa adecuada de alcance nacional para llevar a cabo un control en la aplicación de compuestos organoestánicos en los sistemas antiincrustantes de buques de bandera peruana igual o superior a 400 AB; lo cuales deberán llevar a bordo un Documento Nacional de Cumplimiento expedido por la DICAPI y que certifique que el sistema antiincrustante implementado no presenta riesgos para el medio marino y la salud.
  21. Nuestra legislación nacional no contempla de manera expresa aquellos compuestos organoestánicos que debieran ser prohibidos; materia que proporciona el Anexo I del Convenio. Asimismo, se establece un mecanismo mediante el cual los Estados Parte a través de un grupo técnico podrán proponer otras sustancias en los sistemas antiincrustantes que han de ser prohibidas o restringidas.
  22. La DICAPI es la institución competente para implementar el Convenio. Dicha competencia incluye, entre otras funciones, promulgar normativa adicional que coadyuve la aplicación del Convenio; comunicar a la OMI la lista de inspectores designados o el nombre de las organizaciones reconocidas que estén autorizados a gestionar en su nombre los asuntos relacionados con el control de los sistemas antiincrustantes; comunicar anualmente a la OMI la información relativa a cualquier sistema antiincrustante cuyo uso se haya aprobado, restringido o prohibido de acuerdo a la legislación nacional.
  23. La implementación del Convenio requerirá modificaciones en la legislación nacional, particularmente, en lo que rige la vigente Resolución Directoral N° 0023-2010/DCG a propósito de requerirse su derogación. De acuerdo al Decreto Supremo N° 015-2014-DE, la DICAPI tiene competencia para regular sobre la referida materia. Debe señalarse que la implementación del Convenio será a través de normas con rango infra legal.
  24. La adhesión del Perú al Convenio es beneficiosa en cuanto amplía el ámbito de aplicación del control sobre los sistemas antiincrustantes; contempla la participación del Estado peruano sobre la inclusión de nuevas sustancias a prohibirse o restringirse; y coadyuva a la reducción o eliminación de los efectos desfavorables para el medio marino y la salud de los seres humanos.

95  
109

25. Mediante el oficio N° 028-2018-MINAM/VMGA del 22 de febrero de 2018, el **Ministerio del Ambiente (MINAM)** remitió su informe técnico-legal conteniendo la posición de la Dirección General de Calidad Ambiental, de la Dirección General de Gestión de Residuos Sólidos y de la Oficina General de Asesoría Jurídica. En ese sentido, se concluye que el MINAM no es competente para otorgar conformidad al Convenio habida cuenta que la DICAPI sería la institución competente de conformidad con el ordenamiento jurídico nacional. Al respecto, debe resaltarse la siguiente información:
26. De acuerdo a la Dirección General de Calidad Ambiental, las disposiciones normativas que se formulen para la implementación del Convenio, en lo que se refiere a la fiscalización, incluyendo la evaluación de los impactos ambientales que podrían generar los sistemas antiincrustantes, deben ser incorporadas por la DICAPI como Autoridad Marítima Nacional, de conformidad con el artículo 20° del Decreto Legislativo N° 1138 – Ley de la Marina de Guerra del Perú. Sin perjuicio de ello, resalta que la aplicación del Convenio redundaría en la disminución de los riesgos al ambiente marino y a la salud de la población que consume productos pesqueros como parte de su dieta.
27. La Dirección General de Gestión de Residuos Sólidos emitió opinión a propósito de la disposición del artículo 5° del Convenio relativa a las medidas que las Partes deben adoptar en su territorio para exigir que los desechos resultantes de la remoción de los sistemas antiincrustantes se llevará a cabo en condiciones de seguridad y de forma ecológicamente racional para proteger la salud de los seres humanos y el medio ambiente. En ese sentido, sostuvo que de conformidad con el citado artículo 20° Decreto Legislativo N° 1138, así como con el artículo 17.2° de la Ley N° 27314 – Ley General de Residuos Sólidos, la DICAPI es la institución competente para abordar dicha materia.
28. Finalmente, la Oficina General de Asesoría Jurídica reitera el contenido de los dispositivos legales antes citados y concluye que la DICAPI es la institución competente para implementar el Convenio. Asimismo, señala que dicha Autoridad Marítima es la encargada de ejercer acciones de vigilancia del medio ambiente en el ámbito acuático para prevenir, reducir y eliminar la contaminación así como todo aquello que pudiera ocasionar perjuicio ecológico.

#### VI. Opinión de la Dirección de Asuntos Marítimos

29. De acuerdo al artículo 75° del Reglamento de Organización y Funciones del Ministerio de Relaciones Exteriores, aprobado por Decreto Supremo N° 135-2010-RE, la Dirección de Asuntos Marítimos es una unidad orgánica que depende de la Dirección General de Soberanía, Límites y Asuntos Antárticos (DSL) encargada de identificar, analizar, coordinar, proponer y ejecutar las acciones de política exterior orientadas a promover y resguardar los derechos e intereses del Perú en su dominio marítimo.
30. El mar representa el principal medio de transporte en el Perú en materia comercial. En ese sentido, es de interés del Estado peruano fomentar y desarrollar su comercio marítimo, lo cual implica necesariamente la debida observancia de las diversas obligaciones internacionales que se asumen, particularmente, sobre la seguridad de la vida humana en el mar y la protección del medio ambiente marino en el seno de la OMI, así como de su implementación en el ordenamiento jurídico interno. Con relación a los derechos en su dominio marítimo, la adhesión del Perú al Convenio fortalece las herramientas del Estado para los fines de la protección y conservación del medio ambiente marino toda vez que le permitirá aplicar la regulación internacional sobre los sistemas antiincrustantes, y garantizará su participación en posibles enmiendas sobre el instrumento.
31. Por otro lado y como es de conocimiento de esa Dirección General, el Perú fue reelegido miembro del Consejo de la OMI, órgano ejecutivo de dicha organización, dentro de la Categoría "C" para el bienio 2018 – 2019, en el 30° Período de Sesiones de la Asamblea llevado a cabo del 27 de noviembre al 6 de diciembre de 2017. En ese sentido, esta Dirección viene trabajando en los preparativos para la presentación de la candidatura del Perú a la reelección del Perú como miembro del Consejo para el bienio 2020 – 2021. Por ello, la adhesión del Perú al Convenio representaría un

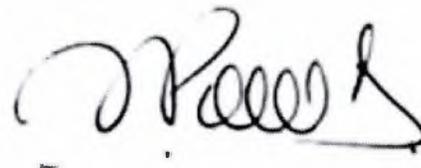
elemento importante para corroborar el compromiso del Estado peruano con los fines de la organización con relación a la protección y conservación del medio marino.

32. En esa misma línea, debe señalarse que en el mes de octubre del año en curso se llevará a cabo el 73° Periodo de Sesiones del Comité de Protección del Medio Marino (MEPC), el cual es una ocasión idónea para la comunicación de la adhesión del Perú al Convenio bajo análisis.

#### VII. Solicitud

33. Por las consideraciones antes expuestas y de conformidad con la referida Directiva N° 001-DGT/RE-2013, mucho se agradecerá a esa Dirección General disponer el inicio del perfeccionamiento interno del "Convenio Internacional sobre el Control de los Sistemas Antiincrustantes Perjudiciales en los Buques, 2001".
34. Asimismo, mucho se agradecerá a ese Despacho disponer el registro del Convenio en el "Archivo Nacional de Tratados Embajador Juan Miguel Bákula Patiño".
35. Se remite copia de las opiniones técnico-legales de los sectores, así como el texto del Convenio, descargado del portal web IMODOCS (<https://docs.imo.org/>).

Lima, 23 de agosto del 2018



Jesús Raúl Ponce Bravo  
Ministro  
Director de Asuntos Marítimos

C.C: DSL  
JMPC

Este documento ha sido impreso por os00003812017rea01, quien asume la responsabilidad sobre el uso y destino de la información contenida. 12/12/18 01:11 PM

#### Anexos

AFS 2001 - (A-1) - International Convention On The Control Of Harmful Anti-Fouling Systems On Ships (Secretaría) \_E-F-S-A-C-R\_ (1).pdf

Opinión MINAM.pdf

Opinión DICAPI.pdf

Acta COMI 26.06.18.pdf

Acta COMI 17.03.16.pdf

Status - Convenio Antiincrustantes 2001.pdf

#### Proveidos

Proveido de Jesús Raúl Ponce Bravo (23/08/2018 18:41:48)

Derivado a Jorge Alejandro Raffo Carbajal

Pendiente inicial.

Proveido de Fiorella Nalvarte (24/08/2018 08:52:59)

Derivado a María del Pilar Castro Barreda

Estimada Ministra por indicación del Embajador Raffo pase para vuestro conocimiento.

Proveido de Fiorella Nalvarte (24/08/2018 08:55:18)

Derivado a Pablo Andrés Moscoso de la Cuba

Dr. Moscoso por indicación del Embajador Raffo pase para vuestra atención .

Proveido de Pablo Andrés Moscoso de la Cuba (28/08/2018 11:53:28)

Derivado a os00017432016rea04

Estimado Oscar: por favor atender en coordinación conmigo.

Proveido de Jorge Alejandro Raffo Carbajal (28/08/2018 12:36:33)

Derivado a Jeam Garay Torres, Secigra201802

FYI. Atte. JR

Proveido de Pablo Andrés Moscoso de la Cuba (15/10/2018 16:13:58)

Derivado a os00003812017rea01

Estimado Felipe: según lo coordinado, atender en coordinación conmigo.