

**Secretariado de la Comisión para la Cooperación Ambiental**

**Notificación del Secretariado de conformidad con el artículo 24.28(1) del Tratado entre los  
Estados Unidos Mexicanos, los Estados Unidos de América y Canadá**

<b>Peticionaria:</b>	Stand Environmental Society
<b>Parte:</b>	Canadá
<b>Petición original:</b>	2 de noviembre de 2023
<b>Petición revisada:</b>	11 de enero de 2024
<b>Fecha de la determinación:</b>	14 de junio de 2024
<b>Núm. de petición:</b>	SEM-23-007 ( <i>Contaminación por embarcaciones en el Pacífico canadiense</i> )

---

**Resumen ejecutivo**

El 30 de octubre de 2023, Stand Environmental Society, también conocida como Stand.earth (“la Peticionaria”), presentó una petición ante el Secretariado de la Comisión para la Cooperación Ambiental (CCA) en la que asevera que Canadá (“la Parte”) está incurriendo en omisiones en la aplicación efectiva de sus leyes ambientales, en concreto del artículo 36(3) de la Ley de Pesca (*Fisheries Act*) de 1985, por cuanto a evitar la contaminación del medio marino por cruceros y otras embarcaciones que emplean “sistemas de depuración de gases de escape” a lo largo de la costa del Pacífico canadiense.

El 4 de diciembre de 2023 el Secretariado determinó que la petición SEM-23-007 (*Contaminación por embarcaciones en el Pacífico canadiense*) cumplía con los requisitos y criterios de admisibilidad establecidos en los artículos 24.27(1) y 24.27(2), así como en el artículo 24.27(3)(a), (b), (d), *pero no* con las disposiciones previstas en el artículo 24.27(3)(c) del T-MEC, y así lo notificó a la Peticionaria. El Secretariado observó que la Peticionaria no proporcionó información sobre si se han acudido a los recursos al alcance de los particulares con el fin de satisfacer el criterio establecido en el artículo 24.27(3)(c) del Tratado, y debe hacerlo para que el Secretariado pueda determinar si debe solicitar una respuesta de la Parte.

El 11 de enero de 2024, el Secretariado recibió una petición revisada con información adicional presentada por la Peticionaria. El 12 de febrero de 2024, el Secretariado determinó que la petición cumplía con los criterios previstos en el artículo 24.27(3)(c) del T-MEC y concluyó que, con arreglo al artículo 24.27(3) del Tratado, ameritaba una respuesta de la Parte.

El 12 de abril de 2024, el Secretariado recibió la respuesta de Canadá. En ésta, el gobierno canadiense explica el marco jurídico de la Ley de Pesca (*Fisheries Act*) de 1985 y describe las acciones que realiza el ministerio de Medio Ambiente y Cambio Climático de Canadá (*Environment and Climate Change Canada*, ECCC) para aplicar dicha ley.

La Parte expone también el marco jurídico de la Ley de Canadá sobre Transporte Marítimo (*Canada Shipping Act*, CSA) de 2001 y de qué manera el ministerio de Transporte de Canadá (*Transport Canada*, TC) se encarga de hacerla cumplir. En su respuesta, la Parte describe también cómo ECCC y TC coordinan esfuerzos en la aplicación de la ley para hacer frente a asuntos sobre contaminación marina y a las tareas de monitoreo permanentes que llevan a cabo en relación con el creciente uso de sistemas de depuración de gases de escape en buques navegando en aguas bajo jurisdicción canadiense. La

respuesta aporta información sobre los recursos al alcance de los particulares previstos en la legislación canadiense a los que podría acogerse la ciudadanía para atender algunas de las aseveraciones planteadas por la Peticionaria.

En su respuesta, Canadá reconoce que embarcaciones descargan aguas residuales utilizadas para limpiar sistemas de depuración de gases de escape —las cuales contienen hidrocarburos aromáticos policíclicos (HAP), nitratos y metales pesados— en aguas de la costa canadiense frecuentadas por peces, y que la Parte no ha establecido una normativa de conformidad con la Ley de Pesca aplicable a dichos sistemas. La respuesta aporta información sobre las descargas de aguas residuales de depuradores en el hábitat crítico —y en las inmediaciones— de la población de orcas residentes del sur (*Orcinus orca*), especie en peligro de extinción.

Habiendo examinado la petición a la luz de la respuesta de Canadá, el Secretariado considera que ésta deja cuestiones centrales abiertas respecto de si las aguas residuales de los sistemas de depuración se ciñen a la definición de “sustancia nociva” que figura en la Ley de Pesca. Asimismo, el Secretariado concluye que la respuesta deja abiertas cuestiones centrales relativas a la aplicación por la Parte del artículo 36(3) de la Ley de Pesca con respecto a este tipo de descargas en aguas frecuentadas por peces, teniendo en cuenta la información presentada por la Parte, en la que se demuestra que dichas descargas introducen contaminantes en el medio marino.

Teniendo en cuenta el creciente uso de sistemas de depuración y el mayor volumen de descargas de aguas residuales en los últimos años, tal y como se expone en la respuesta de la Parte, el Secretariado sostiene que un expediente de hechos podría ofrecer información sobre el estado que guarda la investigación en este campo, al explorar los efectos de las aguas residuales de los depuradores, incluidos sus componentes contaminantes, en la población de orcas residentes del sur, el salmón chinuc (*Oncorhynchus tshawytscha*) y otras especies de peces, así como en el medio marino en general.

El Secretariado considera que la respuesta presentada por la Parte deja cuestiones centrales abiertas relativas a si las aguas residuales de los sistemas de depuración de gases de escape de circuito abierto cumplen con la definición de “contaminante” recogida en la CSA y a la forma en que la Parte aplica la prohibición establecida en el artículo 187 de dicha ley con respecto a tales aguas, en especial en el caso de los buques canadienses sobre los que no se facilitan datos en cuanto a la aplicación de la ley. Del mismo modo, el Secretariado considera que un expediente de hechos permitiría presentar información relacionada con la aplicación del artículo 187 de la CSA, en particular sobre el uso de herramientas y medidas de aplicación, como los acuerdos temporales contemplados en el inciso 10.1(1) de la misma ley.

En lo que respecta al Reglamento que Regula la Contaminación Generada por Buques y las Sustancias Químicas Peligrosas (*Vessel Pollution and Dangerous Chemicals Regulations*), el Secretariado considera que la respuesta deja abiertas cuestiones centrales en lo que respecta a la aplicación efectiva del artículo 132 de dicho reglamento, concerniente a los informes de toda descarga o previsión de descarga prohibida de conformidad con el artículo 187 de la CSA.

A continuación, el Secretariado expone sus razones y así lo notifica al Consejo conforme al artículo 24.28(1) del T-MEC.

## I. INTRODUCCIÓN

1. El 1 de julio de 2020 entraron en vigor el Tratado entre los Estados Unidos Mexicanos, los Estados Unidos de América y Canadá (T-MEC o “el Tratado”) y el Acuerdo de Cooperación Ambiental (ACA o “el Acuerdo”). A partir de esa fecha, el mecanismo de peticiones sobre aplicación efectiva de la legislación ambiental (“mecanismo SEM”, por sus siglas en inglés) —originalmente establecido en los artículos 14 y 15 del Acuerdo de Cooperación Ambiental de América del Norte (ACAAN)— se rige en conformidad con los artículos 24.27 y 24.28 del T-MEC, en tanto que los términos de su instrumentación y operación a cargo del Secretariado de la Comisión para la Cooperación Ambiental (CCA o “la Comisión”)<sup>1</sup> están ahora estipulados en el ACA.<sup>2</sup>
2. Los artículos 24.27 y 24.28 del T-MEC establecen un proceso que permite a cualquier persona de una Parte, o una entidad establecida conforme a las leyes de una Parte, presentar una petición en la que se asevere que una Parte está incurriendo en omisiones en la aplicación efectiva de sus leyes ambientales. El Secretariado de la CCA (“el Secretariado”) examina inicialmente las peticiones con base en los requisitos establecidos en los artículos 24.27(1) y (2) del T-MEC. Cuando el Secretariado considera que una petición cumple con tales requisitos, procede a determinar si, conforme a los criterios señalados en el artículo 24.27(3) del Tratado, la petición amerita una respuesta de la Parte en cuestión. A la luz de la respuesta proporcionada por la Parte, el Secretariado determina entonces si el asunto amerita la elaboración de un expediente de hechos y, de ser así, lo informa al Consejo de la CCA y al Comité de Medio Ambiente,<sup>3</sup> proporcionando sus razones en apego al artículo 24.28 (1); en caso contrario, el trámite de la petición se da por concluido.<sup>4</sup>
3. El 30 de octubre de 2023, Stand Environmental Society (también conocida como Stand.earth) (“la Peticionaria”) presentó ante el Secretariado de la CCA una petición en la que afirma que Canadá (“la Parte”) está incurriendo en omisiones en la aplicación efectiva de sus leyes

---

<sup>1</sup> La Comisión para la Cooperación Ambiental (CCA) se creó en 1994 al amparo del Acuerdo de Cooperación Ambiental de América del Norte (ACAAN), suscrito por Canadá, Estados Unidos y México (las “Partes”). Los órganos que constituyen la CCA son el Consejo, el Secretariado y el Comité Consultivo Público Conjunto (CCPC).

<sup>2</sup> El Secretariado considera que si bien las disposiciones por las que ahora se rige el mecanismo SEM están previstas en el capítulo 24 del T-MEC, también en el Acuerdo en Materia de Cooperación Ambiental entre los gobiernos de los Estados Unidos Mexicanos, los Estados Unidos de América y Canadá (“Acuerdo de Cooperación Ambiental” o ACA) se establecen algunos procedimientos relacionados, a saber: la función del Secretariado en la instrumentación del proceso de peticiones; el papel del Consejo en el intercambio de información con el Comité de Medio Ambiente; la preparación y publicación de expedientes de hechos, y las actividades de cooperación del Consejo derivadas de tales expedientes. El Secretariado tiene presente el artículo 2(3) del ACA, el cual establece en parte que la CCA “continuará operando bajo las modalidades vigentes a la fecha de entrada en vigor de este Acuerdo, incluyendo sus normas, políticas, directrices, procedimientos y resoluciones, en la medida en que dichas modalidades sean compatibles con [el ACA]”. Acuerdo de Cooperación Ambiental, artículos 2(3); 4(1)(l)-(m); 4(4), y 5(5).

<sup>3</sup> Establecido por el artículo 24.26(2) del T-MEC, el Comité de Medio Ambiente tiene la función de supervisar la implementación del capítulo 24 del Tratado.

<sup>4</sup> Para conocer más detalles relativos a las diversas fases del proceso de peticiones sobre aplicación efectiva de la ley ambiental (proceso SEM), el registro público de peticiones y las determinaciones y expedientes de hechos elaborados por el Secretariado, consúltese el sitio web de la CCA, en: <[www.ccc.org/es/peticiones/](http://www.ccc.org/es/peticiones/)>.

- ambientales, en concreto del artículo 36(3) de la Ley de Pesca de 1985 en lo relativo a la prevención de la contaminación del medio marino por cruceros y otras embarcaciones que utilizan “sistemas de depuración de gases de escape” a lo largo de la costa del Pacífico canadiense.
4. El 2 de noviembre de 2023, el Secretariado informó a la Peticionaria la existencia de errores menores de forma, en concreto, que la petición se excedía su extensión por quince páginas. El 15 de noviembre de 2023, la Peticionaria presentó una petición corregida, en la que condensaba la petición en dieciocho páginas.<sup>5</sup>
  5. El 4 de diciembre de 2023, el Secretariado determinó que la petición SEM-23-007 (*Contaminación por embarcaciones en el Pacífico canadiense*) cumplía con los criterios de admisibilidad previstos en los artículos 24.27(1) y 24.27(2) del T-MEC, al igual que con los requisitos establecidos en el artículo 24.27(3)(a), (b) y (d), *no así* con los términos del artículo 24.27(3)(c) del Tratado y envió a la Peticionaria la determinación correspondiente.<sup>6</sup>
  6. El Secretariado encontró que la Peticionaria no había proporcionado información sobre si se habían utilizado recursos al alcance de particulares para satisfacer el criterio previsto en el artículo 24.27(3)(c) del T-MEC y que debía hacer lo propio para que el Secretariado pudiera determinar si debía solicitar una respuesta de la Parte.
  7. El 11 de enero de 2024, el Secretariado recibió una petición revisada con información adicional por parte de la Peticionaria.<sup>7</sup>
  8. El 12 de febrero de 2024, el Secretariado determinó que la petición cumplía con el criterio establecido en el artículo 24.27(3)(c) del T-MEC y determinó también que, de conformidad con el artículo 24.27(3) del Tratado, ameritaba una respuesta de la Parte.<sup>8</sup>
  9. El 12 de abril de 2024, el Secretariado recibió la respuesta del gobierno canadiense.<sup>9</sup> En su respuesta, Canadá explica el marco jurídico de la Ley de Pesca (*Fisheries Act*) de 1985 y las acciones que el ministerio de Medio Ambiente y Cambio Climático de Canadá (*Environment and Climate Change Canada*, ECCC) lleva a cabo para aplicar de manera efectiva dicha ley. La Parte explica también el marco jurídico de la Ley de Canadá sobre Transporte Marítimo de (*Canada Shipping Act*, CSA) 2001 y cómo el ministerio de Transporte de Canadá (*Transport Canada*, TC) se encarga de su aplicación. El gobierno canadiense describe, además, que tanto

---

<sup>5</sup> Petición SEM-23-007 (*Contaminación por embarcaciones en el Pacífico canadiense*), Petición conforme al artículo 24.27(1) del T-MEC, 15 de noviembre de 2023; disponible en inglés en: <[www.cec.org/wp-content/uploads/wpallimport/files/23-7-sub\\_corrected\\_redacted\\_en.pdf](http://www.cec.org/wp-content/uploads/wpallimport/files/23-7-sub_corrected_redacted_en.pdf)> [Petición].

<sup>6</sup> Petición SEM-23-007 (*Contaminación por embarcaciones en el Pacífico canadiense*), Determinación conforme a los artículos 24.27(2) y (3) del T-MEC, 4 de diciembre de 2023; disponible en inglés en: <[http://www.cec.org/wp-content/uploads/wpallimport/files/23-7-det\\_en.pdf](http://www.cec.org/wp-content/uploads/wpallimport/files/23-7-det_en.pdf)> [Primera determinación].

<sup>7</sup> Petición SEM-23-007 (*Contaminación por embarcaciones en el Pacífico canadiense*), Petición, 11 de enero de 2024; disponible en inglés en: <[www.cec.org/wp-content/uploads/wpallimport/files/23-7-rsub\\_en.pdf](http://www.cec.org/wp-content/uploads/wpallimport/files/23-7-rsub_en.pdf)> [Petición revisada].

<sup>8</sup> Petición SEM-23-007 (*Contaminación por embarcaciones en el Pacífico canadiense*), Determinación conforme a los artículos 24.27(2) y (3) del T-MEC, 12 de febrero de 2024; disponible en inglés en: <[www.cec.org/wp-content/uploads/wpallimport/files/23-7-det31\\_en.pdf](http://www.cec.org/wp-content/uploads/wpallimport/files/23-7-det31_en.pdf)> [Segunda determinación].

<sup>9</sup> Petición SEM-23-007 (*Contaminación por embarcaciones en el Pacífico canadiense*), Respuesta de Canadá conforme al artículo 24.27(4) del T-MEC, 12 de abril de 2024; disponible en inglés en: <[www.cec.org/wp-content/uploads/wpallimport/files/23-7-rsp\\_en.pdf](http://www.cec.org/wp-content/uploads/wpallimport/files/23-7-rsp_en.pdf)> [Respuesta].

el ECCC como el TC coordinan sus esfuerzos de aplicación de la ley para abordar los problemas de contaminación marina y las tareas de monitoreo continuas asociadas con el creciente uso de sistemas de depuración de gases de escape de embarcaciones que navegan aguas bajo jurisdicción canadiense. Asimismo, la Parte aporta información sobre los recursos a los que podría recurrir la ciudadanía con arreglo a la legislación canadiense para hacer frente a algunas de las aseveraciones planteadas por la Peticionaria.

10. En términos del artículo 24.28(1) del T-MEC y a la luz de la respuesta proporcionada por el gobierno de Canadá, el Secretariado de la CCA procedió a examinar la petición SEM-23-007 (*Contaminación por embarcaciones en el Pacífico canadiense*). El Secretariado determina que algunas de las cuestiones planteadas en la petición quedan abiertas y justifican la preparación de un expediente de hechos.
11. El Secretariado concluye que la petición amerita la elaboración de un expediente de hechos en relación con los siguientes puntos:
  - a. Si Canadá está aplicando en forma efectiva la Ley de Pesca en lo que respecta a las descargas de aguas residuales procedentes de sistemas de depuración de gases de escape de embarcaciones en cuerpos de agua canadienses frecuentados por peces.
  - b. La aplicación efectiva de la CSA por el gobierno canadiense respecto a la descarga de aguas residuales procedentes de sistemas de depuración de gases de escape instalados en embarcaciones.
  - c. Si el gobierno de Canadá está aplicando en forma efectiva el Reglamento que Regula la Contaminación Generada por Buques y las Sustancias Químicas Peligrosas (*Vessel Pollution and Dangerous Chemicals Regulations*, VPDCR) por cuanto a la descarga de aguas residuales procedentes de sistemas de depuración de gases de escape instalados en embarcaciones.

El razonamiento del Secretariado se expone a continuación.

## II. RESUMEN DE LA PETICIÓN

12. La Peticionaria asevera que Canadá está incurriendo en omisiones en la aplicación efectiva de su legislación ambiental por cuanto a “evitar la contaminación del medio marino, en concreto, la originada por cruceros y otras embarcaciones que utilizan ‘sistemas de depuración de gases de escape’ a lo largo de la costa del Pacífico canadiense”.<sup>10</sup>
13. En concreto, la Peticionaria sostiene que Canadá está incumpliendo la aplicación efectiva del artículo 36(3) de la Ley de Pesca, que prohíbe el depósito de sustancias nocivas en aguas frecuentadas por peces.<sup>11</sup>
14. La Peticionaria afirma que esta prohibición es acorde con el propósito de la Ley de Pesca consistente en “proporcionar un marco para la conservación y protección de los peces y su hábitat, incluso mediante la prevención de la contaminación”.<sup>12</sup> La petición también hace referencia y describe otras disposiciones de la Ley de Pesca, que establecen definiciones

---

<sup>10</sup> Petición, p. 1.

<sup>11</sup> *Ibid.*, p. 2.

<sup>12</sup> *Idem.*

- pertinentes y señalan a la autoridad reguladora, así como la facultad de inspectores, la obligación de notificar y tomar medidas correctivas, además de los delitos y responsabilidades por infringir la citada ley.<sup>13</sup> Estas disposiciones añaden contexto y refuerzan la aseveración de que Canadá está omitiendo la aplicación efectiva del artículo 36(3) de la Ley de Pesca.
15. La Peticionaria afirma también que Canadá está incurriendo en omisiones en la aplicación efectiva de numerosas disposiciones previstas tanto en la CSA de 2001<sup>14</sup> como en el VPDCR,<sup>15</sup> en cuyos términos se establecen las obligaciones de Canadá de conformidad con el Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques (“Convenio Marpol”) y se regula la contaminación marina generada por embarcaciones.<sup>16</sup> A decir de la Peticionaria, Canadá ha contraído obligaciones como signatario del Convenio Marpol, “incluida la obligación de promulgar y aplicar reglamentos para prevenir la contaminación del medio marino o la contaminación atmosférica”.<sup>17</sup>
  16. En lo relativo a la CSA, la petición hace referencia y describe las disposiciones que establecen sus objetivos, aplicación y jurisdicción, la autoridad reguladora, la facultad para emitir acuerdos temporales, la prohibición de verter un “contaminante prescrito” salvo de conformidad con los reglamentos aplicables o con un permiso para ello, y las sanciones por violación de la prohibición de descargar un “contaminante prescrito”.<sup>18</sup>
  17. La petición hace referencia a artículos del VPDCR, promulgado con arreglo a la CSA, por el que se regulan las descargas de residuos y aguas usadas en sistemas de depuración de gases de escape con circuito abierto (a menudo denominados “depuradores”), e incorpora —a manera de referencia— la Resolución Marpol MEPC.184(59): Directrices para sistemas de depuración de gases de escape de 2009 (*Resolution MEPC.184(59): 2009 Guidelines for Exhaust Gas Cleaning Systems*).<sup>19</sup>
  18. En la petición también se hace referencia y se describen otros artículos del VPDCR en el que se establece una definición del término *contaminante prescrito*; se autoriza la descarga de sustancias específicas en determinadas circunstancias; se prevén exenciones para determinadas embarcaciones; se regula la contaminación atmosférica procedente de embarcaciones; se prohíbe la descarga de “sustancias contaminantes” salvo en determinadas circunstancias; se regulan los vertidos de aguas grises, y se exige la notificación de toda descarga de sustancias contaminantes.<sup>20</sup>
  19. En la petición se citan el Boletín de Seguridad de Buques (*Ship Safety Bulletin*) de 2022 y el Acuerdo Temporal respecto a Descargas de Aguas Residuales y Aguas Grises de Cruceros en Aguas Canadienses (*Interim Order Respecting the Discharge of Sewage and the Release of Greywater by Cruise Ships in Canadian Waters*) como ejemplos de acciones recientes del gobierno de Canadá en un intento por someter a manejo las descargas de embarcaciones en el

---

<sup>13</sup> *Ibid.*, pp. 2-3.

<sup>14</sup> *Ibid.*, pp. 6-8.

<sup>15</sup> *Ibid.*, pp. 8-9.

<sup>16</sup> *Ibid.*, p. 4.

<sup>17</sup> *Idem.*

<sup>18</sup> *Ibid.*, pp. 6-7.

<sup>19</sup> *Ibid.*, p. 8.

<sup>20</sup> *Ibid.*, p. 9.

- medio marino. La Peticionaria señala que si bien el boletín de 2022 establece medidas voluntarias y el acuerdo temporal de 2023 prevé medidas obligatorias para las descargas de aguas residuales y aguas grises, en ningún caso se contemplan las aguas de limpieza de los sistemas de depuración.<sup>21</sup>
20. La petición también hace referencia a normativas locales, como las directrices enmendadas publicadas por el puerto de Vancouver en 2022 para prohibir la descarga de aguas de limpieza de sistemas de depuración mientras las embarcaciones estén atracadas o ancladas, y las enmiendas de 2023 a las directrices del puerto de Prince Rupert para prohibir los sistemas de depuración de circuito abierto.<sup>22</sup>
21. En la petición se explica cómo funcionan los sistemas de depuración de gases de escape de los buques y la posibilidad de que depositen sustancias en aguas bajo jurisdicción canadiense, para lo cual se cita un informe del Consejo Internacional de Transporte Limpio (*International Council on Clean Transportation, ICCT*), según el cual “[...] todos los depuradores —de circuito abierto o cerrado e híbridos— descargan aguas con mayores niveles de acidez y turbidez que las aguas del entorno. Además, todos los depuradores emiten nitratos, hidrocarburos aromáticos policíclicos (HAP) y metales pesados”.<sup>23</sup>
22. La Peticionaria asegura que los depuradores descargan aguas residuales que contaminan tanto el medio ambiente marino como las especies que lo habitan, lo que supone una violación del compromiso asumido por Canadá en los términos de la Ley de Pesca en cuanto a la protección de los peces y su hábitat, incluida la población de orcas residentes del sur, especie en peligro de extinción.<sup>24</sup>

### III. RESUMEN DE LA RESPUESTA

23. En su respuesta, Canadá proporciona información sobre los estándares y directrices internacionales aplicables a los sistemas de depuración de gases de escape (*exhaust gas cleaning systems, EGCS*) establecidos por la Organización Marítima Internacional (OMI), e indica que “Canadá dispone de leyes y reglamentos de alcance nacional relativos a la protección del medio ambiente marino —en consonancia con estándares internacionales—,

---

<sup>21</sup> *Idem.*

<sup>22</sup> *Idem.*

<sup>23</sup> *Ibid*, pp. 11-13, en que se cita a Comer, Georgeff y Osipova (2020), *Air Emissions and Water Pollution Discharges from Ships with Scrubbers* [Emisiones a la atmósfera y descargas de contaminantes en el agua procedentes de embarcaciones con sistemas depuradores], en: <<https://theicct.org/publication/air-emissions-and-water-pollution-discharges-from-ships-with-scrubbers>>, p. 29 [en lo sucesivo *Informe del ICCT sobre depuradores*, 2020]. *Nota*: Se hace referencia a los hidrocarburos aromáticos policíclicos (HAP) de forma colectiva porque existe más de un centenar de estos compuestos y “[...] generalmente se presentan como mezclas complejas (por ejemplo, como parte de productos de combustión como el hollín), y no como compuestos aislados”. US Agency for Toxic Substances and Disease Registry (2014), *Public Health Statement for Polycyclic Aromatic Hydrocarbons (PAHs)* [Declaración de salud pública respecto a los hidrocarburos aromáticos policíclicos (HAP)], en: <<https://wwwn.cdc.gov/TSP/PHS/PHS.aspx?phsid=120&toxid=25>>.

<sup>24</sup> *Ibid*, pp. 14, 16-17.

- que dependen de diversos órganos federales, como ECCC, TC y el ministerio de Pesca y Océanos de Canadá (*Department of Fisheries and Oceans, DFO*)”.<sup>25</sup>
24. La Parte ofrece una descripción general de cada dependencia competente: ECCC, TC y DFO, incluidos sus mandatos y facultades pertinentes.<sup>26</sup>
  25. La respuesta de Canadá describe las actividades del ECCC en materia de aplicación de la ley previstas en la Ley de Pesca, detallando los esfuerzos de la dependencia por aplicar las disposiciones legales en materia ambiental planteadas en la petición<sup>27</sup> a lo largo de los últimos diez años.<sup>28</sup>
  26. La Parte explica que los inspectores ambientales llevan a cabo dos tipos de actividades principales relacionadas con la aplicación de la ley: 1) inspecciones (planificadas, proactivas o reactivas) y verificaciones administrativas (recopilación de información sin presencia en el lugar), así como 2) investigaciones (recopilación de pruebas para sustentar o refutar una presunta violación),<sup>29</sup> y análisis de la metodología basada en el riesgo adoptada por el ECCC para llevar a cabo actividades relacionadas con la aplicación de la ley.<sup>30</sup>
  27. Canadá afirma en su respuesta que, de 2014 a la fecha, se han iniciado con éxito 26 acciones judiciales por violaciones a las disposiciones de prevención de la contaminación previstas en la Ley de Pesca en la región del Pacífico y el Yukón.<sup>31</sup>
  28. En relación con la contaminación causada por embarcaciones, la Parte informa que desde 2014, los inspectores ambientales del ECCC han llevado a cabo un total de 120 actividades de aplicación de la ley por lo que respecta a eventos de contaminación causada por embarcaciones en la región del Pacífico y el Yukón, lo que representa 69 inspecciones, 44 verificaciones administrativas y siete investigaciones, dos de las cuales estaban relacionadas con cruceros (en ambos casos, éstas fueron terminadas por falta de pruebas suficientes).<sup>32</sup> En concreto, “[...] se llevaron a cabo ochenta y dos (82) actividades de aplicación de leyes y reglamentos ambientales en términos de la prohibición general establecida conforme a la Ley de Pesca.”<sup>33</sup>

---

<sup>25</sup> Respuesta, p. 5.

<sup>26</sup> *Ibid*, pp. 5-8.

<sup>27</sup> A excepción de los artículos 2.1, 2.2, 38(5) y 38(6) de la Ley de Pesca, Leyes Revisadas de Canadá (*Revised Statutes of Canada*, R.S.C.) 1985, c F-19, [Ley de Pesca], en: <<https://canlii.ca/t/543j4>>. Dichos artículos se mencionan en la petición, no así en la respuesta. En ellos se establecen, respectivamente, la finalidad de la Ley, su aplicación territorial, la obligación de notificar si se produce el depósito de una sustancia nociva en aguas frecuentadas por peces y, por último, el deber de adoptar medidas correctivas en caso de producirse tal depósito.

<sup>28</sup> Respuesta, pp. 8-16.

<sup>29</sup> *Ibid*, p. 11.

<sup>30</sup> *Ibid*, p. 12 (con base en dicha metodología, “[...] los inspectores ambientales del ECCC deben tener puesta la atención de manera proactiva y eficiente en los sectores que presentan el mayor riesgo de incumplimiento y suponen el máximo daño posible para el medio ambiente y la salud humana [...]”).

<sup>31</sup> *Ibid*, p. 14. La respuesta también indica, en la página 15, que en Columbia Británica se ha celebrado con éxito un procedimiento judicial y se han impuesto sanciones administrativas de carácter pecuniario a tres organizaciones por violación de las estipulaciones sobre disposición en el mar previstas en la Ley Canadiense de Protección Ambiental [*Canadian Environmental Protection Act, CEPA*].

<sup>32</sup> *Ibid*, pp. 15-16.

<sup>33</sup> *Idem*. Nota: La Parte emplea la frase “Prohibición general de la FA” para referirse al artículo 36(3) de la Ley de Pesca, que prohíbe el depósito de sustancias nocivas en aguas frecuentadas por peces.

29. La respuesta aporta información sobre las inspecciones realizadas en la región del Pacífico y el Yukón durante el ejercicio fiscal del gobierno federal 2023-2024, en la que se indica que se realizaron catorce inspecciones con relación a las descargas de cruceros, incluidas las de aguas residuales de depuradores, y que la recopilación de información continúa en curso.<sup>34</sup>
30. La Parte describe las actividades en materia de aplicación por parte de TC conforme a la CSA, en particular el VPDCR, y explica los esfuerzos realizados para aplicar las disposiciones a que se alude en la petición y las acciones que ha llevado a cabo en materia de aplicación durante los últimos diez años.<sup>35</sup>
31. La Parte explica el régimen de inspección y supervisión de TC en el marco del Programa de Control de Puertos por el Estado (*Port State Control Program*) para embarcaciones extranjeras y del Programa de Supervisión Reglamentaria para Embarcaciones Nacionales (*Domestic Vessel Regulatory Oversight Program*) en el caso de buques matriculados en Canadá.<sup>36</sup>
32. La Parte proporciona detalles sobre las inspecciones de buques de pabellón extranjero llevadas a cabo en el marco del Programa de Control de Puertos por el Estado y los resultados obtenidos en los últimos diez años:
- Entre enero de 2014 y enero de 2024 se realizaron 12,623 inspecciones en el marco del Programa de Control de Puertos por el Estado. En este periodo, un total de 188 deficiencias y medidas correctivas en relación con el anexo VI del Convenio Marpol, que aborda la contaminación atmosférica procedente de los buques, se acometieron por parte de operadores de navíos antes de zarpar de Canadá. Cuatro de esas deficiencias estaban relacionadas en concreto con sistemas de depuración de gases de escape: dos de ellas se corrigieron en el plazo previsto, mientras que las otras dos dieron lugar a la inmovilización de los buques en cuestión hasta que se rectificó el problema.<sup>37</sup>
33. La respuesta aporta información sobre las acciones que TC lleva a cabo para supervisar los buques canadienses, entre las que figuran inspecciones obligatorias y las basadas en el riesgo, así como campañas de inspecciones concentradas, el Programa Nacional de Vigilancia Aérea (*National Aerial Surveillance Program*) y la expedición de certificados internacionales de prevención de la contaminación atmosférica (*International Air Pollution Prevention Certificates*) en conformidad con el anexo VI del Convenio Marpol.<sup>38</sup>
34. La Parte discute brevemente la coordinación entre ECCC y TC, que incluye inspecciones conjuntas y un memorando de entendimiento (Mde) “[...] en el cual se describe la manera en

---

<sup>34</sup> *Ibid*, p. 16 (“Además, en 2023-2024, la Dirección General de Aplicación de la Ley, Región del Atlántico, del ECCC también llevó a cabo cuatro inspecciones en las que se examinaron aguas residuales de depuradores. No se ofrecen más detalles sobre estas inspecciones porque la Región del Atlántico queda fuera del alcance de la petición, que se refiere a la costa del Pacífico”).

<sup>35</sup> *Ibid*, pp. 16-22.

<sup>36</sup> *Ibid*, p. 20.

<sup>37</sup> *Ibid*, p. 21.

<sup>38</sup> *Ibid*, p. 22 (que señala que “el artículo 12(1) de la Ley sobre Transporte Marítimo (*Canada Shipping Act*, CSA) de 2001 faculta al ministro de Transporte para que autorice a cualquier sociedad de clasificación (organizaciones reconocidas u OR) a llevar a cabo inspecciones o expedir documentos marítimos en Canadá en representación de TC. Este programa se administra en el marco del Programa de Delegación de Inspecciones Obligatorias (*Delegated Statutory Inspection Program*). Las OR cumplen algunas de las responsabilidades de inspección y certificación de buques canadienses, incluida la emisión de Certificados Internacionales de Prevención de la Contaminación Atmosférica (IAPPC, por sus siglas en inglés).”

- que ambas dependencias deben cooperar en la aplicación de la legislación en materia de prevención de la contaminación y de vida silvestre en favor de la protección del medio ambiente marino de la contaminación procedente de los buques”.<sup>39</sup> La respuesta señala que este memorando de entendimiento es objeto de revisión y podría actualizarse “con el objeto de garantizar que refleja el marco legislativo en vigor que regula la contaminación de los buques”.<sup>40</sup>
35. Aunque en la petición no se plantea, la Parte discute las disposiciones sobre depósitos en el mar (*Disposal at Sea*, DAS) previstas en la Ley Canadiense de Protección Ambiental (*Canadian Environmental Protection Act*, CEPA) para esclarecer la relación entre la CEPA, la Ley de Pesca y la CSA, y la forma en que Canadá permite ciertos depósitos en aguas marinas.<sup>41</sup> El inciso 125(1) de las disposiciones sobre DAS de la CEPA prohíbe a cualquier persona o buque eliminar una sustancia en aguas marinas<sup>42</sup> bajo jurisdicción canadiense “[...] a menos que (a) la sustancia sea un residuo u otra materia, y (b) la disposición se efectúe de acuerdo con un permiso canadiense”.<sup>43</sup> La Parte explica que “[...] el artículo 125 no se aplica en el caso de descargas autorizadas con arreglo a la CSA de 2001. Cuando se expide un permiso de disposición en el mar, y la persona elimina el material en los términos estipulados en el permiso, entonces el inciso 36(3) de la Ley de Pesca no se aplica a dicho depósito”.<sup>44</sup>
36. La Parte describe también diversos “[...] recursos al alcance de los particulares en Canadá, entre ellos ciudadanos, pescadores y víctimas de la contaminación”.<sup>45</sup> En concreto, la Parte aborda la notificación de presuntas contravenciones tipificadas en la parte 11, artículo 216(1) de la CSA;<sup>46</sup> un recurso al alcance de particulares para pescadores en términos del subinciso 42(3) de la Ley de Pesca;<sup>47</sup> recursos que pueden allegarse los particulares conforme a lo establecido en diversas disposiciones de la CEPA,<sup>48</sup> y recursos sustentados bajo el sistema de derecho común (*common law*), como la molestia (*nuisance*) a particulares y la negligencia, así como recursos civiles tales como demandas por daños y perjuicios y desagravio por mandato judicial.<sup>49</sup>
37. La Parte asevera que “la Peticionaria no ilustró intentos de acudir a recursos disponibles a los particulares de conformidad con la CSA 2001, que permite a los ciudadanos denunciar en forma directa una presunta contravención ante TC”.<sup>50</sup>

---

<sup>39</sup> *Ibid*, p. 23.

<sup>40</sup> *Idem*.

<sup>41</sup> *Ibid*, p. 14; véase también la nota al pie de página 11 en la página 6 de la respuesta.

<sup>42</sup> Según lo definido en CEPA, c. 33, párrafos 122(2)(a) a (e), en: <<https://laws-lois.justice.gc.ca/eng/acts/c-15.31/page-13.html#h-64639>>.

<sup>43</sup> CEPA, artículo 125(1).

<sup>44</sup> Respuesta, p. 14.

<sup>45</sup> *Ibid*, pp. 23, 25.

<sup>46</sup> *Ibid*, p. 23.

<sup>47</sup> *Ibid*, p. 24.

<sup>48</sup> *Ibid*, pp. 24-25, en que se cita la CEPA, artículos 17, 22-38, 39, 40, 291 y 292(1).

<sup>49</sup> *Ibid*, p. 23.

<sup>50</sup> *Ibid*, pp. 25-26.

38. En su respuesta, la Parte concluye con una discusión sobre las acciones de Canadá para monitorear y hacer frente a los posibles efectos del mayor uso de depuradores en los últimos años.<sup>51</sup> Los datos recogidos por ECCC muestran que “antes de 2018 el uso de depuradores en aguas canadienses era relativamente poco frecuente”.<sup>52</sup> A raíz de la puesta en marcha el 1 de enero de 2020 del límite mundial de contenido de azufre de la OMI para los combustibles marinos, “de 2019 a 2022, el número de buques con características únicas que operan en aguas canadienses equipados con depuradores se cuadruplicó, al pasar de cinco a dieciocho por ciento”.<sup>53</sup>
39. Según ha indicado la Parte, ECCC calcula lo siguiente:
- En 2022, las embarcaciones provistas de sistemas depuradores descargaron más de 88 millones de toneladas de aguas residuales en la costa del Pacífico canadiense, mientras que, en 2019, se descargaron 44 millones de toneladas, por lo que las aguas residuales descargadas casi se duplicaron entre 2019 y 2022. Los cruceros representaron alrededor de 46 por ciento del total de descargas de este tipo de residuos en 2022.<sup>54</sup>
40. La Parte presenta datos recientes sobre descargas de aguas residuales producidas por depuradores y los niveles de contaminantes contenidos en ellas, y describe los posibles efectos en la población de orcas residentes del sur, especie en peligro de extinción, en la costa del Pacífico canadiense.<sup>55</sup> La respuesta señala que “[...] la Estrategia de Recuperación de las Orcas Residentes del Norte y del Sur (*Orcinus orca*) en Canadá (*Recovery Strategy for the Northern and Southern Resident Killer Whales [Orcinus orca] in Canada*) identifica los contaminantes ambientales como una amenaza grave para la viabilidad y recuperación de las poblaciones de orcas [...]”.<sup>56</sup> Según estimaciones del ECCC, “los depuradores de buques marinos dan cuenta de entre 40 y 98 por ciento de la carga de contaminantes prioritarios en un radio de 300 m del hábitat crítico de la orca residente del sur”.<sup>57</sup>

## IV. ANÁLISIS

### A. Cuestiones preliminares

#### i. La petición demuestra que se ha recurrido a recursos al alcance de particulares de que se dispone al amparo de la legislación de la Parte

---

<sup>51</sup> *Ibid*, pp. 26-31.

<sup>52</sup> *Ibid*, p. 26.

<sup>53</sup> *Idem*.

<sup>54</sup> *Ibid*, p. 28, en que se cita la Herramienta del ECCC para integrar un inventario de emisiones marinas (*ECCC Marine Emissions Inventory Tool*); disponible en: <<https://www.canada.ca/en/environment-climate-change/services/managing-pollution/marine-emissions-inventory-tool.html>>.

<sup>55</sup> *Ibid*, p. 28, en que se destacan las orcas como mamíferos marinos comprendidos en la definición de *peces* de la Ley de Pesca, además de estar incluidas en la lista de especies en peligro de extinción de la Ley de Especies en Riesgo (*Species at Risk Act*, SARA) de Canadá.

<sup>56</sup> *Idem.*, en que se cita Fisheries and Oceans Canada (2018), *Recovery Strategy for the Northern and Southern Resident Killer Whales (Orcinus orca) in Canada* [Estrategia de recuperación de las orcas residentes del norte y sur (*Orcinus orca*) en Canadá]; disponible en: <[https://wildlife-species.az.ec.gc.ca/species-risk-registry/virtual\\_sara/files/plans/Rs-ResidentKillerWhale-v00-2018dec-Eng.pdf](https://wildlife-species.az.ec.gc.ca/species-risk-registry/virtual_sara/files/plans/Rs-ResidentKillerWhale-v00-2018dec-Eng.pdf)>.

<sup>57</sup> *Ibid*, p. 29.

41. Canadá afirma que existen recursos al alcance de particulares que la Peticionaria no ha intentado, y enumera algunos a disposición de la ciudadanía en general, personas dedicadas a la pesca y víctimas de la contaminación.<sup>58</sup> Algunos de los procedimientos a que tienen acceso los particulares planteados en la respuesta fueron abordados por la Peticionaria en la petición revisada, en la que, además, se explican los obstáculos que impiden recurrir a ellos.<sup>59</sup>
42. En cuanto a la denuncia de presuntas violaciones de conformidad con la Parte 11, artículo 216(1) de la CSA, Canadá afirma en su respuesta que “cualquier persona puede denunciar una presunta contravención si tiene motivos razonables para creer que una persona o un buque ha violado o pretende violar una disposición”.<sup>60</sup> Aunque no se refiere a esta disposición específica de la CSA, la Peticionaria abordó la cuestión de los obstáculos en materia de prueba para obtener muestras de las aguas residuales de los sistemas de depuración o incluso para saber cuándo los buques descargan dichas aguas.<sup>61</sup> Los retos que plantea la recolección de pruebas de daños ambientales, según explicó la Peticionaria en relación con los litigios privados, son los mismos a los que se enfrentaría la Peticionaria si tratara de recabar “motivos razonables” para sustentar una denuncia de presunta contravención en el ámbito de la Parte 11, artículo 216(1) de la CSA.
43. En lo que respecta a la interposición de recursos al alcance de particulares previstos en diversos artículos de la CEPA,<sup>62</sup> si bien la Peticionaria no sostiene que la Parte esté incurriendo en omisiones en la aplicación efectiva de la CEPA,<sup>63</sup> todas las disposiciones citadas y descritas en la respuesta se refieren a recursos relacionados con violaciones a la CEPA.<sup>64</sup>
44. Con respecto a los recursos civiles, como las demandas por daños y perjuicios y los casos de desagravio por mandato judicial,<sup>65</sup> la Peticionaria manifestó lo siguiente:

La interposición de demandas de orden civil ante el Tribunal Supremo de la Columbia Británica contra docenas de propietarios y operadores de embarcaciones individuales (incluidas muchas entidades no-canadienses) (así como demandas civiles ante los tribunales de otras provincias y

---

<sup>58</sup> Véase el párrafo 29, *supra*.

<sup>59</sup> *Ibid*, p. 24; véase también petición revisada, pp. 3-4.

<sup>60</sup> Respuesta, p. 23.

<sup>61</sup> Petición revisada, p. 4 (“Una consideración adicional son las barreras probatorias a las que se enfrenta una entidad no gubernamental y sin ánimo de lucro como Stand para recoger y analizar muestras de efluentes de aguas residuales de docenas —o cientos— de embarcaciones, incluidas las que operan en zonas mar adentro y recintos portuarios restringidos. Los propietarios y operadores de buques no revelan el cronograma ni el momento de las descargas de aguas residuales de los “sistemas de depuración de gases de escape”, lo que complica aún más el proceso de recopilación de pruebas de daños ambientales en sustento de litigios privados. La legislación canadiense también impone restricciones a la navegación en proximidad de otros buques, lo que complica la obtención de muestras de aguas residuales de concentración adecuada que sirvan de respaldo en un litigio”).

<sup>62</sup> Respuesta, pp. 24-25, en que se citan los artículos 17, 22-38, 39, 40, 291 y 292(1) de la CEPA.

<sup>63</sup> Sólo hay una referencia a la CEPA en la petición, en la página 7, pero se trata de una mención a un permiso concedido con arreglo a dicha ley que autorizaría determinadas descargas y no de una afirmación de que no se aplique la CEPA: “El artículo 187 de la Ley sobre Transporte Marítimo [CSA] prohíbe a cualquier persona o embarcación descargar un ‘contaminante prescrito’, salvo de conformidad con la normativa establecida con arreglo a esta parte o en los términos de un permiso concedido en apego a la Ley Canadiense de Protección Ambiental, 1999, Parte 7”.

<sup>64</sup> Respuesta, pp. 24-25.

<sup>65</sup> *Ibid*, p. 25.

territorios canadienses donde se están depositando sustancias tóxicas) plantea importantes obstáculos financieros, procesales y probatorios.<sup>66</sup>

45. La Peticionaria explicó con todo detalle en qué consistían tales obstáculos,<sup>67</sup> que también sirven de barreras para interponer recursos en el marco de doctrinas del sistema de derecho común (*common law*), como “la molestia [*nuisance*] a particulares y la negligencia”, tal y como se plantea en la respuesta.<sup>68</sup> La petición reconoce que “[...] Stand no ha sufrido directamente ningún perjuicio derivado de omisiones incurridas por el gobierno canadiense para aplicar de forma efectiva el artículo 36(3) de la Ley de Pesca [...]”.<sup>69</sup> En concreto, respecto al derecho de responsabilidad civil derivada de actos ilícitos, la Peticionaria discute las limitaciones por cuanto a interponer acciones en materia de responsabilidad civil derivadas de la doctrina actual por cuanto a la legitimación activa:

No existe una persona a cargo de la “guarda o custodia” (o entidad equivalente) que represente los intereses legales de las entidades no-humanas en la legislación canadiense [...]. Stand se enfrenta, por tanto, a un obstáculo sustancial para que los tribunales de la Columbia Británica reconozcan su legitimación a efecto de interponer una demanda civil en nombre de las orcas residentes del sur y otras especies de fauna y flora silvestres afectadas por el depósito de sustancias tóxicas en aguas costeras canadienses por parte de propietarios y operadores de embarcaciones privadas.<sup>70</sup>

46. En relación con el recurso al alcance de particulares respecto de personas dedicadas a la pesca establecido en el inciso 42(3) de la Ley de Pesca,<sup>71</sup> resultaría improcedente que la Peticionaria procurara dicho recurso, toda vez que no se dedica a ninguna actividad pesquera y el recurso se limita a la responsabilidad por “[...] la pérdida de ingresos sufrida por cualquier persona con licencia para ejercer la pesca comercial”.<sup>72</sup>
47. El Secretariado ya ha determinado que el requisito de intentar recursos al alcance de particulares debe interpretarse en sentido amplio y que este criterio puede cumplirse presentando una denuncia o haciendo referencia a una denuncia presentada por otra persona,

---

<sup>66</sup> Petición revisada, p. 3.

<sup>67</sup> *Ibid*, pp. 3-4.

<sup>68</sup> Respuesta, p. 23.

<sup>69</sup> Petición, p. 1.

<sup>70</sup> Petición revisada, p. 3.

<sup>71</sup> Ley de Pesca, art. 42(3): “Cuando, como resultado de un depósito no autorizado en apego al artículo 36, una sustancia nociva se introduzca en aguas frecuentadas por peces, las personas descritas en los apartados (1)(a) y (b) son, con sujeción al inciso (4) en el caso de las personas descritas en el apartado (1)(a) y en la medida determinada según sus respectivos grados de culpabilidad o negligencia en el caso de las personas descritas en el apartado (1)(b), responsables solidarios de todas las pérdidas de ingresos sufridas por cualquier persona con licencia para ejercer la pesca comercial, en la medida en que pueda establecerse que la pérdida se ha producido como consecuencia del depósito o de una prohibición de pescar que resulte del mismo, y todas esas pérdidas podrán recuperarse con costas en los procedimientos incoados o iniciados al respecto ante cualquier tribunal de la jurisdicción competente”.

<sup>72</sup> *Idem*. Nota: La Peticionaria es una organización de interés público dedicada a la defensa del medio ambiente. Petición, p. 1.

- organización o entidad. Este criterio se evalúa de acuerdo con un estándar de razonabilidad, teniendo en cuenta que, en algunos casos, existen obstáculos para interponer dichos recursos.<sup>73</sup>
48. El Secretariado ha concluido en casos examinados con anterioridad que “el artículo 14(2)(c) del ACAAN no prevé requerimiento alguno de agotar todos los recursos”.<sup>74</sup>
49. Asimismo, el Secretariado ha concluido en otras ocasiones “que la disponibilidad de recursos al alcance de particulares no supone un impedimento para que se realice un análisis ulterior de una petición o se emita la recomendación de elaborar un expediente de hechos”.<sup>75</sup>
50. Como parte del análisis del artículo 24.27(3) del T-MEC en la determinación de fecha 12 de febrero de 2024, el Secretariado consideró que “la transmisión de la carta al ministro de Medio Ambiente y la consideración de otros recursos privados constituyen acciones razonables que se han llevado a cabo en un intento por ejercer recursos al alcance de particulares, en virtud del carácter generalizado de los presuntos incumplimientos y a la luz de los obstáculos identificados por la Peticionaria”.<sup>76</sup>
51. El Secretariado no ha encontrado razón alguna para cambiar su determinación conforme al artículo 24.27(3) del T-MEC, de fecha 12 de febrero de 2024.

#### **B. Sobre las aseveraciones planteadas en la petición SEM-23-007**

52. El Secretariado procede a considerar si, a la luz de la respuesta de Canadá, la petición amerita la preparación de un expediente de hechos en relación con la presunta omisión en la aplicación efectiva de la legislación ambiental canadiense.
- i. Omisiones en la aplicación efectiva del artículo 36(3) de la Ley de Pesca en relación con la descarga de aguas residuales procedentes de sistemas de depuración de gases de escape de embarcaciones.**
53. A decir de la Peticionaria, Canadá omite la aplicación efectiva del artículo 36(3) de la Ley de Pesca, por cuanto a evitar la contaminación del medio marino causada por cruceros y otras embarcaciones que utilizan sistemas de limpieza de gases de escape y vierten las respectivas

---

<sup>73</sup> Petición SEM-18-001 (*Quema agrícola transfronteriza*), *Determinación conforme a los artículos 14(1) y 14(2)*, párrafos 27 y 28, 19 de febrero de 2018; disponible en: <[www.cec.org/wp-content/uploads/wpallimport/files/18-1-det\\_141-142\\_es.pdf](http://www.cec.org/wp-content/uploads/wpallimport/files/18-1-det_141-142_es.pdf)>. (“En situaciones similares, el Secretariado ha considerado si se tomaron medidas razonables antes de presentar una petición. Asimismo, ha tenido en cuenta que, en algunos casos, la falta de recursos puede limitar la capacidad de un peticionario para emprender acciones de carácter privado antes de presentar una petición. En este sentido, el Secretariado considera que un obstáculo a acudir a recursos al alcance de particulares estriba en factores económicos y sociales.”)

<sup>74</sup> Petición SEM-19-004 (*Búho barrado*), *Determinación de conformidad con el artículo 14(3) del Acuerdo de Cooperación Ambiental de América del Norte*, párrafo 16, 20 de marzo de 2020; disponible en: <[www.cec.org/wp-content/uploads/wpallimport/files/19-4-det143\\_es.pdf](http://www.cec.org/wp-content/uploads/wpallimport/files/19-4-det143_es.pdf)> (en respuesta a un peticionario que afirmaba haber “agotado completamente todos los recursos privados disponibles en el ámbito nacional”). El texto del artículo 14(2)(c) del ACAAN es idéntico al del artículo 24.27(3)(c) del T-MEC.

<sup>75</sup> Petición SEM-04-005 (*Centrales carboeléctricas*), *Notificación al Consejo conforme al artículo 15(1) del ACAAN*, pp. 15-16, 5 de diciembre de 2005; disponible en: <[www.cec.org/wp-content/uploads/wpallimport/files/04-5-adv\\_es.pdf](http://www.cec.org/wp-content/uploads/wpallimport/files/04-5-adv_es.pdf)>.

<sup>76</sup> Segunda determinación, p. 4.

aguas residuales a lo largo de la costa del Pacífico canadiense.<sup>77</sup> En concreto, la petición explica que “[...] los sistemas depuradores eliminan dióxidos de azufre, metales pesados, hidrocarburos aromáticos policíclicos (HAP) y otras sustancias tóxicas procedentes de los gases de escape de los buques y las vierten en el océano en forma de descargas de aguas residuales”.<sup>78</sup>

54. De conformidad con el artículo 2.2, la Ley de Pesca se aplica a las aguas de pesquerías canadienses, que comprenden “el conjunto de cuerpos de agua situados en zonas de pesca, en mares territoriales y en el interior de Canadá”.<sup>79</sup>

55. El artículo 36(3) de la Ley de Pesca establece la prohibición general de depositar una sustancia nociva:

Con sujeción a las disposiciones del inciso 4), ninguna persona estará autorizada a depositar o permitir el depósito de cualquier tipo de sustancia nociva en cuerpos de agua frecuentados por peces o en cualesquiera lugar y condiciones desde donde la sustancia nociva, o cualquier otra sustancia perjudicial que resulte del depósito de la sustancia nociva, pueda incorporarse en tales cuerpos de agua.

56. El término *sustancia nociva* se define en el artículo 34(1) de la Ley de Pesca de la siguiente manera:

Cualquier sustancia que, al añadirse a cualquier cuerpo de agua, degradaría, alteraría o formaría parte de un proceso de degradación o alteración de la calidad del agua, de tal manera que se convierta, o quepa la posibilidad de que se convierta, en perjudicial para peces, su hábitat o el aprovechamiento humano de los peces que frecuentan esas aguas.<sup>80</sup>

57. En cuanto a la definición de *sustancia nociva*, la respuesta señala lo siguiente:

La jurisprudencia canadiense deja en claro que no es necesario que los cuerpos de agua receptores se vuelvan nocivos para los peces. En el asunto *R. v. Kingston* (ONCA, 2004), el tribunal determinó: “El inciso 36(3) de la Ley de Pesca (*Fisheries Act*) se centra en la sustancia que se deposita en aguas frecuentadas por peces. Si bien es cierto que la disposición prohíbe depositar sustancias nocivas en estos cuerpos de agua, no proscribire el

---

<sup>77</sup> Petición, p. 11.

<sup>78</sup> *Idem*.

<sup>79</sup> Ley de Pesca, artículo 2.2(1): “La presente ley se aplica en Canadá, pero también en: (a) las aguas de pesca canadienses [...]”. “Las ‘aguas de pesca canadienses’ se definen en el art. 2(1) como ‘todos los cuerpos de agua comprendidos en las zonas pesqueras de Canadá, todas las aguas de los mares territoriales de Canadá y todas las aguas interiores de Canadá’ (en francés: *eaux de pêche canadiennes*)”.

<sup>80</sup> La Ley de Pesca, en su artículo 34(1), ahonda en la definición para incluir:

(b) cualquier cuerpo de agua que contenga una sustancia en cantidad o concentración suficiente, o que haya sido sometida a tratamiento, procesamiento o cambio, por medios térmicos o de otro tipo, de un estado natural a otro tal que, en caso de añadirse a otro cuerpo de agua, lo degradaría, lo alteraría o provocaría un proceso de degradación o alteración de la calidad, de manera que el agua se volvería o podría volverse nociva para peces que frecuentan esas aguas, así como para su hábitat o el aprovechamiento humano,

y sin limitar la generalidad de lo anterior incluye:

(c) cualquier sustancia o clase de sustancias prescritas en los términos del apartado (2)(a),

(d) cualquier cuerpo de agua que contenga una sustancia o clase de sustancias en cantidad o concentración igual o superior a la prescrita para dicha sustancia o clase de sustancias de conformidad con el apartado (2)(b), y

(e) cualquier cuerpo de agua que se haya sometido a tratamiento, procesamiento o cambio prescrito de conformidad con el apartado (2)(c) (en francés: *substance nocive*).

- depósito de una sustancia que provoque que el cuerpo receptor se vuelva nocivo. Lo que se define es la sustancia que se deposita en aguas donde habitan peces, y no el agua después de añadida la sustancia. Una sustancia nociva no tiene que ocasionar que el agua en la que se introduce se vuelva tóxica o dañina para los peces; basta con que quepa la probabilidad de que el agua se vuelva nociva para los peces”.<sup>81</sup>
58. Según manifiesta Canadá en su respuesta, “[...] el inciso 36(4) de la Ley de Pesca se refiere a la facultad de crear distintos tipos de reglamentos que permiten los depósitos de sustancias tóxicas bajo determinadas circunstancias”.<sup>82</sup> Y agrega: “No se han dictado reglamentos en términos de este inciso de la Ley de Pesca que sean aplicables a los sistemas de depuración de gases de escape de buques”.<sup>83</sup>
59. Ante la falta de normativa o reglamentación emitida conforme al inciso (4) [de la Ley de Pesca] aplicable a los sistemas de depuración de gases de escape de embarcaciones, no existe actualmente ningún mecanismo legal para autorizar los depósitos de sustancias nocivas procedentes de sistemas de depuración de gases de escape de embarcaciones en aguas frecuentadas por peces. Sin dicha reglamentación, cualquier depósito de sustancias nocivas en aguas frecuentadas por peces procedentes de sistemas de limpieza de gases de escape de embarcaciones se sumaría a la supuesta omisión en la aplicación efectiva del artículo 36(3) de la Ley de Pesca. La adopción de reglamentos o instrumentos normativos apropiados para aplicar los requisitos de la ley es un tema ya abordado en anteriores ocasiones en el marco del proceso SEM.<sup>84</sup> La ausencia de un marco normativo para aplicar leyes federales de la Parte también se ha señalado como parte del proceso de elaboración del expediente de los hechos, en particular en relación con el inciso 36(3) de la Ley de Pesca.<sup>85</sup>

---

<sup>81</sup> Respuesta, pp. 9-10, en que se cita el asunto *R. v. Kingston* (2004) en el Tribunal de Apelaciones de Ontario, párrafo 65; disponible en: <[www.canlii.org/en/on/onca/doc/2004/2004canlii39042/2004canlii39042.pdf](http://www.canlii.org/en/on/onca/doc/2004/2004canlii39042/2004canlii39042.pdf)>.

<sup>82</sup> *Ibid*, p. 10.

<sup>83</sup> *Idem*.

<sup>84</sup> Petición SEM-04-005 (*Centrales carboeléctricas*), nota 74, *supra*, pp. 21-22: “Prevía aprobación de la EPA, ‘las aguas identificadas y las cargas totales máximas diarias (CTMD) se incorporan en procesos de planeación continua de alcance estatal conforme al párrafo 303(e)(3)’, y se convierten en parte de la ley federal de control de la contaminación del agua” (se omiten las citas internas). Véase también la petición SEM-21-003 (*Ballena franca del Atlántico Norte*), Notificación conforme al artículo 24.28(1) del T-MEC, 3 de junio de 2022, párrafos 48-49 (en que se señala que las aseveraciones de la Peticionaria respecto a que el Reglamento para Reducir los Riesgos, en su versión final, no cumple los requisitos previstos en la ley, ni el requisito previsto en la misma ley en el sentido de que un plan de reducción de capturas para una población estratégica ha de contribuir a disminuir los casos de mortalidad o lesiones graves incidentales a niveles por debajo del grado de eliminación biológica potencial (PBR, por sus siglas en inglés) establecido, aunque los asuntos planteados en la petición quedan excluidos de consideraciones posteriores toda vez que son materia de procedimientos judiciales pendientes de resolución, los cuales podrían contribuir a resolver estos asuntos).

<sup>85</sup> Petición SEM-17-001 (*Estanques de residuos en Alberta II*), Expediente de hechos en conformidad con el artículo 15(7) del ACAAN, 1 de septiembre de 2020, párrafo 7; disponible en: <[www.cec.org/wp-content/uploads/wpallimport/files/17-1-ffr\\_es.pdf](http://www.cec.org/wp-content/uploads/wpallimport/files/17-1-ffr_es.pdf)>:

A la fecha no existen reglamentos de alcance federal aplicables a los depósitos de sustancias procedentes de los estanques de residuos de arenas bituminosas, y tampoco los hubo durante el periodo cubierto por la petición. Si bien Canadá está en proceso de preparación de un reglamento de la Ley de Pesca en materia de efluentes de arenas bituminosas — como se describe en el apartado 3.1 del expediente de hechos —, lo cierto es que el inciso 36(3) de la Ley de Pesca prohíbe los depósitos de aguas afectadas por procesos de explotación de arenas bituminosas (en inglés: *oil sands process-affected water*, OSPW), incluidos los depósitos procedentes de estanques de residuos, en aguas frecuentadas por peces o en cualquier lugar desde donde puedan incorporarse en tales aguas. (Se omiten las citas internas.)

60. La Peticionaria afirma que “se ha demostrado que la estrategia del gobierno de Canadá consistente en la ‘observancia voluntaria’ por parte de la industria produce resultados insatisfactorios y no defiende el interés público respecto a la protección de los ecosistemas marinos”.<sup>86</sup>
61. Con base en el número de acciones de aplicación de la legislación a la luz de la cantidad de embarcaciones que operan sistemas de depuración de gases de escape y que posiblemente depositen sustancias nocivas en aguas de pesca canadienses, la Peticionaria sostiene que la Parte está incurriendo en omisiones en la aplicación efectiva del inciso 36(3) de la Ley de Pesca.<sup>87</sup> La petición indica que, entre el 1 de enero de 2018 y el 31 de diciembre de 2022, sólo se iniciaron dos investigaciones de aplicación de la legislación relacionadas con operaciones de cruceros con arreglo al inciso 36(3) de la Ley de Pesca; ambas se cerraron y ninguna dio lugar a una acción de aplicación de la ley.<sup>88</sup>
62. La respuesta de Canadá profundiza en ambas investigaciones, y señala que las dos se iniciaron en respuesta a la posible presencia de una película oleosa a partir de imágenes de satélite, y que ambos casos se dieron por concluidos por falta de pruebas.<sup>89</sup>
63. La Parte afirma que en los últimos diez años, se han iniciado con éxito veintiséis procesos por violación a las disposiciones en materia de prevención de la contaminación de la Ley de Pesca en la región del Pacífico y el Yukón.<sup>90</sup> De los cinco “casos dignos de mención” —detallados en la respuesta a modo de ejemplo— ninguno de ellos se refiere a descargas de aguas residuales de depuradores de buques en aguas de pesca canadienses. La respuesta no indica si alguno de los veintiséis procesos judiciales se refiere a descargas de aguas residuales de depuradores.
64. En su respuesta, Canadá aporta información sobre actividades de aplicación de la ley en materia de contaminación por buques y afirma que desde 2014 se han llevado a cabo 120 medidas de aplicación de leyes y reglamentos en relación con casos de contaminación por embarcaciones en la región del Pacífico y el Yukón, lo que representa 69 inspecciones, 44 verificaciones administrativas y siete investigaciones, dos de las cuales estaban relacionadas con cruceros.<sup>91</sup> La respuesta comparte el sustento jurídico de algunas de estas acciones de aplicación, y señala que 82 de ellas se llevaron a cabo en los términos del artículo 36(3) de la Ley de Pesca,<sup>92</sup> pero

---

<sup>86</sup> Petición, p. 15.

<sup>87</sup> *Ibid*, pp. 1, 11-12, 17, en que se discute la “proliferación de ‘EGCS’ (del inglés: *exhaust gas cleaning systems*, en español: *depuradores*) instalados en cruceros en los últimos años” y se cita un documento de antecedentes del Consejo Internacional para la Exploración del Mar (CIEM): “Aunque un solo barco con un sistema de depuración instalado puede suponer un riesgo local limitado para la salud del ecosistema marino, el hecho de que toda una comunidad naviera mundial emplee depuradores para cumplir los límites de emisiones atmosféricas es motivo de grave preocupación”.

<sup>88</sup> *Ibid*, p. 1.

<sup>89</sup> Respuesta, pp. 15-16.

<sup>90</sup> *Ibid*, p. 14. En la página 15 de la respuesta se hace referencia a la exitosa interposición de un proceso judicial cuya resolución derivó en sanciones económicas administrativas impuestas a tres organizaciones de Columbia Británica por infringir las disposiciones de la CEPA relativas a depósitos en el mar.

<sup>91</sup> *Ibid*, pp. 15-16.

<sup>92</sup> *Ibid*, p. 16. *Nota*: La Parte emplea la expresión “prohibición general de la Ley de Pesca” para referirse al artículo 36(3) de dicho instrumento, el cual prohíbe el depósito de sustancias nocivas en aguas frecuentadas por peces.

- no indica si alguna de estas actos de aplicación guardaba relación con las descargas de aguas residuales de sistemas de depuración, lo cual constituye el asunto planteado por la Peticionaria.
65. Durante el ejercicio fiscal federal 2023-2024 se han efectuado catorce inspecciones en la región del Pacífico y el Yukón directamente relacionadas con descargas de cruceros, incluidas las aguas residuales de los depuradores, y se está recopilando información al respecto.<sup>93</sup> La respuesta no indica cuántas de esas catorce inspecciones recientes atañen a las aguas residuales de sistemas depuradores.
66. La Parte “reconoce que el uso de depuradores en aguas canadienses e internacionales ha aumentado con rapidez en los últimos años, lo que subraya la importancia de comprender mejor los impactos de los sistemas de depuración de gases de escape en la calidad del aire y el agua”. En su respuesta, Canadá señala que el agua procedente de la limpieza de los depuradores “[...] contiene sustancias tóxicas enumeradas en la lista 1 de la CEPA, como HAP, nitratos, ácido sulfúrico y metales pesados”.<sup>94</sup>
67. En el marco de las acciones de la Parte encaminadas a “evaluar los posibles impactos” del uso de depuradores, “el ECCC contrató al ICCT para que evaluara la bibliografía disponible en la materia y prestara asesoramiento sobre los índices aceptables de emisión de contaminantes atmosféricos y de descarga de aguas residuales derivados del uso de depuradores”.<sup>95</sup> En la respuesta se discuten algunas de las conclusiones del informe elaborado por el ICCT en 2020; en concreto, determinadas diferencias entre la cantidad y la composición de las descargas de los sistemas de depuración de circuito abierto y de circuito cerrado. Los depuradores de circuito abierto suelen verter más agua de lavado, la cual contiene hidrocarburos aromáticos policíclicos (HAP), nitratos y metales pesados.<sup>96</sup> Los depuradores de circuito cerrado suelen descargar una menor cantidad de aguas residuales (también denominadas “aguas de purga”), y éstas tienden a contener mayores concentraciones de metales pesados.<sup>97</sup> El informe del ICCT señala otras diferencias: “[...] en general, las descargas de depuradores de circuito abierto presentaron mayor acidez que las descargas de aguas de purga de los sistemas de circuito cerrado [...], y las aguas de purga de sistemas de circuito cerrado resultaron más turbias que las de las descargas de los depuradores de circuito abierto”.<sup>98</sup>
68. Según la Peticionaria, el hecho de que la Parte omita la aplicación efectiva del artículo 36(3) de la Ley de Pesca tiene como resultado la contaminación del medio ambiente marino, en

---

<sup>93</sup> *Idem.*

<sup>94</sup> *Ibid*, p. 26.

<sup>95</sup> *Idem.*

<sup>96</sup> El informe 2020 del ICCT sobre depuradores, nota 23, *supra*, p. 29, afirma que “[...] todos los depuradores emiten nitratos, HAP y metales pesados”. La respuesta de Canadá, en la que se resume el informe 2020 del ICCT, afirma: “El ICCT concluyó que los depuradores de circuito abierto suelen descargar aguas residuales en el océano a un ritmo de 45 toneladas/MWh, con el fin de cumplir los requisitos de emisión máxima permitida de PAHphe (equivalente de fenantreno). Estas aguas residuales presentan un pH bajo y una turbiedad [*sic.*] elevada, y contienen sustancias tóxicas enumeradas en la lista 1 de la CEPA, como HAP, nitratos, ácido sulfúrico y metales pesados”. Si bien el informe del ICCT no hace mención del ácido sulfúrico, concluye que “el agua de descarga es más ácida y turbia que el agua circundante”.

<sup>97</sup> Respuesta, p. 26.

<sup>98</sup> Informe 2020 del ICCT sobre depuradores, nota 23, *supra*, p. 29.

- violación de dicha ley, cuyo objetivo es conservar y proteger los peces y su hábitat, lo que incluye la prevención de la contaminación.<sup>99</sup>
69. La petición describe los “valores ecológicos que se ven perjudicados por la decisión de Canadá de no aplicar de manera efectiva su Ley de Pesca con respecto a la contaminación causada por los depuradores”,<sup>100</sup> y afirma que se observan “[...] daños al medio ambiente marino —y a diversas especies de flora y fauna— derivados de la falta de aplicación efectiva de la legislación canadiense”.<sup>101</sup>
70. La petición señala de manera específica a la población de orcas residentes del sur, en peligro de extinción, entre otras especies de peces, en el sentido previsto en la Ley de Pesca, como perjudicadas por las descargas de aguas residuales de sistemas depuradores.<sup>102</sup> La Peticionaria describe la especie y la zona en cuestión, incluidos los estrechos de Puget, Juan de Fuca y Georgia, en los siguientes términos:
- [...] Ecosistema marino transfronterizo de características únicas, conocido por comunidades indígenas y las juntas geográficas de Canadá y Estados Unidos como *mar de Salish*. Este ecosistema alberga la población de orcas residentes del sur (*Orcinus orca*), especie en peligro de extinción, y la población de salmón chinuc (*Oncorhynchus tshawytscha*), en declive, del que las orcas dependen. Además, hay cruceros que navegan por el estrecho de Johnstone hacia el mar Great Bear, otro de los ecosistemas marinos únicos de Columbia Británica, donde una población amenazada de nutrias marinas y otra de orcas residentes del norte sobreviven a duras penas junto a poblaciones menguantes de salmón.<sup>103</sup>
71. La respuesta presenta datos que indican hasta qué punto ha aumentado el uso de depuradores en los últimos años tras la entrada en vigor el 1 de enero de 2020 del límite mundial de contenido de azufre de la OMI para los combustibles de los buques: “Entre 2019 y 2022, el número de buques con características especiales equipados con depuradores que operan en aguas canadienses se cuadruplicó, y pasó de representar cinco a dieciocho por ciento del total de buques con características únicas que navegan en aguas canadienses”.<sup>104</sup> En concreto, el número de embarcaciones únicas con sistemas depuradores pasó de 125 en 2019 a 466 en 2022.<sup>105</sup>
72. Tomando como base los cálculos obtenidos con la Herramienta del ECCC para integrar un inventario de emisiones marinas (*Marine Emissions Inventory Tool*), la respuesta también

---

<sup>99</sup> Respuesta, p. 10.

<sup>100</sup> Petición, p. 2.

<sup>101</sup> *Ibid*, p. 1.

<sup>102</sup> *Ibid*, pp. 13, 16-17, en que se cita a Elise Georgeff, Xiaoli Mao, Bryan Comer (2019), *A whale of a problem? Heavy fuel oil, exhaust gas cleaning systems, and British Columbia's resident killer whales* [¿Tamaño problema? Fuelóleo pesado, sistemas de depuración de gases de escape y orcas residentes de la Columbia Británica], informe de la consultoría del ICCT, elaborado para el Fondo Mundial para la Conservación de la Naturaleza, en: <<https://wwf.ca/report/killer-whale-habitat-consulting-paper-2019>>.

<sup>103</sup> *Ibid*, p. 16, en que se cita a Stand (2020), *Covid Pandemic Results in a Cleaner Coast* [La pandemia de COVID da lugar a una costa más limpia], p. 8, en: <<https://stand.earth/resources/covid-pandemic-results-in-a-cleaner-coast>>.

<sup>104</sup> Respuesta, p. 26.

<sup>105</sup> *Ibid*, p. 28, cuadro 1.

describe el aumento asociado de las descargas de aguas residuales de los depuradores en los últimos años, en los siguientes términos:

[...] Si en 2022 se descargaron más de 88 millones de toneladas de aguas residuales en la costa del Pacífico canadiense provenientes de embarcaciones equipadas con sistemas depuradores y, en 2019, tales descargas ascendieron a 44 millones de toneladas, las aguas residuales vertidas casi se duplicaron entre 2019 y 2022. Los cruceros representaron casi 46 por ciento del total de aguas residuales descargadas en 2022. Estas aguas arrojaron 226 kg de HAP y casi 26,000 kg de metales en 2022.<sup>106</sup>

73. La respuesta contiene un cuadro que muestra en comparativa el volumen de aguas residuales con contaminantes como elementos constituyentes descargadas por unidades de depuración en la costa oeste de Canadá entre 2019 y 2022. En el cuadro se muestra que la cantidad de vanadio vertido por los depuradores aumentó de 9,140 kg en 2019 a 17,700 kg en 2022, y que otros contaminantes como el mercurio aumentaron de 7 a 13 kg y el plomo de 509 a 984 kg entre 2019 y 2022, respectivamente.<sup>107</sup>
74. La respuesta confirma que las aguas utilizadas en la limpieza de depuradores de gases son responsables del aumento de los niveles de metales pesados y otros contaminantes en el medio marino, concretamente en el hábitat de las orcas:

El ECCC calcula que en 2022 se descargaron en el hábitat crítico de la orca residente del sur más de 26 millones de toneladas de aguas residuales de depuradores, incluidos 69 kg de PAHphe (equivalente de fenantreno) y más de 8,000 kg de metales. Los cruceros representaron 44 por ciento de las descargas de aguas de lavado, 40 por ciento de PAHphe y 44 por ciento de los metales en este hábitat.<sup>108</sup>

75. En cuanto a los impactos de estas descargas en un contexto más amplio de otros contaminantes en la zona de hábitat:

El ECCC estima que los depuradores de los buques son responsables de entre 40 y 98 por ciento de la carga de contaminantes prioritarios en un radio de 300 m del hábitat crítico de la orca residente del sur. Además, determinó que se estima que los depuradores son responsables de la mayor proporción de vanadio en un radio de 300 m del hábitat crítico de la especie.<sup>109</sup>

---

<sup>106</sup> *Ibid*, p. 28.

<sup>107</sup> *Ibid*, p. 28, cuadro 1.

<sup>108</sup> *Ibid*, p. 29. *Nota*: La Agencia de Protección Ambiental de Estados Unidos explica por qué los HAP suelen medirse en equivalentes de fenantreno (PAHphe) cuando se analizan las aguas residuales de los depuradores: “Aunque en general se analiza y mide un conjunto de dieciséis HAP como sustancias químicas individuales, las Directrices de la OMI establecen los criterios de las aguas de lavado para los hidrocarburos aromáticos policíclicos en equivalentes de fenantreno. No está clara la razón de este procedimiento, pero puede deberse a que la medición de los HAP es un sustituto de los hidrocarburos y se descubrió que el fenantreno era el HAP más abundante en el análisis de las aguas residuales durante las pruebas realizadas en el *Pride of Kent*”. US EPA (2011), *Exhaust Gas Scrubber Washwater Effluent* [Efluentes de aguas residuales de depuradores de gases de escape], Agencia de Protección Ambiental de Estados Unidos, Oficina de Manejo de Aguas Residuales, EPA-800-R-11-006, noviembre de 2011, p. 31; disponible en: <[www3.epa.gov/npdes/pubs/vgp\\_exhaust\\_gas\\_scrubber.pdf](http://www3.epa.gov/npdes/pubs/vgp_exhaust_gas_scrubber.pdf)>.

<sup>109</sup> Respuesta, p. 29.

76. En su respuesta, el gobierno canadiense reconoce que DFO identifica los contaminantes ambientales “[...] como una amenaza crítica para la viabilidad y la recuperación de las poblaciones de orcas”.<sup>110</sup>
77. El informe del ICCT, citado tanto por la Peticionaria como por la Parte, explica cómo las descargas de aguas residuales pueden afectar a la vida marina:
- Los HAP son cancerígenos y los metales pesados son tóxicos, y ambos se acumulan en el agua, los sedimentos y la vida marina. Además de ser bioacumulables en la cadena alimentaria, se les ha asociado con casos de cáncer y supresión del sistema inmunitario en mamíferos marinos, como orcas y belugas. Los sistemas de circuito abierto emiten niveles de HAP muy superiores a los de circuito cerrado, a menudo órdenes de magnitud superiores, mientras que los sistemas de circuito cerrado tienden a emitir más metales pesados [...].<sup>111</sup>
78. La Estrategia de Recuperación de las Orcas Residentes del Norte y del Sur (*Orcinus orca*) en Canadá (*Recovery Strategy for the Northern and Southern Resident Killer Whales [Orcinus orca] in Canada*), elaborada por el DFO y citada en la respuesta, señala: “Algunos [metales traza], como el cadmio, el mercurio, el cobre y el plomo, pueden tener efectos tóxicos incluso en concentraciones relativamente bajas, y podrían afectar a las orcas, aunque es más probable que lo hagan a sus presas y hábitat”.<sup>112</sup> El informe también observa que, aunque los HAP son persistentes y cancerígenos, los clasifica como no- bioacumulables.<sup>113</sup>
79. La respuesta también señala que “[...] de acuerdo con el Grupo de Trabajo Técnico sobre Contaminantes para la Recuperación de la Orca Residente del Sur, los HAP, el cobre, el cadmio y el plomo son contaminantes prioritarios para la presa primaria de la orca residente del sur —el salmón chinuc— en función de su presencia, de los problemas de salud y de la probabilidad de exposición. El mercurio es un contaminante prioritario tanto para la orca residente del sur como para el salmón chinuc”.<sup>114</sup>
80. Habiendo examinado la información contenida en la petición a la luz de la respuesta de Canadá, el Secretariado considera que la Parte reconoce el depósito por embarcaciones de aguas residuales provenientes de sistemas de depuración de gases de escape, las cuales contienen HAP, nitratos y metales pesados, en aguas de la costa canadiense frecuentadas por peces.<sup>115</sup> La Parte también reconoce que no ha establecido normas aplicables a los sistemas de depuración de gases de escape de los buques según lo dispuesto en el artículo 36(4) de la Ley de Pesca.<sup>116</sup> El Secretariado determina que la respuesta deja abiertas cuestiones centrales planteadas en la

---

<sup>110</sup> *Ibid*, p. 28, en que se cita: Fisheries and Oceans Canada (2018), *Recovery Strategy for the Northern and Southern Resident Killer Whales (Orcinus orca) in Canada* [Estrategia de Recuperación de las Orcas Residentes del Norte y del Sur (*Orcinus orca*) en Canadá]; disponible en: <[https://wildlife-species.az.ec.gc.ca/species-risk-registry/virtual\\_sara/files/plans/Rs-ResidentKillerWhale-v00-2018dec-Eng.pdf](https://wildlife-species.az.ec.gc.ca/species-risk-registry/virtual_sara/files/plans/Rs-ResidentKillerWhale-v00-2018dec-Eng.pdf)>.

<sup>111</sup> Informe del ICCT de 2020 sobre depuradores, nota 23, *supra*, p. 29.

<sup>112</sup> Fisheries and Oceans Canada (2018), *Recovery Strategy for the Northern and Southern Resident Killer Whales (Orcinus orca) in Canada* [Estrategia de Recuperación de las Orcas Residentes del Norte y del Sur (*Orcinus orca*) en Canadá], serie de estrategias de recuperación en el marco de la Ley de Especies en Riesgo (*Species at Risk Act*), Ottawa, p. 22.

<sup>113</sup> *Ibid*, p. 20, cuadro 1.

<sup>114</sup> Respuesta, pp. 28-29.

<sup>115</sup> *Ibid*, pp. 26-28.

<sup>116</sup> *Ibid*, p. 10.

petición respecto a si las aguas residuales de sistemas de depuración se ajustan a la definición de *sustancia nociva* establecida en la Ley de Pesca, teniendo en cuenta los datos de la Parte que demuestran que dichas descargas suponen la introducción de contaminantes en el entorno marino.<sup>117</sup> El Secretariado determina, además, que la respuesta también deja abiertas cuestiones centrales relativas a la aplicación por la Parte del artículo 36(3) de la Ley de Pesca con respecto a las descargas de aguas residuales de depuradores en aguas frecuentadas por peces, temas que se beneficiarían de la elaboración de un expediente de hechos.

81. En vista del uso cada vez mayor de depuradores y del volumen creciente de descargas de aguas de limpieza en los últimos años, tal como se expone en la respuesta,<sup>118</sup> el Secretariado considera que un expediente de hechos aportaría información sobre el estado en que se encuentra la investigación en este ámbito, ya que exploraría los efectos de las descargas de aguas residuales de sistemas de depuración de gases, incluidos sus componentes contaminantes, tanto en los peces como en el entorno marino.

**ii. Omisión en la aplicación efectiva de la Ley de Canadá sobre Transporte Marítimo en relación con la descarga de aguas residuales procedentes de sistemas de depuración de gases de escape en embarcaciones.**

82. A decir de la Peticionaria, Canadá está omitiendo la aplicación efectiva de la CSA en lo relativo a la regulación de la contaminación marina. La petición hace referencia a —y describe— distintos artículos de dicha ley, que permiten la creación de reglamentos y acuerdos temporales para proteger el medio marino de la contaminación y los riesgos, y prohíben las descargas de contaminantes prescritos, salvo que se realicen de conformidad con la normativa aplicable o en los términos de un permiso conferido para tal acto.<sup>119</sup>
83. La petición alude al artículo 35.1(1) de la CSA, que autoriza emitir reglamentos que tengan por objeto “la protección del medio ambiente marino de los impactos de las actividades de navegación y transporte marítimo”, y al artículo 35(1)(d), que autoriza al gobierno de Canadá a emitir reglamentos que para la aplicación del Convenio Marpol y otros tratados, entre otros, así como normas aún más estrictas que las de los acuerdos internacionales.<sup>120</sup>
84. Por otro lado, la petición señala que el ministro de Transporte podría presentar un acuerdo temporal con arreglo al artículo 10.1(1), que contenga disposiciones reglamentarias, si el ministro “[...] considera necesaria una acción inmediata para hacer frente a un riesgo directo o indirecto que amenace la seguridad o el medio ambiente marinos”.<sup>121</sup> La petición cita el *Boletín de seguridad para buques 2022 (2022 Ship Safety Bulletin)*, que proporciona medidas de protección del medio ambiente dirigidas a los cruceros que navegan en aguas canadienses<sup>122</sup> y

---

<sup>117</sup> *Ibid*, pp. 26-29.

<sup>118</sup> Respuesta, pp. 26-28.

<sup>119</sup> Petición, pp. 6-8.

<sup>120</sup> *Ibid*, p. 7.

<sup>121</sup> CSA, 2001, SC 2001, artículo 10.1(1), en: <<https://www.canlii.org/en/ca/laws/stat/sc-2001-c-26/latest/sc-2001-c-26.html>>.

<sup>122</sup> Transport Canada, “New environmental measures for cruise ships in waters under Canadian jurisdiction – 2022 season” [Nuevas medidas ambientales para los cruceros que naveguen en aguas bajo jurisdicción canadiense – temporada 2022], *Ship Safety Bulletin SSB*, núm. 10/2022, 12 de abril de 2022; modificado el 18 de agosto de 2022), en: <<https://tc.canada.ca/en/marine-transportation/marine-safety/ship-safety-bulletins/new->

el Acuerdo temporal relativo a la descarga de aguas residuales y el vertido de aguas grises por cruceros en aguas canadienses (*Interim Order Respecting the Discharge of Sewage and the Release of Greywater by Cruise Ships in Canadian Waters*),<sup>123</sup> a modo de ejemplos de acciones emprendidas recientemente por la Parte con vistas a abordar las descargas de buques en el medio marino. La petición señala que, aunque el boletín de 2022 establece medidas voluntarias relacionadas con el tratamiento y la descarga de aguas residuales y aguas grises y el acuerdo temporal de 2023 prevé medidas obligatorias para la descarga de aguas residuales y aguas grises,<sup>124</sup> ninguna de ellas contempla las descargas de aguas residuales procedentes de sistemas de depuración.<sup>125</sup>

85. Por último, la petición se refiere al artículo 187 de la CSA,<sup>126</sup> que prohíbe a cualquier persona o embarcación descargar un contaminante prescrito,<sup>127</sup> excepto en los casos en los que se observen las disposiciones reglamentarias previstas en la parte 9 de la CSA<sup>128</sup> o se cuente con un permiso concedido con arreglo a la CEPA.<sup>129</sup> El artículo 187 se encuentra en la parte 9 de

---

environmental-measures-cruise-ships-waters-under-canadian-jurisdiction-2022-season-ssb-no-10-2022-modified-august-18-2022> (por el que se establecen “nuevas medidas ambientales no obligatorias” relacionadas con el tratamiento y la descarga de aguas residuales y aguas grises y por el que se señala que “el ministerio de Transporte de Canadá [...] entablará nuevos vínculos de colaboración con todo el sector de transporte marítimo y con cualquier socio o aliado interesado en formular y poner en práctica nuevas medidas en materia de descargas para otras áreas de preocupación, como las descargas de los depuradores de gases”).

<sup>123</sup> *Interim Order Respecting the Discharge of Sewage and the Release of Greywater by Cruise Ships in Canadian Waters* [Acuerdo temporal relativo a la descarga de aguas residuales y el vertido de aguas grises por cruceros en aguas canadienses], 9 de junio de 2023, en: <<https://tc.canada.ca/en/ministerial-orders-interim-orders-directives-directions-response-letters/interim-order-respecting-discharge-sewage-release-greywater-cruise-ships-canadian-waters>>.

<sup>124</sup> *Vessel Pollution and Dangerous Chemicals Regulations* [Reglamento que Regula la Contaminación Generada por Buques y las Sustancias Químicas Peligrosas, VPDCR], SOR/2012-69, artículo 131.1(1), en: <<https://www.canlii.org/en/ca/laws/regu/sor-2012-69/latest/sor-2012-69.html>> (“Se entiende por *aguas grises* aquellas procedentes de desagües de fregaderos, lavadoras, bañeras, duchas o lavavajillas; no incluyen las aguas negras o el drenaje de recintos de maquinaria o naves industriales [en francés: *eaux grises*]”).

<sup>125</sup> Petición, p. 9.

<sup>126</sup> Ley de Transporte Marítimo (*Canada Shipping Act*, CSA), artículo 187: “Ninguna persona o embarcación descargará un contaminante prescrito, salvo que sea de conformidad con los reglamentos dictados en los términos de la presente parte o de un permiso concedido con arreglo a la división 3 de la parte 7 de la [CEPA] de 1999”.

<sup>127</sup> La definición pertinente de *contaminante* figura en el artículo 185 de la CSA y es la siguiente:

a) Cualquier sustancia que, al añadirse a cualquier cuerpo de agua, degradaría, alteraría o formaría parte de un proceso de degradación o alteración de la calidad del agua, de tal manera que se convierta, o quepa la posibilidad de que se convierta, en perjudicial para peces, su hábitat o el aprovechamiento humano de los peces que frecuentan esas aguas.

b) Cualquier cuerpo de agua que contenga una sustancia en cantidad o concentración suficiente, o que haya sido sometida a tratamiento, procesamiento o cambio, por medios térmicos o de otro tipo, de un estado natural a otro tal que, en caso de añadirse a otro cuerpo de agua, lo degradaría, lo alteraría o provocaría un proceso de degradación o alteración de la calidad, de manera que el agua se volvería o podría volverse nociva para el aprovechamiento humano, o para un animal o planta de utilidad para el ser humano.

En esta categoría se incluyen los hidrocarburos, las sustancias peligrosas y nocivas y cualquier sustancia o clase de sustancias que, a efectos de la Parte 8 (“Prevención de la contaminación e intervención” – ministerio de Transporte y ministerio de Pesca y Océanos), se considere contaminante (en francés: *polluant*).

<sup>128</sup> Tales reglamentos podrían elaborarse de conformidad con el artículo 190(1) de la CSA relativo a la protección del medio ambiente marino, con inclusión de normas que prescriban los contaminantes para el artículo 187 y el inciso 189(1), y establezcan las circunstancias en las que tales contaminantes pueden descargarse.

<sup>129</sup> CEPA, parte 7, división 3.

- la CSA, la cual se centra en la prevención de la contaminación y “se aplica con respecto a los buques que naveguen en aguas canadienses o en aguas de la zona económica exclusiva de Canadá”.<sup>130</sup>
86. La respuesta de Canadá enumera y resume las disposiciones de la CSA planteadas en la petición.<sup>131</sup> Además, la respuesta explica el régimen de inspección y supervisión por parte de TC, implementado mediante dos programas: 1) Supervisión por el Estado Rector del Puerto (*Port State Control*) para embarcaciones extranjeras, y 2) Supervisión Reglamentaria para Embarcaciones Nacionales (*Domestic Vessel Regulatory Oversight*), en el caso de buques de pabellón canadiense.<sup>132</sup>
87. En cuanto a la relación entre los estándares internacionales y la legislación nacional, en su respuesta Canadá explica que “el programa Supervisión por el Estado Rector del Puerto se administra como parte de una política nacional sobre inspección de buques comerciales no-canadienses en el marco del programa Control del Estado Rector de Puerto, así como de políticas, directrices y procedimientos complementarios de la OMI, el Memorando de Entendimiento de París sobre Supervisión por el Estado Rector del Puerto (ME de París) y el Memorando de Entendimiento de Tokio sobre Supervisión por el Estado Rector del Puerto (ME de Tokio), de los que Canadá es Estado signatario”. Y “[...] las atribuciones del programa Supervisión por el Estado Rector del Puerto para inspeccionar y aplicar la legislación respecto a las operaciones de buques de pabellón extranjero emanan de la CSA 2001, inciso 211(1)”.<sup>133</sup>
88. La Parte aporta información detallada sobre las inspecciones a buques extranjeros y los resultados del programa Supervisión por el Estado Rector del Puerto de los últimos diez años:
- Entre enero de 2014 y enero de 2024 se llevaron a cabo 12,623 inspecciones en el marco del programa Supervisión por el Estado Rector del Puerto. Durante este periodo se detectó un total de 188 deficiencias y, en cada caso, el operador de la embarcación de interés, antes de zarpar de Canadá, adoptó las medidas correctivas correspondientes en los términos anexo VI del Convenio Marpol, que aborda la contaminación atmosférica procedente de los buques. Cuatro de esas deficiencias se relacionaban específicamente con sistemas de depuración de gases de escape: en dos casos, el problema se solucionó en el plazo previsto, mientras que en los otros dos se procedió a la inmovilización del buque en cuestión hasta la rectificación del problema.<sup>134</sup>
89. En el caso de las embarcaciones matriculadas en Canadá, “TC lleva a cabo la supervisión del sistema de transporte de muy diversas maneras, tales como inspecciones obligatorias o basadas en el riesgo, campañas de inspecciones concentradas, o bien a través del Programa Nacional de Vigilancia Aérea (*National Aerial Surveillance Program, NASP*)”.<sup>135</sup>
90. La respuesta explica cada tipo de inspección aplicable a los buques de pabellón canadiense,<sup>136</sup> y señala que, “de conformidad con el artículo 12(1) de la CSA, se autoriza a cualquier sociedad

---

<sup>130</sup> CSA, artículo 186(1).

<sup>131</sup> Respuesta, pp. 17-18.

<sup>132</sup> *Ibid*, p. 20.

<sup>133</sup> *Idem*.

<sup>134</sup> *Ibid*, p. 21.

<sup>135</sup> *Idem*.

<sup>136</sup> *Idem*.

de clasificación (organizaciones reconocidas u OR) a llevar a cabo inspecciones o expedir documentos marítimos en Canadá en representación de TC”.<sup>137</sup>

91. Si bien en su respuesta Canadá no aporta datos sobre deficiencias o acciones correctivas para buques canadienses; afirma que las acciones para hacer frente al incumplimiento de la CSA se llevan a cabo de acuerdo con una política de aplicación de la legislación por TC, la cual pone en marcha “un conjunto de acciones escalonadas, basadas en el riesgo, coherentes y transparentes destinadas a fomentar la observancia antes de pasar a la aplicación de la ley”. Asimismo, en su respuesta, el gobierno canadiense afirma que las [posibles] medidas de aplicación de la legislación consisten en emitir una orden de detención, dar instrucciones a un buque, imponer una sanción administrativa de índole pecuniaria o iniciar un procedimiento judicial”.<sup>138</sup>
92. Habiendo considerado la información contenida en la petición a la luz de la respuesta de Canadá, el Secretariado determina que ésta deja abiertas cuestiones centrales planteadas por la Peticionaria respecto a si *aguas residuales de sistemas de depuración* se ciñen a la definición de *contaminante* en términos de la CSA. El Secretariado determina también que la respuesta deja abiertas cuestiones centrales relativas a la aplicación efectiva por la Parte de la prohibición establecida en el artículo 187 de la CSA con respecto a las aguas residuales de sistemas depuradores, en particular en lo que se refiere a los buques canadienses sobre cuya aplicación de la legislación no se facilitan datos.
93. El Secretariado considera que un expediente de hechos aportaría información relacionada con la aplicación efectiva del artículo 187 de la CSA, en particular sobre el uso de herramientas y medidas de aplicación, como los acuerdos temporales contemplados en el inciso 10.1(1) de la misma ley. Al respecto, el Secretariado ha recomendado la elaboración de expedientes de hechos, y en ocasiones anteriores el Consejo “[...] ha girado instrucciones para que se preparen expedientes de hechos en los que se presente información fáctica relativa a la manera en que un gobierno ejerce su discrecionalidad, de modo que las personas interesadas puedan llegar a sus propias conclusiones sobre si el ejercicio de la discrecionalidad por parte del gobierno constituye una omisión en el cumplimiento efectivo de sus obligaciones”.<sup>139</sup>

**iii. Omisiones en la aplicación efectiva del Reglamento que Regula la Contaminación Generada por Buques y las Sustancias Químicas Peligrosas en relación con la descarga de aguas residuales procedentes de sistemas de depuración de gases de escape en los buques.**

94. La Peticionaria asevera que Canadá está incurriendo en omisiones en la aplicación efectiva del VPDCR, promulgado de conformidad con la CSA y destinado a regular las descargas de las aguas residuales de los depuradores de gases de escape, en consonancia con las obligaciones contraídas por Canadá en el marco del Convenio Marpol.<sup>140</sup>
95. La petición hace referencia a los artículos 111(6) y 111.2 del VPDCR, que regulan las descargas de residuos y aguas de lavado de los sistemas de depuración de gases de escape. Dichos artículos establecen requisitos para los depuradores e incorporan —a modo de

---

<sup>137</sup> *Ibid*, p. 22.

<sup>138</sup> *Idem*.

<sup>139</sup> Petición SEM-04-005 (*Centrales carboeléctricas*), nota 74, *supra*, p. 27.

<sup>140</sup> Petición, pp. 8-9.

- referencia— las Directrices de 2009 de la OMI para los sistemas de depuración de gases de escape, que incluyen criterios para las aguas residuales, requisitos de control y registro, así como disposiciones para la realización de pruebas, monitoreo y registro de sistemas de depuración de gases de escape.<sup>141</sup>
96. La petición también hace referencia y describe otras disposiciones del VPDCR, en los que se establece una definición de *contaminante prescrito*; se autoriza la descarga de ciertas sustancias en determinadas circunstancias; se prevén exenciones para algunos buques; se regula la contaminación atmosférica procedente de los buques; se prohíbe la descarga de “sustancias contaminantes” salvo en determinadas circunstancias; se regulan los vertidos de aguas grises, y se exige el deber de informar sobre las descargas de contaminantes.<sup>142</sup>
97. En particular, el artículo 132 del VPDCR establece que el capitán de una embarcación que navegue en aguas bajo jurisdicción canadiense “[...] deberá informar de cualquier descarga o descarga prevista de la embarcación si se trata de una descarga o descarga prevista prohibida en los términos del artículo 187 de la ley o el presente reglamento”.<sup>143</sup> Del mismo modo, en el caso de un buque canadiense en aguas que no estén bajo jurisdicción canadiense, el capitán del buque “[...] debe informar de cualquier descarga o descarga prevista del buque de hidrocarburos, una sustancia nociva líquida transportada a granel o un contaminante marino que no se transporte a granel si la descarga o descarga prevista está prohibida por el artículo 187 de la Ley o por este Reglamento”.<sup>144</sup>
98. En su respuesta, Canadá explica que el VPDCR se creó de conformidad con las Disposiciones sobre Prevención e Intervención de la Contaminación previstas en la CSA y “[...] se promulgó para introducir normas ambientales estrictas con el fin de ayudar a prevenir descargas deliberadas, por negligencia o accidentales de contaminantes procedentes de buques en aguas canadienses”.<sup>145</sup> El VPDCR se aplica a “embarcaciones en aguas bajo jurisdicción canadiense y embarcaciones canadienses en cualquier lugar”.<sup>146</sup>
99. Asimismo, la respuesta explica que “[...] el VPDCR se elaboró, entre otras cosas, con la finalidad de proteger el medio ambiente marino y aplicar, total o parcialmente, los convenios internacionales suscritos por Canadá y relacionados con asuntos que entran en el ámbito de aplicación de la CSA 2001”.<sup>147</sup>
100. En la respuesta se indica que la OMI elaboró las Directrices 2021 para los sistemas de limpieza de los gases de escape “[...] con objeto de permitir la realización de pruebas, inspección, certificación y aprobación de dichos sistemas de conformidad con lo dispuesto en la regla 4 del anexo VI del Convenio Marpol”.<sup>148</sup> En particular, el VPDCR se sigue aplicando e incorporando

---

<sup>141</sup> *Ibid*, p. 8.

<sup>142</sup> *Ibid*, pp. 7-9.

<sup>143</sup> VPDCR, artículo. 132(1)(a).

<sup>144</sup> VPDCR, artículo 132(2)(a).

<sup>145</sup> Respuesta, p. 18.

<sup>146</sup> VPDCR, artículo 3(1).

<sup>147</sup> Respuesta, p. 18.

<sup>148</sup> *Ibid*, pp. 19-20.

- por la sola referencia las Directrices de 2009 de la OMI para los sistemas de depuración de gases de escape,<sup>149</sup> en lugar de las directrices 2021 para dichos sistemas.<sup>150</sup>
101. Los datos a que se hace referencia en el párrafo 88 *supra* en relación con las inspecciones y resultados realizados en el marco del programa Supervisión por el Estado Rector del Puerto en los últimos diez años para los buques de bandera extranjera resultan pertinentes para las afirmaciones formuladas con respecto al VPDCR. Esos datos demuestran que la Parte está tomando medidas para aplicar el anexo VI del Convenio Marpol e inspeccionando los sistemas de depuración de gases de escape en embarcaciones extranjeras con el objetivo de determinar si existen deficiencias que requieran medidas correctivas.<sup>151</sup>
  102. La Respuesta no proporciona datos referentes a la aplicación del VPDCR en términos de deficiencias o acciones correctivas para los buques canadienses. Tampoco se ofrece información respecto a si el Reglamento sobre la Certificación de la Seguridad de los Buques (*Vessel Safety Certificate Regulations*) incorpora el VPDCR ni se indica si los otros tipos de inspección descritos en la respuesta garantizan que los buques canadienses cumplen el VPDCR.<sup>152</sup>
  103. Habiendo examinado la información contenida en la petición a la luz de la respuesta de Canadá, el Secretariado considera que la respuesta deja abiertas algunas cuestiones relativas a la forma en que el Reglamento sobre la Certificación de la Seguridad de los Buques y los procesos de inspección verifican que los buques canadienses cumplen con los artículos 111(6) y 111.2 del VPDCR. Sin embargo, el Secretariado también observa que estas cuestiones son de índole operativa y no guardan relación con las cuestiones centrales planteadas en la petición respecto a la descarga de aguas residuales de depuración de gases de escape de embarcaciones.
  104. Habiendo examinado la información de la petición a la luz de la respuesta de Canadá, el Secretariado considera que la respuesta deja abiertas cuestiones centrales planteadas en la petición en relación con la aplicación del artículo 132 del VPDCR, relativo a los informes de cualquier descarga o descarga anticipada prohibida de conformidad con el artículo 187 de la CSA, las cuales se beneficiarían de la elaboración de un expediente de hechos.

---

<sup>149</sup> Véase: VPDCR, artículos 111(6) y 111.2. OMI (2009), *2009 Guidelines for Exhaust Gas Cleaning Systems* [Directrices de 2009 para los sistemas de limpieza de gases de escape], Organización Marítima Internacional, Comité de Protección del Medio Marino (MEPC, por sus siglas en inglés), Resolución MEPC.184(59), anexo 9, 17 de julio de 2009; disponible en: [wwwcdn.imo.org/localresources/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/MEPCDocuments/MEPC.184\(59\).pdf](http://wwwcdn.imo.org/localresources/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/MEPCDocuments/MEPC.184(59).pdf).

<sup>150</sup> OMI (2021), *2021 Exhaust Gas Cleaning Systems Guidelines* [Directrices de 2021 para los sistemas de limpieza de gases de escape], Organización Marítima Internacional, Comité de Protección del Medio Marino (MEPC, por sus siglas en inglés), Resolución MEPC.340(77), anexo 1, 26 de noviembre de 2021; disponible en: [wwwcdn.imo.org/localresources/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/MEPCDocuments/MEPC.340\(77\).pdf](http://wwwcdn.imo.org/localresources/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/MEPCDocuments/MEPC.340(77).pdf).

<sup>151</sup> Respuesta, p. 20.

<sup>152</sup> *Ibid*, p. 21 (en que se enumeran los distintos tipos de inspecciones según sean obligatorias, basadas en el riesgo o formen parte de campañas de inspección concentradas).

**iv. Omisiones en la aplicación efectiva del Reglamento que Regula los Efluentes de los Sistemas de Aguas Residuales para regular la contaminación marina procedente de embarcaciones.**

105. Citando el Reglamento que Regula los Efluentes de los Sistemas de Aguas Residuales (*Wastewater Systems Effluent Regulations*), la Peticionaria asevera que la Parte dispone de “[...] reglamentos que regulan las descargas de sustancias tóxicas presentes en aguas residuales [...]”, entre los que “[...] se incluye un procedimiento de solicitud para autorizar las descargas con arreglo al artículo 36(4) de la Ley de Pesca”<sup>153</sup> como parte de sus aseveraciones de que Canadá está incurriendo en omisiones en la aplicación efectiva de la Ley de Pesca para hacer frente a las descargas de aguas residuales procedentes de depuradores.<sup>154</sup>
106. Canadá responde que los reglamentos citados sólo se aplican a “[...] los sistemas de aguas residuales utilizados en tierra y no a la contaminación procedente de buques”.<sup>155</sup>
107. El Secretariado considera que los reglamentos citados carecen de relevancia para las aseveraciones planteadas en la petición toda vez que no son aplicables a las descargas de aguas residuales de los buques.

**V. NOTIFICACIÓN**

108. Habiendo examinado la petición SEM-23-007 (*Contaminación por embarcaciones en el Pacífico canadiense*) a la luz de la respuesta de Canadá, el Secretariado encuentra que existen cuestiones centrales abiertas en relación con las descargas de aguas residuales provenientes de sistemas de depuración de gases de escape instalados en embarcaciones y recomienda la preparación de un expediente de hechos respecto de la aplicación efectiva de la Ley de Pesca (*Fisheries Act*), la CSA y del VPDCR, en concreto:
  - a. si Canadá está aplicando en forma efectiva los artículos 36(3), 38(3), 40(2)(a) y 40(2)(b) de la Ley de Pesca respecto a la descarga de aguas residuales de sistemas de depuración de gases de escape utilizados en embarcaciones;
  - b. si el gobierno canadiense está aplicando en forma efectiva los artículos 10.1(1), 187, 191(1) y 191(3) de la Ley de Canadá sobre Transporte Marítimo por cuanto a la descarga de aguas residuales procedentes de sistemas depuradores de gases de escape instalados en embarcaciones, y
  - c. si Canadá está aplicando en forma efectiva el artículo 132 del VPDCR respecto a la descarga de aguas de limpieza producidas por los sistemas de depuración de gases de escape de los buques.
109. En conformidad con el artículo 24.28(1) del T-MEC, el Secretariado notifica al Consejo de la CCA y al Comité de Medio Ambiente creado al amparo del capítulo 24 del Tratado su determinación en cuanto a que, en aras de la consecución de los objetivos del capítulo 24 del T-MEC, se elabore un expediente de hechos relativo a la petición SEM-23-007 (*Contaminación por embarcaciones en el Pacífico canadiense*).

---

<sup>153</sup> Petición, p. 4.

<sup>154</sup> *Idem*.

<sup>155</sup> Respuesta, pp. 4 y 10.

110. En conformidad con lo previsto en el artículo 24.28(2) del T-MEC, el Secretariado “elaborará el expediente de hechos si al menos dos miembros del Consejo le ordenan hacerlo”.

Sometida respetuosamente a su consideración,

**Secretariado de la Comisión para la Cooperación Ambiental**

*(firma en el original)*

Por: Jorge Daniel Taillant  
Director ejecutivo

ccp: Sandra McCardell, representante alterna de Canadá  
Miguel Ángel Zerón, representante alterno de México  
Jane Nishida, representante alterna de Estados Unidos  
Puntos de contacto del Comité de Medio Ambiente  
Paolo Solano, director de asuntos jurídicos y titular de la Unidad SEM  
Peticionaria