



# Unidad de Capitanías de Puerto y Asuntos Marítimos

## INFORMACIÓN COMPLEMENTARIA

### Historia de la convención

El derrame de petróleo de Torrey Canyon en 1967, el mayor desastre petrolero en ese momento, fue uno de los momentos clave que llevaron al desarrollo de la Convención MARPOL. La década de 1970 vio una mayor conciencia mundial de la necesidad de proteger el medio ambiente marino de todas las fuentes de contaminación, lo que posteriormente resultó en la adopción del Convenio MARPOL y el Protocolo MARPOL de 1978 en 1973 y 1978, respectivamente.

El instrumento combinado entró en vigor el 2 de octubre de 1983. MARPOL 73/78 es el instrumento internacional más importante que abarca la prevención de la contaminación del medio ambiente marino por los buques por causas operacionales o accidentales. En 1997, se adoptó un protocolo que aborda la prevención de la contaminación del aire por los buques y entró en vigor el 19 de mayo de 2005.

### Evolución de MARPOL

Hoy, MARPOL a través de sus Anexos I, II, III, IV V y VI cubre la contaminación del mar por petróleo, sustancias nocivas líquidas a granel, sustancias nocivas en paquetes, aguas residuales de los barcos y basura de los barcos, contaminación del aire de los barcos y regulación de la eficiencia energética.

También permite la adopción de áreas especiales con controles aún más estrictos sobre las descargas operativas. La convención ha evolucionado a través de los años. Algunos aspectos destacados incluyen los requisitos para los separadores de agua/petróleo en los barcos, la eliminación gradual de los petroleros de casco único en 2010, el establecimiento de varias áreas especiales, incluida la zona antártica, la introducción del Esquema de Auditoría de los Estados Miembros de la OMI (IMSAS) obligatorio en todos los MARPOL anexos, la introducción del límite global de azufre de la OMI para 2020 y la adopción de medidas técnicas y operativas para mejorar la eficiencia energética de los buques.

La adopción de la estrategia inicial de gases de efecto invernadero (GEI) de la OMI en 2018 para descarbonizar el sector lo antes posible antes de finales de este siglo ha establecido el marco de políticas para el desarrollo y la adopción de medidas adicionales dentro de MARPOL para mejorar la eficiencia energética de los buques.

El año pasado, la OMI anunció el Tema Marítimo Mundial para este 2022 es: *“Nuevas tecnologías para un transporte marítimo más ecológico”*. El tema refleja la necesidad de apoyar una transición verde del sector marítimo hacia un futuro sostenible, sin dejar a nadie atrás.

-MÁS-



# Unidad de Capitanías de Puerto y Asuntos Marítimos

## Gobierno de México y el MARPOL

Conscientes de la necesidad de la protección al medio ambiente marino desde el 23 de abril de 1992 México se adhirió al Convenio MARPOL, el cual entró en vigor a nivel nacional en 23 de julio de 1992, conforme al Decreto Promulgatorio publicado en el Diario Oficial de la Federación (DOF) el 8 de julio de 1992.

A la fecha se encuentran vigentes en el territorio nacional, los siguientes instrumentos derivados del MARPOL:

- *Protocolo de 1978 relativo al Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques, 1973*, su adhesión fue el 23 de abril de 1992, entrada en vigor a nivel nacional 23 de julio de 1992 conforme a los Decretos Promulgatorios publicados en el DOF el 7 y 8 de julio de 1992.

El Protocolo de 1978 se adoptó en respuesta al gran número de accidentes de buques tanque ocurridos entre 1976 y 1977. Habida cuenta de que el Convenio MARPOL 1973 aún no había entrado en vigor, el Protocolo de 1978 relativo al Convenio MARPOL absorbió el Convenio original. El nuevo instrumento entró en vigor el 2 de octubre de 1983.

- *Anexo I “Reglas para prevenir la contaminación por hidrocarburos”*, entrada en vigor a nivel nacional 6 de abril de 1987 conforme a los Decretos Promulgatorios publicados en el DOF el 7 y 8 de febrero de 1992.

En el Anexo I se aborda la cuestión de la prevención de la contaminación por hidrocarburos como consecuencia de medidas operacionales, así como de derrames accidentales; las enmiendas de 1992 al Anexo I hicieron obligatorio el doble casco para los petroleros nuevos e incorporaron un calendario de introducción gradual para que los buques tanque existentes se adaptasen al doble casco, lo que fue revisado posteriormente en 2001 y 2003.

- *Anexo II “Reglas para prevenir la contaminación por sustancias nocivas líquidas transportadas a granel”*, entrada en vigor a nivel nacional 6 de abril de 1987 conforme a los Decretos Promulgatorios publicados en el DOF el 7 y 8 de febrero de 1992.

En el Anexo II se determinan con precisión los criterios relativos a las descargas y las medidas destinadas a prevenir la contaminación por sustancias nocivas líquidas transportadas a granel; se han evaluado e incluido unas 250 sustancias en la lista que figura como apéndice del Convenio; la descarga de sus residuos se permite tan sólo en instalaciones de recepción, a menos que se cumplan ciertas concentraciones y condiciones (que varían según la categoría de las sustancias).

-MÁS-



## Unidad de Capitanías de Puerto y Asuntos Marítimos

En cualquier caso, no se permiten las descargas de residuos que contengan sustancias perjudiciales a menos de 12 millas de la tierra más próxima.

- *Anexo III “Reglas para Prevenir la Contaminación por sustancias Perjudiciales Transportadas por Mar en Bultos”*, su adhesión fue con fecha 15 de junio de 2022, entrada en vigor a nivel nacional 15 de octubre de 2022 conforme al Decreto Promulgatorio publicado en el DOF el 14 de octubre de 2022.

En el Anexo III se establecen prescripciones generales para la promulgación de normas detalladas sobre empaquetado, marcado, etiquetado, documentación, estiba, limitaciones cuantitativas, excepciones y notificaciones.

A los efectos del presente anexo, "sustancias perjudiciales" son las consideradas como contaminantes del mar en el Código marítimo internacional de mercancías peligrosas (Código IMDG) o las que cumplen los criterios que figuran en el apéndice del Anexo III.

- *Anexo IV “Reglas para Prevenir la Contaminación por las Aguas Sucias de los Buques”*, su adhesión fue con fecha 15 de junio de 2022, entrada en vigor a nivel nacional 15 de octubre de 2022 conforme al Decreto Promulgatorio publicado en el DOF el 14 de octubre de 2022.

En el Anexo IV se establecen prescripciones para controlar la contaminación del mar por aguas sucias: la descarga de aguas sucias al mar está prohibida a menos que el buque utilice una instalación de tratamiento de aguas sucias aprobada o descargue aguas sucias previamente desmenuzadas y desinfectadas mediante un sistema aprobado, a una distancia superior a 3 millas marinas de la tierra más próxima, o a una distancia superior a 12 millas marinas de la tierra más próxima si no han sido previamente desmenuzadas ni desinfectadas.

- *Anexo V “Reglas para prevenir la contaminación ocasionada por las basuras de los buques”*, su adhesión fue el 15 de julio de 1998, entrada en vigor a nivel nacional 31 de diciembre de 1988, conforme al Decreto Promulgatorio publicado en el DOF el 29 de octubre de 1988.

El Anexo V trata de los distintos tipos de basuras y especifica las distancias desde tierra y la manera en que se pueden evacuar; la característica más importante del anexo es la total prohibición impuesta al vertimiento en el mar de toda clase de plásticos.

-MÁS-



## Unidad de Capitanías de Puerto y Asuntos Marítimos

La principal encargada para realizar inspecciones y certificaciones del Convenio MARPOL y sus Anexos I, II, III, IV y V es la Secretaría de Marina por conducto de la UNICAPAM, incluido el control del Registro de Autorización para realizar los servicios de recolección, acopio, traslado y disposición final de hidrocarburos, mezclas oleosas, sustancias nocivas líquidas y basuras generadas por las embarcaciones, instalaciones portuarias y artefactos naval; lo anterior, sin perjuicio de las autorizaciones a cargo de las demás autoridades competentes.