



PALESTRA INTERNACIONAL

# GOBERNANZA, ORDENAMIENTO MARÍTIMO Y NORMAS MARPOL 73/78

MARPOL 73/78 - CONVENÇÃO INTERNACIONAL PARA A PREVENÇÃO  
DA POLUIÇÃO CAUSADA POR NAVIOS: GESTÃO DE RESÍDUOS

## 3 DE MAIO DE 2023 14 HORAS

### GASTÓN MARTÍNEZ

PROFESOR DEL CENTRO UNIVERSITARIO REGIONAL DEL ESTE  
DA UNIVERSIDAD DE LA REPÚBLICA (UDELAR)  
URUGUAY

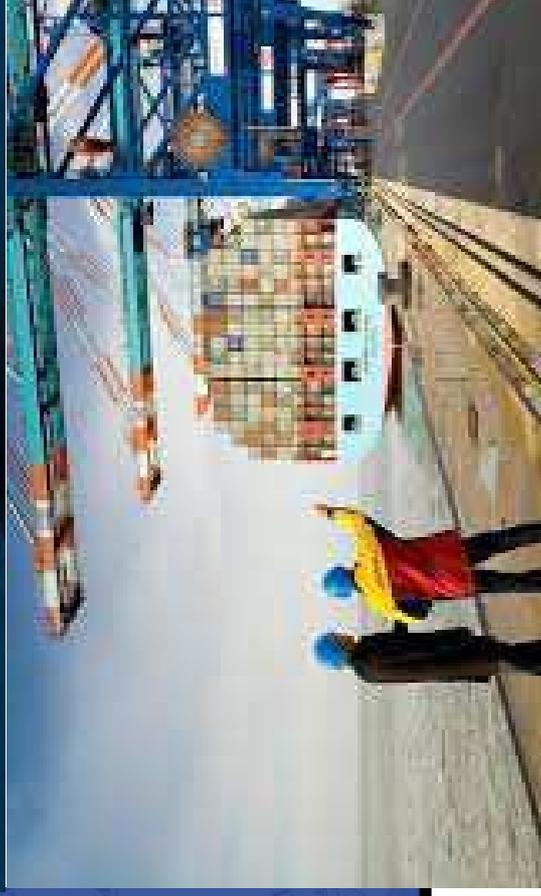
Sala Virtual (Plataforma ZOOM)  
<https://rebrand.ly/furg-ri-eventos>

Inscripciones gratuitas, durante a palestra - Certificado 3H/A

FOUNTE: WWW.FURGU.COM



ORGANIZAÇÃO:  
MAYARA MARTINS  
WAGNER FELONIUK



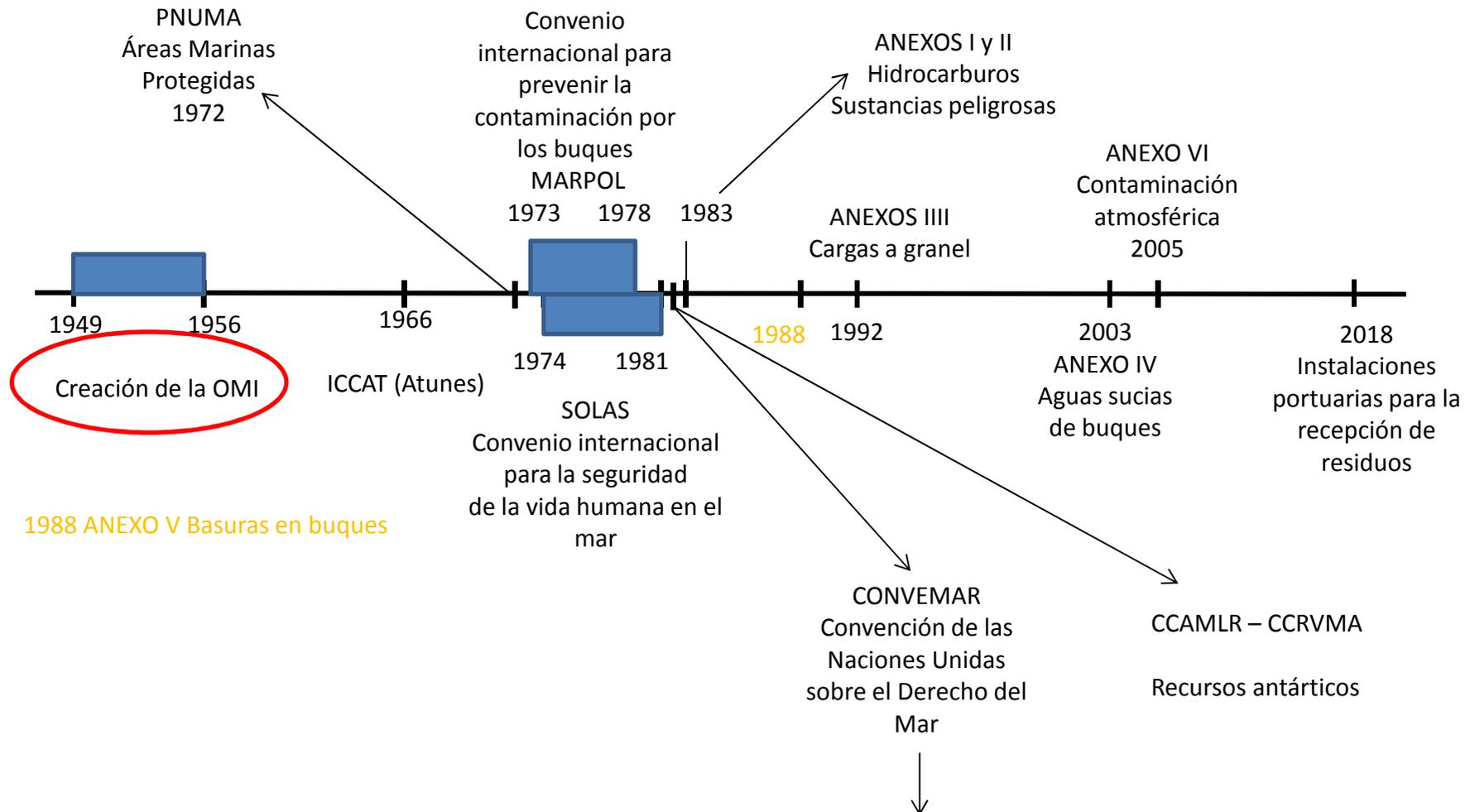
## Trayectoria de la presentación

1) Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR)

2) Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar (SOLAS)

3) Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques (MARPOL) y sus ANEXOS

# Hitos del marco jurídico administrativo para el establecimiento de los límites marítimos y el transporte y la explotación de bienes comunes naturales-culturales



Reglas que rigen el establecimiento de límites y de todos los usos posibles (presentes y futuros) de los océanos y sus recursos



1945 Finalización de la segunda guerra mundial

EEUU se impone como motor de la economía mundial y establece la necesidad de **acabar con el hambre** en el mundo a través de:

- 1) **1<sup>era</sup> Revolución verde**: Intensificación agrícola a través de la selección genética de nuevas variedades de cultivo de alto rendimiento, explotación intensiva permitida por el riego y el uso masivo de fertilizantes químicos, pesticidas, herbicidas, tractores y otra maquinaria pesada.
- 2) Utilización de plataformas continentales para aumentar **la pesca** a nivel mundial.

La guerra generó grandes desarrollos tecnológicos en barcos y maquinaria pesada terrestre que se utilizaron a tales fines.



Ambas producciones debían ser transportadas por mar (mas barato) por el globo de manera eficiente y como consecuencia surge la necesidad de ordenar y regular dicha actividad



Organismo especializado de las Naciones Unidas que se ocupa de la seguridad y la protección del transporte marítimo internacional y de la prevención de la contaminación por los buques. También trata asuntos jurídicos, entre ellos las cuestiones relativas a responsabilidad civil e indemnizaciones, así como la facilitación del tráfico marítimo internacional.

*La OMI resume sus objetivos en una navegación segura, protegida y eficiente en mares limpios.*

Creada en 1948 y su primer reunión fue en 1956 (e.g. Brasil, Uruguay)

Conformado por 175 países miembros que ratificaron el convenio

Costo operativo anual de USD 42.000.000 por año (Exxon Valdez USD 5000 millones)

Asamblea (171 países) se reúne una vez cada 2 años

Consejo es el órgano rector (40 países elegidos)

OMI surge como necesidad de:

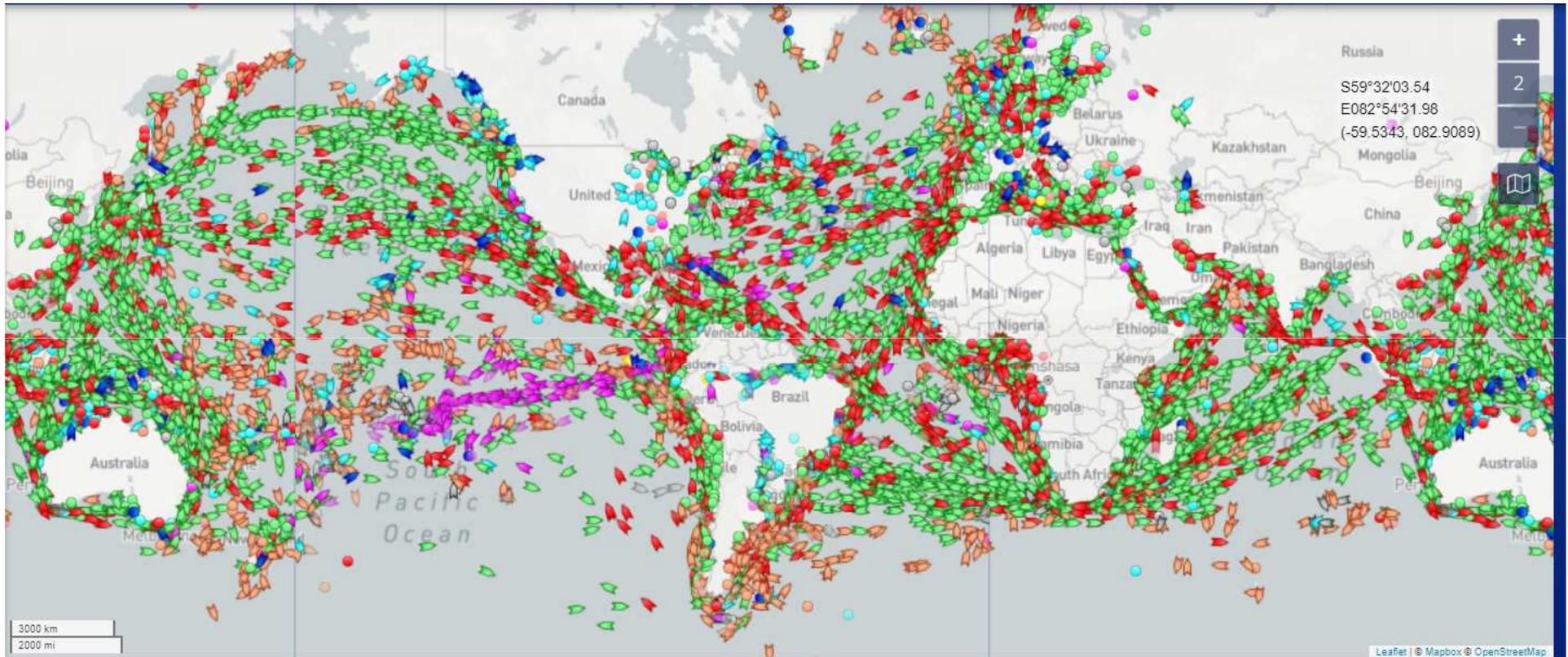
- 1) Generar **normas claras y globales** para el transporte marítimo mundial evitando la imposición de reglas de los países, y de las compañías navieras mas poderosas del mundo.
- 2) Mejorar **la seguridad** en el transporte marítimo cuidando el **medioambiente**.
- 3) Evitar **la contaminación** y cuidar el medioambiente.

Buque Torrey Canyon (1957): derrame de 120.000 t de petróleo

Buque Exxon Valdez (1989): derrame de 37.000 t de petróleo

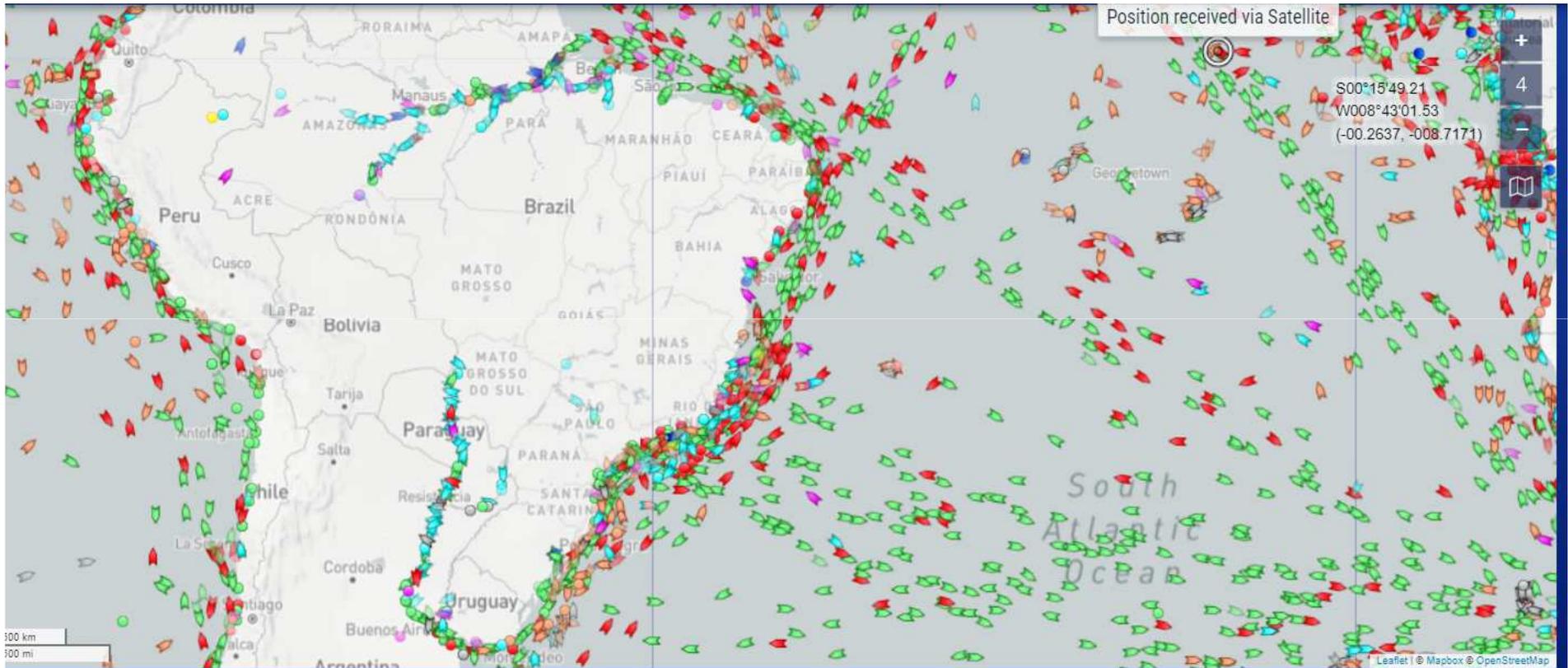


50 convenios firmados para la construcción, el equipo necesario y el funcionamiento de los buques, desde el proyecto hasta el astillero de desguace y la formación de la gente de mar (MARPOL-SOLAS)



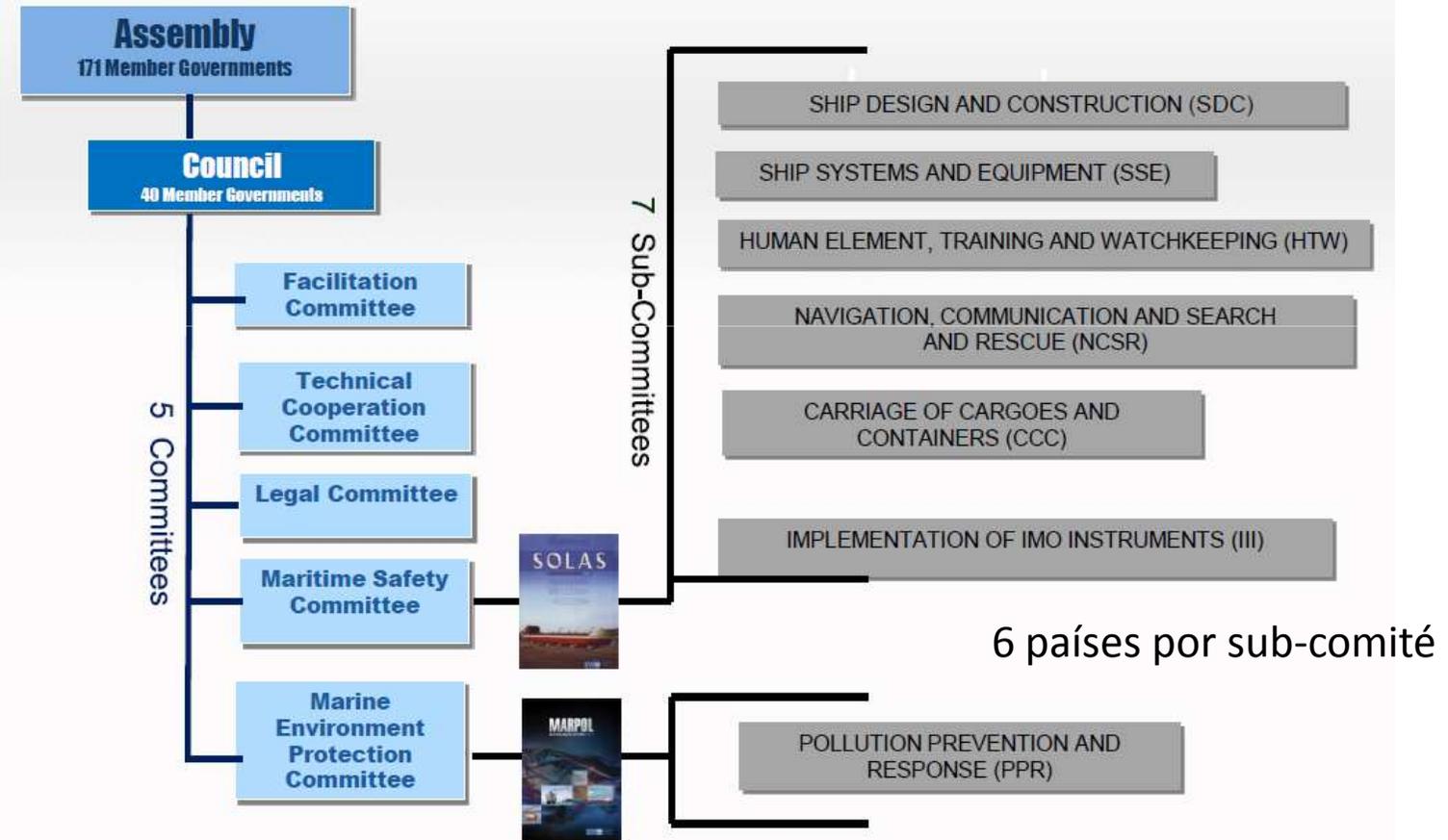
OMI tiene la misión de ordenar y reglamentar el tráfico marítimo

Marine traffic



## Marine Traffic – Brasil y Uruguay

# IMO Structure

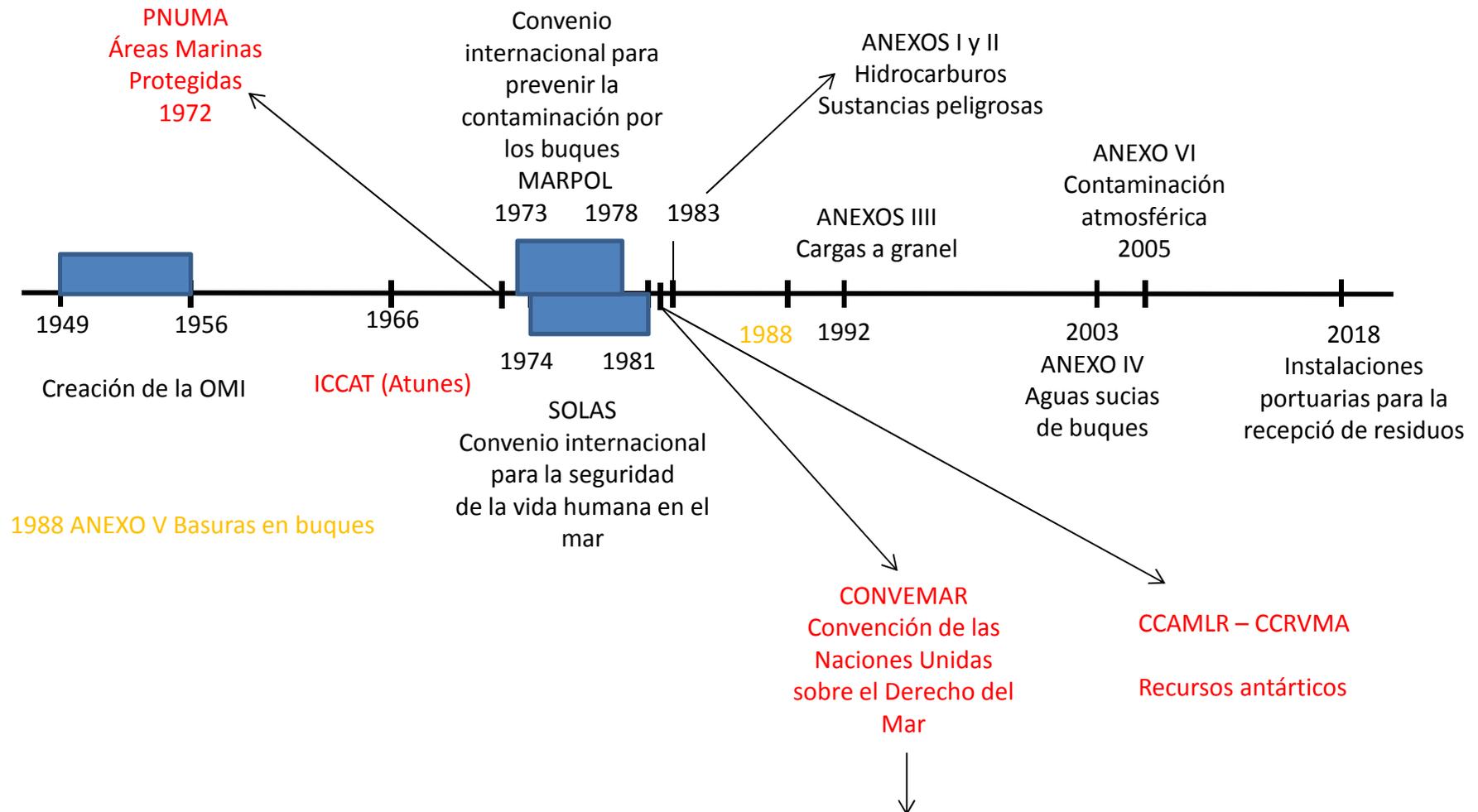



IMO – GOBERNANZA – Liderada exclusivamente por países miembros

Contribuciones determinadas basadas en una tasa base fija con componentes adicionales basados en la capacidad de pago y el tonelaje de la flota mercante.

Panama	£5.22m	17.33%
Liberia	£3.00m	9.98%
Marshall Is.	£2.41m	7.17%
Singapore	£1.83m	6.06%
Bahamas	£1.31m	4.35%
UK	£1.30m	4.29%
Malta	£1.29m	4.27%
China	£1.20m	3.98%
Hong Kong, China	£1.04m	3.46%
Greece	£1.01m	3.38%

# 1) Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR)



Reglas que rigen el establecimiento de límites y de todos los usos posibles (presentes y futuros) de los océanos y sus recursos

1) Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR)

2) Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar (SOLAS)

3) Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques (MARPOL) y sus ANEXOS

## 1) Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR)

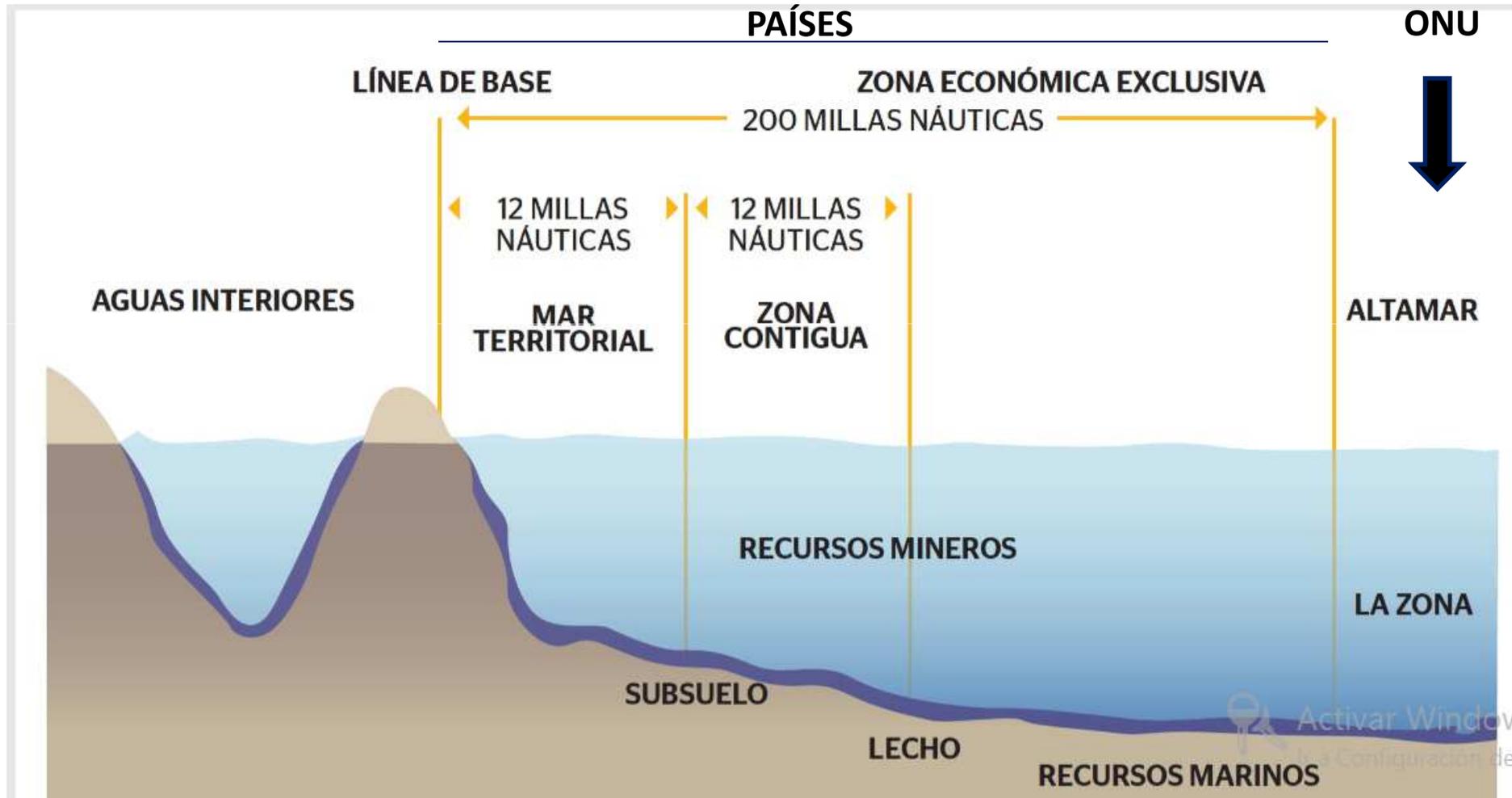
- 1) Convención entre países miembro de la OMI que define régimen jurídico del **mar territorial**, el espacio aéreo situado sobre el mar territorial y de su lecho y subsuelo.
- 2) Define el **régimen jurídico** para la delimitación de la plataforma continental, el mar territorial, la zona económica exclusiva, y de los estados archipiélago, y el tránsito de buques mercantes y de guerra por estas áreas de los países.
- 3) Documento dividido en 17 partes (320 artículos) y 9 anexos (116 artículos) en 223 páginas.

# 1) Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR)

Dividido en 17 Partes:

- I) Introducción (Artículo 1)
- II) El mar Territorial y la Zona contigua (Artículos 2 al 33)
- III) Estrechos utilizados para la navegación internacional (Artículos 34 al 45)
- IV) Estados Archipiélagos (Artículos 46 al 54)
- V) Zona Económica exclusiva (Artículos 55 al 75)
- VI) Plataforma Continental (Artículos 55 al 85)
- VII) Alta mar (Artículos 86 al 120)
- VIII) Régimen de islas (Artículo 121)
  - IX) Mares cerrados y semicerrados (Artículos 122 y 123)
  - X) Derecho de acceso al mar y desde el mar de los estados sin litoral y libertad de tránsito (Artículos 124 al 132)
- XI) La Zona (Artículos 133 al 191)
- XII) Protección y preservación del medio marino (Artículos 192 al 237)
- XIII) Investigación científica marina (Artículos 238 al 265)
- XIV) Desarrollo y transmisión de tecnología marina (Artículos 266 al 278)
- XV) Soluciones a controversias (Artículos 279 al 299)
- XVI) Disposiciones generales (Artículos 300 al 304)
- XVII) Disposiciones finales (Artículos 305 al 320)

# 1) Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR)



1) Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR)

**Mar territorial**

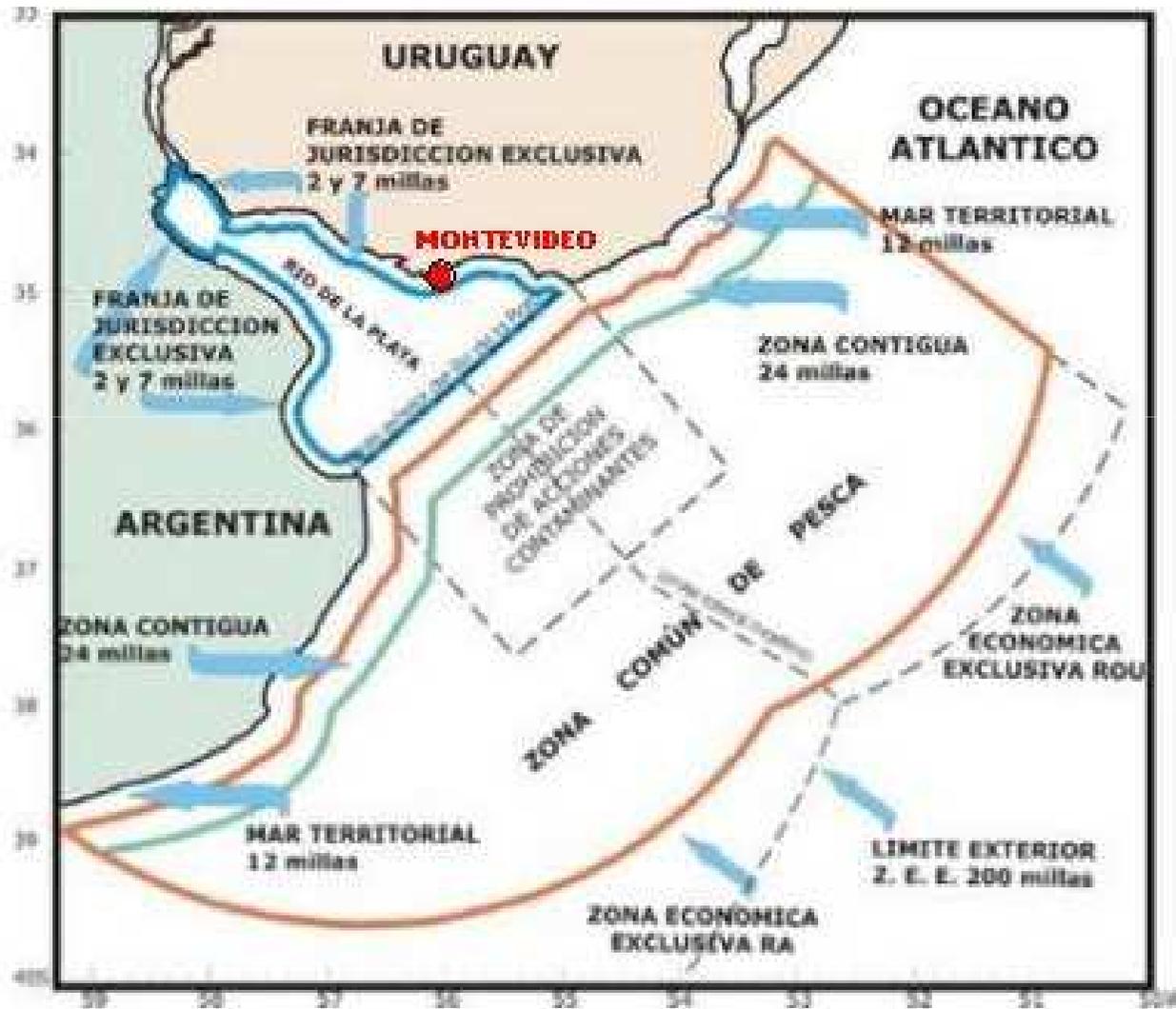
Artículo 5 12 millas desde la línea de bajamar a lo largo de la costa

**Zona económica exclusiva**

Artículo 57 Delimitación: 200 millas náuticas desde la línea de costa

Artículo 58.1 En la **zona económica exclusiva**, todos los Estados, sean ribereños o sin litoral, gozan, con sujeción a las disposiciones pertinentes de esta Convención, de las libertades de navegación y sobrevuelo y de tendido de cables y tuberías submarinos a que se refiere el artículo 87, y de otros usos del mar internacionalmente legítimos relacionados con dichas libertades, tales como los vinculados a la operación de buques, aeronaves y cables y tuberías submarinos, y que sean compatibles con las demás disposiciones de esta Convención.

1) Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR)



**1973**

Tratado del Río de la Plata  
y su Frente  
Marítimo

Uruguay – Argentina

# 1) Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR)

COMISIÓN ADMINISTRADORA DEL RÍO DE LA PLATA

Home | E-Mail | Contacto

**HOME**

**INSTITUCIONAL**

- Introducción
- Autoridades
- Estatuto de la Comisión
- Acuerdo de Sede
- Convenio de Inmunidad
- Tratado del Río de la Plata y su Frente Marítimo

**ACTIVIDADES**

- Introducción
- Medio Ambiente
- Recursos Vivos

**CANAL MARTÍN GARCÍA**

- Peaje
- Batimetría
- Anchos Navegables
- Dragado
- REMAGA

**EL RÍO DE LA PLATA**

**IMÁGENES**

- Isla Martín García
- Dragado Canal Martín García
- Parque "Memoria de los Héroes Comunes"
- Hitos Demarcadores
- Isla Timoteo Domínguez



**El Río de la Plata**  
Mosaico fotográfico Landsat desarrollado en base a imágenes publicadas por la Comisión Nacional de Actividades Espaciales.

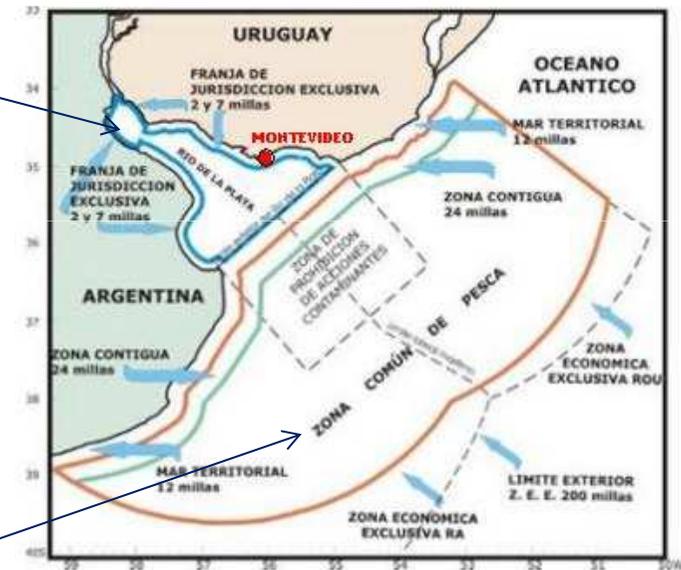
**Batimetría**  
Km 39 - Km 116

**Anchos Navegables**

**Concurso Público Internacional de Precios N° 01/2015**  
Contratación de la Obra de Dragado de Recuperación de los Canales del Río de la Plata entre el km. 37 (Barra del Farallón) y el km. 0 del Río Uruguay.  
[Más información...](#)

**Normativa**  
Canal Martín García

- Resolución N° 38/2015**  
Áreas de descarga para las tareas de dragado y mantenimiento de los Canales del Río de la Plata entre el km. 37 (Barra del Farallón) y el km 0 del Río Uruguay.
- Resolución N° 44/2014**  
Zonas de espera y fondeo
- Resolución N° 37/2014**  
Plan de Gestión Ambiental del Canal Martín García
- Resolución N° 10/2013**  
Actualización del REMAGA



**CTMFM**  
Comisión Técnica Mixta del Frente Marítimo

Google™ Búsqueda personalizada

contacto

**Documentos Básicos**

- Autoridades
- Resoluciones
- Especies y estadísticas
- Buques autorizados en ZCP
- Grupos de Trabajo
- Campañas conjuntas
- Talleres, jornadas y simposios

**Tratado del Río de la Plata y su Frente Marítimo**

Los Gobiernos de la República Oriental del Uruguay y de la República Argentina, inspirados en el mismo espíritu de cordialidad y buena armonía que señaló el Protocolo Ramírez-Saenz Peña de 1910 y reafirmaron la Declaración Conjunta sobre Límite Exterior del Río de la Plata de 1961 y el Protocolo del Río de la Plata de 1964, animados del propósito común de eliminar las dificultades que puedan derivarse de toda situación de indefinición jurídica con relación al ejercicio de sus iguales derechos en el Río de la Plata y de la falta de determinación del límite entre sus respectivas jurisdicciones marítimas, y decididos a sentar las bases de una más amplia cooperación entre los dos Países y estrechar los arraigados vínculos de tradicional amistad y hondo afecto que unen a sus Pueblos, han resuelto celebrar un Tratado que de solución definitiva a aquellos problemas, de acuerdo con las características especiales de los territorios fluviales y marítimos involucrados y las exigencias técnicas de su utilización y aprovechamiento integrales, en el marco del respeto a la soberanía y a los derechos e intereses respectivos de los dos Estados.

Para ese fin han designado como sus Plenipotenciarios la República Oriental del Uruguay al

# 1) Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR)



2016  
Uruguay  
Extensión a  
350 millas  
náuticas

# 1) Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR)



## Brasil

VIII) Régimen de islas (Artículo 121)

IV) Estados Archipiélagos (Artículos 46 al 54)

Zona de 350 millas

2004-06 Presentación del Brasil a la Comisión de Límites de la Plataforma Continental con arreglo al artículo 76 de la CONVEMAR

# 1) Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR)

COMENZAR / PLAN DE ESTUDIO DE LA PLATAFORMA CONTINENTAL BRASILEÑA

## CENTRO DE CONTENIDO

Publicaciones

Informes

Fotos

Vídeos

## ACCESO A LA INFORMACIÓN

Regimiento

Institucional

Actas, Ordenanzas y Resoluciones de las Sesiones

Ordenanzas en vigor

Secretaría del CIRM

Ofertas

Acuerdos y términos

## PLAN DE ESTUDIO DE LA PLATAFORMA CONTINENTAL BRASILEÑA



### VÍDEO SOBRE LEPLAC

- [Haga clic aquí](#)

### LEY N° 8.167, DE 4 DE ENERO DE 1993

La Ley N° 8617, de 4 de enero de 1993, que establece el Mar Territorial, la Zona Económica Exclusiva y la Plataforma Continental, y otras



## 1) Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR)



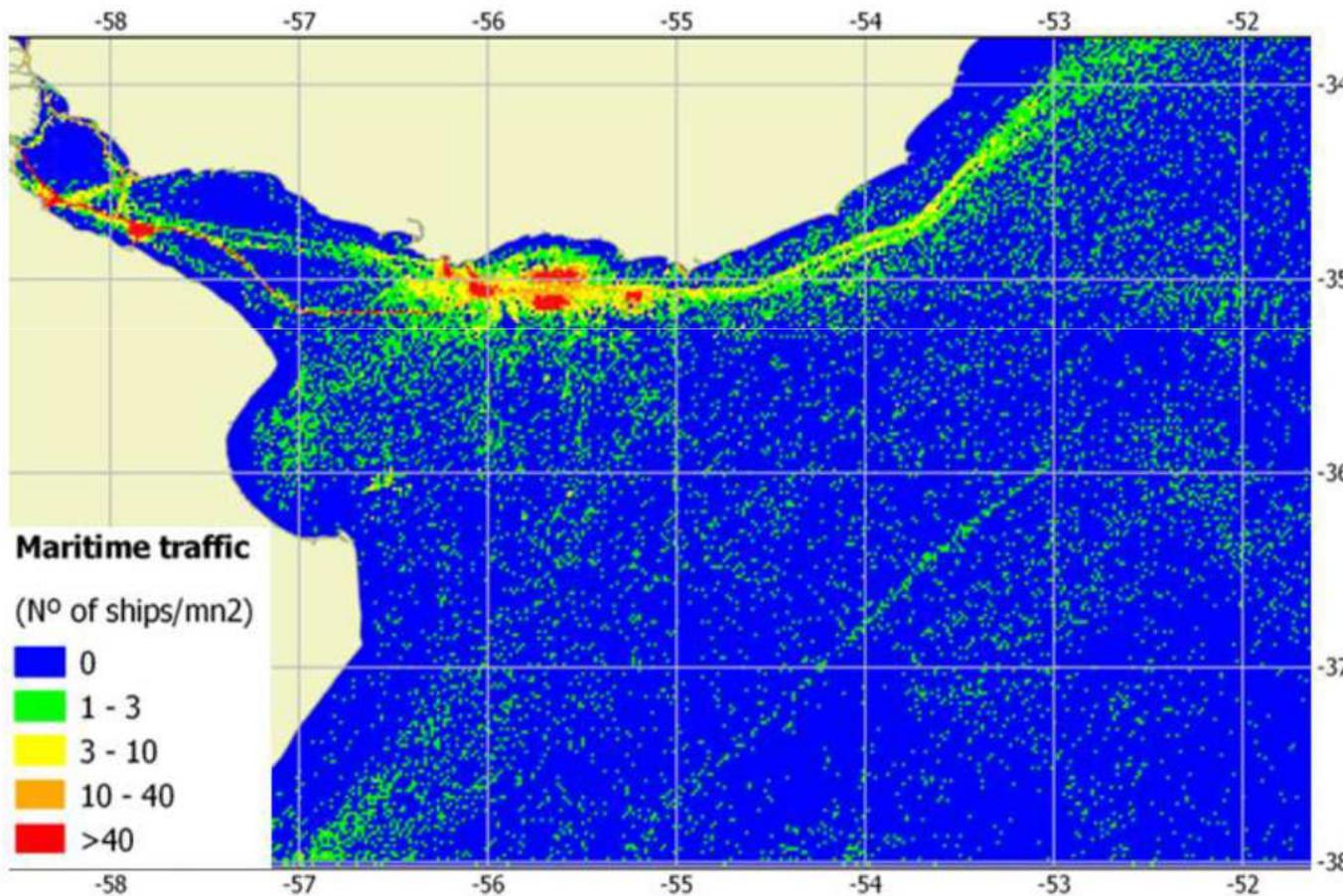
Rutas Marítimas  
Internacionales



VII) Alta mar (Artículos 86  
al 120)

# 1) Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR)

## Zona o canal exclusivo para navegación



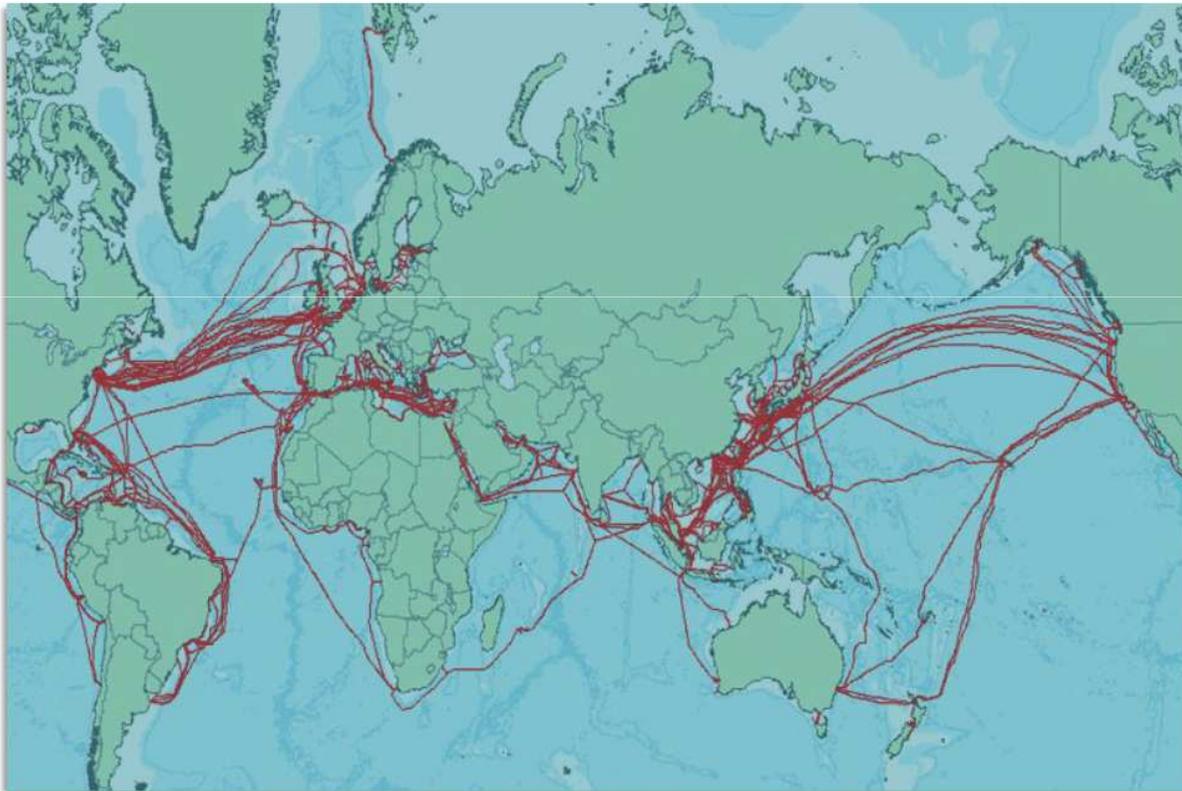
ca. 4756 navíos en aguas uruguayas por año

II) Mar territorial,  
PARTE II, Sección  
3, Artículos 17 al  
34



## 1) Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR)

### Cableados submarinos



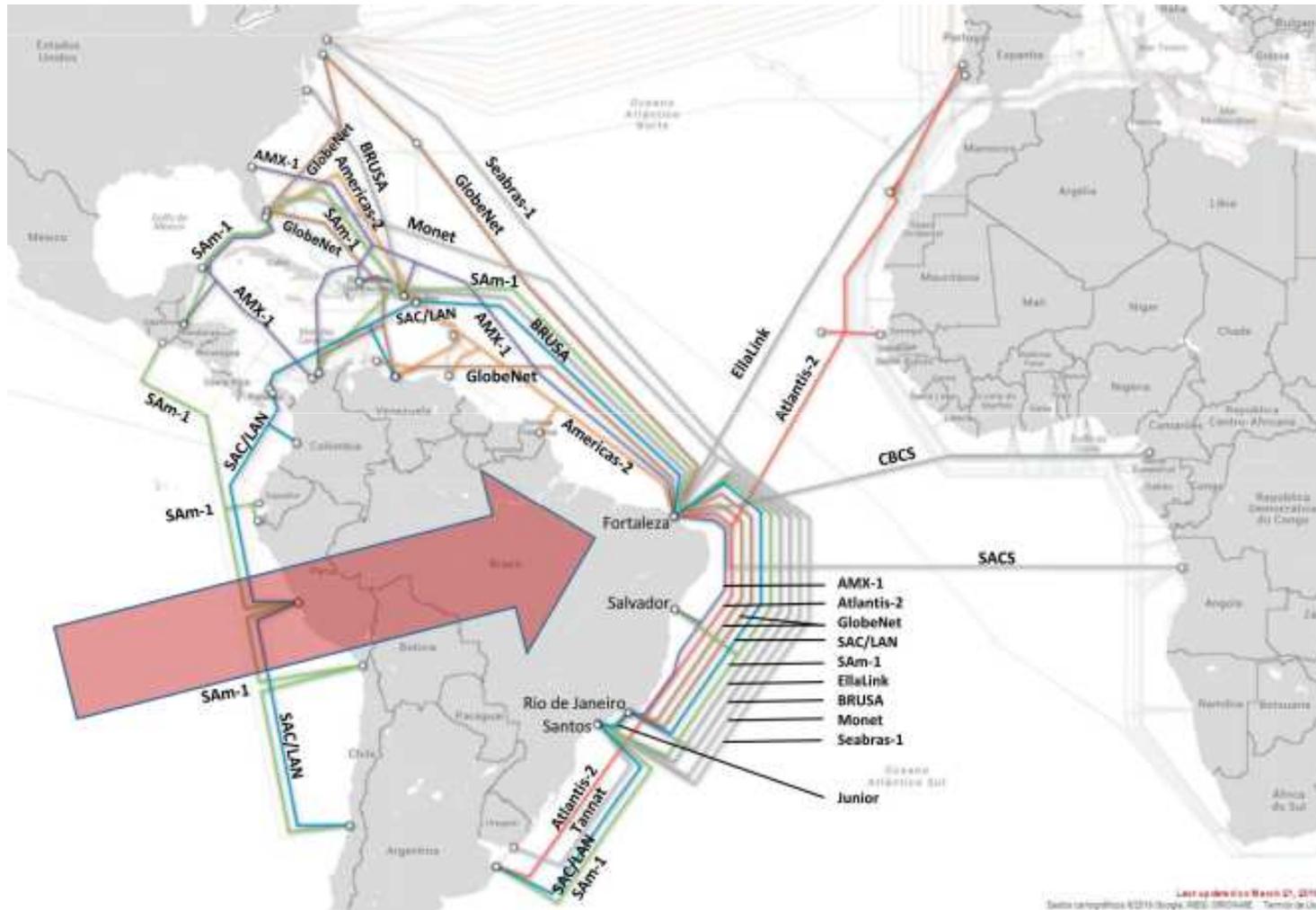
Fuente: Global Marine Systems Ltd

II) Mar territorial: no paso inocente (19.2)

VI) ZEE (56.2, 58.3,). Zonas de veda de pesca y fondeo

VII) Altamar: libertad de la altamar(87.1, 112); tendidos y reparaciones de tuberías

# 1) Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR)

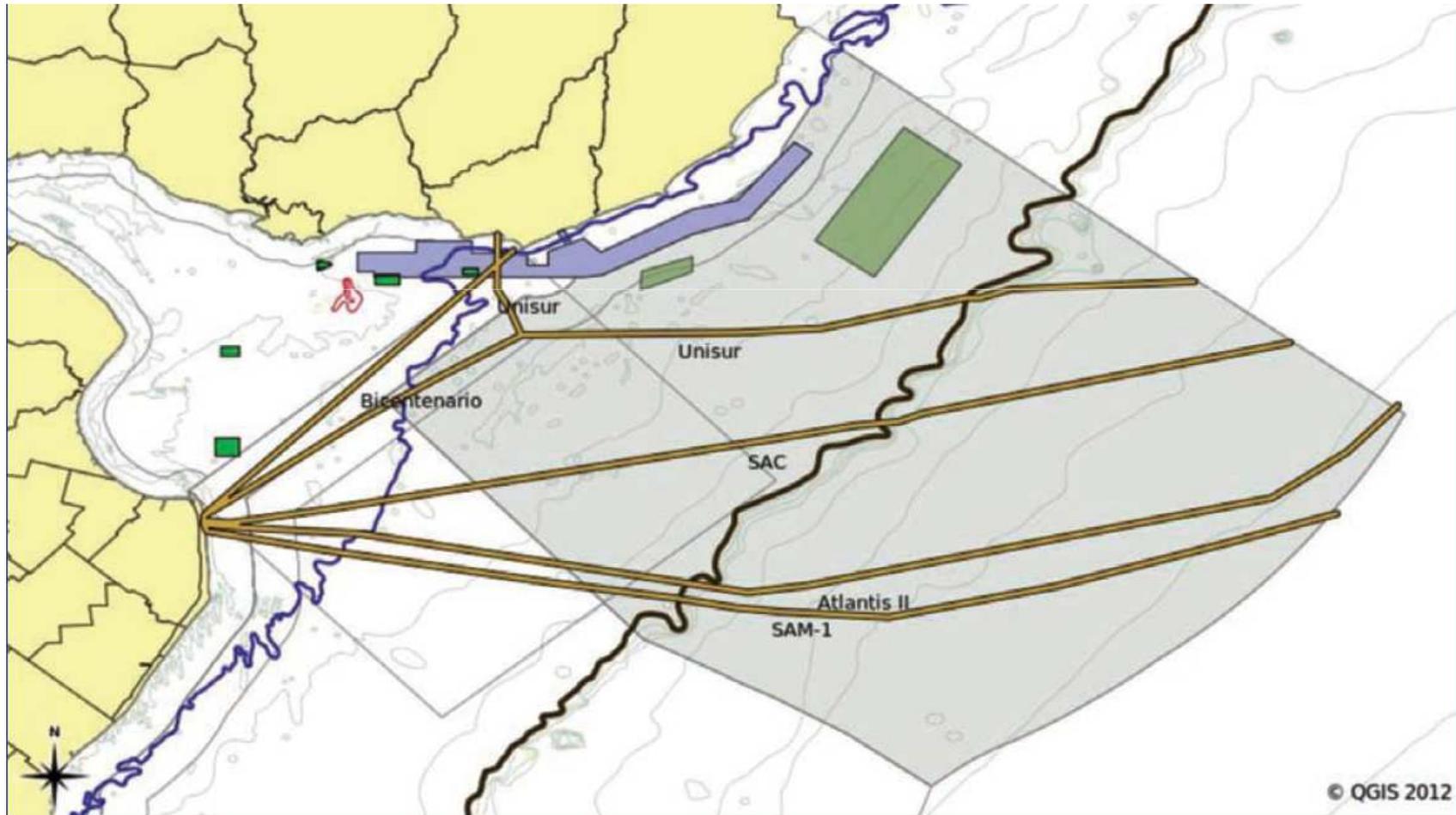


Brasil

<http://www.submarinecablemap.com/#/country/brazil>

1) Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR)

Operación y tendido de cables submarinos de comunicaciones

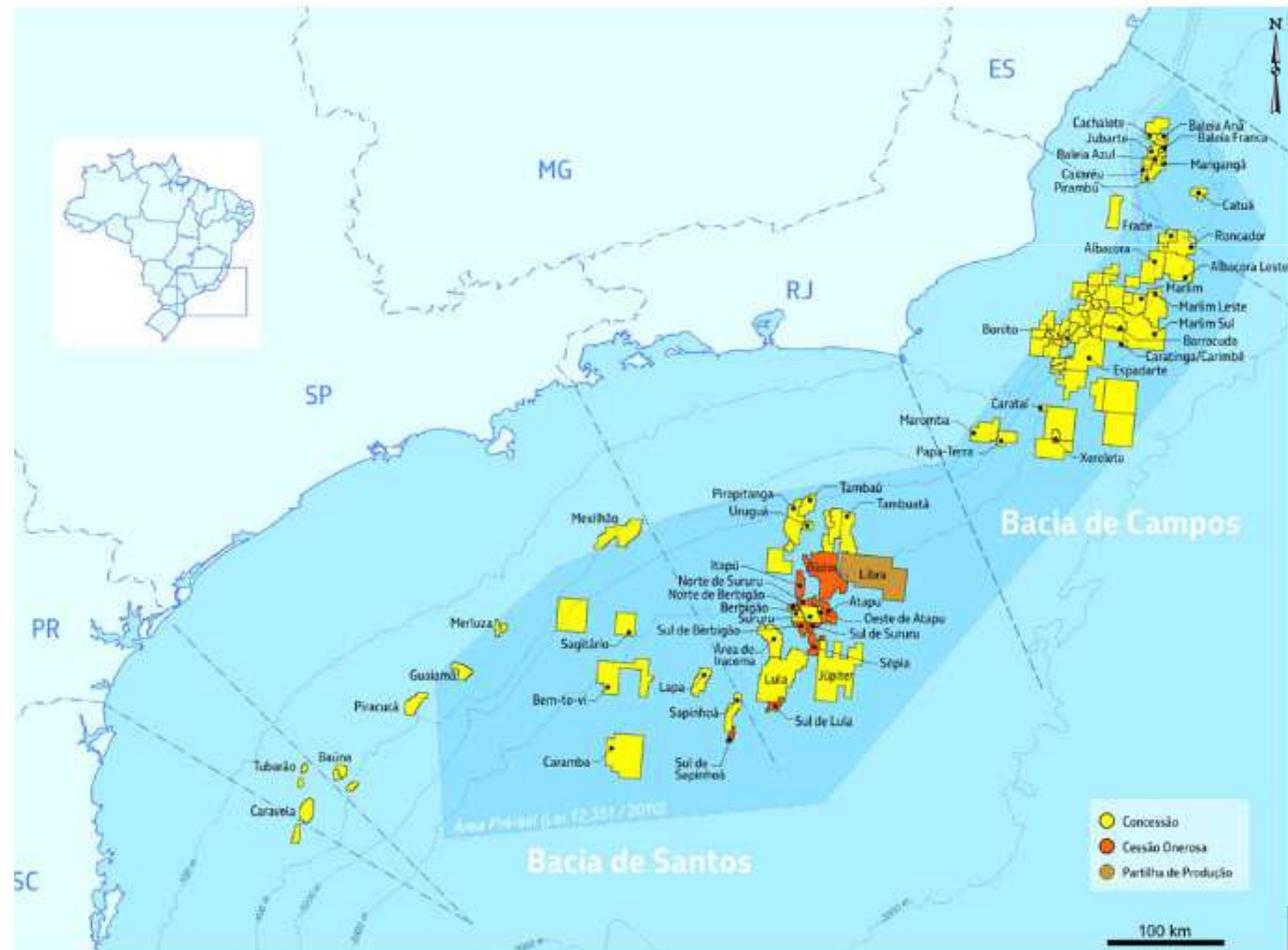


Uruguay

# 1) Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR)

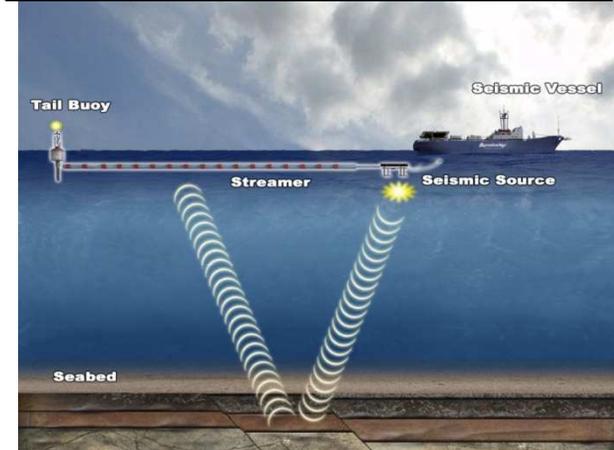
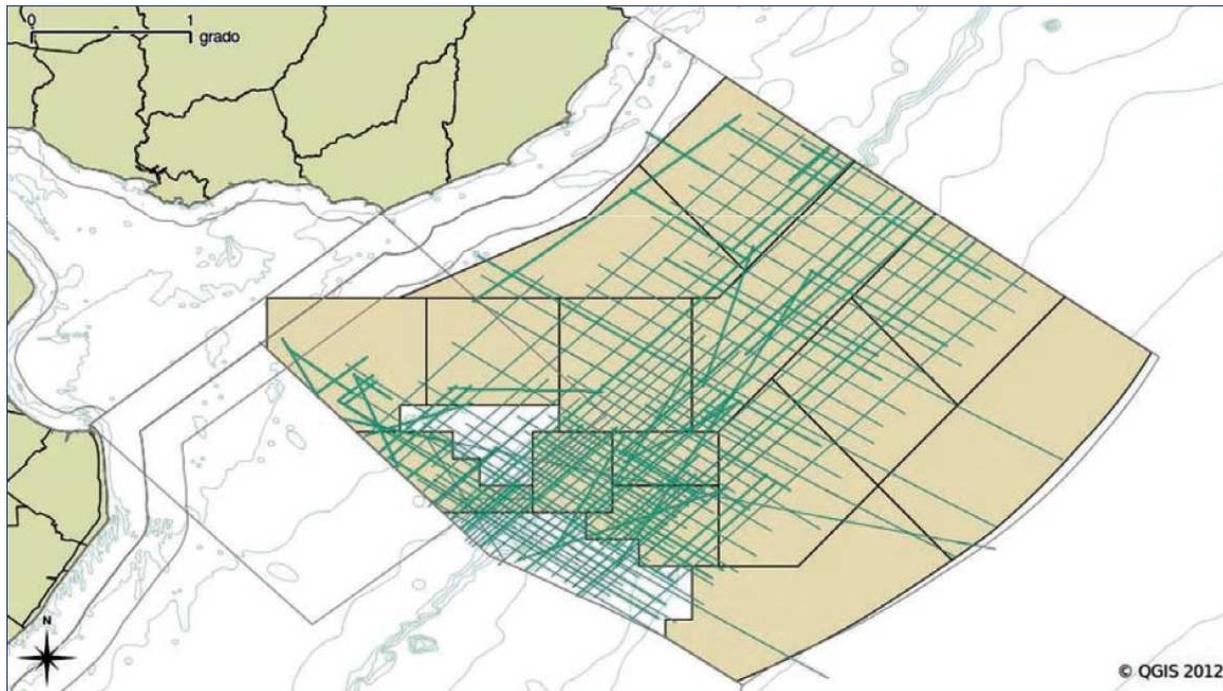
## Brasil: Prospecciones de hidrocarburos y terminales petroleras en ZEE

VI) ZEE  
Artículo 77.4



# 1) Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR)

## Uruguay: Prospecciones de hidrocarburos



VI) ZEE  
Artículo 77.4

# 1) Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR)

COMISIÓN ADMINISTRADORA DEL RÍO DE LA PLATA

Home | E-Mail | Contacto

**HOME**

**INSTITUCIONAL**

- Introducción
- Autoridades
- Estatuto de la Comisión
- Acuerdo de Sede
- Convenio de Inmunidad
- Tratado del Río de la Plata y su Frente Marítimo

**ACTIVIDADES**

- Introducción
- Medio Ambiente
- Recursos Vivos

**CANAL MARTÍN GARCÍA**

- Peaje
- Batimetría
- Anchos Navegables
- Dragado

**REMAGA**

**EL RÍO DE LA PLATA**

**IMÁGENES**

- Isla Martín García
- Dragado Canal Martín García
- Parque "Memoria de los Héroes Comunes"
- Hitos Demarcadores
- Isla Timoteo Domínguez



**El Río de la Plata**  
Mosaico fotográfico Landsat desarrollado en base a imágenes publicadas por la Comisión Nacional de Actividades Espaciales

**Batimetría**  
Km 39 - Km 116

**Anchos Navegables**

**Concurso Público Internacional de Precios N° 01/2015**

Contratación de la Obra de Dragado de Recuperación de los Canales del Río de la Plata entre el km. 37 (Barra del Farallón) y el km. 0 del Río Uruguay

Más información...

**Normativa**  
Canal Martín García

- Resolución N° 38/2015**  
Áreas de descarga para las tareas de dragado y mantenimiento de los Canales del Río de la Plata entre el km. 37 (Barra del Farallón) y el km 0 del Río Uruguay.
- Resolución N° 44/2014**  
Zonas de espera y fondeo
- Resolución N° 37/2014**  
Plan de Gestión Ambiental del Canal Martín García
- Resolución N° 10/2013**  
Actualización del REMAGA



**CTMFM**  
Comisión Técnica Mixta del Frente Marítimo

Google™ Búsqueda personalizada

contacto

**Documentos Básicos**

- Autoridades
- Resoluciones
- Especies y estadísticas
- Buques autorizados en ZCP
- Grupos de Trabajo
- Campañas conjuntas
- Talleres, jornadas y simposios

**Tratado del Río de la Plata y su Frente Marítimo**

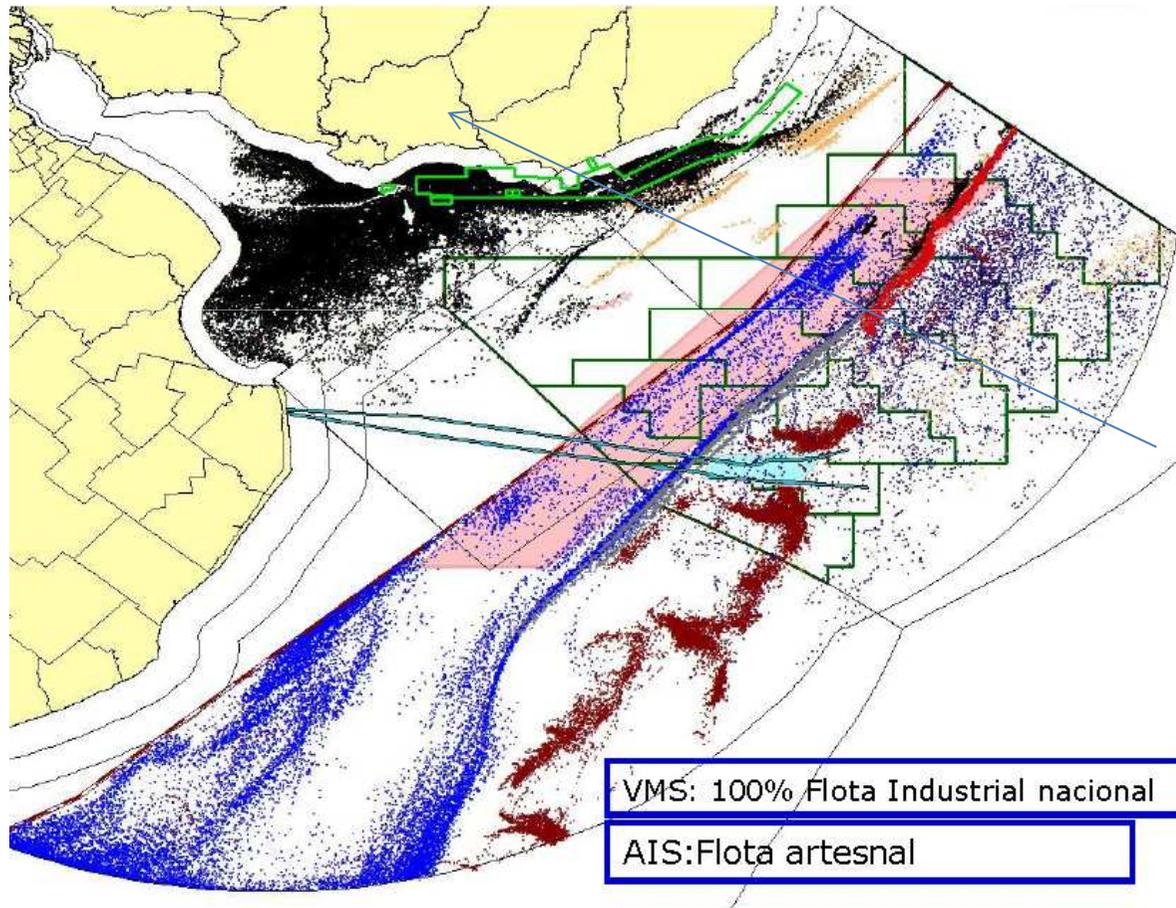
Los Gobiernos de la República Oriental del Uruguay y de la República Argentina, inspirados en el mismo espíritu de cordialidad y buena armonía que señaló el Protocolo Ramírez-Saenz Peña de 1910 y reafirmaron la Declaración Conjunta sobre Límite Exterior del Río de la Plata de 1961 y el Protocolo del Río de la Plata de 1964, animados del propósito común de eliminar las dificultades que puedan derivarse de toda situación de indefinición jurídica con relación al ejercicio de sus iguales derechos en el Río de la Plata y de la falta de determinación del límite entre sus respectivas jurisdicciones marítimas, y decididos a sentar las bases de una más amplia cooperación entre los dos Países y estrechar los arraigados vínculos de tradicional amistad y hondo afecto que unen a sus Pueblos, han resuelto celebrar un Tratado que de solución definitiva a aquellos problemas, de acuerdo con las características especiales de los territorios fluviales y marítimos involucrados y las exigencias técnicas de su utilización y aprovechamiento integrales, en el marco del respeto a la soberanía y a los derechos e intereses respectivos de los dos Estados.

Para ese fin han designado como sus Plenipotenciarios la República Oriental del Uruguay al

Regula la actividad pesquera en la zona de ambas comisiones

# 1) Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR)

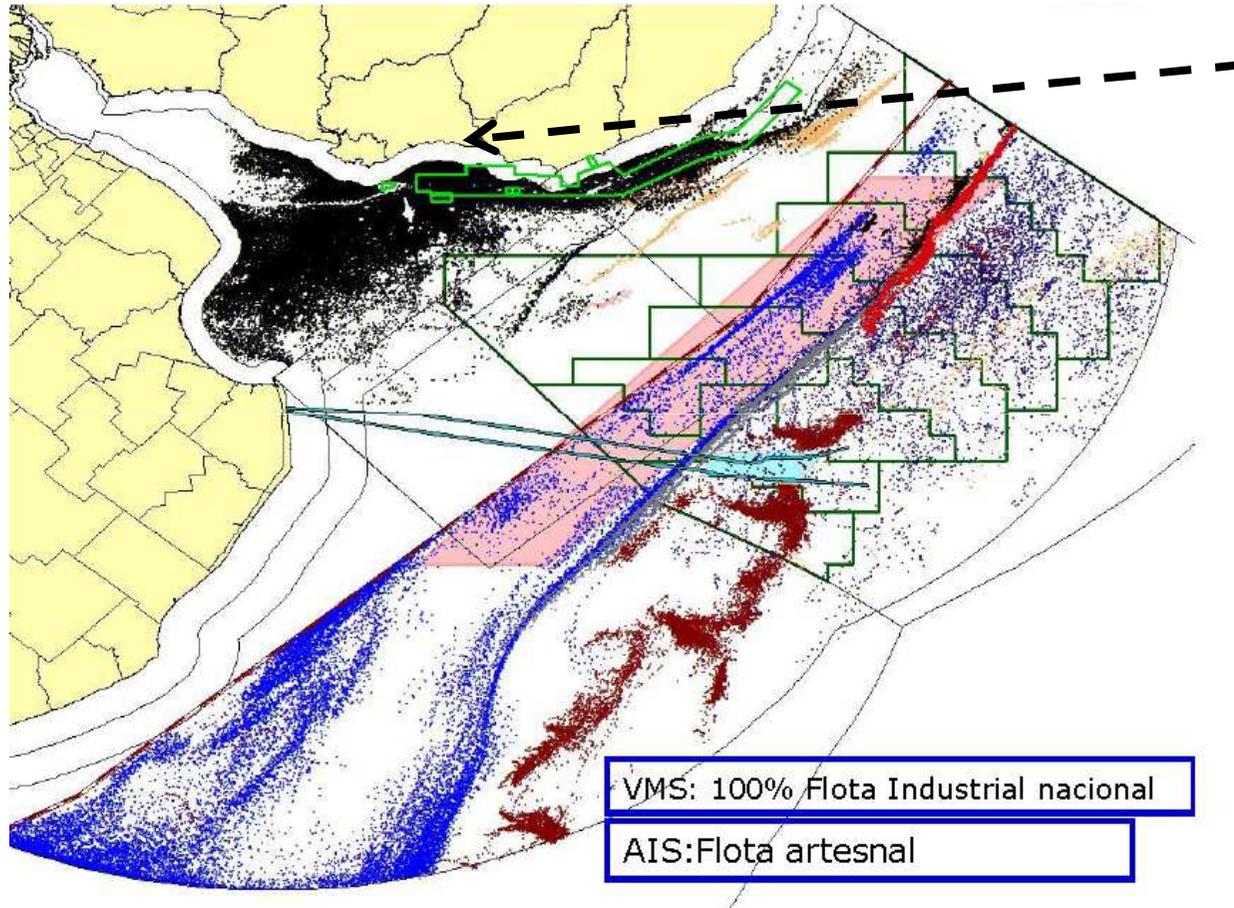
**4 flotas industriales operan en el Río de la Plata y Frente Marítimo**



Pesca industrial  
Buques > 12 TRB  
Fuera del mar territorial  
12 – 200 millas náuticas

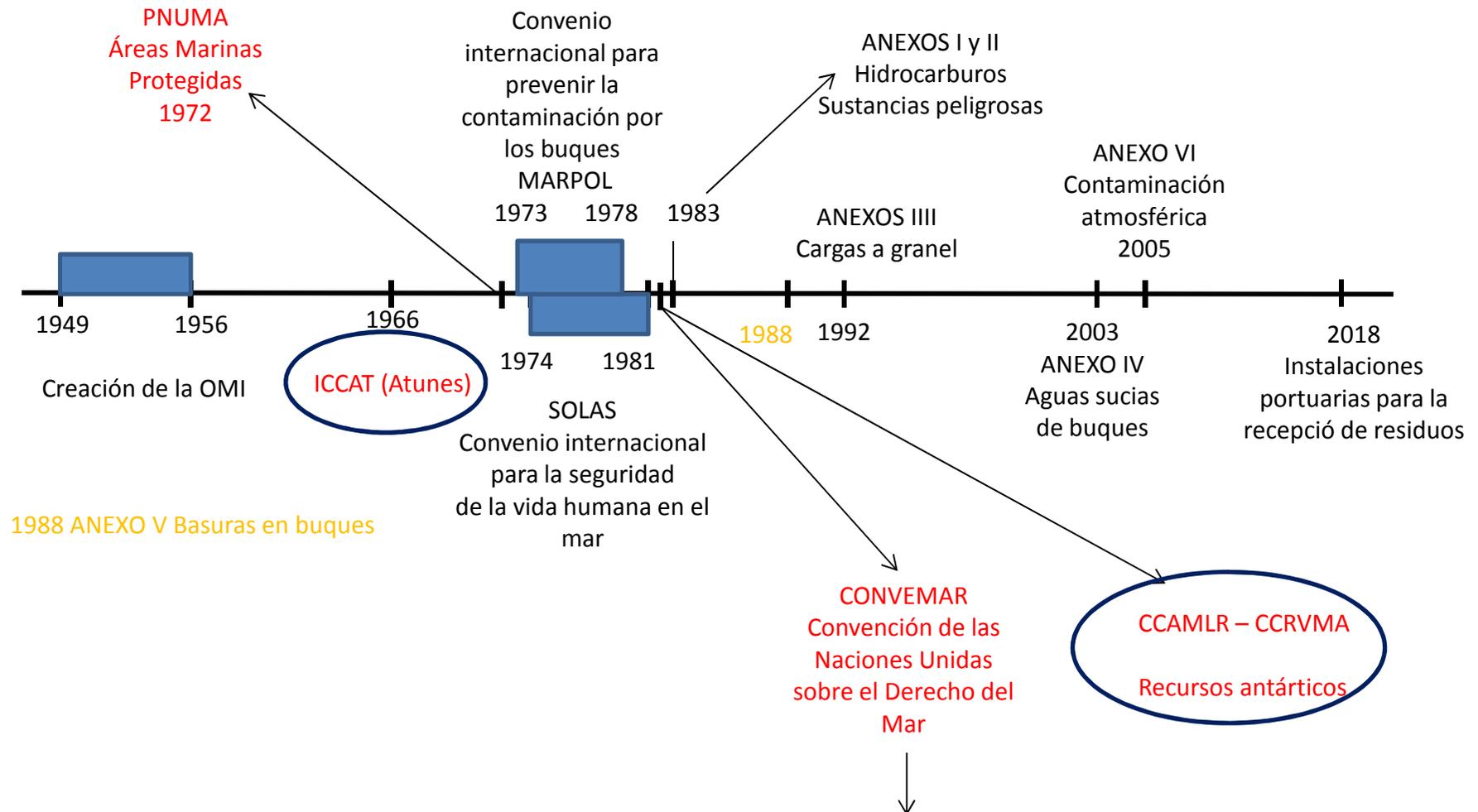


# 1) Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR)



Flota artesanal  
Buques > a 10 TRB  
Dentro del mar territorial  
12 millas (FM)  
4 y 2 millas (Río de la plata)

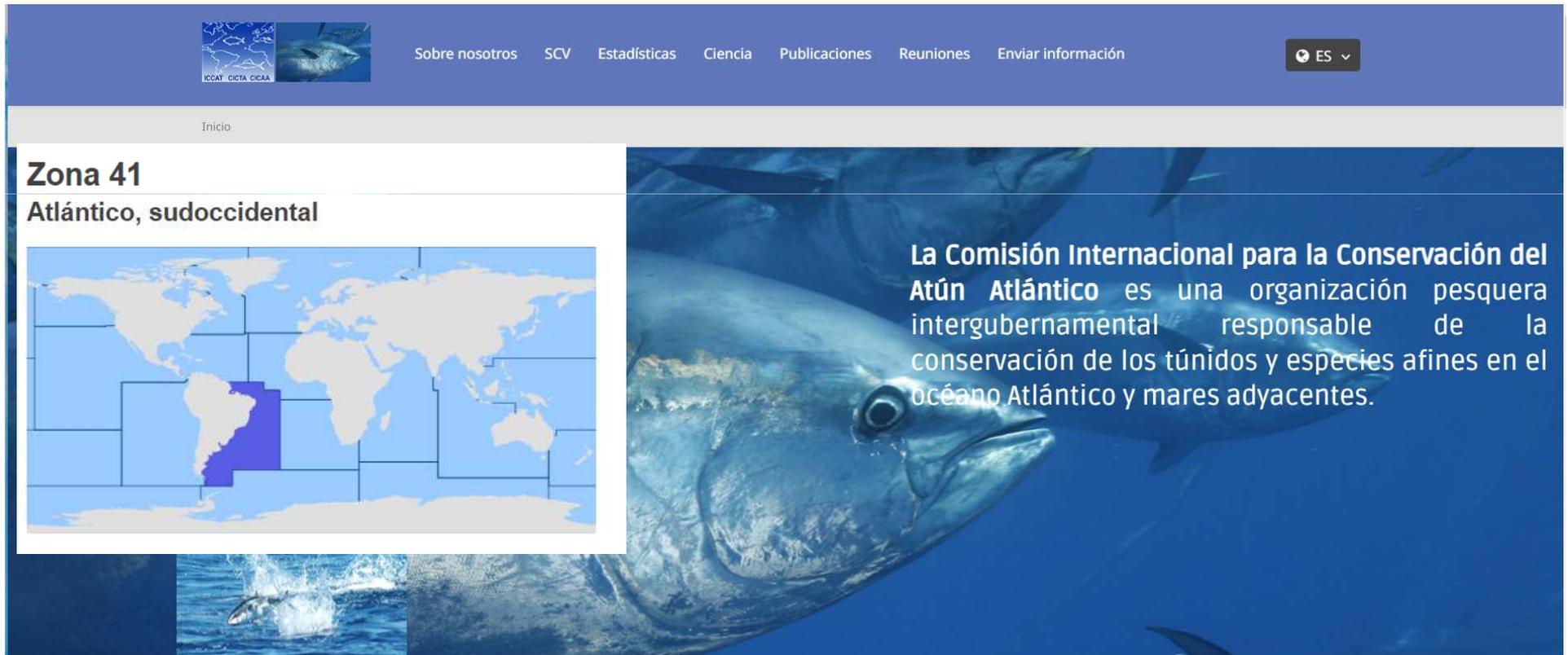
# 1) Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR)



Reglas que rigen el establecimiento de límites y de todos los usos posibles (presentes y futuros) de los océanos y sus recursos

## 1) Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR)

### VII. Altamar. Pesca (Artículos 87.e, 112-116)



The screenshot shows the website of the International Commission for the Atlantic Tuna (ICAT). The header includes the ICAT logo and navigation links: "Sobre nosotros", "SCV", "Estadísticas", "Ciencia", "Publicaciones", "Reuniones", and "Enviar información". A language dropdown menu is set to "ES". The main content area features a large image of a blue marlin swimming underwater. On the left, there is a map of the Atlantic Ocean with the Zona 41 region highlighted in purple. The text on the right reads: "La Comisión Internacional para la Conservación del Atún Atlántico es una organización pesquera intergubernamental responsable de la conservación de los túnidos y especies afines en el océano Atlántico y mares adyacentes."

Brasil y Uruguay integran esta comisión y tienen cupos

## 1) Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR)



- Total admisible de Captura (TAC) con cuotas por país miembro  
Resolución ICCAT 2015-2018  
TAC el pez espada (*Xiphias gladius*) : 1.252 ton (15.000 ton)  
TAC atun albacora *Tunnus alalunga*: 440 ton (24.000 ton)



# 1) Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR)

The screenshot shows the top section of the CCAMLR website. On the left is the CCAMLR logo with the text 'Commission for the Conservation of Antarctic Marine Living Resources'. To the right are links for 'Inicio', 'Contenido', and 'Inicio de sesión'. Below this is a search bar with a magnifying glass icon and a red 'BUSCAR' button. A horizontal navigation menu contains the following items: 'Acerca de la CCRVMA' (highlighted in red), 'Medidas de conservación', 'Ciencia', 'Pesquerías', 'Ejecución', 'Datos', 'Reuniones', and 'Publicaciones'. Below the menu is a large banner image of an Antarctic landscape with mountains and icebergs, credited to 'Photo by Leonid Pshenichnov'. At the bottom of the banner are home and breadcrumb navigation links, and language selection options for English, Français, Русский, and Español.

## Acerca de la CCRVMA

[Documentos básicos](#)

[Antecedentes históricos](#)

### [Convención de la CRVMA](#)

[Historia de la Convención](#)

[Texto de la Convención sobre la CRVMA](#)

[Área de la Convención](#)

[Relación con el Sistema del Tratado Antártico](#)

[Partes de la Convención](#)

[Comisión](#)

## Convención de la CRVMA

A- A+  

La Convención sobre la Conservación de los Recursos Vivos Marinos Antárticos es un acuerdo internacional que fue adoptado en la Conferencia sobre la Conservación de los Recursos Vivos Marinos Antárticos celebrada en Canberra, Australia, el 7-20 de mayo de 1980.

Este acuerdo representa la respuesta multilateral para hacer frente a la posibilidad de que el aumento no regulado de las capturas de kril en el Océano Austral resultara ser perjudicial para los ecosistemas marinos antárticos, y en particular para especies de aves marinas, pinnípedos, ballenas y peces cuyo alimento básico es el kril.

La Convención de la CRVMA consiste de:

- 33 artículos
- un anexo que se refiere a un tribunal de arbitraje, y
- una Declaración del Presidente de la Conferencia sobre los Recursos Vivos Marinos Antárticos con respecto a la aplicación de la Convención de la CRVMA a las aguas adyacentes los archipiélagos de Keruelén y Crozet sobre las cuales Francia tiene

## Related Pages

[Conference on the Conservation of Antarctic Marine Living Resources](#)

[Historia de la Convención](#)

[Relación con el Sistema del Tratado Antártico](#)

[Área de la Convención](#)

[Status of the Convention](#)

[Texto de la Convención sobre la CRVMA](#)

# 1) Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR)



CCAMLR

Commission for the Conservation of Antarctic Marine Living Resources

Inicio Contenido Inicio de sesión



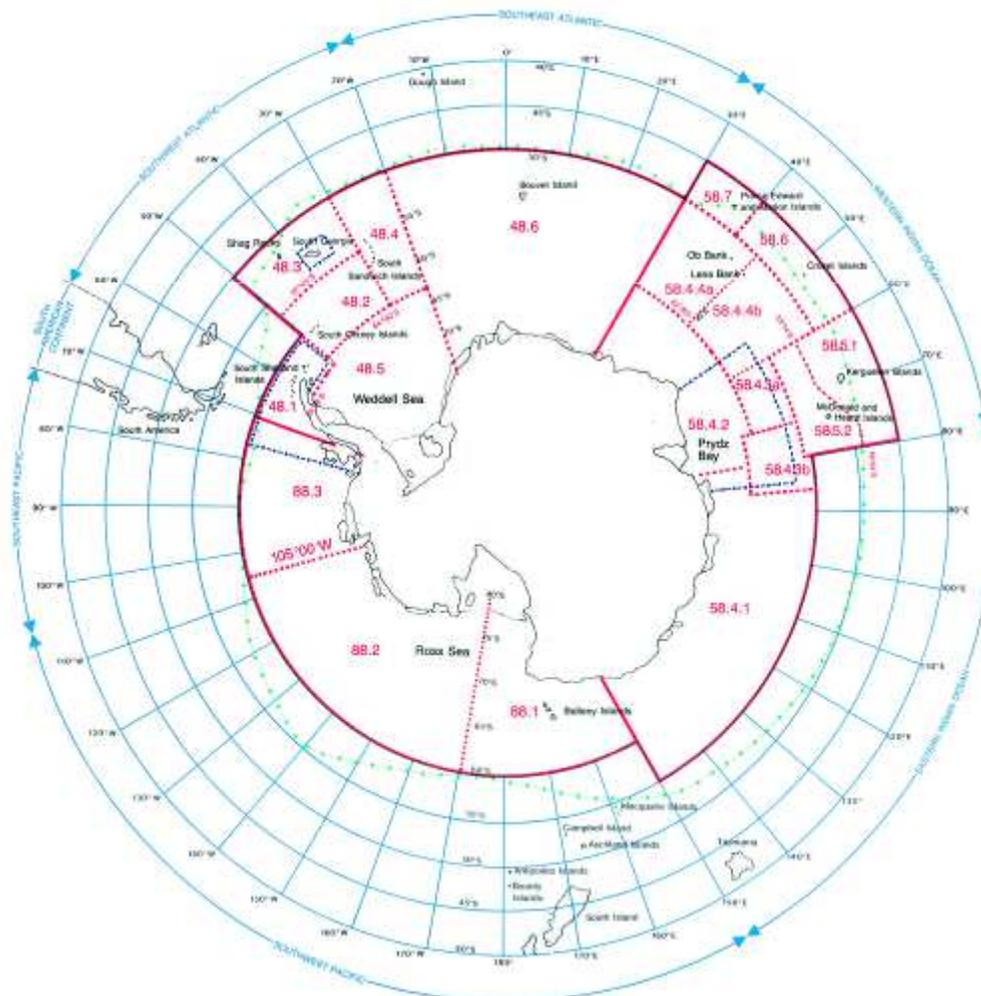
BUSCAR



CCAMLR

Boundaries of the Statistical Reporting Areas in the Southern Ocean

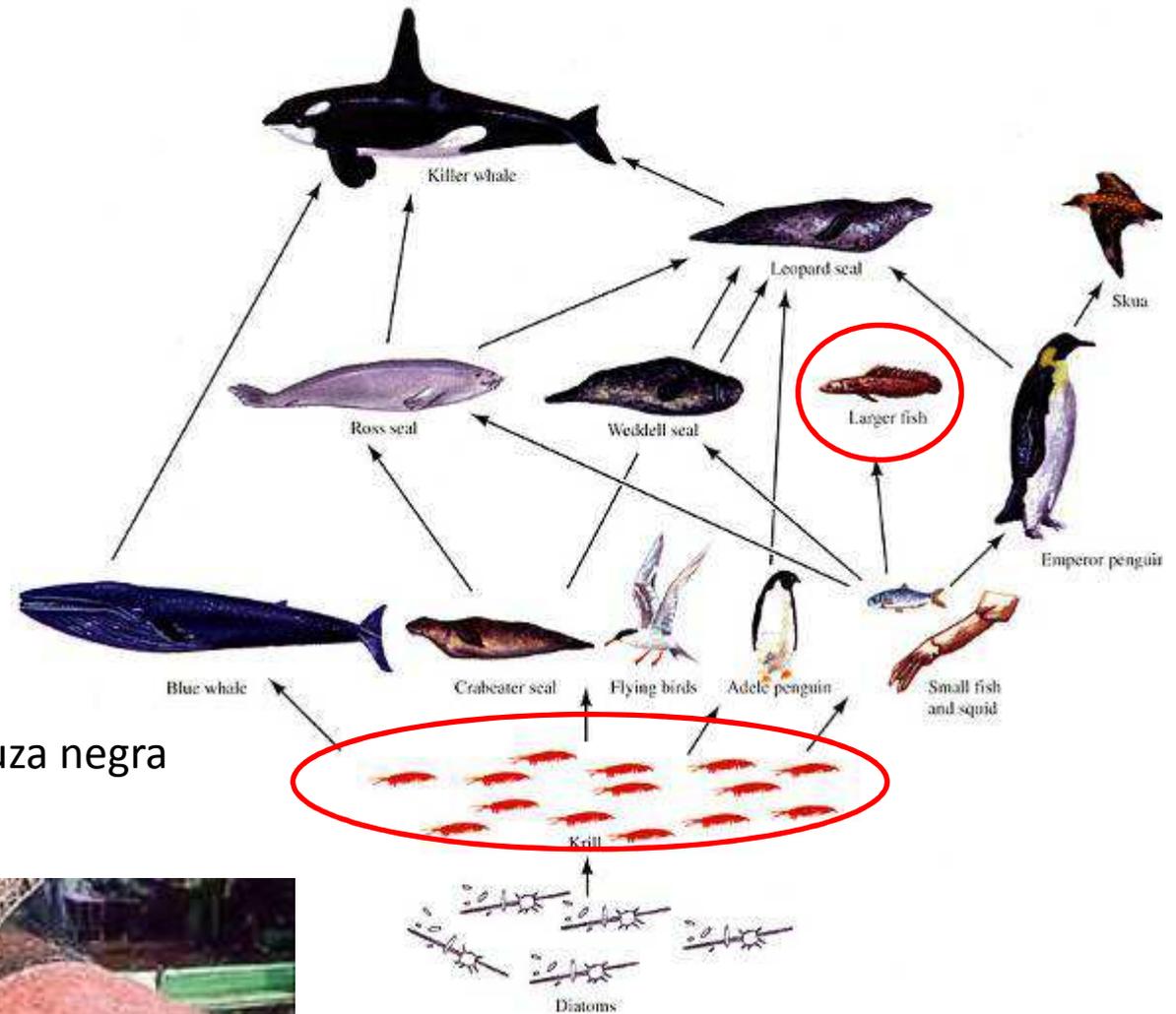
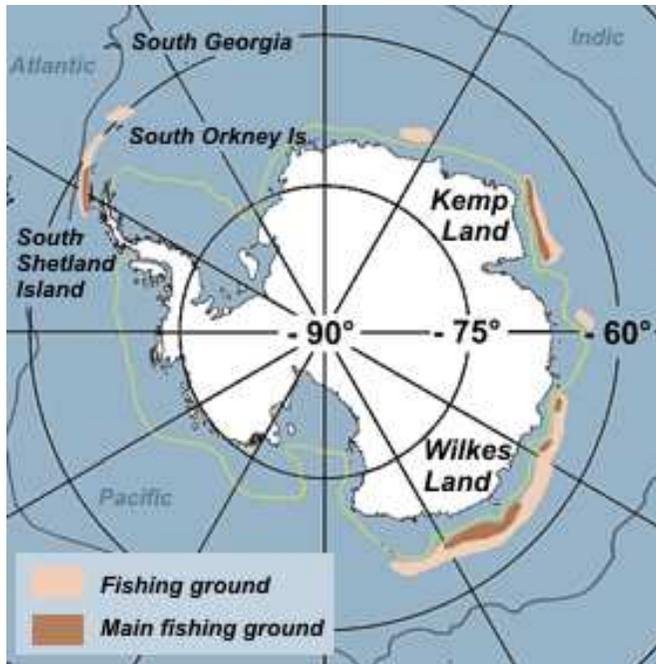
- LEGEND
- STATISTICAL AREA  
ZONE STATISTIQUE  
СТАТИСТИЧЕСКАЯ ПОДРАЗДА  
AREA ESTADISTICA
  - STATISTICAL SUBAREA  
SOUS-ZONE STATISTIQUE  
СТАТИСТИЧЕСКАЯ ПОДРАЗДА  
SUBAREA ESTADISTICA
  - ANTARCTIC CONVERGENCE  
CONVERGENCE ANTARCTIQUE  
АНТАРКТИЧЕСКАЯ КОМПЕРТЕНЦИЯ  
CONVERGENCIA ANTARCTICA
  - CONTINENT, ISLAND  
CONTINENT, ILE  
МАТЕРИК, ОСТРОВ  
CONTINENTE, ILA
  - INTEGRATED STUDY REGION  
ZONE D'ETUDE INTEGREE  
РАЙОН КОМПЛЕКСНОЙ КОМПЕТЕНЦИИ  
REGIONE DE ESTUDIO INTEGRADO



•27 miembros permanentes  
Con Uruguay y Brasil

10 países tienen acceso a la comisión

# 1) Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR)



Dos pesquerías : 2 especies de merluza negra  
Krill



# 1) Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR)

The screenshot shows the homepage of the Convention on International Trade in Endangered Species of Wild Fauna and Flora (CITES). The header includes the CITES logo (1973-2014) and the text "Convención sobre el Comercio Internacional de Especies Amenazadas de Fauna y Flora Silvestres". Navigation links include "Portada", "Descubra la CITES", "Programas", "Documentos", "Recursos", and "Noticias". A search bar is also present. The main content area features a "CITES en acción" section with a carousel of images showing various marine species like sharks, manta rays, and turtles. A news item is dated "14 de septiembre de 2014 - Entrada en vigor del nuevo listado de tiburones y mantarayas CITES. Leer más...". A sidebar on the left contains sections for "Acerca de la CITES" and "Saber más". A "Lo más destacado" section on the right highlights "Tiburones y rayas" and "ICWC".

## Otros compromisos mandatorios

Brasil - Uruguay

The screenshot shows the homepage of the International Whaling Commission (IWC). The header features the IWC logo and the text "INTERNATIONAL WHALING COMMISSION". Navigation links include "Commission", "Whales", "Conservation & Management", "Scientific Research", "Publications", "Archives", and "Media Resources". A search bar is located in the top right corner. The main content area features a large image of three people in a small boat on the water, with the caption "Entanglement response training in Tonga and Vanuatu".

# 1) Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR)

## VII. Altamar. Pesca (Artículo 87.e, 112-116)

Feito a lei feito a cilada

**INFOGRAFÍA CALAMAR**  
*Illex argentinus*

**ALIMENTACIÓN**  
Organismos pelágicos (que habitan en la columna de agua). Incluye pequeños crustáceos (larvópodos, esfuavídeos), peces (micrófidos) y, en raras ocasiones, calamares. El tamaño de las presas varía entre 2 mm y 24 cm. Los rodea con sus brazos y tentáculos y los devora con su fuerte pico.

**DISTRIBUCIÓN GEOGRÁFICA**  
Especie de aguas templado-frías: habita entre los 50 y los 1.000 metros de profundidad. Es uno de los cefalópodos más abundantes en el Atlántico Sudoccidental. Las mayores concentraciones se presentan sobre la plataforma y el talud continental de la Argentina.

**LA CABEZA**  
Bien desarrollada y rodeada por cuatro pares de brazos y un par de tentáculos.

**COLOR**  
Predomina el dorado oscuro variable, debido a la presencia en la piel de células cargadas de pigmentos (cromatóforos), que permiten cambiar el color y adaptar al calamar al medio que lo rodea.

**CICLO DE VIDA**  
Corto, de alrededor de un año. Alcanza tamaños y pesos máximos de 39 cm de largo del manto (cuerpo sin cabeza ni tentáculos) y 1,3 kg de peso total, respectivamente.

**MEDIO DE DEFENSA**  
Expulsa un fluido oscuro llamado tinta, que le permite ocultarse de sus depredadores. Se desplaza formando grandes cardúmenes.

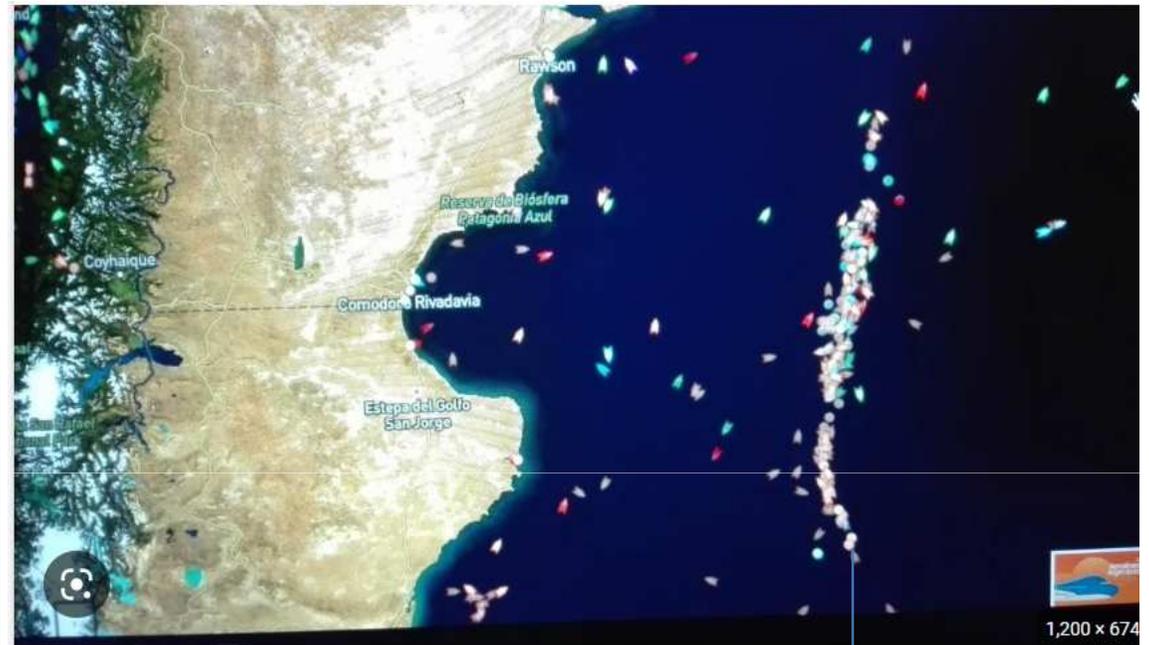
**DÓNDE VIVE**  
Realiza migraciones verticales diarias. Durante la noche asciende a media agua y durante el día desciende a niveles cercanos al fondo del mar.

**MÉTODO DE CAPTURA**  
Poterías, máquinas diseñadas de acuerdo con las características del calamar. Consisten en líneas de anzuelos especiales (\*) lanzadas al mar y luego recogidas por un motor eléctrico. Los barcos operan durante la noche, atrayendo a los calamares mediante la luz generada por potentes lámparas instaladas en la cubierta. Es altamente selectivo, evita la captura incidental y el descarte de otras especies.

**IMPORTANCIA PESQUERA**  
Junto con langostino y merluza, forma parte de las especies más representativas de la pesca comercial argentina. Se exporta a: China, España, Japón y Estados Unidos. Se lo comercializa entero, en tubo, anillas (rabas), tentáculos y alitas.

**TEMPORADA DE PESCA**  
Período de captura: varía entre regiones del Mar Argentino.  
Período de veda: destinada a proteger a los juveniles.

**INIDEP**  
INSTITUTO NACIONAL DE INVESTIGACIONES Y FOMENTO PESQUERO

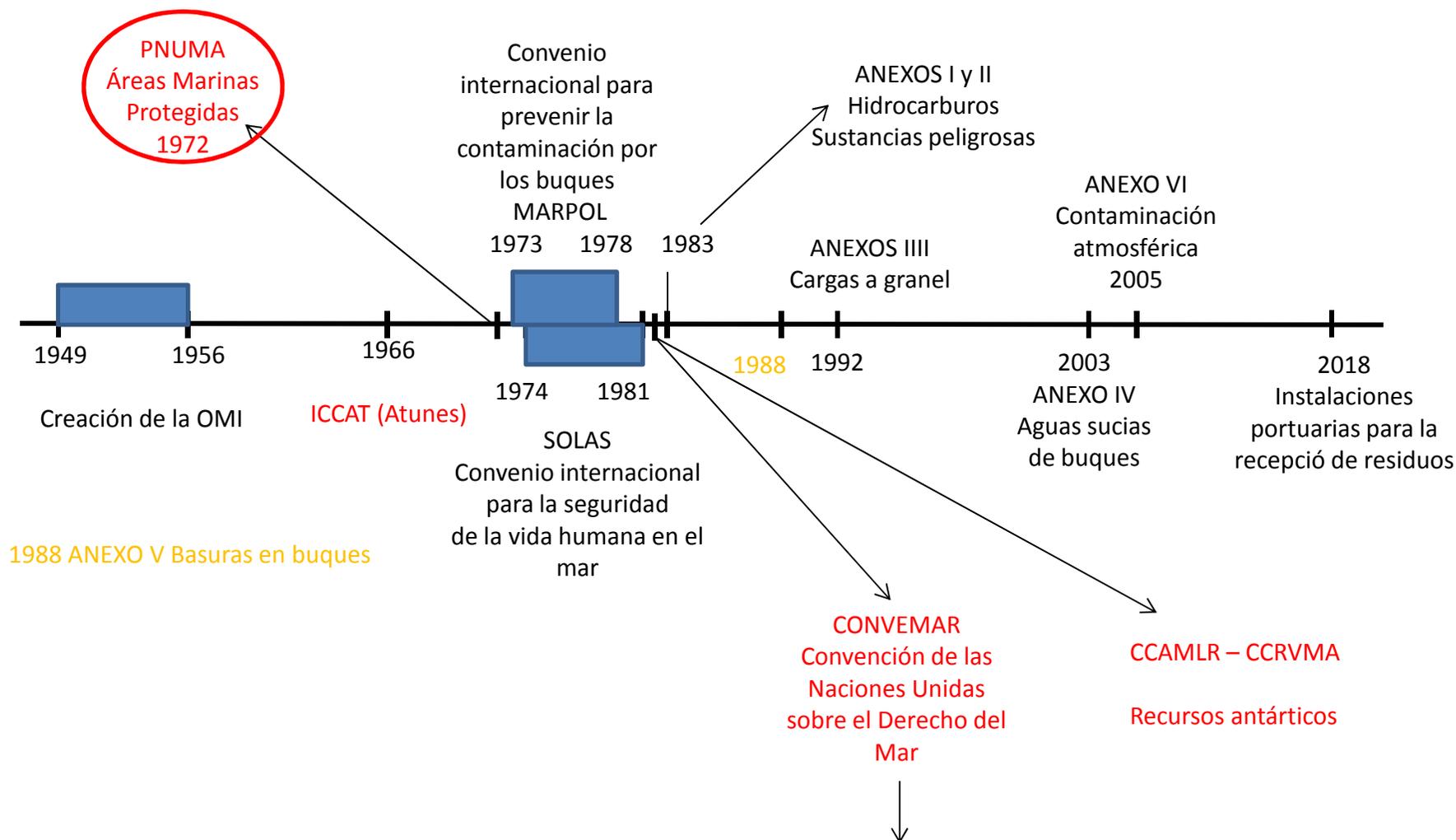


Conflicto al borde de plataforma argentina

Barcos de muchas nacionalidades pescando en la milla 201

500 navios e apenas 187 com sistema de rastreamento por satélite

# 1) Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR)



Reglas que rigen el establecimiento de límites y de todos los usos posibles (presentes y futuros) de los océanos y sus recursos

# 1) Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR)



The image shows the top portion of the UN Environment Programme (UNEP) website. At the top right, there is a navigation bar with links for "Noticias, reportajes y discursos", "Eventos", "Participa", "Languages", and a search bar labeled "Buscar...". Below this, the UNEP logo is on the left, and a menu with "Sobre nosotros", "Regiones", "Explora los temas", and "Ciencia y datos" is in the center. To the right of the menu is the Sustainable Development Goals (SDG) wheel icon. The main banner features an aerial view of a lush green landscape with a winding path and a large mural on the ground. The mural depicts two children, a girl and a boy, sitting on the ground and drawing stick figures and butterflies. Overlaid on the banner is the text "Sobre el Programa de la ONU para el Medio Ambiente". On the left side of the banner, there is a vertical green bar with social media icons for Facebook, Twitter, LinkedIn, and Email. Below the banner, the text "Quiénes somos" is visible.

Noticias, reportajes y discursos Eventos Participa Languages

ONU   
programa para el  
medio ambiente

Sobre nosotros  Regiones  Explora los temas  Ciencia y datos 

## Sobre el Programa de la ONU para el Medio Ambiente

f  
t  
in  
✉

Quiénes somos

# 1) Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR)



[Página principal](#) / [Explora los temas](#) / [Explora los temas](#) / [Nuestras actividades](#)

## Fomentar la eficacia de las áreas marinas protegidas

Marine Protected Areas

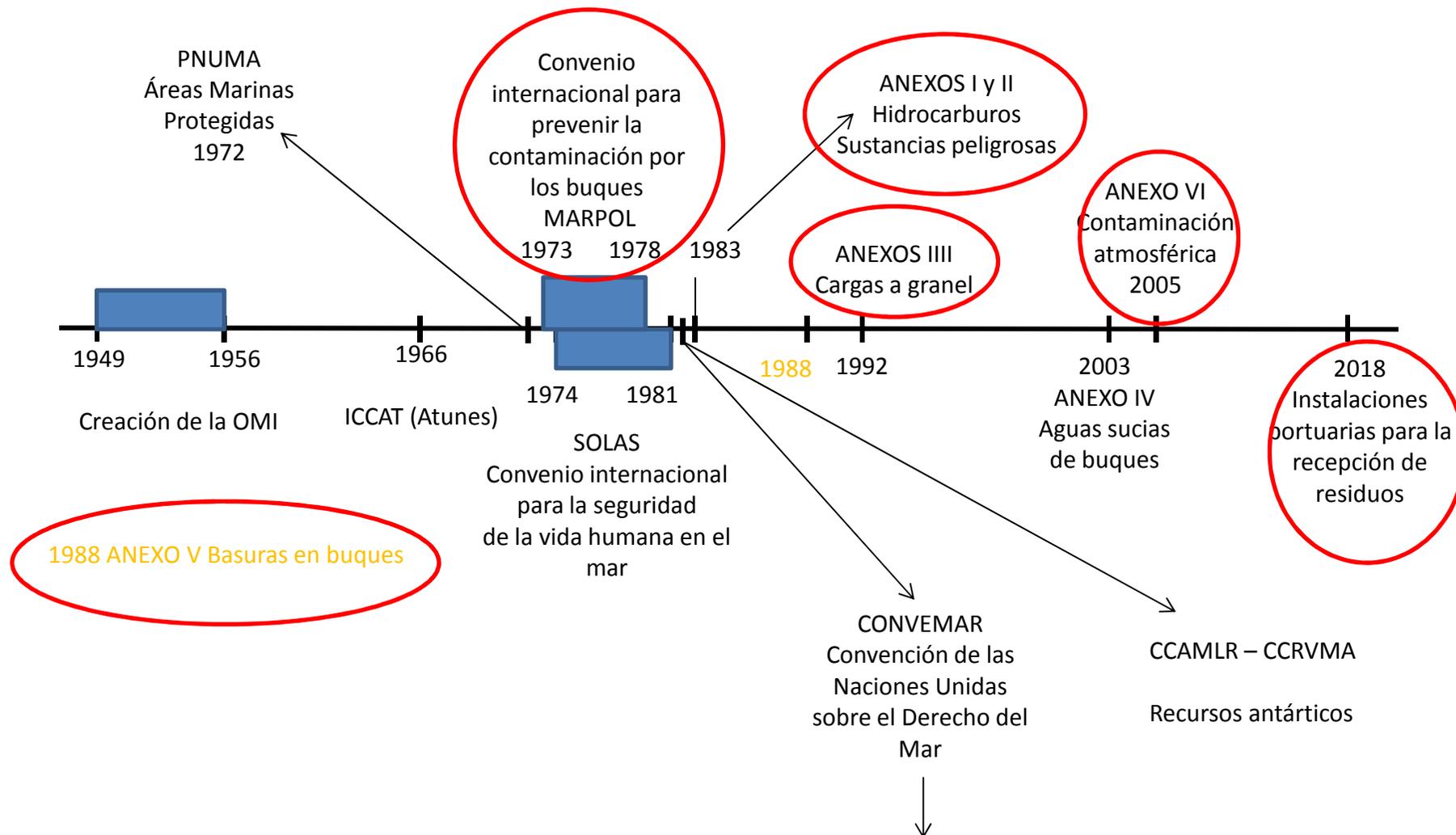
**El PNUMA apoya la declaración y uso de áreas protegidas para conservar, gestionar y proteger los recursos marinos.**

1) Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR)

2) Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar (SOLAS)

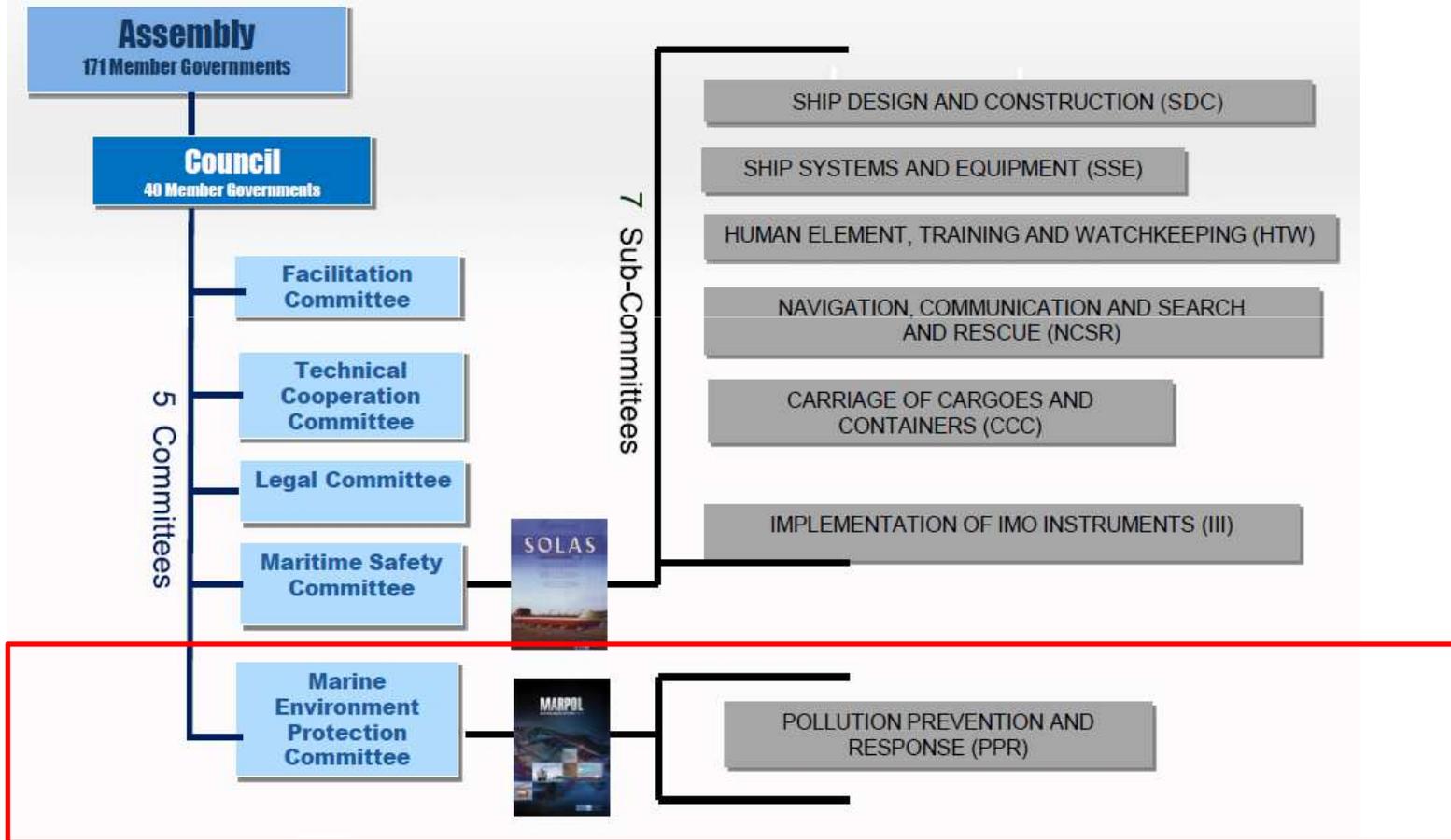
3) Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques (MARPOL) y sus ANEXOS

# Hitos del marco jurídico administrativo para el establecimiento de los límites marítimos y el transporte, y la explotación de bienes comunes naturales-culturales



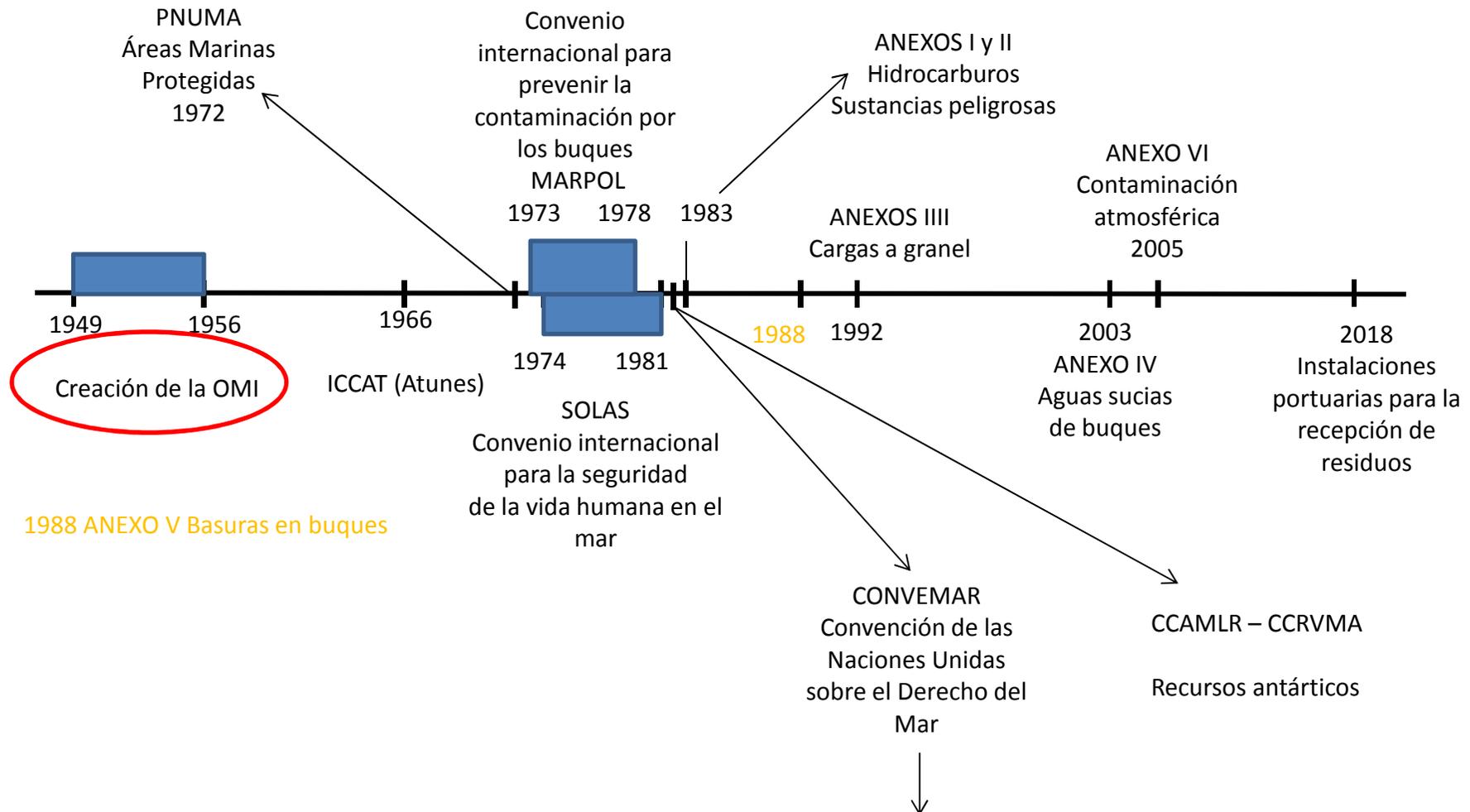
Reglas que rigen el establecimiento de límites y de todos los usos posibles (presentes y futuros) de los océanos y sus recursos

## IMO Structure



IMO – GOBERNANZA – Liderada exclusivamente por países miembros

# Hitos del marco jurídico administrativo para el establecimiento de los límites marítimos y el transporte y la explotación de bienes comunes naturales-culturales



Reglas que rigen el establecimiento de límites y de todos los usos posibles (presentes y futuros) de los océanos y sus recursos



El Convenio internacional [para prevenir la contaminación por los buques](#), (MARPOL) es el principal convenio internacional que versa sobre la prevención de la contaminación del medio marino por los buques a causa de factores de funcionamiento o accidentales.

El [convenio marco](#) contiene IX artículos referidos a los aspectos formales como ámbito de aplicación, obligaciones generales, forma de comunicación, entrada en vigor, enmiendas, depositario del documento e idioma

En el Convenio figuran [reglas encaminadas a prevenir y reducir al mínimo la contaminación ocasionada por los buques](#), tanto accidental como procedente de las operaciones normales, y actualmente incluye seis anexos técnicos. En la mayoría de tales anexos figuran zonas especiales en las que se realizan controles estrictos respecto de las descargas operacionales.

El Convenio MARPOL define determinadas zonas como "[zonas especiales](#)" respecto de las cuales, por razones técnicas en relación con sus condiciones oceanográficas y ecológicas y por el tráfico marítimo de la zona, se hace necesario adoptar [procedimientos especiales obligatorios para prevenir la contaminación del mar](#). El Convenio establece que estas zonas especiales cuenten con un nivel de protección superior al de otras zonas marinas.

# MARPOL Anexo I

## Prevención de la contaminación por hidrocarburos

Se transportan al año 2.900 millones de toneladas de petróleo crudo

Derrames históricos motivaron la aprobación de este anexo



Torrey Canyon (1967)



Exxon Valdez (1989)



Amoco Cadiz (1978)



Prestige (2002)

# MARPOL Anexo I

## Prevención de la contaminación por hidrocarburos

26 reglas en 4 Capítulos, 300 páginas.

**Regla 4** Reconocimientos e inspecciones temporales que deben tener los buques petroleros mayores a 150 TRB y buques cargueros mayores 400 TRB, y los demás buques.

**Reglas 5-8** Necesidad expedición de certificados para los buques mencionados y su contralor en puertos

**Regla 9** Excepciones en las que los buques petroleros mayores a 150 TRB podrían descargar sustancias oleosas en el mar: fuera de las áreas especiales, si están en ruta, fuera de las 50 millas, < a 30 litros por milla, cantidades < a 1/15000 partes del cargamento total de residuos y que tenga un sistema de vigilancia y control de descargas de hidrocarburos y disponga de un tanque de decantación.

Barcos de 400 TRB no petroleros y agua de sentina de petroleros lo pueden realizar si están fuera de las áreas especiales, están en ruta de hidrocarburos del efluente sin dilución no exceda de 15 partes por millón y con el sistema de vigilancia y control de descargas.

**Sin esas condiciones las sustancias oleosas deben ser descargadas en puerto**

# MARPOL Anexo I

## Prevención de la contaminación por hidrocarburos

**Regla 10** Métodos y condiciones especiales de descarga en áreas especiales, zonas del mar Mediterráneo, el mar Báltico, el Mar Negro, el Mar Rojo, la zona de los Golfos, el golfo de Adén, la zona del Antártico y las aguas noroccidentales de Europa.

**10.7** Necesidad de áreas de recepción en puertos ubicados en áreas especiales capacidad adecuada para que los buques que las utilicen no tengan que sufrir demoras innecesarias.

**Reglas 12** Instalaciones y servicios de recepción. Todos los puertos principales de los países deberían tener plantas de tratamiento adecuadas y/o un sistema de recolección adecuado.

**Regla 13** Tanques de lastre separado, tanques dedicados a lastre limpio y limpieza con crudos. Petroleros deben separar tanques de crudo y de agua de lastre salvo en condiciones climáticas extremas.

**Regla 13** Diseño de los tanques de crudo

# MARPOL Anexo I

## Prevención de la contaminación por hidrocarburos I

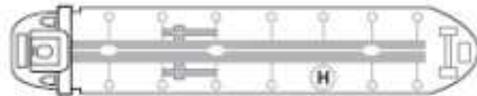
### Tipos de barco



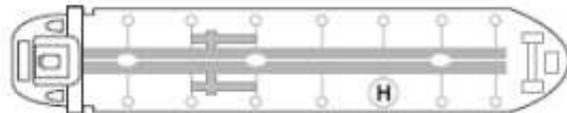
PANAMAX - 55.000 a 80.000 DWT



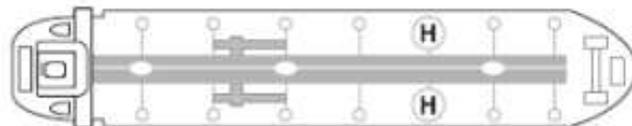
AFRAMAX - 75.000 a 120.000 DWT



SUEZMAX - 120.000 a 200.000 DWT



V.L.C.C. - 200.000 a 320.000 DWT



U.L.C.C. > 320.000 DWT



# MARPOL Anexo I

## Prevención de la contaminación por hidrocarburos

**Regla 15** Condiciones para la retención de hidrocarburos y diseño de los tanques de decantación.

**Regla 16** Condiciones y funcionamiento del sistema de vigilancia y control de descargas de hidrocarburos y equipo filtrador de hidrocarburos.

**Regla 17** Tanques para residuos de hidrocarburos (fangos) generados por el equipo filtrador.

Instalaciones y servicios de recepción. Todos los puertos principales de los países deberían tener plantas de tratamiento adecuadas y/o un sistema de recolección adecuado.

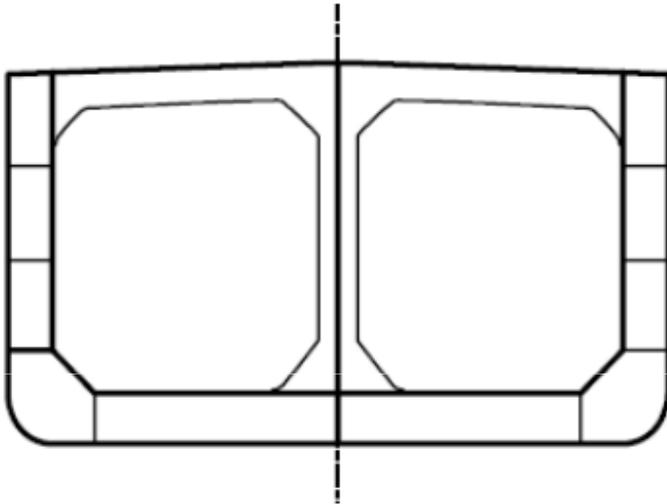
**Regla 18-19 Condiciones y diseño para la instalación de bombas, tuberías y dispositivos de descarga a bordo de los petroleros, conexiones universales a tierra** Tanques de lastre separado, tanques dedicados a lastre limpio y limpieza con crudos. Petroleros deben separar tanques de crudo y de agua de lastre salvo en condiciones climáticas extremas.

**Regla 20 Llevar libro de hidrocarburos.**

**Regla 21 Plataformas petroleras de cualquier tipo** cumplirá'n con las prescripciones del presente anexo aplicables a los buques de arqueo bruto igual o superior a 400 toneladas.

## MARPOL Anexo I

### Prevención de la contaminación por hidrocarburos I



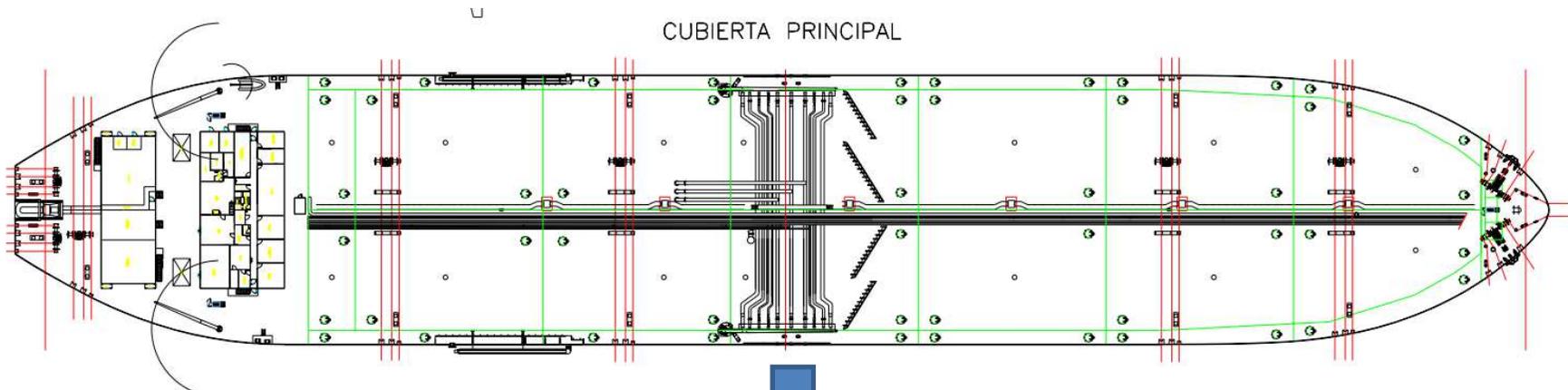
Barcos con doble casco (2.6 m) y doble fondo (2.5 m) dividido en tanques, 12 para un barco 150.000 TRB

# MARPOL Anexo I

## Prevención de la contaminación por hidrocarburos



Disposición de tanques y ubicación del agua de lastre (azul)



Zona de carga y descarga

## MARPOL Anexo II

### Reglas para prevenir la contaminación por sustancias nocivas líquidas transportadas a granel

**Anexo 2** Se han evaluado e incluido unas 250 sustancias divididos en 4 categorías (A, B, C, D).

Clasificación de productos transportados:

- 1) Gases licuados
- 2) Productos derivados del petróleo: crudo, fueloil, fangos, residuos oleosos y productos refinados
- 3) Productos químicos: alcalinos (lejías), ácidos, jabón líquido, resinas, pegamentos, látex líquido, parafina, detergentes, aditivos para el hormigón.

La características del químico a transportar en cuanto a su peligrosidad dado por los efectos de bioacumulacion, daños que puede causar a los recursos vivos, peligrosidad para la salud del hombre por ingestión, peligrosidad para la salud por contacto con la piel o con los ojos o por inhalación, y menoscabo de los atractivos naturales (e.g. cierre de playas, zonas de exclusión por riesgo de cáncer).

**Capítulo 1-2.** Certificaciones y preparación de manuales de procedimiento y medios.  
(Código CIQ)

## MARPOL Anexo II

### Reglas para prevenir la contaminación por sustancias nocivas líquidas transportadas a granel

Definición de criterios relativos a las descargas y las medidas destinadas a prevenir la contaminación por sustancias nocivas líquidas transportadas por categoría.

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).

En condiciones excepcionales se puede realizar descarga de mezclas de lastre/residuos/agua que no sean lavazas del prelavado debe ser a más de 12 millas de tierra, velocidad del buque superior a 7 nudos, profundidad del agua superior a 25 metros, utilizando boca de descarga sumergida .

No se permiten las descargas de residuos que contengan sustancias perjudiciales a menos de 12 millas de la tierra más próxima (mar territorial) bajo ninguna circunstancia.

## MARPOL Anexo II

Reglas para prevenir la contaminación por sustancias nocivas  
líquidas transportadas a granel



## MARPOL Anexo III

### Prevenir la contaminación por sustancias perjudiciales transportadas por mar en bultos

**Regla 1** ...“sustancias perjudiciales” son las consideradas como contaminantes del mar en el Código Marítimo Internacional de mercancías peligrosas (Código IMDG)

**Reglas 2 a 4** Condiciones de embalaje, envasado, marcado, etiquetado, y documentación requerida a bordo.

#### **Regla 7 (Excepciones)**

- 1) La echazón de las sustancias perjudiciales transportadas en bultos estará prohibida a menos que sea necesaria para salvaguardar la seguridad del buque o la vida humana en la mar.
- 2) A reserva de lo dispuesto en el presente Convenio se tomarán medidas basadas en las propiedades físicas, químicas y biológicas de las sustancias perjudiciales, para reglamentar el lanzamiento al mar, mediante baldeo, de los derrames, a condición de que la aplicación de tales medidas no menoscabe la seguridad del buque y de las personas a bordo.

**Regla 8** Condiciones para la inspección en puerto

## MARPOL Anexo IV

### Reglas para prevenir la contaminación por las aguas sucias de los buques

**Regla 1** Por aguas sucias se entiende:

- a) desagües y otros residuos procedentes de cualquier tipo de inodoros, urinarios y tazas de WC;
- b) desagües procedentes de lavabos, lavaderos y conductos de salida situados en cámaras de servicios médicos (dispensario, hospital, etc.);
- c) desagües procedentes de espacios en que se transporten animales vivos; o
- d) otras aguas residuales cuando estén mezcladas con las de desagüe arriba definidas.

**Regla 2** Barcos superiores a 200 TRB y mas de 10 personas a bordo.

**Regla 4-8** Certificados de descargas de aguas grises y negras entre puerto y puerto.

**Regla 10** Instalaciones de recepción

- 1) Los Gobiernos de las Partes en el Convenio se comprometen a garantizar que en los puertos y terminales se establecieran instalaciones de recepción de aguas sucias con capacidad adecuada para que los buques que las utilicen no tengan que sufrir demoras innecesarias.
- 2) Se comunicara a las partes sobre el procedimiento portuario

## MARPOL Anexo IV

# Reglas para prevenir la contaminación por las aguas sucias de los buques

### **Regla 11** Condiciones para la conexión universal a tierra

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.



# MARPOL Anexo V

## Reglas para prevenir la contaminación por ocasionada por basuras de los buques

**Regla 1** Por basuras se entiende toda clase de restos de víveres salvo el pescado fresco y cualesquiera porciones del mismo, así como los residuos resultantes de las faenas domésticas y trabajo rutinario del buque en condiciones normales de servicio, los cuales suelen echarse continua o periódicamente; este término no incluye las sustancias definidas o enumeradas en otros anexos del presente Convenio.

Código de colores		
Código	Color	Descripción
Residuos mezclados Gris	Gris	Todos los residuos sin alternativa de valorización, por ejemplo: Papel higiénico, paños húmedos, pañales, toallas de mano, toallas sanitarias; Cerámicas; Huesos; Material de barrido; Colillas de cigarrillos. Más todas las fracciones de residuos que no se pueda o se decida no clasificar.
Materiales reciclables Verde	Verde	Todos los materiales que pueden ser valorizados y cuya mezcla no compromete la posibilidad de clasificación secundaria y valorización, por ejemplo: Papel y cartón; Vidrio (botellas y frascos); Plásticos (botellas, bolsas, tapas, envases); Metales (latas, conservas, tapas); Textiles (ropa, trapos); Madera (palos, tablas, cajas); Cuero (ropa, accesorios); Envases compuestos (cajas de jugo, leche, vino o alimentos, envases metalizados).
Residuos compostables Marrón	Marrón	Restos de alimentos, residuos vegetales de mantenimiento de parques y jardines, por ejemplo: Restos de alimentos; Hojas secas; Ramas.
Plástico Amarillo	Amarillo	Toda clase de plástico simple o compuesto, por ejemplo: PET (1), PEAD (2), PVC (3), PEBD (4), PP (5), PS (6), Otros (7).
Papel y cartón Azul	Azul	Materiales de celulosa, por ejemplo: Papeles de oficinas; Diarios; Revistas; Folletos; Cartón; Cajas de cartón corrugado.
Metales Negro	Negro	Materiales Ferrosos y no ferrosos, por ejemplo: Latas de conservas; Latas de bebidas; Chatarra; Latas de pintura; Cables.
Vidrios Blanco	Blanco	Recipientes de vidrio, por ejemplo: Botellas; Frascos.

UNIT residuos urbanos no peligrosos

## MARPOL Anexo V

### Reglas para prevenir la contaminación por ocasionada por basuras de los buques

**Regla 3** Prohibido tirar plásticos en cualquier circunstancia.

Residuos como tablas y forros de estiba y materiales de embalaje que puedan flotar pueden tirarse a distancias > a 25 millas marinas

Restos de alimentos, productos de papel, trapos, vidrios, metales, botellas, loza doméstica se tira si la distancia es > a 12 millas de la costa siempre que hayan pasado previamente por un desmenuzador o triturado.

**Regla 5** Condiciones de eliminación de basuras en las zonas especiales. Restos de comida con partículas < a 25 mm a mas de 3 millas de la costa.

**Regla 7** Necesidad de instalaciones y servicios de recepción en puertos

**Regla 9** Rótulos, planes de gestión de basuras y mantenimiento de registros de basuras (Libro de basuras) para barcos mayores a 400 TRB. Incineraciones realizadas a bordo.

## MARPOL Anexo IV

Reglas para prevenir la contaminación por ocasionada por basuras de los buques



Bolsas plásticas  
en profundidades  
de 15 metros  
aguas uruguayas

## MARPOL Anexo IV

# Reglas para prevenir la contaminación por ocasionada por basuras de los buques

**Tabla 2.** Caracterización de los residuos producidos por los buques, SPRC\*

Componente	Porcentaje del residuo*	Volumen mensual (m <sup>3</sup> )*
<b>Orgánico</b>		
Residuos de comida	-	-
Papel y cartón	30	192
Plástico	20	128
Textiles	10	64
Goma	0,5	3
Cuero	0,5	3
Madera y estibas	23	147
<b>Inorgánicos</b>		
Vidrio	2	13
Latas de hojalata y aluminio	3	19
Metales	3	19
Suciedad-cenizas	8	51
<b>TOTAL</b>	<b>100</b>	<b>640</b>

Residuos de buques desembarcados en Puerto de Cartagena

Fuente: Yepes A.

\*Valores reconstruidos con base en informaciones parciales dispersas, ya que no se tuvo acceso a las cuantificaciones puntuales y sincrónicas. Estos valores corresponden a la aproximación sincrónica de 2005.

# MARPOL Anexo IV

## Reglas para prevenir la contaminación por ocasionada por basuras de los buques



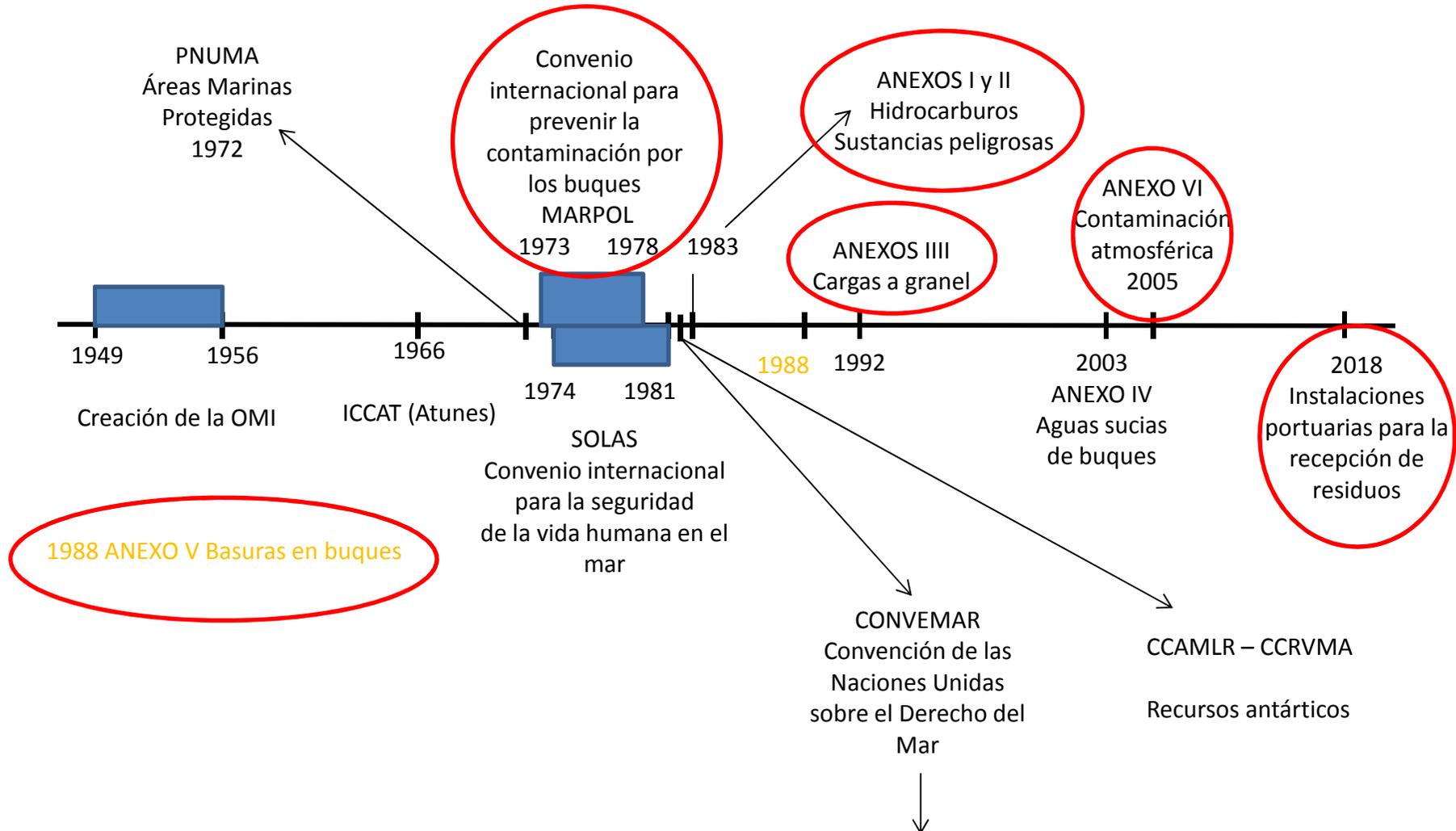
# MARPOL Anexo IV

## Reglas para prevenir la contaminación por ocasionada por basuras de los buques

Planta de tratamiento de residuos MARPOL en Andalucía



# Hitos del marco jurídico administrativo para el establecimiento de los límites marítimos y el transporte, y la explotación de bienes comunes naturales-culturales



Reglas que rigen el establecimiento de límites y de todos los usos posibles (presentes y futuros) de los océanos y sus recursos

# MARPOL Anexo VI

## Reglas para prevenir la contaminación atmosférica ocasionada por los buques

### **Regla 2**

Por emisión se entiende toda liberación a la atmósfera o al mar por los buques de sustancias sometidas a control en virtud del presente anexo.

Por Código técnico sobre los NOx se entiende el Código técnico relativo a las emisiones de óxidos de nitrógeno de los motores diesel marinos.

Por zona de control de las emisiones de SOx se entiende una zona en la que es necesario adoptar medidas especiales de carácter obligatorio para prevenir, reducir y contener la contaminación atmosférica SOx y sus consiguientes efectos negativos en zonas terrestres y marítimas.

**Regla 5** Reglamento de inspecciones

**Reglas 6 a 9** Certificaciones puerto a puerto

**Regla 12** Prohibidos en barcos construidos luego de 2020 de emisiones sustancias que agotan la capa de ozono

# MARPOL Anexo VI

## Reglas para prevenir la contaminación atmosférica ocasionada por los buques

### **Regla 13** Oxidos de nitrógeno (NO<sub>x</sub>)

- 1) a) La presente regla se aplicará: i) a todo motor diesel con una potencia de salida superior a 130 kW, instalado a bordo de un buque construido el 1 de enero del año 2000 o posteriormente; y ii) a todo motor como el anterior que haya sido transformado
- 2) Barcos de cabotaje dentro de aguas jurisdiccionales están exceptuados.

### **Regla 14** Oxidos de azufre (SO<sub>x</sub>)

Prescripciones generales

- 1) El contenido de azufre de todo fueloil utilizado a bordo de los buques no excederá del 4,5% masa/masa.

**Regla 16** Solo se permite un incinerador a bordo, prohibiéndose la incineración de compuestos de Anexos I, II, III, difenilos policlorados (PCB), metales pesados, refinados de petróleo y PVC.

**Regla 18** Calidad del fueloil para combustible que se entregue y utilice a bordo de los Buques esta sujeta prescripciones técnicas.

# MARPOL Anexo VI

## Reglas para prevenir la contaminación atmosférica ocasionada por los buques

