

COMITÉ DE PROTECCIÓN  
DEL MEDIO MARINO  
62º periodo de sesiones  
Punto 24 del orden del día

MEPC 62/24  
26 julio 2011  
Original: INGLÉS

**INFORME DEL COMITÉ DE PROTECCIÓN DEL MEDIO MARINO  
SOBRE SU 62º PERIODO DE SESIONES**

<b>Sección</b>	<b>Párrafos</b>	<b>Página</b>
1 INTRODUCCIÓN	1.1 – 1.12	6
2 ORGANISMOS ACUÁTICOS PERJUDICIALES EN EL AGUA DE LASTRE	2.1 – 2.36	10
3 RECICLAJE DE BUQUES	3.1 – 3.10	18
4 PREVENCIÓN DE LA CONTAMINACIÓN ATMOSFÉRICA OCASIONADA POR LOS BUQUES	4.1 – 4.56	23
5 REDUCCIÓN DE LAS EMISIONES DE GASES DE EFECTO INVERNADERO PROCEDENTES DE LOS BUQUES	5.1 – 5.46	34
6 EXAMEN Y ADOPCIÓN DE ENMIENDAS A LOS INSTRUMENTOS DE OBLIGADO CUMPLIMIENTO	6.1 – 6.117	44
7 INTERPRETACIONES Y ENMIENDAS DEL CONVENIO MARPOL Y DE LOS INSTRUMENTOS CONEXOS	7.1 – 7.27	64
8 IMPLANTACIÓN DEL CONVENIO DE COOPERACIÓN, EL PROTOCOLO DE COOPERACIÓN-SNPP Y LAS RESOLUCIONES PERTINENTES DE LA CONFERENCIA	8.1 – 8.4	69
9 DETERMINACIÓN Y PROTECCIÓN DE ZONAS ESPECIALES Y DE ZONAS MARINAS ESPECIALMENTE SENSIBLES	9.1 – 9.13	71
10 INSUFICIENCIA DE LAS INSTALACIONES DE RECEPCIÓN	10.1	73
11 INFORMES DE LOS SUBCOMITÉS	11.1 – 11.38	74
12 LABOR DE OTROS ÓRGANOS	12.1 – 12.15	81

<b>Sección</b>	<b>Párrafos</b>	<b>Página</b>
13 ESTADO JURÍDICO DE LOS CONVENIOS	13.1	84
14 SISTEMAS ANTIINCRUSTANTES PERJUDICIALES PARA BUQUES	14.1	84
15 FOMENTO DE LA IMPLANTACIÓN Y EJECUCIÓN DEL CONVENIO MARPOL Y DE LOS INSTRUMENTOS CONEXOS	15.1	84
16 SUBPROGRAMA DE COOPERACIÓN TÉCNICA PARA LA PROTECCIÓN DEL MEDIO MARINO	16.1	84
17 INFLUENCIA DEL FACTOR HUMANO	17.1	84
18 EVALUACIÓN FORMAL DE LA SEGURIDAD	18.1 – 18.11	85
19 RUIDO DEBIDO AL TRANSPORTE MARÍTIMO Y SUS EFECTOS ADVERSOS EN LA FAUNA MARINA	19.1	87
20 PROGRAMA DE TRABAJO DEL COMITÉ Y DE SUS ÓRGANOS AUXILIARES	20.1 – 20.24	87
21 APLICACIÓN DE LAS DIRECTRICES DE LOS COMITÉS	21.1 – 21.6	91
22 ELECCIÓN DE PRESIDENTE Y VICEPRESIDENTE PARA 2012	22.1 – 22.2	92
23 OTROS ASUNTOS	23.1	92

#### **LISTA DE ANEXOS**

ANEXO 1	DECLARACIÓN DE LA DELEGACIÓN DEL BRASIL SOBRE EL ORDEN DEL DÍA PROVISIONAL Y EL CALENDARIO PROPUESTO
ANEXO 2	RESOLUCIÓN MEPC.196(62) – DIRECTRICES DE 2011 PARA LA ELABORACIÓN DEL PLAN DE RECICLAJE DEL BUQUE
ANEXO 3	RESOLUCIÓN MEPC.197(62) – DIRECTRICES DE 2011 PARA LA ELABORACIÓN DEL INVENTARIO DE MATERIALES POTENCIALMENTE PELIGROSOS
ANEXO 4	INTERVENCIONES DE LA DELEGACIÓN DE NORUEGA CON RESPECTO A LA CALIDAD DEL FUEL OIL
ANEXO 5	PROYECTO DE ENMIENDAS AL CÓDIGO TÉCNICO SOBRE LOS NO <sub>x</sub> 2008

- 
- ANEXO 6 RESOLUCIÓN MEPC.198(62) – DIRECTRICES DE 2011 PARA ABORDAR ASPECTOS ADICIONALES DEL CÓDIGO TÉCNICO SOBRE LOS NO<sub>x</sub> 2008 RELATIVOS A PRESCRIPCIONES ESPECÍFICAS APLICABLES A LOS MOTORES DIÉSEL MARINOS EQUIPADOS CON SISTEMAS DE REDUCCIÓN CATALÍTICA SELECTIVA (SCR)
- ANEXO 7 RESOLUCIÓN MEPC.199(62) – DIRECTRICES DE 2011 PARA LAS INSTALACIONES DE RECEPCIÓN EN VIRTUD DEL ANEXO VI DEL CONVENIO MARPOL
- ANEXO 8 DECLARACIONES DE LAS DELEGACIONES DE BRASIL, INDIA, PERÚ Y POLONIA SOBRE CUESTIONES DE PRINCIPIO O DE POLÍTICA CON RESPECTO A LA REDUCCIÓN DE LAS EMISIONES DE GASES DE EFECTO INVERNADERO PROCEDENTES DE LOS BUQUES
- ANEXO 9 PLAN DE TRABAJO Y CALENDARIO PARA CONTINUAR ELABORANDO LAS MEDIDAS TÉCNICAS Y OPERACIONALES APLICABLES A LOS BUQUES
- ANEXO 10 MANDATO PARA LA REUNIÓN INTERPERIODOS DEL GRUPO DE TRABAJO SOBRE MEDIDAS DE EFICIENCIA ENERGÉTICA PARA BUQUES
- ANEXO 11 DECLARACIÓN DEL OBSERVADOR DE LA CESA DURANTE EL DEBATE SOBRE CUESTIONES RELATIVAS A LOS GEI
- ANEXO 12 RESOLUCIÓN MEPC.200(62) – ENMIENDAS AL ANEXO DEL PROTOCOLO DE 1978 RELATIVO AL CONVENIO INTERNACIONAL PARA PREVENIR LA CONTAMINACIÓN POR LOS BUQUES, 1973 (Disposiciones sobre las zonas especiales y designación del mar Báltico como zona especial en virtud del Anexo IV del Convenio MARPOL)
- ANEXO 13 RESOLUCIÓN MEPC.201(62) – ENMIENDAS AL ANEXO DEL PROTOCOLO DE 1978 RELATIVO AL CONVENIO INTERNACIONAL PARA PREVENIR LA CONTAMINACIÓN POR LOS BUQUES, 1973 (Anexo V revisado del Convenio MARPOL)
- ANEXO 14 RESOLUCIÓN MEPC.202(62) – ENMIENDAS AL ANEXO DEL PROTOCOLO DE 1997 QUE ENMIENDA EL CONVENIO INTERNACIONAL PARA PREVENIR LA CONTAMINACIÓN POR LOS BUQUES, 1973, MODIFICADO POR EL PROTOCOLO DE 1978 (Designación de la zona de control de las emisiones del mar Caribe de los Estados Unidos y exención de determinados buques que operan en la zona de control de las emisiones de Norteamérica y en la zona de control de las emisiones del mar Caribe de los Estados Unidos de conformidad con las reglas 13 y 14 y el apéndice VII del Anexo VI del Convenio MARPOL)
- ANEXO 15 ESQUEMA PARA UN PROYECTO DE RESOLUCIÓN MEPC EN RELACIÓN CON LA DESIGNACIÓN DEL MAR BÁLTICO COMO ZONA ESPECIAL EN VIRTUD DEL ANEXO IV DEL CONVENIO MARPOL
- ANEXO 16 CIRCULAR MEPC - SOBRE LA FECHA DE ENTRADA EN VIGOR DE LAS ENMIENDAS A LAS REGLAS 13 Y 14 DEL ANEXO VI DEL CONVENIO MARPOL ADOPTADAS MEDIANTE LA RESOLUCIÓN MEPC.202(62)

- ANEXO 17 DECLARACIONES DE LAS DELEGACIONES DE BRASIL, INDIA, AUSTRALIA Y CHILE SOBRE LA DISTRIBUCIÓN DE LAS PROPUESTAS DE ENMIENDAS AL ANEXO VI DEL CONVENIO MARPOL
- ANEXO 18 DECLARACIÓN DE LA DELEGACIÓN DE SUECIA SOBRE EL SECTOR DEL TRANSBORDO RODADO Y LA PROPUESTA DE RESOLUCIÓN ACERCA DE LA LABOR FUTURA DE LA ORGANIZACIÓN EN RELACIÓN CON EL ANEXO VI DEL CONVENIO MARPOL
- ANEXO 19 RESOLUCIÓN MEPC.203(62) – ENMIENDAS AL ANEXO DEL PROTOCOLO DE 1997 QUE ENMIENDA EL CONVENIO INTERNACIONAL PARA PREVENIR LA CONTAMINACIÓN POR LOS BUQUES, 1973, MODIFICADO POR EL PROTOCOLO DE 1978 (Inclusión de reglas sobre la eficiencia energética de los buques en el Anexo VI del Convenio MARPOL)
- ANEXO 20 DECLARACIONES DE LAS DELEGACIONES DE BRASIL, CHINA, INDIA, ARABIA SAUDITA Y REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA Y DE LOS OBSERVADORES DE PACIFIC ENVIRONMENT Y LA COALICIÓN PARA UN TRANSPORTE MARÍTIMO LIMPIO TRAS LA ADOPCIÓN DE LAS ENMIENDAS AL ANEXO VI DEL CONVENIO MARPOL
- ANEXO 21 PROYECTO DE ENMIENDAS A LOS ANEXOS I, II, IV, V Y VI DEL CONVENIO MARPOL SOBRE LOS ARREGLOS REGIONALES PARA LAS INSTALACIONES PORTUARIAS DE RECEPCIÓN
- ANEXO 22 RESOLUCIÓN MEPC.204(62) – DESIGNACIÓN DEL ESTRECHO DE BONIFACIO COMO ZONA MARINA ESPECIALMENTE SENSIBLE
- ANEXO 23 DECLARACIÓN DE LA DELEGACIÓN DE SINGAPUR SOBRE LOS PROCEDIMIENTOS DE EVALUACIÓN DE LAS SOLICITUDES DE ZMES
- ANEXO 24 RESOLUCIÓN MEPC.205(62) – DIRECTRICES Y ESPECIFICACIONES DE 2011 RELATIVAS AL EQUIPO AÑADIDO PARA MODERNIZAR EL EQUIPO FILTRADOR DE HIDROCARBUROS QUE SE AJUSTA A LO DISPUESTO EN LA RESOLUCIÓN MEPC.60(33)
- ANEXO 25 RESOLUCIÓN MEPC.206(62) – PROCEDIMIENTO PARA LA APROBACIÓN DE OTROS MÉTODOS DE GESTIÓN DEL AGUA DE LASTRE DE CONFORMIDAD CON LA REGLA B-3.7 DEL CONVENIO BWM
- ANEXO 26 RESOLUCIÓN MEPC.207(62) – DIRECTRICES DE 2011 PARA EL CONTROL Y LA GESTIÓN DE LA CONTAMINACIÓN BIOLÓGICA DE LOS BUQUES A LOS EFECTOS DE REDUCIR AL MÍNIMO LA TRANSFERENCIA DE ESPECIES ACUÁTICAS INVASIVAS
- ANEXO 27 RESOLUCIÓN MEPC.208(62) – DIRECTRICES DE 2011 PARA LA INSPECCIÓN DE LOS SISTEMAS ANTIINCRUSTANTES EN LOS BUQUES
- ANEXO 28 PROYECTO DE RESOLUCIÓN DE LA ASAMBLEA SOBRE LOS PROCEDIMIENTOS PARA LA SUPERVISIÓN POR EL ESTADO RECTOR DEL PUERTO, 2011

- ANEXO 29 PROYECTO DE RESOLUCIÓN DE LA ASAMBLEA SOBRE LAS DIRECTRICES PARA EFECTUAR RECONOCIMIENTOS DE CONFORMIDAD CON EL SISTEMA ARMONIZADO DE RECONOCIMIENTOS Y CERTIFICACIÓN (SARC), 2011
- ANEXO 30 PROYECTO DE RESOLUCIÓN DE LA ASAMBLEA SOBRE EL CÓDIGO PARA LA IMPLANTACIÓN DE LOS INSTRUMENTOS OBLIGATORIOS DE LA OMI, 2011
- ANEXO 31 CRITERIOS DE EVALUACIÓN DEL RIESGO AMBIENTAL EN EL MARCO DE LA EVALUACIÓN FORMAL DE LA SEGURIDAD (EFS): ENMIENDAS A LAS DIRECTRICES EFS – PROPUESTA DE NUEVO APÉNDICE
- ANEXO 32 ORDEN DEL DÍA BIENAL DEL SUBCOMITÉ BLG Y ORDEN DEL DÍA PROVISIONAL DEL BLG 16
- ANEXO 33 ORDEN DEL DÍA BIENAL DEL SUBCOMITÉ FSI Y ORDEN DEL DÍA PROVISIONAL DEL FSI 20
- ANEXO 34 PUNTOS DE LOS ÓRDENES DEL DÍA BIENALES DE LOS SUBCOMITÉS DE, DSC, NAV y STW QUE GUARDAN RELACIÓN CON CUESTIONES AMBIENTALES
- ANEXO 35 SITUACIÓN DE LOS RESULTADOS PREVISTOS DEL COMITÉ PARA EL BIENIO 2010-2011
- ANEXO 36 PROPUESTAS DEL COMITÉ SOBRE EL PLAN DE ACCIÓN DE ALTO NIVEL DE LA ORGANIZACIÓN Y LAS PRIORIDADES PARA EL BIENIO 2012-2013
- ANEXO 37 PUNTOS QUE PROCEDE INCLUIR EN LOS ÓRDENES DEL DÍA DEL MEPC 63, MEPC 64 Y MEPC 65

## 1 INTRODUCCIÓN

1.1 El 62º periodo de sesiones del Comité de Protección del Medio Marino se celebró en la sede de la OMI del 11 al 15 de julio de 2011 bajo la presidencia del Sr. Andreas Chrysostomou (Chipre). También estuvo presente el Vicepresidente del Comité, Sr. Manuel Nogueira (España).

1.2 Asistieron al periodo de sesiones delegaciones de los siguientes Miembros de la OMI:

ALEMANIA	JAMAICA
ANGOLA	JAPÓN
ANTIGUA Y BARBUDA	KIRIBATI
ARABIA SAUDITA	KUWAIT
ARGELIA	LETONIA
ARGENTINA	LIBERIA
AUSTRALIA	LITUANIA
BAHAMAS	LUXEMBURGO
BANGLADESH	MALASIA
BÉLGICA	MALTA
BELICE	MARRUECOS
BRASIL	MÉXICO
BULGARIA	MÓNACO
CAMERÚN	NIGERIA
CANADÁ	NORUEGA
CHILE	NUEVA ZELANDIA
CHINA	OMÁN
CHIPRE	PAÍSES BAJOS
COLOMBIA	PANAMÁ
COMORAS	PAPUA NUEVA GUINEA
CROACIA	PERÚ
CUBA	POLONIA
DINAMARCA	PORTUGAL
ECUADOR	QATAR
EGIPTO	REINO UNIDO
ESLOVENIA	REPÚBLICA ÁRABE SIRIA
ESPAÑA	REPÚBLICA DE COREA
ESTADOS UNIDOS	REPÚBLICA DOMINICANA
ESTONIA	REPÚBLICA POPULAR DEMOCRÁTICA DE COREA
FEDERACIÓN DE RUSIA	RUMANIA
FILIPINAS	SAINT KITTS Y NEVIS
FINLANDIA	SAN VICENTE Y LAS GRANADINAS
FRANCIA	SERBIA
GHANA	SINGAPUR
GRECIA	SRI LANKA
HONDURAS	SUDÁFRICA
HUNGRÍA	SUECIA
INDIA	SUIZA
INDONESIA	TAILANDIA
IRÁN (REPÚBLICA ISLÁMICA DEL)	TURQUÍA
IRLANDA	TUVALU
ISLANDIA	UCRANIA
ISLAS COOK	VANUATU
ISLAS MARSHALL	VENEZUELA (REPÚBLICA BOLIVARIANA DE)
ISRAEL	
ITALIA	
JAMAHIRIYA ÁRABE LIBIA	

los siguientes Miembros Asociados de la OMI:

HONG KONG (CHINA)  
MACAO (CHINA)

representantes de los siguientes programas y organismos especializados y otras entidades de las Naciones Unidas:

PROGRAMA DE LAS NACIONES UNIDAS PARA EL MEDIO AMBIENTE (PNUMA)  
ORGANIZACIÓN METEOROLÓGICA MUNDIAL (OMM)  
ORGANIZACIÓN INTERNACIONAL DEL TRABAJO (OIT)  
ORGANIZACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS PARA LA AGRICULTURA Y LA ALIMENTACIÓN (FAO)  
CONVENCIÓN MARCO DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE EL CAMBIO CLIMÁTICO (CMNUCC)  
ORGANIZACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS PARA EL DESARROLLO INDUSTRIAL (ONUDI)  
CENTRO REGIONAL DE EMERGENCIA PARA LA LUCHA CONTRA LA CONTAMINACIÓN EN EL MAR MEDITERRÁNEO (REMPEC)

observadores de las siguientes organizaciones intergubernamentales:

COMISIÓN EUROPEA (CE)  
FONDOS INTERNACIONALES DE INDEMNIZACIÓN DE DAÑOS DEBIDOS A CONTAMINACIÓN POR HIDROCARBUROS (FIDAC)  
ORGANIZACIÓN MARÍTIMA DEL ÁFRICA OCCIDENTAL Y CENTRAL (OMAO)  
CONSEJO INTERNACIONAL PARA LA EXPLORACIÓN DEL MAR (CIEM)  
ORGANIZACIÓN REGIONAL PARA LA PROTECCIÓN DEL MEDIO MARINO (ROPME)  
PROGRAMA REGIONAL DEL MEDIO AMBIENTE PARA EL PACÍFICO (SPREP)  
COMISIÓN PARA LA PROTECCIÓN DEL MEDIO MARINO EN EL ATLÁNTICO NORDESTE (COMISIÓN OSPAR)  
ORGANIZACIÓN INTERNACIONAL DE TELECOMUNICACIONES MÓVILES POR SATÉLITE (IMSO)  
ORGANIZACIÓN INTERNACIONAL DE POLICÍA CRIMINAL (INTERPOL)  
ORGANIZACIÓN REGIONAL PARA LA CONSERVACIÓN DEL MEDIO AMBIENTE DEL MAR ROJO Y DEL GOLFO DE ADÉN (PERSGA)

y observadores de las siguientes organizaciones no gubernamentales que gozan del carácter consultivo:

CÁMARA NAVIERA INTERNACIONAL (ICS)  
ORGANIZACIÓN INTERNACIONAL DE NORMALIZACIÓN (ISO)  
UNIÓN INTERNACIONAL DE SEGUROS DE TRANSPORTE (IUMI)  
COMITÉ INTERNACIONAL RADIOMARÍTIMO (CIRM)  
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE PUERTOS (IAPH)  
BIMCO  
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE SOCIEDADES DE CLASIFICACIÓN (IACS)  
CONSEJO EUROPEO DE LA INDUSTRIA QUÍMICA (CEFIC)  
FORO MARÍTIMO INTERNACIONAL DE COMPAÑÍAS PETROLERAS (OCIMF)  
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE PRÁCTICOS (IMPA)  
INTERNACIONAL AMIGOS DE LA TIERRA (FOEI)  
CONSEJO INTERNACIONAL DE ASOCIACIONES DE LAS INDUSTRIAS NÁUTICAS (ICOMIA)  
FEDERACIÓN INTERNACIONAL DE ASOCIACIONES DE CAPITANES DE BUQUES (IFSMA)

ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE PRODUCTORES DE GAS Y PETRÓLEO (OGP)  
COMUNIDAD DE ASOCIACIONES DE ASTILLEROS EUROPEOS (CESA)  
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE ARMADORES INDEPENDIENTES DE PETROLEROS (INTERTANKO)  
GRUPO INTERNACIONAL DE ASOCIACIONES DE PROTECCIÓN E INDEMNIZACIÓN (CLUBES P e I)  
FEDERACIÓN INTERNACIONAL ANTICONTAMINACIÓN DE ARMADORES DE BUQUES TANQUE (ITOPF)  
UNIÓN INTERNACIONAL PARA LA CONSERVACIÓN DE LA NATURALEZA (UICN)  
COMITÉ ASESOR EN PROTECCIÓN DEL MAR (ACOPS)  
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE OPERADORES DE BUQUES Y TERMINALES GASEROS (SIGTTO)  
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE LÍNEAS DE CRUCEROS (CLIA)  
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE ARMADORES DE BUQUES DE CARGA SECA (INTERCARGO)  
FONDO MUNDIAL PARA LA NATURALEZA (WWF)  
ASOCIACIÓN EUROPEA DE FABRICANTES DE MOTORES DE COMBUSTIÓN INTERNA (EUROMOT)  
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE LA INDUSTRIA PETROLERA PARA LA CONSERVACIÓN DEL MEDIO AMBIENTE (IPIECA)  
INSTITUTO DE INGENIERÍA, CIENCIA Y TECNOLOGÍA NAVALES (IMarEST)  
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE GESTORES NAVALES (INTERMANAGER)  
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE BUQUES TANQUE PARA CARGA DIVERSIFICADA (IPTA)  
FEDERACIÓN INTERNACIONAL DE VELA (ISAF)  
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE CONTRATISTAS MARÍTIMOS (IMCA)  
INSTITUTO MUNDIAL DEL TRANSPORTE NUCLEAR (WNTI)  
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE CAPITANES DE PUERTOS (IHMA)  
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE TERMINALES DE GRANELES (IBTA)  
ASOCIACIÓN MARÍTIMA CRISTIANA INTERNACIONAL (ICMA)  
THE ROYAL INSTITUTION OF NAVAL ARCHITECTS (RINA)  
INTERFERRY  
CONFERENCIA INTERNACIONAL DE CANALES DE EXPERIENCIAS HIDRODINÁMICAS (ITTIC)  
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE LA INDUSTRIA DEL COMBUSTIBLE (IBIA)  
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE UNIVERSIDADES MARÍTIMAS (IAMU)  
FEDERACIÓN INTERNACIONAL DE LOS TRABAJADORES DEL TRANSPORTE (ITF)  
CONSEJO INTERNACIONAL DE FABRICANTES DE PINTURA Y TINTAS DE IMPRIMIR (IPPIC)  
FONDO INTERNACIONAL PARA LA PROTECCIÓN DE LOS ANIMALES Y SU HÁBITAT (IFAW)  
ORGANIZACIÓN INTERNACIONAL PARA EL CONTROL DE DERRAMES (ISCO)  
CONSEJO MUNDIAL DEL TRANSPORTE MARÍTIMO (WSC)  
NACE INTERNATIONAL  
EL INSTITUTO NÁUTICO (NI)  
PACIFIC ENVIRONMENT  
COALICIÓN PARA UN TRANSPORTE MARÍTIMO LIMPIO (CSC)  
ASOCIACIÓN DE CONSTRUCTORES DE GRANDES YATES (SYBAss)

1.3 El Presidente del Consejo, Sr. Jeffrey G. Lantz (Estados Unidos), y el Presidente del Subcomité de Transporte de Líquidos y Gases a Granel (BLG), Sr. Sveinung Oftedal (Noruega), también estuvieron presentes.



## **Discurso de apertura del Secretario General**

1.4 El Secretario General dio la bienvenida a los participantes y pronunció su alocución de apertura, la cual figura en su totalidad en el documento MEPC 62/INF.41.

## **Observaciones del Presidente**

1.5 El Presidente agradeció al Secretario General su discurso de apertura y señaló que el asesoramiento y las solicitudes del Secretario General se tendrían muy en cuenta durante las deliberaciones del Comité, en particular su llamamiento a todos los Miembros a trabajar juntos para lograr un consenso sobre la cuestión de la eficiencia energética de los buques.

## **Adopción del orden del día y calendario provisional**

1.6 El Comité aprobó el orden del día que figura en el documento MEPC 62/1. El orden del día adoptado, con una lista de los documentos examinados en el marco de cada punto del orden del día, figura en el documento MEPC 62/INF.42.

1.7 Al examinar el calendario provisional que figura en el anexo 2 del documento MEPC 62/1/1, el Presidente, con miras a organizar la labor del Comité de manera más eficiente, propuso el siguiente orden de debate en un calendario provisional revisado, incluida una propuesta de examinar los documentos presentados bajo el punto 6 en dos partes:

Parte I: "punto 6.1", en el marco del cual se examinarían, por separado, el proyecto de enmiendas al Anexo IV del Convenio MARPOL (Designación del mar Báltico como zona especial), el Anexo V (Anexo V revisado) y el Anexo VI (Designación de la zona de control de las emisiones del mar Caribe de los Estados Unidos y otras cuestiones relacionadas); y

Parte II: "punto 6.2", en el marco del cual se examinaría, el proyecto de enmiendas al Anexo VI del Convenio MARPOL (Medidas técnicas y operacionales obligatorias sobre la eficiencia energética de los buques); este "punto 6.2" se examinará a continuación de los puntos 4 y 5.

1.8 A este respecto, la delegación del Brasil propuso, en una declaración, que todos los documentos relacionados con los gases de efecto invernadero (GEI) bajo el punto 6 del orden del día deberían ser examinados por un grupo de trabajo en el marco del punto 5 del orden del día, que trata de la reducción de las emisiones de GEI procedentes de los buques. Tal como se solicitó, la declaración figura en el anexo 1. Varias delegaciones manifestaron su apoyo a la propuesta de la delegación del Brasil.

1.9 Otras delegaciones manifestaron su apoyo a lo propuesto por la delegación de Noruega en una intervención, en el sentido de que la finalidad de los documentos que se habían presentado dentro del punto 6 del orden del día eran enmiendas propuestas al Anexo VI del Convenio MARPOL sobre la eficiencia energética de los buques u observaciones al respecto y que, en consecuencia, deberían examinarse dentro del punto 6.

1.10 El Presidente aclaró que los puntos 4 y 5 se tratarían antes del punto 6 y que, en consecuencia, todas las cuestiones técnicas y de políticas sobre las emisiones de GEI procedentes de los buques se tratarían antes de examinar las enmiendas propuestas al Anexo VI del Convenio MARPOL sobre la eficiencia energética de los buques, momento en que se tomaría una decisión sobre la naturaleza del grupo que se constituiría. También aclaró que, si alguna delegación deseaba que sus documentos presentados bajo el punto 6 se examinaran bajo el punto 5, este ajuste podría realizarse cuando se examinara el punto posterior del orden del día.

1.11 Con las aclaraciones *supra*, el Comité llegó a un acuerdo sobre el calendario provisional revisado propuesto por el Presidente, teniendo en cuenta que el calendario estaba sujeto a ajustes según cómo se avanzara cada día.

### **Poderes**

1.12 El Comité tomó nota de que los poderes de las delegaciones asistentes al periodo de sesiones estaban en regla.

## **2 ORGANISMOS ACUÁTICOS PERJUDICIALES EN EL AGUA DE LASTRE**

2.1 El Comité recordó que el Convenio internacional para el control y la gestión del agua de lastre y los sedimentos de los buques, 2004 (Convenio BWM) había estado abierto a la adhesión de los Estados desde el 31 de mayo de 2005 y tomó nota de que, desde el último periodo de sesiones del MEPC, otros dos Estados (la República Islámica del Irán y Malasia) se habían adherido al Convenio, con lo que el número de Gobiernos Contratantes se elevaba a 28, lo cual representaba el 26,37 % del arqueo de la flota mercante mundial. El Comité instó a los demás Estados Miembros a que ratificaran el Convenio lo antes posible.

### **INFORMES DE LAS REUNIONES 15ª, 16ª Y 17ª DEL GRUPO DE TRABAJO DEL GESAMP SOBRE EL AGUA DE LASTRE**

2.2 El Comité tomó nota de que las reuniones 15ª, 16ª y 17ª del GESAMP-BWWG se celebraron en la sede de la OMI del 13 al 17 de diciembre de 2010, del 28 de febrero al 4 de marzo de 2011 y del 2 al 6 de mayo de 2011, respectivamente, bajo la presidencia del Sr. Jan Linders. En el transcurso de las tres reuniones, el GESAMP-BWWG examinó un total de 11 propuestas de aprobación de sistemas de gestión del agua de lastre en los que se utilizan sustancias activas, presentadas por Alemania, Grecia, Japón (tres propuestas), la República de Corea (cuatro propuestas) y Singapur (dos propuestas).

### **Aprobación inicial**

2.3 El Comité, tras examinar las recomendaciones que figuran en los anexos 5 y 6 del "Informe de la 15ª reunión del Grupo de trabajo del GESAMP sobre el agua de lastre" (MEPC 62/2/11), las recomendaciones que figuran en los anexos 4, 5, 6 y 7 del "Informe de la 16ª reunión del Grupo de trabajo del GESAMP sobre el agua de lastre" (MEPC 62/2/12), así como las recomendaciones que figuran en el anexo 7 del "Informe de la 17ª reunión del Grupo de trabajo del GESAMP sobre el agua de lastre" (MEPC 62/2/18), acordó conceder la aprobación inicial a:

- .1 el sistema de gestión del agua de lastre ERMA FIRST, propuesto por Grecia en el documento MEPC 61/2/11;
- .2 el sistema de gestión del agua de lastre BlueSeas, propuesto por Singapur en el documento MEPC 61/2/12;
- .3 el sistema de gestión del agua de lastre con PERACLEAN® OCEAN (SKY-SYSTEM®), propuesto por el Japón en el documento MEPC 62/2;
- .4 el sistema de gestión del agua de lastre JFE BallastAce que utiliza NEO-CHLOR MARINE<sup>MR</sup>, propuesto por el Japón en el documento MEPC 62/2/1;
- .5 el sistema de gestión del agua de lastre BallastMaster de GEA Westfalia Separator, propuesto por Alemania en el documento MEPC 62/2/2;

- .6 el sistema de gestión del agua de lastre BlueWorld, propuesto por Singapur en el documento MEPC 62/2/3; y
- .7 el sistema de gestión del agua de lastre de Samsung Heavy Industries Co., Ltd. (SHI) (Neo-Purimar<sup>MR</sup>), propuesto por la República de Corea en el documento MEPC 62/2/7.

2.4 El Comité invitó, a continuación, a las Administraciones de Alemania, Grecia, el Japón, la República de Corea y Singapur a que, en el desarrollo posterior de los sistemas, tuvieran en cuenta todas las recomendaciones formuladas en los informes mencionados del GESAMP-BWWG.

### **Aprobación definitiva**

2.5 El Comité, tras examinar las recomendaciones que figuran en los anexos 5 y 6 del informe de la 17ª reunión del GESAMP-BWWG (MEPC 61/2/18), acordó conceder la aprobación definitiva a:

- .1 el sistema de gestión del agua de lastre HiBallast (versión con filtro) de HHI, propuesto por la República de Corea en el documento MEPC 62/2/5; y
- .2 el sistema de gestión del agua de lastre de Samsung Heavy Industries Co., Ltd. (SHI) (Purimar<sup>MR</sup>), propuesto por la República de Corea en el documento MEPC 62/2/6.

2.6 Tras tomar nota de que la solicitud inicial de aprobación definitiva del sistema de gestión del agua de lastre Purimar<sup>MR</sup> fue presentada por Techwin Eco Co., Ltd., empresa que fue posteriormente adquirida por Samsung Heavy Industries Co., Ltd., el Comité respondió a la petición de la República de Corea de reflejar estos cambios en el informe.

2.7 El Comité invitó a continuación a la Administración de la República de Corea a que verificase que todas las recomendaciones formuladas en los anexos 5 y 6 del informe de la 17ª reunión se tienen plenamente en cuenta antes de expedir los certificados de homologación.

2.8 El Comité, tras examinar las recomendaciones que figuran en el anexo 4 del informe de la 15ª reunión del GESAMP-BWWG (MEPC 62/2/11) y en el anexo 4 del informe de la 17ª reunión de dicho grupo de trabajo (MEPC 62/2/18), decidió no conceder la aprobación definitiva al sistema híbrido de gestión del agua de lastre en tubo especial combinado con PERACLEAN<sup>®</sup> Ocean (SISTEMA SPO), propuesto por el Japón en el documento MEPC 61/2/10, ni al sistema de gestión del agua de lastre AquaStar<sup>MR</sup>, propuesto por la República de Corea en el documento MEPC 62/2/4, por los motivos expuestos en el anexo 4 de ambos informes.

2.9 Tras una intervención de los Estados Unidos con respecto a los casos en que se presentaba al MEPC información incompleta sobre las propuestas de aprobación de los sistemas de gestión del agua de lastre, el Comité encargó al Grupo de examen sobre el agua de lastre que examinara los mecanismos para facilitar toda la información pertinente en los documentos no confidenciales relacionados con dichas propuestas.

### **Reuniones futuras del GESAMP-BWWG**

2.10 El Comité tomó nota de que se habían recibido 11 propuestas de aprobación inicial o de aprobación definitiva hasta la fecha límite del 17 de diciembre de 2010. A pesar de los esfuerzos realizados por el GESAMP-BWWG y la Secretaría, y dado el escaso tiempo entre la fecha límite mencionada y el MEPC 62, el Grupo solamente pudo reunirse en dos ocasiones (GESAMP-BWWG 16 y GESAMP-BWWG 17) y pudo evaluar únicamente las primeras ocho propuestas de aprobación en el orden cronológico en que se habían presentado. El Comité tomó nota con agradecimiento de que, a fin de facilitar el examen del mayor número posible de sistemas de gestión del agua de lastre y en previsión de que la carga de trabajo sea similar en 2012, el GESAMP-BWWG había acordado celebrar una reunión extraordinaria (GESAMP-BWWG 18), programada del 5 al 9 de septiembre de 2011, para evaluar las tres propuestas restantes descritas en los documentos MEPC 62/2/8 (República de Corea), MEPC 62/2/9 (Japón) y MEPC 62/2/10 (Alemania), de cuyos resultados se informará al MEPC 63.

2.11 El Comité tomó nota también de que la próxima reunión ordinaria del GESAMP-BWWG, es decir, la 19ª reunión, estaba programada del 31 de octubre al 4 de noviembre de 2011, e invitó a los Miembros a que presentasen al MEPC 63 sus propuestas de aprobación (expedientes de solicitud) y la descripción no confidencial de sus sistemas de gestión del agua de lastre lo antes posible y a más tardar el 2 de septiembre de 2011.

2.12 El Comité tomó nota asimismo de que, tras reconocer la posibilidad de que se presenten más de cuatro propuestas para el examen del Grupo y la aprobación del MEPC 63, el GESAMP-BWWG había manifestado su disponibilidad para celebrar otra reunión, en diciembre de 2011 o enero de 2012, a fin de dar cabida al mayor número posible de propuestas, siempre que se cumplan las condiciones necesarias para organizar dicha reunión (MEPC 62/2/18, sección 3 del informe de la 17ª reunión del GESAMP-BWWG).

### **Otros asuntos derivados de las reuniones del GESAMP-BWWG**

2.13 Tras recibir las recomendaciones del GESAMP-BWWG con respecto a la optimización del proceso de evaluación de las propuestas presentadas para su aprobación, el Comité convino en:

- .1 pedir a los solicitantes y a las Administraciones que presentan solicitudes de aprobación que faciliten los datos completos, conforme a la Metodología para la compilación de información y la realización de las labores del GESAMP-BWWG, con objeto de evitar dificultades y demoras en las comunicaciones con los solicitantes durante las reuniones del Grupo;
- .2 pedir a los solicitantes/Administraciones que hagan públicos los datos relativos a la seguridad y la protección del medio ambiente, incluidas las propiedades físicas y químicas, el destino en el medio ambiente y la toxicidad, conforme a la disposición del párrafo 8.1.1 del Procedimiento (D9) acerca de la información que no debería considerarse confidencial; y
- .3 alentar a los solicitantes/Administraciones a que faciliten versiones electrónicas completas (en CD-ROM o memoria portátil) de todo el expediente de solicitud en aras de mejorar la eficiencia del proceso de evaluación.

2.14 El Comité recordó que el MEPC 61 había acordado ampliar el "periodo de prueba" para las reuniones presenciales entre el GESAMP-BWWG y las Administraciones/solicitantes, que se celebrarían al menos durante dos reuniones del GESAMP-BWWG, con el objetivo de adquirir experiencia suficiente. En la ampliación de la prueba debería incluirse un lapso interperiodos completo del MEPC a fin de garantizar que todos los solicitantes puedan participar en reuniones presenciales en ese plazo.

2.15 El Comité tomó nota de que, a petición de la Administración del Japón, se organizó una reunión con los representantes del fabricante del sistema híbrido de gestión del agua de lastre en tubo especial combinado con PERACLEAN® Ocean (SISTEMA SPO) el 15 de diciembre de 2010. Tras examinar las conclusiones del Grupo, el Comité observó que las deliberaciones confirmaban en gran medida la información ya facilitada por correo electrónico en la respuesta por escrito a las preguntas del Grupo, y refrendó la opinión del Grupo de que el sistema actual de comunicación por escrito con los solicitantes mediante correo electrónico, puesto a prueba durante los últimos cinco años, es más eficaz, garantiza el mantenimiento preciso de los registros, permite respuestas detalladas y documentadas de los solicitantes y evita los retrasos innecesarios en la labor del Grupo.

2.16 Tras una intervención de la delegación de Alemania, en la cual señaló que se suponía que el periodo de prueba comprendería dos reuniones presenciales durante las reuniones del GESAMP-BWWG, el Comité acordó ampliar el periodo de prueba.

#### **DISPOSICIONES ORGANIZATIVAS RELATIVAS A LA EVALUACIÓN Y APROBACIÓN DE LOS SISTEMAS DE GESTIÓN DEL AGUA DE LASTRE**

2.17 El Comité recordó que el MEPC 60 se había mostrado de acuerdo con la recomendación del GESAMP-BWWG de celebrar una tercera reunión de balance a fin de seguir elaborando los "instrumentos" adecuados para aumentar la eficacia de su labor, y tomó nota de que dicha reunión se celebró en la sede de la OMI, en Londres, del 4 al 6 de abril de 2011, bajo la presidencia del Sr. Jan Linders.

2.18 El Comité tomó nota de los resultados de la tercera reunión de balance que figuran en el documento MEPC 62/2/14 (Secretaría) y refrendó la propuesta del Grupo de llevar a cabo reuniones anuales para hacer balance de las actividades, sin la presión de tener que revisar las propuestas de aprobación de sistemas para la gestión del agua de lastre.

2.19 El Comité tomó nota con agradecimiento de la información facilitada en el documento MEPC 62/INF.19 (Alemania) con respecto a la propuesta de documento de escenarios de emisiones armonizado sobre la descarga del agua de lastre.

2.20 El Comité tomó nota de la información facilitada en los documentos MEPC 61/INF.5 (Secretaría) y MEPC 61/2/20 (CEFIC), cuyo examen aplazó a este periodo de sesiones el MEPC 61, así como los documentos MEPC 62/2/20 (CEFIC) y MEPC 62/INF.40 (Secretaría), en los cuales se actualiza la información facilitada en los primeros documentos acerca de los aspectos administrativos y financieros de las actividades y propuestas del GESAMP-BWWG proyectadas para incrementar la eficiencia del Grupo y promover la ratificación, entrada en vigor, implantación y cumplimiento del Convenio BWM.

2.21 A este respecto, el Comité tomó nota de que las propuestas relativas a la eficiencia del Grupo habían sido sustituidas por la información que figura en el documento MEPC 62/INF.40 y terminó recomendando al Secretario General que constituyera un fondo fiduciario con los 300 000 dólares de los Estados Unidos del saldo no utilizado de los fondos derivados de los ingresos del GESAMP-BWWG para prestar asistencia técnica a los países en desarrollo sobre el Convenio BWM a los efectos indicados anteriormente. El Comité también observó que la Secretaría, siguiendo sus prácticas habituales, se pondría en contacto con las Administraciones pertinentes a fin de que dieran su visto bueno a la constitución del fondo fiduciario anteriormente mencionado.

2.22 Tras tomar nota de que, de conformidad con lo dispuesto en el Convenio constitutivo de la OMI, el Consejo es el órgano al que le corresponde examinar las cuestiones relacionadas con las finanzas de la Organización, el Presidente decidió que se examinara este asunto en el futuro, y que el Comité estudiase las cuestiones relativas a la cooperación técnica en el marco del punto pertinente del orden del día.

#### **IMPLANTACIÓN DEL CONVENIO BWM**

2.23 Tras examinar el documento MEPC 62/2/13 (Bélgica y los Países Bajos), en el cual se facilita información sobre las dragas con cántara y la interpretación de los coautores con respecto al agua presente en la zona de la cántara, el Comité se mostró de acuerdo con las conclusiones que figuran en dicho documento, acordó que el agua presente en la zona de la cántara no se considera agua de lastre y encargó al Grupo de examen sobre el agua de lastre que preparase un proyecto de circular BWM que reflejara esta decisión.

2.24 Tras examinar el documento MEPC 62/2/15 (WWF, UICN y CSC), en el cual se manifiesta preocupación con respecto al hecho de que el régimen de invasiones biológicas sigue incrementándose a velocidades alarmantes y se insta a los Estados de abanderamiento responsables a cumplir sus compromisos internacionales por lo que respecta a proteger el planeta y afianzar un sector del transporte marítimo más limpio, el Comité reiteró la invitación a los Estados de abanderamiento, así como a todos los Estados Miembros que no hayan ratificado aún el Convenio BWM, a que lo hagan en cuanto les sea posible.

2.25 Tras examinar el documento MEPC 62/2/16 (IACS), con respecto al calendario de aplicación de la norma D-2 a los buques descritos en la regla B-3.4 del Convenio BWM y las observaciones realizadas por la delegación de los Estados Unidos y respaldadas por Alemania, el Comité encargó al Grupo de examen sobre el agua de lastre que examinara la interpretación del calendario de aplicación de la norma D-2 facilitada por la IACS y llegara a un acuerdo con respecto al proyecto de texto para ampliar la circular BWM.2/Circ.29 a fin de incluir los buques descritos en el párrafo 4 de la regla B-3 del Convenio BWM.

2.26 Tras examinar el documento MEPC 62/2/19 (IACS), en el cual se propone corregir las Directrices sobre el proyecto y construcción para facilitar el control de los sedimentos en los buques (D12) y las observaciones realizadas por la ICS, el Comité encargó al Grupo de examen sobre el agua de lastre que examinara las correcciones propuestas por la IACS y le informara de los cambios necesarios.

2.27 El Comité tomó nota con agradecimiento de la información facilitada en el documento MEPC 62/INF.31 (IMarEST) sobre los aspectos logísticos de la evaluación del cumplimiento y de la aplicación del Convenio sobre la Gestión del Agua de Lastre.

#### **EXAMEN DE LA SITUACIÓN DE LAS TECNOLOGÍAS DE TRATAMIENTO DEL AGUA DE LASTRE CENTRADO EN LOS BUQUES DE MAYOR TAMAÑO**

2.28 El Comité recordó que en previsión de la posible entrada en vigor del Convenio BWM en 2012, el MEPC 61 había acordado que sería necesario llevar a cabo un nuevo examen de las tecnologías de tratamiento del agua de lastre que se centrara en los buques de mayor tamaño (con una capacidad de agua de lastre igual o superior a 5 000 metros cúbicos, en particular los de caudal más elevado), y decidió volver a constituir el Grupo de examen sobre el agua de lastre en este periodo de sesiones.

2.29 Tras examinar el documento MEPC 62/2/17 (ICS) relativo a la disponibilidad de sistemas de gestión del agua de lastre para los buques nuevos y los buques existentes, el Comité acordó:

- .1 instar a los fabricantes de sistemas de gestión del agua de lastre a que ofrezcan soluciones para la instalación de sistemas homologados adecuados en los buques de mayor tamaño; y
- .2 pedir al Grupo de examen que analice los retos relativos a los tipos de buques especializados, descritos en el documento MEPC 61/2/13 (Países Bajos), e informe al Comité en consecuencia.

2.30 Tras examinar el documento MEPC 62/2/21 (Reino Unido), en el cual se formulan observaciones sobre el documento MEPC 62/2/17 y se facilita información actualizada sobre las tecnologías de tratamiento del agua de lastre disponibles, el Comité acordó remitir este documento al Grupo de examen sobre el agua de lastre para que lo estudiara detalladamente al llevar a cabo su examen.

2.31 El Comité tomó nota con agradecimiento de la información relativa a los sistemas de gestión del agua de lastre homologados que figura en los siguientes documentos:

- .1 MEPC 62/INF.14 (Noruega), sobre la homologación de los sistemas de gestión del agua de lastre PureBallast 2.0 y PureBallast 2.0 Ex;
- .2 MEPC 62/INF.15 (Noruega), sobre la homologación del sistema de gestión del agua de lastre OceanSaver<sup>®</sup>;
- .3 MEPC 62/INF.18 (Sudáfrica), sobre la homologación del sistema Resource Ballast Technologies (Cavitación combinada con tratamiento con ozono e hipoclorito sódico);
- .4 MEPC 62/INF.25 (Japón), sobre la homologación del sistema de gestión del agua de lastre JFE (JFE BallastAce);
- .5 MEPC 62/INF.28 (China), sobre la homologación del sistema de gestión del agua de lastre Blue Ocean Shield;
- .6 MEPC 62/INF.29 (China), sobre la homologación del sistema de gestión del agua de lastre BalClor<sup>MR</sup>; y
- .7 MEPC 62/INF.30 (China), sobre la homologación del sistema de gestión del agua de lastre BSKY<sup>MR</sup>,

y pidió al Grupo de examen que la tuviera en cuenta al llevar a cabo su examen.

2.32 Tras una intervención de la ICS con respecto a los cambios realizados en los sistemas de gestión del agua de lastre ya aprobados y sus repercusiones en la implantación del Procedimiento (D9), el Comité acordó encargar al Grupo de examen sobre el agua de lastre que examinara la información facilitada en el documento MEPC 62/INF.15 (Noruega) y evaluara las posibles repercusiones.

## CONSTITUCIÓN DEL GRUPO DE EXAMEN SOBRE EL AGUA DE LASTRE

2.33 El Comité acordó constituir el Grupo de examen sobre el agua de lastre con el siguiente mandato:

"Teniendo en cuenta las observaciones del Pleno, se encarga al Grupo de examen sobre el agua de lastre que lleve a cabo las siguientes tareas:

- .1 preparar un proyecto de circular BWM a fin de reflejar la decisión del Comité con respecto al agua presente en la zona de la cántara de las dragas con cántara;
- .2 examinar la interpretación del calendario de aplicación de la norma D-2 facilitada por la IACS en el documento MEPC 62/2/16 y llegar a un acuerdo con respecto al proyecto de texto para ampliar la circular BWM.2/Circ.29 a fin de incluir los buques descritos en el párrafo 4 de la regla B-3;
- .3 examinar las correcciones propuestas por la IACS en el documento MEPC 62/2/19 y las observaciones formuladas por la ICS e informar al Comité de los cambios necesarios;
- .4 deliberar sobre los problemas relacionados con la implantación del Convenio sobre la Gestión del Agua de Lastre para los tipos de buques especializados e informar al Comité al respecto;
- .5 examinar los mecanismos para facilitar toda la información pertinente en los documentos no confidenciales relacionados con propuestas para aprobar sistemas de gestión del agua de lastre;
- .6 examinar la información relacionada con la elaboración de tecnologías de tratamiento del agua de lastre teniendo en cuenta la información incluida en los documentos MEPC 62/2/17 (ICS), MEPC 62/2/21 (Reino Unido), MEPC 62/INF.14 y MEPC 62/INF.15 (Noruega), MEPC 62/INF.18 (Sudáfrica), MEPC 62/INF.25 (Japón) y MEPC 62/INF.28, MEPC 62/INF.29 y MEPC 62/INF.30 (China), e identificar el estado actual de esas tecnologías;
- .7 examinar la información facilitada en el documento MEPC 62/INF.15 (Noruega) y evaluar las repercusiones en la implantación del Procedimiento (D9);
- .8 determinar la disponibilidad de tecnologías de tratamiento del agua de lastre para los buques de gran tamaño e informar al Comité al respecto; y
- .9 presentar un informe por escrito sobre el examen realizado, que incluya sus conclusiones y recomendaciones, al Pleno el jueves 14 de julio de 2011."



## Examen del informe del Grupo de examen sobre el agua de lastre

2.34 Tras recibir el informe del Grupo de examen sobre el agua de lastre (MEPC 62/WP.8), el Comité lo aprobó en general y adoptó las medidas siguientes (las referencias a los párrafos se corresponden con el documento MEPC 62/WP.8):

- .1 aprobó el proyecto de circular en el que se aclara que las disposiciones del Convenio sobre la Gestión del Agua de Lastre no se aplican al agua presente en la zona de la cántara de las dragas con cántara y encargó a la Secretaría que distribuya esta información mediante la circular BWM/Circ.32 (párrafo 4 y anexo);
- .2 encargó a la Secretaría que amplíe la circular BWM.2/Circ.29 (para su distribución como circular BWM.2/Circ.29/Rev.1), mediante la inclusión del párrafo nuevo que figura en el párrafo 6 del documento MEPC 62/WP.8 (párrafo 6);
- .3 dio su visto bueno a los cambios de las Directrices (D12) propuestos por el Grupo de examen sobre el agua de lastre y encargó a la Secretaría que cambie el antiguo texto y prepare un nuevo proyecto de resolución para su examen y adopción por el MEPC 63 (párrafo 8);
- .4 tomó nota de la información facilitada por los Países Bajos y las Islas Marshall con respecto a la implantación del Convenio BWM a los tipos de buques especializados y reiteró su invitación a los miembros y observadores para que propongan soluciones prácticas a los retos identificados en el MEPC 61 (párrafo 10);
- .5 instó a los solicitantes de la aprobación de sistemas de gestión del agua de lastre que utilicen sustancias activas a que cumplan rigurosamente las disposiciones del párrafo 8.1.1 del Procedimiento (D9) y les informó de que el no presentar dicha información no confidencial podría traducirse en que los Estados Miembros no dispusieran de datos suficientes para aprobar las propuestas a petición del Comité (párrafos 11 y 12);
- .6 tomó nota de la recomendación del Grupo de examen sobre el agua de lastre de que los documentos INF se utilicen junto con las propuestas de aprobación para garantizar la disponibilidad de todos los datos sobre seguridad y protección del medio ambiente (párrafo 13);
- .7 instó a los Estados Miembros a que apliquen la disposición que figura en el párrafo 8.1.2.6 del Procedimiento (D9), en particular con respecto a los datos incompletos o que faltan en la información no confidencial relativa a las propuestas de aprobación de sistemas de gestión del agua de lastre que utilizan sustancias activas, a fin de ayudar a los solicitantes a este respecto (párrafo 14);
- .8 tomó nota de que, a pesar de algunas dificultades, se dispone de tecnologías de tratamiento del agua de lastre para determinados tipos de buques de gran capacidad y alto caudal que están instalándose actualmente en los buques (párrafo 20);

- .9 instó a los Estados Miembros y representantes del sector a que proporcionen criterios y datos al MEPC 63 a fin de que posteriormente se realice un examen fundado y específico de la disponibilidad de tecnología de gestión del agua de lastre (párrafo 21);
- .10 dio su visto bueno a la realización de un examen una vez que se cumplan los requisitos de ratificación del Convenio y antes de que entre en vigor (párrafo 22);
- .11 tomó nota de que, en el caso específico descrito en el documento MEPC 62/INF.15, se observó debidamente el Procedimiento (D9) (párrafo 24); y
- .12 acordó volver a constituir el Grupo de examen en el MEPC 63 de conformidad con lo dispuesto en la regla D-5.1 del Convenio BWM (párrafo 25).

2.35 Tras una intervención de la delegación de los Estados Unidos, el Comité refrendó las modificaciones de texto propuestas con respecto al párrafo nuevo para ampliar la circular BWM.2/Circ.29 mencionada en el subpárrafo 2.34.2 *supra*.

2.36 El Comité agradeció al Presidente y los miembros del Grupo de examen sobre el agua de lastre su ardua labor.

### **3 RECICLAJE DE BUQUES**

3.1 El Comité tomó nota de que el Convenio internacional de Hong Kong para el reciclaje seguro y ambientalmente racional de los buques, 2009 (Convenio de Hong Kong) había sido firmado, sujeto a su ratificación, por Francia, Países Bajos, Italia, Turquía y Saint Kitts y Nevis. El Comité alentó a otros países a ratificar el Convenio.

3.2 El Comité recordó que, desde la adopción del Convenio de Hong Kong, el MEPC 59 había adoptado las "Directrices para la elaboración del inventario de materiales potencialmente peligrosos". Posteriormente, el MEPC 60 había acordado que las directrices sobre las instalaciones de reciclaje de buques, las directrices para la elaboración del plan de reciclaje del buque y las directrices para la autorización de las instalaciones de reciclaje de buques deberían elaborarse en paralelo, habida cuenta de la estrecha relación entre ellas. El MEPC 60, el MEPC 61 y el Grupo de trabajo por correspondencia sobre las directrices de reciclaje de buques, constituido en ambos periodos de sesiones del Comité, avanzaron en la labor de elaboración de las tres directrices, con miras a su adopción en el MEPC 62.

#### **Planificación de la labor**

3.3 El Comité examinó 15 documentos presentados en el marco de este punto, entre ellos dos documentos informativos, referidos a las siguientes cuestiones:

- .1 Se presentaron cinco documentos sobre las tres directrices que se están elaborando. Tres de ellos (MEPC 62/3, MEPC 62/3/1 y MEPC 62/3/2), que constituyen el informe del Grupo de trabajo por correspondencia, fueron presentados por el Japón, el coordinador del grupo. En los otros dos se proponen enmiendas al proyecto de texto de las "directrices para el reciclaje seguro y ambientalmente racional de los buques". En su documento (MEPC 62/3/4), Francia propuso un texto para asegurarse de que la lista de materiales potencialmente peligrosos, que figurará en el plan de la instalación de reciclaje de buques, se armonice más estrechamente con el texto utilizado en las "Directrices para la elaboración del inventario de materiales

potencialmente peligrosos". Además, Francia y la IACS, en el documento que presentaron conjuntamente (MEPC 62/3/11), propusieron enmiendas específicas a la sección sobre los procedimientos relativos a las condiciones de seguridad para la entrada con el fin de tener en cuenta la labor realizada por el DSC 15, que fue examinada por el MSC 89, que, a su vez, aprobó el proyecto de resolución de la Asamblea "Adopción de las recomendaciones revisadas relativas a la entrada en espacios cerrados a bordo de los buques" para su presentación a la Asamblea en su vigésimo séptimo periodo de sesiones con miras a su adopción.

- .2 Se presentaron seis documentos con propuestas de enmienda a las "Directrices para la elaboración del inventario de materiales potencialmente peligrosos", adoptadas mediante la resolución MEPC.179(59). China (MEPC 62/3/6) propuso tres nuevas entradas de mercancías potencialmente peligrosas en el cuadro C del apéndice 1 y dos enmiendas de redacción en el apéndice 5 de las Directrices. La IACS (MEPC 62/3/8) y China (MEPC 62/3/12) propusieron que, tal como se acordó en el MEPC 61, el Comité debería examinar la definición de los métodos de prueba uniformes de las Directrices, de forma que los resultados de las pruebas se puedan comparar a nivel internacional. En ambos documentos se propuso un texto específico para introducir técnicas de prueba definitivas. China (MEPC 62/3/7) y la ICS y coautores del sector (MEPC 62/3/10) recordaron la necesidad apremiante de elaborar valores umbral y exenciones aplicables a los materiales que deben enumerarse en los inventarios de materiales potencialmente peligrosos, algo de importancia específica para los procedimientos de toma de muestras, el plan de reciclaje del buque y los procedimientos de implantación y control estipulados en el Convenio. En su documento, China propuso niveles umbral específicos para determinados materiales potencialmente peligrosos, mientras que la ICS y los coautores del sector facilitaron valores umbral basados en un análisis provisional y sugirieron la necesidad de realizar una labor continua sustantiva y especializada. Finalmente, la IACS (MEPC 62/3/9) señaló lo que considera un error de redacción involuntario en las Directrices que podría tener serias consecuencias al recopilar los inventarios y propuso una sencilla enmienda de redacción para resolver el problema. El Comité tomó nota de que muchos propietarios de buques ya están dotando a sus buques de inventarios de materiales potencialmente peligrosos y que la pronta implantación con carácter voluntario de las "Directrices para la elaboración del inventario de materiales potencialmente peligrosos" ha representado una valiosa experiencia, como lo indican los seis documentos presentados en este periodo de sesiones. Por tanto, se invitó al Comité a plasmar la experiencia adquirida hasta el momento en enmiendas adecuadas a las Directrices.
- .3 Se presentaron dos documentos relativos a otros asuntos. La República de Corea (MEPC 62/3/3) facilitó un análisis de los elementos que se incluirán en la futura elaboración de un documento de orientación sobre la delegación por las autoridades competentes a organizaciones reconocidas de la autorización de las instalaciones de reciclaje de buques. Esa información sería particularmente útil cuando el Comité diera inicio a la elaboración del documento de orientación. El Comité también observó que el Subcomité FSI estaba elaborando un código para las organizaciones reconocidas que sería un instrumento refundido (incluidas las resoluciones A.739(18) y A.789(19)) con criterios para la evaluación y autorización de las organizaciones reconocidas. El proyecto de código sobre las organizaciones reconocidas

debería finalizarse en el FSI 20 y presentarse al MSC 90 y al MEPC 64. El otro documento fue presentado por China (MEPC 62/3/5), que observó que el texto del Convenio de Hong Kong carecía de la definición de la expresión "cuya construcción se halle en una fase equivalente" y que era necesario corregir una incoherencia en el texto del apéndice 5. Dado que el Convenio no se puede enmendar hasta que entre en vigor, el Comité dio las gracias a China y sugirió examinar sus propuestas en un momento oportuno en el futuro. En el ínterin, se propuso que China considerase proponer al Grupo de trabajo sobre las directrices para el reciclaje de buques que la definición se considere como una enmienda a las Directrices para la elaboración del Inventario y que la incoherencia observada en el apéndice 5 del Convenio se incluyera en las "directrices para la autorización de las organizaciones reconocidas".

- .4 Finalmente, se presentaron dos documentos informativos. El primero, de la Secretaría (MEPC 62/INF.13), tenía por objeto ayudar al Comité y a otras partes interesadas a alcanzar un mejor entendimiento de las condiciones para la entrada en vigor del Convenio. El documento recogía la recopilación de datos publicados sobre el volumen de reciclaje de buques que utilizará el Depositario para determinar la condición para la entrada en vigor con base en el volumen del reciclaje, de conformidad con la resolución MEPC.178(59). El segundo documento, del Banco Mundial (MEPC 62/INF.27), invitaba al Comité a tomar nota de su informe *Ship Breaking and Recycling Industry in Bangladesh and Pakistan* (sector del desguace y reciclaje de buques en Bangladesh y Pakistán), en el que se examina la productividad, competitividad, aspectos económicos y rendimiento ambiental del sector del reciclaje de buques en Bangladesh y Pakistán. En el informe se explicaba que ambos países enfrentan considerables necesidades infraestructurales y que es necesario desplegar esfuerzos concertados para alcanzar la debida capacidad y cumplimiento institucionales. El Banco Mundial llegó a la conclusión de que sería posible hacer cumplir el Convenio de Hong Kong a través de una asociación sólida entre el sector público y el privado con medios adecuados de asistencia técnica y de inversión.

3.4 A propuesta del Presidente, el Comité convino en presentar y examinar en el Pleno sólo los informes del Grupo de trabajo por correspondencia, mientras que el Grupo de trabajo se encargaría de presentar y examinar los documentos restantes.

### **Elaboración de las directrices**

3.5 Al examinar los informes del Grupo de trabajo por correspondencia interperiodos (MEPC 62/3, MEPC 62/3/1 y MEPC 62/3/2), el Comité agradeció al Japón su continua colaboración como coordinador del Grupo y a todos los miembros del Grupo su excelente labor. Además, el Comité observó que parte de la labor del Grupo se desarrolló después de los devastadores terremoto y tsunami que asolaron el Japón en marzo de 2011, y expresó su sincero agradecimiento al Presidente del Grupo y a sus colegas que persistieron en sus esfuerzos por completar la tarea en circunstancias muy difíciles.

3.6 El Comité acordó establecer un grupo de trabajo para examinar los informes del Grupo de trabajo por correspondencia interperiodos como la base para la elaboración futura de las "directrices para el reciclaje seguro y ambientalmente racional de los buques", las "directrices para la elaboración del plan de reciclaje de buques" y las "directrices para la autorización de las instalaciones de reciclaje de buques". Se pidió al Grupo de trabajo que se asegurara de que las directrices: 1) fueran fáciles de utilizar; 2) no fueran demasiado complicadas; 3) no solaparan ni contradijeran otras directrices o el Convenio de Hong Kong; y 4) no rebasaran el ámbito de aplicación del Convenio de Hong Kong. El Comité también acordó encargar al Grupo de trabajo la elaboración de proyectos de enmienda a las "Directrices para la elaboración del inventario de materiales potencialmente peligrosos", adoptadas mediante la resolución MEPC.179(59), con miras a su adopción en el MEPC 62, teniendo en cuenta las observaciones y propuestas presentadas en los documentos de este periodo de sesiones.

### **Constitución del Grupo de trabajo sobre las directrices para el reciclaje de buques**

3.7 Después de examinar las cuestiones antes citadas, el Comité constituyó el Grupo de trabajo sobre las directrices para el reciclaje de buques, bajo la presidencia de la Sra. Claude Wohrer (Francia), con el siguiente mandato:

"Teniendo en cuenta las observaciones, propuestas y decisiones formuladas en el Pleno, se encarga al Grupo de trabajo sobre las directrices para el reciclaje de buques:

- .1 seguir elaborando el proyecto de "directrices para el reciclaje seguro y ambientalmente racional de los buques", con miras a su adopción en el MEPC 62, utilizando como base el texto que figura en el documento MEPC 62/3 y teniendo en cuenta las observaciones y propuestas formuladas en los documentos MEPC 62/3/4 y MEPC 62/3/11;
- .2 seguir elaborando el proyecto de "directrices para la elaboración del plan de reciclaje de buques", con miras a su adopción en el MEPC 62, utilizando como base el texto que figura en el documento MEPC 62/3/1;
- .3 seguir elaborando el proyecto de "directrices para la autorización de las instalaciones de reciclaje de buques", con miras a su adopción en el MEPC 62, utilizando como base el texto que figura en el documento MEPC 62/3/2;
- .4 elaborar proyectos de enmienda a las "Directrices para la elaboración del inventario de materiales potencialmente peligrosos", adoptadas mediante la resolución MEPC.179(59), con miras a su adopción en el MEPC 62, teniendo en cuenta las observaciones y propuestas formuladas en los documentos MEPC 62/3/6, MEPC 62/3/7, MEPC 62/3/8, MEPC 62/3/9, MEPC 62/3/10 y MEPC 62/3/12;
- .5 examinar y recomendar la posibilidad de constituir un grupo de trabajo por correspondencia interperiodos sobre las directrices de reciclaje de buques y, de ser así, elaborar su proyecto de mandato; y
- .6 presentar un informe por escrito al Pleno el jueves, 14 de julio de 2011."

### Informe del Grupo de trabajo sobre las directrices para el reciclaje de buques

3.8 El Comité examinó y aprobó el informe del Grupo de trabajo (MEPC 62/WP.9) en general y, en particular (los números de párrafo y de anexo corresponden a los del documento MEPC 62/WP.9):

- .1 tomó nota de los avances realizados por el Grupo sobre la elaboración del proyecto de "directrices para el reciclaje seguro y ambientalmente racional de los buques" (párrafos 4 a 9 y anexo 1);
- .2 adoptó las "Directrices de 2011 para la elaboración del plan de reciclaje del buque" mediante la resolución MEPC.196(62), que figura en el anexo 2, dado que el Grupo había ultimado y acordado las Directrices (párrafos 10 a 17), y revocó la circular MEPC/Circ.419, de fecha 12 de noviembre de 2004: "Directrices para la elaboración del plan de reciclaje del buque", dado que las Directrices de 2011 la habían sustituido;
- .3 tomó nota de los avances realizados por el Grupo sobre la elaboración del proyecto de "directrices para la autorización de las instalaciones de reciclaje de buques" (párrafos 18 a 24 y anexo 3);
- .4 adoptó las "Directrices de 2011 para la elaboración del inventario de materiales potencialmente peligrosos" mediante la resolución MEPC.197(62), que figura en el anexo 3, dado que el Grupo había ultimado y acordado las Directrices (párrafos 25 a 28); y
- .5 aceptó que el Grupo de trabajo por correspondencia interperiodos sobre las directrices para el reciclaje de buques volviera a constituirse, coordinado por el Japón<sup>1</sup>, y aprobó el siguiente mandato para el Grupo:

"A partir de los resultados del MEPC 62 y del informe del Grupo de trabajo (MEPC 62/WP.9), se encarga al Grupo de trabajo por correspondencia sobre las directrices para el reciclaje de buques lo siguiente:

- .1 continuar elaborando y, si es posible, ultimar el proyecto de texto de las "directrices para el reciclaje seguro y ambientalmente racional de los buques", basándose en el texto que figura en el anexo 1 del documento MEPC 62/WP.9, teniendo en cuenta los documentos MEPC 62/3/4 y MEPC 62/3/11, con miras a su adopción en el MEPC 63;
- .2 continuar elaborando y, si es posible, ultimar el proyecto de texto de las "directrices para la autorización de las instalaciones de reciclaje de buques", basándose en el texto que figura en el anexo 3 del documento MEPC 62/WP.9, con miras a su adopción en el MEPC 63;

---

1

**Coordinador:**

Sr. Shinichiro OTSUBO  
Director for International Regulations  
Safety Standards Division  
Maritime Bureau  
Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism  
Teléfono: +81-3-5253-8636  
Facsímil: +81-3-5253-1644  
Correo electrónico: [otsubo-s24r@mlit.go.jp](mailto:otsubo-s24r@mlit.go.jp)

- .3 si es posible, empezar a elaborar el proyecto de texto de las "directrices para el reconocimiento y la certificación en virtud del Convenio de Hong Kong", teniendo en cuenta los documentos MEPC 55/3/6, MEPC 56/3/3, MEPC 56/3/7 y MEPC 56/3/11;
- .4 si es posible, empezar a elaborar el proyecto de texto de las "directrices para la inspección de buques en virtud del Convenio de Hong Kong"; y
- .5 informar del resultado de sus deliberaciones al MEPC 63."

3.9 La delegación de Francia señaló que, si bien acogía con agrado la adopción de las dos directrices, habría preferido adoptar las "Directrices para la elaboración del Plan de reciclaje de buques" como directrices provisionales, dado que están vinculadas a las necesidades del proyecto de "directrices para el reciclaje seguro y ambientalmente racional de los buques", y del proyecto de "directrices para la autorización de las instalaciones de reciclaje de los buques", ninguno de los cuales estaba listo para su adopción en el 62º periodo de sesiones, y también porque no había experiencia con la implantación de las "Directrices para la elaboración del plan de reciclaje del buque". No obstante, la delegación de Francia reconoció que el Grupo de trabajo había examinado la cuestión y había decidido recomendar que no se adoptasen las directrices provisionales, a fin de evitar confusión entre las partes interesadas y también porque, en cualquier caso, las directrices seguían sometidas a examen.

3.10 El Comité agradeció al Presidente y los miembros del Grupo de trabajo la ardua labor realizada.

#### **4 PREVENCIÓN DE LA CONTAMINACIÓN ATMOSFÉRICA OCASIONADA POR LOS BUQUES**

##### **ORDEN DE LOS DEBATES**

4.1 El Comité tomó nota de que, en relación con este punto del orden del día, debían examinarse las partes correspondientes de los documentos MEPC 62/11/1 sobre los resultados del FSI 19 y MEPC 62/11/2 sobre los resultados del BLG 15. También debían examinarse en relación con este punto del orden del día tres documentos dentro del punto 7 del orden del día relativos al Anexo VI del Convenio MARPOL (MEPC 62/7/6, MEPC 62/7/7 y MEPC 62/7/8) y dos documentos dentro del punto 11 del orden del día relativos a las directrices SCR (MEPC 62/11/5 y MEPC 62/11/8).

4.2 A fin de facilitar el examen de este punto del orden del día, el Comité acordó el orden de los debates y la agrupación de documentos, según se indica a continuación:

- .1 Resultados del BLG 15:  
Partes correspondientes del documento MEPC 62/11/2 (párrafos 2.18 a 2.24), presentado por la Secretaría;
- Calidad del fueloil:  
MEPC 62/4/4, presentado por Noruega e INTERTANKO,  
MEPC 62/4/11 y MEPC 62/4/12, presentados por Noruega;

Emisiones de carbono negro procedentes del transporte marítimo internacional:

MEPC 62/4/3, presentado por Naciones Unidas-CEPE,  
MEPC 62/4/16, presentado por CSC, FOEI, Pacific Environment  
y WWF,  
MEPC 62/4/10, presentado por Noruega,  
MEPC 62/4/18, presentado por la República de Corea;

Examen de los avances tecnológicos que se hayan producido a fin de implantar las normas del nivel III sobre las emisiones de NO<sub>x</sub> (regla 13.10 del Anexo VI del Convenio MARPOL):

MEPC 62/4/9, presentado por la Secretaría,  
MEPC 62/4/2, presentado por ICOMIA,  
MEPC 62/4/20, presentado por los Estados Unidos;

Directrices SCR y posibles enmiendas al Código Técnico sobre los NO<sub>x</sub> 2008:

MEPC 62/4/13, presentado por los Estados Unidos e Irlanda,  
MEPC 62/4/14 y MEPC 62/4/15, presentados por China,  
MEPC 62/11/5, presentado por Alemania,  
MEPC 62/11/8, presentado por la IACS;

- .2 Resultados del FSI 19:  
Partes correspondientes al documento MEPC 62/11/1 (párrafos 2.8 y 2.9), presentado por la Secretaría;
- .3 Disposiciones para la incineración a bordo en virtud de la regla 16 del Anexo VI del Convenio MARPOL:  
MEPC 62/7/7, presentado por la Federación de Rusia,  
MEPC 62/7/6, presentado por la IACS;
- .4 Notificaciones en virtud del Anexo VI del Convenio MARPOL:  
MEPC 62/4/1, presentado por la Secretaría,  
MEPC 62/7/8, presentado por la IACS;
- .5 Informe del Grupo de trabajo por correspondencia sobre la evaluación de la disponibilidad de fueloil, en virtud del Anexo VI del Convenio MARPOL:  
MEPC 62/4/5 y MEPC 62/INF.9, presentados por los Estados Unidos,  
MEPC 62/4/21, presentado por la ICS;
- .6 Disposiciones para los óxidos de azufre y materia particulada en virtud de la regla 14 del Anexo VI del Convenio MARPOL:  
MEPC 62/4/17, presentado por la ICS,  
MEPC 62/4/20, presentado por los Estados Unidos,  
MEPC 62/4, presentado por la Secretaría; y
- .7 Otras cuestiones relativas a la contaminación atmosférica.

## RESULTADOS DEL BLG 15

4.3 El Comité recordó que se había encargado al Subcomité BLG que actualizara y elaborara directrices y examinara la necesidad de disponer de orientaciones adicionales sobre varias cuestiones relacionadas con la implantación del Anexo VI del Convenio MARPOL y el Código Técnico sobre los NO<sub>x</sub> 2008.



## Calidad del fueloil

4.4 El Comité también recordó que el MEPC 61 examinó la especificación revisada de combustibles para usos marinos ISO 8217:2010, teniendo en cuenta cuestiones relativas a las características y parámetros del fueloil relacionados con la calidad del aire, la seguridad del buque, el rendimiento del motor y la salud de la tripulación. El MEPC 61 acordó que los documentos correspondientes, así como las observaciones formuladas, deberían volver a ser examinadas con detenimiento por el BLG 15.

4.5 El Comité tomó nota de que el BLG 15 examinó estas cuestiones con detenimiento y concluyó que se necesitaba más información y datos para poder examinar adecuadamente las cuestiones relacionadas con la especificación revisada de los combustibles para usos marinos (ISO 8217:2010), el contenido límite del sulfuro de hidrógeno (H<sub>2</sub>S), así como la necesidad y proyecto de un posible mecanismo nuevo de control de calidad de los combustibles para usos marinos.

4.6 El Comité examinó el documento MEPC 62/4/4 (Noruega e INTERTANKO), en el que se facilita información de seguimiento acerca de las propuestas del BLG 15 (BLG 15/11/4) respecto de la repercusión de los problemas de la calidad de los combustibles líquidos notificados por los buques, y proporciona ejemplos de algunos casos ocurridos en años recientes.

4.7 El Comité examinó el documento MEPC 62/4/11 (Noruega), en el que se propone que la nota de entrega de combustible debería ampliarse con miras a incluir otros parámetros del combustible que la ISO, en el documento MEPC 59/4/3, consideró pertinentes para la salud de la gente de mar, la seguridad del buque y las emisiones atmosféricas.

4.8 El Comité examinó el documento MEPC 62/4/12 (Noruega), en el que se propone enmendar las Directrices relativas al muestreo del fueloil para determinar el cumplimiento de lo dispuesto en el Anexo VI revisado del Convenio MARPOL, 2009 (resolución MEPC.182(59)) a fin de incluir directrices para el muestreo del fueloil de los tanques de combustible, debido a que en algunas inspecciones de supervisión por el Estado rector del puerto las muestras de combustible se toman directamente de los tanques del buque a fin de verificar el combustible real utilizado a bordo del buque. En el documento se plantea que los ensayos de verificación de las muestras del tanque siempre deberían ir acompañadas de un ensayo de verificación de la muestra estipulada por el Convenio MARPOL con miras a confirmar si el combustible entregado y el combustible que se encuentra en los tanques son del mismo origen/fuente.

4.9 El Comité intercambió opiniones sobre la especificación del fueloil y la necesidad de establecer controles de calidad adicionales antes de la entrega a los buques. La mayoría de las delegaciones opinó que no era necesario introducir ningún parámetro adicional en la nota de entrega de combustible obligatoria, ya que se trataría de una duplicación de los esfuerzos. La delegación de Noruega realizó tres intervenciones durante las deliberaciones. Tal como se pidió, dichas intervenciones se recogen en el anexo 4.

4.10 El Comité tomó nota de que era necesario habilitar procedimientos independientes para el muestreo del fueloil que se utilice a bordo de los buques, a fin de verificar el cumplimiento de lo dispuesto en la regla 14 del Anexo VI del Convenio MARPOL.

4.11 Las Islas Marshall señalaron que objetaban a que se especificara la regla 14 en el mandato del Subcomité BLG en este contexto, ya que su entendimiento es que el muestreo directo de los tanques de combustible no se especifica como medio de determinación del cumplimiento de lo dispuesto en el Anexo VI del Convenio MARPOL.

4.12 El Comité acordó elaborar un procedimiento apropiado para el muestreo del fueloil a efectos de supervisión por el Estado rector del puerto e inspección por el Estado de abanderamiento. No obstante, no aceptó la propuesta de establecer un ensayo de verificación de una muestra del tanque, que iría acompañada de un ensayo de verificación de la muestra estipulada en el Convenio MARPOL.

4.13 El Comité tomó nota de que aún quedaban pendientes aspectos preocupantes en relación con la calidad del fueloil que tenía que abordar, y acordó que el Subcomité BLG volviera a examinar esta cuestión. Dio instrucciones al Grupo de trabajo de que elaborara un proyecto de mandato para el Subcomité BLG y estableció 2012 como año de ultimación previsto para esta labor.

### **Emisiones de carbono negro procedentes del transporte marítimo internacional**

4.14 El Comité recordó que desde el MEPC 58, había examinado documentos en los que se facilitaban resúmenes y análisis de diversos enfoques para reducir las emisiones de agentes perjudiciales para el clima, procedentes del transporte marítimo internacional, en los que se incluía información sobre los efectos del carbono negro.

4.15 El Comité recordó también que el MEPC 60 había deliberado sobre si era necesario adoptar por separado medidas a fin de reducir la emisiones de carbono negro procedentes del transporte marítimo en la región del Ártico y cómo debería relacionarse esto con la labor general de prevención de la contaminación atmosférica ocasionada por los buques en el marco del Anexo VI del Convenio MARPOL, y con la labor de la Organización sobre la eficiencia energética de los buques.

4.16 El Comité recordó también que el MEPC 61 acordó invitar a las delegaciones y observadores interesados a que presentaran al BLG 15 propuestas concretas con medidas específicas.

4.17 El Comité tomó nota de que el BLG 15, tras examinar los documentos correspondientes, pidió al Comité que facilitara instrucciones más claras acerca del modo en que debía abordar el asunto del carbono negro.

4.18 El Comité también tomó nota de que se habían presentado diversos documentos para su examen sobre las emisiones de carbono negro procedentes del transporte marítimo internacional y, en concreto, propuestas para la elaboración de un plan de trabajo a fin de abordar esta cuestión.

4.19 Una serie de delegaciones consideraron que era necesario disponer de más información científica antes de examinar un plan de trabajo en relación con esta cuestión y que no se había demostrado que hubiera una necesidad imperiosa de que la Organización abordara esta cuestión. Una serie de delegaciones declararon que el Comité ya había acordado abordar la reducción de emisiones de carbono negro y que el plan de trabajo propuesto por Noruega en el documento MEPC 62/4/10 era un buen modo de proceder. Tras manifestar su apoyo al plan de trabajo, algunas delegaciones señalaron que debería limitarse al examen del impacto de las emisiones de carbono negro en el Ártico. Una serie de delegaciones argumentaron también que era prematuro examinar la posibilidad de elaborar medidas reglamentarias.

4.20 El Comité aceptó el siguiente plan de trabajo para que el Subcomité BLG examine el impacto de las emisiones de carbono negro procedentes del transporte marítimo internacional en el Ártico:

- .1 establecer una definición de las emisiones de carbono negro procedentes del transporte marítimo internacional;
- .2 examinar posibles métodos de medición del carbono negro y determinar el método más apropiado para medir las emisiones de carbono negro procedentes del transporte marítimo internacional;
- .3 investigar medidas de control apropiadas para reducir el impacto de las emisiones de carbono negro procedentes del transporte marítimo internacional; y
- .4 presentar un informe definitivo al MEPC 65, en el cual el Comité debería acordar qué medida o medidas procede adoptar.

4.21 El Comité tomó nota de la información adicional facilitada en los documentos MEPC 62/4/3 (Naciones Unidas-CEPE), MEPC 62/4/16 (CSC, FOEI, Pacific Environment y WWF), MEPC 62/4/18 (República de Corea), MEPC 62/INF.32 y MEPC 62/INF.33 (Coalición para un Transporte Marítimo Limpio) y encargó al Subcomité BLG que los examinara más detenidamente, según sea necesario, con arreglo a los términos del plan de trabajo acordado.

#### **Examen de los avances tecnológicos que se hayan producido a fin de implantar las normas del nivel III sobre las emisiones de NO<sub>x</sub> (regla 13.10 del Anexo VI del Convenio MARPOL)**

4.22 El Comité recordó que el BLG 15 pidió a la Secretaría que elaborase un documento en el que se destacaran los requisitos del estudio de las emisiones de NO<sub>x</sub> del nivel III (BLG 15/19, párrafo 11.54) y lo presentara al presente periodo de sesiones del Comité con miras a examinarlo.

4.23 El Comité examinó el proyecto de mandato elaborado por la Secretaría que figura en el documento MEPC 62/4/9, las observaciones formuladas sobre el mismo, recogidas en el documento MEPC 62/4/20 (Estados Unidos) y el documento MEPC 62/4/2 (ICOMIA).

4.24 El Comité acordó establecer un grupo de trabajo por correspondencia, bajo la coordinación de los Estados Unidos<sup>1</sup>, en lugar de un grupo de expertos, para el examen de los avances tecnológicos que se hayan producido a fin de implantar las normas del nivel III sobre las emisiones de NO<sub>x</sub>, y le asignó el siguiente mandato:

"1 Se encarga al Grupo de trabajo por correspondencia sobre los NO<sub>x</sub> (GC-NO<sub>x</sub>) que examine los avances tecnológicos que se hayan producido a fin de implantar las normas del nivel III sobre las emisiones de NO<sub>x</sub>, según se prescribe en la regla 13.10 del Anexo VI del Convenio MARPOL y lleve a cabo las siguientes tareas:

---

<sup>1</sup> **Coordinador:**  
Sr. Michael J. Samulski  
United States Environmental Protection Agency  
Teléfono: +1 734 214 4532  
Correo electrónico: [samulski.michael@epa.gov](mailto:samulski.michael@epa.gov)

- .1 examinar la cuestión, lo que incluirá deliberaciones sobre la información y los datos que se requieren para llevar a cabo el examen y cómo deberían recopilarse y analizarse dichos datos e información;
- .2 utilizando estos datos y la demás información, examinar los avances tecnológicos que se hayan producido para implantar las normas que figuran en la regla 13.5.1.1 del Anexo VI del Convenio MARPOL, con miras a informar sobre lo siguiente:
  - .2.1 gama de tecnologías (accesorios del motor, material, dispositivos, aparatos, otros procedimientos, combustibles alternativos o métodos de cumplimiento) que cumplan lo dispuesto en las normas del nivel III sobre las emisiones de NO<sub>x</sub>;
  - .2.2 actual uso de estas tecnologías en buques con motores diésel marinos, con miras a elaborar un perfil de la introducción y demostración del uso de estas tecnologías en aplicaciones en la práctica;
  - .2.3 avances de los fabricantes de motores y sistemas de postratamiento para desarrollar tales tecnologías y expectativas de que las tecnologías del nivel III sobre las emisiones de NO<sub>x</sub> se encuentren plenamente disponibles en el mercado para 2016;
  - .2.4 identificación de todo subconjunto de motores diésel marinos para los que no se va a disponer de tecnologías que cumplan lo dispuesto en las normas de nivel III;
  - .2.5 si procede, disponibilidad mundial de productos consumibles utilizados por una determinada tecnología para reducir las emisiones de conformidad con lo dispuesto en la norma del nivel III, incluidas las cuestiones relacionadas con la cadena de suministro, por ejemplo, restricciones de importación, exportación y venta;
- .3 recomendar si el plazo establecido en la regla 13.5.1.1 del Anexo VI del Convenio MARPOL debería mantenerse o si es necesario ajustarlo y, en ese caso, el razonamiento que sustenta tal prórroga; y
- .4 presentar un informe provisional sobre los progresos conseguidos al MEPC 64 y un informe definitivo al MEPC 65 en 2013.

### **Directrices SCR y posibles enmiendas al Código Técnico sobre los NO<sub>x</sub> 2008**

4.25 El Comité recordó que el BLG 15 había acordado que era necesario enmendar el Código Técnico sobre los NO<sub>x</sub> 2008, para que haya más flexibilidad en el proceso de reconocimiento y rectificación de los motores diésel marinos de gran tamaño equipados con sistemas de reducción catalítica (SCR) (Plan B). El BLG 15 elaboró los proyectos de enmienda al Código Técnico sobre los NO<sub>x</sub> 2008, (anexo 7 del documento BLG 15/19) y el proyecto de directrices en el que se abordan aspectos adicionales en relación con el Código Técnico sobre los NO<sub>x</sub> 2008, con respecto a prescripciones particulares relacionadas con los motores diésel marinos equipados con sistemas SCR (anexo 8 del documento BLG 15/19).

4.26 El Comité recordó también que el BLG 15 no había llegado a una conclusión sobre si mantener o suprimir el párrafo 7.7 del proyecto de directrices SCR, y acordó invitar al MEPC 62 a que adoptara una decisión.

4.27 El Comité examinó las observaciones formuladas sobre los proyectos de enmienda al Código Técnico sobre los NO<sub>x</sub> 2008, y el proyecto de directrices SCR que figuran en los documentos MEPC 62/4/13 (Estados Unidos e Irlanda), MEPC 62/4/14 (China), MEPC 62/4/15 (China), MEPC 62/11/5 (Alemania) y MEPC 62/11/8 (IACS) y, en particular, si convenía mantener o suprimir el párrafo 7.7 anteriormente mencionado.

4.28 Tras intercambiar opiniones sobre la cuestión, el Comité acordó mantener el párrafo 7.7 del proyecto de directrices SCR, y remitir dicho proyecto al Grupo de trabajo para su ultimación con miras a adoptarlo en el actual periodo de sesiones. El Comité tomó nota de que, además de las disposiciones para la verificación en virtud del Código Técnico sobre los NO<sub>x</sub> 2008, el mantener el párrafo 7.7 puede requerir la elaboración de orientaciones específicas para la verificación durante el servicio de la combinación motor/dispositivo reductor de los NO<sub>x</sub>. El Comité también acordó remitir los proyectos de enmienda al Código Técnico sobre los NO<sub>x</sub> 2008, con objeto de introducir el Plan B, al Grupo de trabajo para su ultimación con miras a su aprobación en el presente periodo de sesiones.

#### **Directrices para la provisión de instalaciones de recepción en virtud del Anexo VI del Convenio MARPOL**

4.29 El Comité recordó que el BLG 15 había elaborado el proyecto de directrices para la provisión de instalaciones de recepción en virtud del Anexo VI del Convenio MARPOL, que figura en el anexo 9 del documento BLG 15/19, y acordó remitir dichas directrices a un grupo de trabajo para su ultimación con vistas a su aprobación en el presente periodo de sesiones.

#### **RESULTADOS DEL FSI 19**

4.30 El Comité recordó que el MEPC 61 pidió al Subcomité FSI que actualizara la circular MEPC.1/Circ.718 relativa al modelo revisado del Suplemento del Certificado IAPP, teniendo en cuenta las "Orientaciones sobre el momento de sustituir los certificados existentes por los certificados expedidos tras la entrada en vigor de las enmiendas a los certificados de los instrumentos de la OMI" (circular MSC-MEPC.5/Circ.6). El FSI 19 elaboró un proyecto de circular MEPC sobre el modelo revisado del Suplemento del Certificado IAPP con miras a enmendar la circular MEPC.1/Circ.718 que figura en el anexo 5 del documento FSI 19/19.

4.31 El Comité aprobó el proyecto de circular MEPC sobre el modelo revisado del Suplemento del Certificado IAPP con miras a enmendar la circular MEPC.1/Circ.718 (FSI 19/19/Add.1, anexo 5) y pidió a la Secretaría que lo publicara con la signatura MEPC.1/Circ.757.

4.32 El Comité tomó nota del párrafo 2.8 del documento MEPC 62/11/1 acerca del problema que podría plantearse en relación con la supervisión por el Estado rector del puerto con respecto a la fecha en que se expide por primera vez el Certificado IAPP a un buque nuevo, antes de que el buque haya recibido combustible y que, por tanto, no dispone de las pertinentes notas de entrega de combustible. El Comité acordó invitar a las delegaciones y observadores interesados a que presentaran propuestas al MEPC 63 acerca del modo en que este posible problema debería abordarse.

## **Disposiciones para la incineración a bordo de conformidad con la regla 16 del Anexo VI del Convenio MARPOL**

4.33 El Comité examinó el documento MEPC 62/7/7 (Federación de Rusia) en el que se proponen enmiendas a la regla 16.4 del Anexo VI del Convenio MARPOL relativas a la incineración de los lodos de aguas residuales y fangos oleosos en las plantas generadoras principales.

4.34 La mayoría de las delegaciones opinó que no había una necesidad imperiosa de enmendar la regla 16.4 del Anexo VI del Convenio MARPOL y el Comité decidió no adoptar ninguna medida con respecto a la propuesta.

4.35 El Comité examinó el documento MEPC 62/7/6 (IACS) en el que se plantean cuestiones relacionadas con la protección contra incendios de espacios para incineradores y los espacios para el almacenamiento de desechos y se propone que el asunto se remita al Comité de Seguridad Marítima (MSC).

4.36 El Comité acordó remitir el documento al Subcomité de Protección contra Incendios para que lo examinara con miras a que asesorara al MSC y al MEPC sobre si el reconocimiento y la certificación de la protección contra incendios de los espacios para incineradores y los espacios para el almacenamiento de desechos debía estar dentro del ámbito del Convenio SOLAS o del Convenio MARPOL.

## **NOTIFICACIONES A LA ORGANIZACIÓN EN VIRTUD DEL ANEXO VI DEL CONVENIO MARPOL**

### **Elaboración de un módulo GISIS para el Anexo VI del Convenio MARPOL**

4.37 El Comité examinó el documento MEPC 62/4/1 (Secretaría) en el que se presenta un proyecto de módulo GISIS elaborado por la Secretaría como un posible portal para que las Partes en el Anexo VI del Convenio MARPOL transmitan a la Organización las notificaciones prescritas y para posibilitar un acceso fácil a esta información al sector del transporte marítimo.

4.38 El Comité tomó nota de la disponibilidad del módulo GISIS para las notificaciones del Anexo VI del Convenio MARPOL y examinó si la notificación vía GISIS satisface las prescripciones estipuladas en el Anexo VI del Convenio MARPOL respecto de la obligación de las Partes Contratantes de notificar a la Organización, y si, una vez transmitida la notificación por GISIS, se satisface la prescripción en virtud del Anexo VI del Convenio MARPOL de que la Organización transmita la información recibida a los Estados Miembros.

4.39 El Comité tomó nota de que la cuestión de las notificaciones por GISIS se examinará detenidamente en el próximo periodo de sesiones del Subcomité FSI, en el que se examinarán, además, las cuestiones pertinentes planteadas en el documento MEPC 62/4/1, según proceda, en lo que respecta a otros convenios.

### **Notificación del método aprobado en virtud de las reglas 13.7.1 y 13.7.2**

4.40 El Comité tomó nota de que la circular MEPC.1/Circ.738 sobre el "Método aprobado para determinados motores MAN B&W S70MC" se publicó el 19 de octubre de 2010, y de que la circular MEPC.1/Circ.743 para determinados motores WÄRTSILÄ RTA se publicó el 17 de febrero de 2011.

4.41 El Comité examinó el documento MEPC 62/7/8 (IACS) en el que se hace hincapié en que se considera que la información recogida en estas circulares es insuficiente para implantar el reconocimiento correspondiente y se propone aclarar la información que debe incluirse en la circular de la OMI que notifique la certificación del método aprobado.

4.42 En respuesta a lo anterior, las delegaciones de Dinamarca y Alemania acordaron facilitar información adicional para aclarar las cuestiones planteadas. No obstante, ambas delegaciones declararon que no se deberían retirar ni suspender las circulares MEPC.1/Circ.738 y MEPC.1/Circ.743, según se propone en el documento MEPC 62/7/8, dado que los procedimientos de aprobación cumplen plenamente lo dispuesto en el Anexo VI del Convenio MARPOL y las correspondientes prescripciones del Código Técnico sobre los NO<sub>x</sub> 2008, y por consiguiente son válidos. Las futuras solicitudes de método aprobado deberían recibir el mismo trato, teniendo presente la solicitud de que se facilite información adicional sobre el procedimiento.

4.43 El Comité acordó remitir el documento al Grupo de trabajo para que continúe examinándolo con vistas a identificar la información necesaria en la notificación.

#### **INFORME DEL GRUPO DE TRABAJO POR CORRESPONDENCIA SOBRE LA EVALUACIÓN DE LA DISPONIBILIDAD DE FUELOIL, EN VIRTUD DEL ANEXO VI DEL CONVENIO MARPOL**

4.44 El Comité recordó que el MEPC 61 había constituido un grupo de trabajo por correspondencia sobre la evaluación de la disponibilidad de fueloil, en virtud del Anexo VI del Convenio MARPOL, con miras a elaborar la metodología que ha de utilizarse en el examen prescrito en virtud de la regla 14 del Anexo VI del Convenio MARPOL (MEPC 61/24, párrafo 4.30).

4.45 El Comité recordó también que, durante el MEPC 61, diversas delegaciones habían manifestado la opinión de que era prematuro iniciar el examen en ese momento, y que 2015 o 2016 sería el momento adecuado para empezar a considerar la metodología para un examen que ha de ultimarse para 2018.

4.46 El Comité examinó el documento MEPC 62/4/5 (Estados Unidos), en el que se facilita el informe sobre el Grupo de trabajo por correspondencia, incluidos un resumen de las deliberaciones, asuntos pendientes y proyecto de marco metodológico. El Grupo de trabajo por correspondencia invitó al Comité a examinar el proyecto de marco metodológico que figura en el anexo, y la información facilitada en el documento MEPC 62/INF.9.

4.47 El Comité examinó el documento MEPC 62/4/21 (ICS), en el que se facilitan observaciones sobre el documento MEPC 62/4/5 respecto de la necesidad de validar y perfeccionar con prontitud el modelo de disponibilidad del combustible.

4.48 Varias delegaciones respaldaron la propuesta de la ICS de validar con prontitud el proyecto de metodología propuesto para evaluar la disponibilidad del combustible efectuando un estudio preliminar que arroje hipótesis de disponibilidad de combustible. No obstante, otras delegaciones opinaron que con la realización de dicho estudio preliminar en esta etapa temprana, basándose en un combustible de un contenido de azufre del 0,1 % suministrado para su utilización en zonas de control de las emisiones, se corría el riesgo de que la validación resultante del proyecto de metodología para evaluar el suministro mundial de fueloil no fuese eficaz, habida cuenta de que el alcance de dicho estudio de validación se limitaría, por definición, a tales ECA, y, por lo tanto, no sería una validación mundial. Asimismo, se consideró que la evaluación de la metodología después de la fecha de implantación del 1 de enero de 2015 de la norma del 0,1 % permitiría utilizar la experiencia adquirida después de dicha fecha para perfeccionar la metodología para el examen mundial.

4.49 Tras tomar nota de las opiniones manifestadas, el Comité acordó aplazar el examen de esta cuestión e invitar a que se presentaran más documentos en su próximo periodo de sesiones sobre el proyecto de metodología propuesto y el calendario conexo para que se examine detenidamente y se adopten medidas, según proceda.

#### **DISPOSICIONES PARA LOS ÓXIDOS DE AZUFRE Y MATERIA PARTICULADA EN VIRTUD DE LA REGLA 14 DEL ANEXO VI DEL CONVENIO MARPOL**

4.50 El Comité tomó nota de los siguientes documentos en relación con las disposiciones relativas al contenido de azufre en el combustible para usos marinos en virtud de la regla 14 del Anexo VI del Convenio MARPOL:

- .1 MEPC 62/4 (Secretaría), sobre los resultados de la vigilancia del contenido medio de azufre a escala mundial del fueloil marino suministrado para el uso a bordo de los buques durante 2010. En esta supervisión se notifica el contenido de azufre de los combustibles destilados por primera vez, que muestra que el 72,06 % de los combustibles destilados tiene un contenido de azufre por debajo del 0,1 %;
- .2 MEPC 62/4/17 (ICS), sobre las posibles repercusiones de las reglas del Anexo VI revisado del Convenio MARPOL en las zonas de control de las emisiones de SO<sub>x</sub> en el mar del Norte y en el mar Báltico, resultantes de implantar la prescripción relativa al contenido de azufre del 0,1 % en 2015, y en el que se cuantifica el posible volumen de cambio modal con respecto a los operadores y puertos alemanes; y
- .3 MEPC 62/4/19 (Estados Unidos) relativo a la información sobre los estudios publicados acerca de los posibles efectos de las prescripciones sobre el contenido de azufre del combustible establecidas en el Anexo VI del Convenio MARPOL aplicables a las zonas de control de las emisiones que se han designado. Asimismo, contiene observaciones sobre el documento MEPC 62/4/17.

#### **Otras cuestiones relativas a la contaminación atmosférica**

4.51 El Comité tomó nota del documento MEPC 62/INF.8 (República de Corea) sobre la reducción del tiempo de las pruebas en taller de motores y las repercusiones económicas y ambientales consiguientes.

#### **Sustancias que agotan la capa de ozono y coordinación con el PNUMA**

4.52 El Comité recordó que el MEPC 61 había pedido a la Secretaría que continuara comunicándose con el Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente (PNUMA) y la Secretaría del Protocolo de Montreal (Secretaría del Ozono) para determinar los procedimientos correctos para la compra de HCFC en puertos extranjeros.

4.53 El Comité tomó nota de que la Secretaría continuó comunicándose con la Secretaría del Ozono y realizó presentaciones sobre la regla 12 del Anexo VI del Convenio MARPOL en reuniones regionales del PNUMA en la zona del Caribe y los países de Asia y las islas del Pacífico con miras a fomentar un mayor entendimiento del Protocolo de Montreal y de las reglas del Anexo VI del Convenio MARPOL.



4.54 El Comité acordó pedir a la Secretaría que continuara comunicándose con la Secretaría del Ozono y, según proceda, elaborase un proyecto de circular MEPC para su examen en el próximo periodo de sesiones a fin de facilitar las deliberaciones del Comité sobre esta cuestión.

#### **Constitución del Grupo de trabajo sobre la prevención de la contaminación atmosférica ocasionada por los buques**

4.55 El Grupo acordó constituir el Grupo de trabajo sobre la prevención de la contaminación atmosférica ocasionada por los buques con el siguiente mandato:

"Se encarga al Grupo de trabajo sobre la prevención de la contaminación atmosférica ocasionada por los buques que, teniendo en cuenta los documentos pertinentes, así como las observaciones formuladas en el Pleno y las decisiones adoptadas por éste:

- .1 elabore el proyecto de mandato para la labor del Subcomité BLG sobre las enmiendas a las Directrices relativas al muestreo del fueloil utilizado a bordo de los buques, únicamente durante un periodo de sesiones;
- .2 ultime el proyecto de enmiendas al Código Técnico sobre los NO<sub>x</sub> para permitir la certificación en virtud del Plan B, con miras a su aprobación en el presente periodo de sesiones;
- .3 ultime el proyecto de directrices para abordar los aspectos adicionales del Código Técnico sobre los NO<sub>x</sub> 2008, en relación con las prescripciones específicas aplicables a los motores diésel marinos equipados con sistemas de reducción catalítica selectiva (SCR), con miras a su adopción en el presente periodo de sesiones;
- .4 ultime el proyecto de directrices para las instalaciones de recepción en virtud del Anexo VI del Convenio MARPOL, con miras a su adopción en el presente periodo de sesiones;
- .5 indique la información que se incluirá en la notificación de un método aprobado de conformidad con lo dispuesto en las reglas 13.7.1 y 13.7.2 del Anexo VI del Convenio MARPOL; y
- .6 presente un informe por escrito al Pleno el jueves 14 de julio de 2011."

#### **Medidas adoptadas en relación con el informe del Grupo de trabajo**

4.56 Tras recibir y examinar el informe del Grupo de trabajo (MEPC 62/WP.10), el Comité lo aprobó, en términos generales, y en particular (los números de los párrafos corresponden a los del documento MEPC 62/WP.10):

- .1 refrendó el mandato para la labor del Subcomité BLG sobre la elaboración de directrices relativas al procedimiento de muestreo del fueloil utilizado a bordo de los buques (párrafo 3.5);

- .2 aprobó, con miras a distribuirlo para su posterior adopción en su próximo periodo de sesiones, el proyecto de enmiendas al Código Técnico sobre los NO<sub>x</sub> 2008 para permitir la certificación en virtud del Plan B (párrafo 4.3), que figura en el anexo 5;
- .3 encargó al Subcomité BLG que examinara la conveniencia de utilizar sistemas de vigilancia continua de los NO<sub>x</sub> para demostrar el cumplimiento de los límites de emisiones de NO<sub>x</sub> del nivel III (regla 13.5.1), asignando dos periodos de sesiones (párrafo 5.5);
- .4 encargó al Subcomité BLG que examinara procedimientos para la certificación de motores que utilizan gas como combustible, cuando se empleen motores que funcionan exclusivamente con gas para el cumplimiento de los límites de las emisiones de NO<sub>x</sub> del nivel III (párrafo 5.7);
- .5 adoptó las Directrices de 2011 para abordar los aspectos adicionales del Código Técnico sobre los NO<sub>x</sub> 2008, en relación con las prescripciones específicas aplicables a los motores diésel marinos equipados con sistemas de reducción catalítica selectiva (SCR), (párrafo 5.11), mediante la resolución MEPC.198(62), que figuran en el anexo 6;
- .6 adoptó las Directrices de 2011 para las instalaciones de recepción en virtud del Anexo VI del Convenio MARPOL (párrafo 6.2), mediante la resolución MEPC.199(62), que figuran en el anexo 7;
- .7 tomó nota de que los autores de las notificaciones de los métodos aprobados en virtud de las reglas 13.7.1 y 13.7.2 del Anexo VI del Convenio MARPOL, distribuidos mediante las circulares MEPC.1/Circ.738 y MEPC.1/Circ.743, acordaron facilitar orientaciones e información adicionales, según sea necesario, para determinar qué motores deberán cumplir lo dispuesto en esas reglas (párrafo 7.4); y
- .8 encargó al Subcomité BLG que elaborase directrices o una circular (según considere más apropiado) que definan la información que debe presentarse como parte de la notificación que una Administración está obligada a enviar a la OMI con respecto a la aprobación de un método aprobado (párrafo 7.6).

## **5 REDUCCIÓN DE LAS EMISIONES DE GASES DE EFECTO INVERNADERO PROCEDENTES DE LOS BUQUES**

5.1 El Comité recordó el considerable progreso alcanzado en su último periodo de sesiones en relación con los tres elementos constitutivos de la labor de la Organización en torno a los gases de efecto invernadero, a saber, las medidas de reducción técnicas, operacionales y de mercado. El MEPC 61, tras tomar nota de la necesidad de elaborar procedimientos de trabajo integrales para seguir estudiando las medidas de mercado, convino en convocar una reunión interperiodos dedicada a impulsar la labor en relación con esta cuestión. Por lo que respecta a las medidas técnicas y operacionales, el MEPC 61 mantuvo amplias deliberaciones y elaboró un proyecto para las prescripciones relativas al EEDI y al SEEMP. El MEPC 61, teniendo en cuenta la necesidad de seguir mejorando las directrices pertinentes relativas al EEDI y al SEEMP, convino en constituir un grupo de trabajo por correspondencia sobre medidas de eficiencia energética para los buques.

## ORDEN DE DEBATE

5.2 De conformidad con la propuesta del Presidente, el Comité acordó el siguiente orden de debate en relación con este punto del orden del día:

- .1 directrices relativas al EEDI y al SEEMP;
- .2 otras cuestiones relacionadas con los gases de efecto invernadero;
- .3 constitución del grupo de trabajo y adopción de su mandato;
- .4 políticas y principios;
- .5 medidas de mercado;
- .6 asuntos relacionados con la CMNUCC; y
- .7 objetivo de reducción para el transporte marítimo internacional.

5.3 Tras haber examinado inicialmente una nueva propuesta presentada por el Brasil en la que se pedía que todos los documentos sobre los gases de efecto invernadero en relación con el punto 6 del orden del día se examinaran en relación con el punto 5 del orden del día y se remitieran a un grupo de trabajo sobre eficiencia energética, el Presidente recordó que había indicado, en relación con el punto 1 del orden del día, que se adoptaría una decisión sobre el carácter del grupo, tras el examen por el Pleno de los puntos 5 y 6. Las delegaciones de Brasil, India, Perú y Polonia realizaron declaraciones sobre cuestiones de principio o de políticas con respecto a la cuestión de la reducción de los gases de efecto invernadero procedentes de los buques. Atendiendo a las peticiones formuladas, las declaraciones figuran en el anexo 8.

### DIRECTRICES RELATIVAS AL EEDI Y AL SEEMP

5.4 El Comité tomó nota de que, como se acordó en principio en el MEPC 61, en este periodo de sesiones se volvería a constituir un grupo de trabajo sobre cuestiones relacionadas con los gases de efecto invernadero bajo la Presidencia del Sr. Koichi Yoshida (Japón).

### Documentos técnicos que examinará el Grupo de trabajo

5.5 El Comité convino en que no se haría una presentación de ninguno de los documentos técnicos en el Pleno y que en su lugar se remitirían directamente al Grupo de trabajo tras un breve debate en el Pleno, limitado a impartir las instrucciones necesarias al Grupo de trabajo, y en que los documentos relacionados con el Índice de eficiencia energética de proyecto (EEDI), el Plan de gestión de la eficiencia energética del buque (SEEMP) y el Indicador operacional de la eficiencia energética (EEOI) serían objeto de estudio primeramente por el Grupo de trabajo. El Comité señaló que en varios documentos presentados en relación con el punto 6 del orden del día se proponían enmiendas a las directrices sobre el EEDI y se formulaban observaciones al respecto y, por lo tanto, tales documentos deberían remitirse al Grupo de trabajo para que los examine más a fondo.

### Resultados de la labor del Grupo de trabajo por correspondencia

5.6 El Comité recordó que el MEPC 61 elaboró un proyecto de directrices para el cálculo de los niveles de referencia y un proyecto de directrices sobre reconocimientos y certificación del EEDI. Sin embargo, debido a falta de tiempo, el MEPC 61 no pudo examinar el proyecto de directrices sobre el método de cálculo del EEDI obtenido para los buques nuevos ni el proyecto de directrices sobre la elaboración de un plan de gestión de la eficiencia energética del buque. El MEPC 61 convino por tanto en constituir un grupo de trabajo por correspondencia sobre medidas de eficiencia energética para los buques con el fin de seguir elaborando las directrices restantes y su futuro plan de trabajo.

5.7 El Comité examinó los documentos MEPC 62/5/4 y MEPC 62/5/18 (Japón), que recogen el informe del Grupo de trabajo por correspondencia sobre medidas de eficiencia energética para los buques. El Grupo había seguido elaborando el proyecto de directrices sobre

el método de cálculo del EEDI obtenido para los buques nuevos y el proyecto de directrices para la elaboración de un SEEMP. El Grupo también había elaborado un proyecto de plan de trabajo con un calendario para la elaboración de: 1) un marco para el EEDI para buques, tipos y tamaños, así como sistemas de propulsión que no cubren las prescripciones EEDI actuales y; 2) las directrices sobre EEDI y SEEMP restantes todavía pendientes de elaboración.

5.8 El Comité manifestó su agradecimiento por la labor considerable llevada a cabo por el Grupo de trabajo por correspondencia.

5.9 El Comité aprobó el informe en general y encargó al Grupo de trabajo que continuara mejorando el proyecto de directrices y que siguiera elaborando el proyecto de plan de trabajo con un calendario para el avance futuro en torno a las medidas técnicas y operacionales para los buques.

### **Método de cálculo del EEDI**

5.10 El Comité tomó nota del documento MEPC 62/5/6 (Grecia), en el que se sugiere que es posible mejorar la fórmula del EEDI mediante el cálculo a una velocidad especificada, dependiendo del tipo y tamaño de buque, para garantizar la optimización del proyecto del buque por lo que se refiere a la eficiencia energética, y que por tanto esa fórmula debería evaluarse de nuevo, en particular si se sigue examinando una propuesta sobre medidas de mercado vinculada al EEDI.

5.11 El Comité examinó el documento MEPC 62/5/24 (República de Corea) en el que se propone que, tratándose de buques portacontenedores, el EEDI se calcule con base en el 80 % de la capacidad de peso muerto de un buque, en lugar del 65 %, con el fin de tomar en consideración la condición de carga real de los buques portacontenedores, y que se modifique de conformidad la parte pertinente del proyecto de directrices y valores de referencia.

5.12 La delegación observadora del Consejo Mundial del Transporte Marítimo (WSC) puso de manifiesto que el WSC había llevado a cabo una extensa compilación de datos de los factores de carga de la flota mundial de buques portacontenedores, que indicaba que el factor medio de carga para los buques portacontenedores es del 71 %. Por lo tanto, el porcentaje adecuado para el factor de capacidad de buques portacontenedores debería ser 70 %. Varias delegaciones respaldaron esta postura tras señalar que habían obtenido resultados semejantes en sus estudios de la cuestión.

5.13 Algunas delegaciones consideraron que en el documento MEPC 62/5/24 se facilitan más pruebas que demuestran que aún no se había perfeccionado suficientemente la fórmula del EEDI y que era prematuro aplicarla con carácter obligatorio. Otras delegaciones opinaron que la modificación del factor de capacidad de los buques portacontenedores del 65 % al 70 % suponía sólo un ajuste de la fórmula de cálculo del EEDI y una enmienda incremental razonable basada en la experiencia y en los datos más recientes.

5.14 El Comité convino en que el valor EEDI para los buques portacontenedores podría calcularse con base en el 70 % del peso muerto. El Comité pidió al Grupo de trabajo sobre medidas de eficiencia energética para los buques que, por consiguiente, examinara si el factor de capacidad para los buques portacontenedores debería mantenerse en el 65 % del peso muerto o en el 70 % del peso muerto, y que enmendara de conformidad el proyecto de directrices pertinente.

5.15 El Comité tomó nota de que la aprobación de la enmienda del factor de capacidad para los buques portacontenedores, junto con otras posibles enmiendas que se introduzcan en el actual periodo de sesiones, tendría como resultado una enmienda consiguiente del nivel de referencia y los parámetros a y c, y afectaría tanto al proyecto de texto normativo como a las directrices.

## **OTROS ASUNTOS RELATIVOS A LOS GASES DE EFECTO INVERNADERO**

### **Cuestiones de seguridad relacionadas con el EEDI – potencia propulsora y condiciones meteorológicas adversas**

5.16 El Comité recordó que el MEPC 61 mantuvo un debate sobre cuestiones de seguridad relativas al EEDI, por ejemplo la posibilidad de que haya buques de potencia insuficiente y que, para evitar efectos adversos en la seguridad, convino en introducir una disposición en el proyecto de texto normativo indicando que "la potencia propulsora instalada no será inferior a la potencia propulsora necesaria para mantener la capacidad de maniobra del buque en condiciones adversas, según se definan en las directrices". Sobre este particular la IACS informó de que iba a elaborar y presentar en este periodo de sesiones un anteproyecto de directrices sobre esta cuestión, para su examen.

5.17 El Comité examinó los documentos MEPC 62/5/19 y MEPC 62/INF.21 (BIMCO, CESA, IACS, INTERCARGO, INTERTANKO y WCS), en los que se presentan proyectos de directrices provisionales para determinar si la potencia propulsora disponible es suficiente para la capacidad de maniobra en condiciones meteorológicas adversas en el contexto del marco del EEDI. Para facilitar la implantación temprana, los coautores de los documentos propusieron una evaluación simplificada en la primera fase.

5.18 El Comité convino en que el proyecto de texto normativo y las directrices conexas servirían para que se tomaran adecuadamente en consideración las inquietudes planteadas acerca de la seguridad. El Comité pidió al Grupo de trabajo que, en principio, siguiera elaborando el proyecto de directrices provisionales sobre la potencia propulsora y la seguridad de la capacidad de maniobra en condiciones meteorológicas adversas, basándose para ello en el anexo del documento MEPC 62/5/19.

### **Costos marginales de reducción y rentabilidad de las medidas de eficiencia energética**

5.19 El Comité tomó nota de que la determinación de posibles tecnologías de reducción de las emisiones y la evaluación de su potencial de reducción, así como el cálculo de su rentabilidad y la determinación de las limitaciones y barreras a su implantación, constituía elementos vitales para que pueda continuar basando sus decisiones en juicios científicos bien fundados.

5.20 El Comité manifestó su agradecimiento al IMarEST por la valiosa información que facilitó en los documentos MEPC 62/5/2 y MEPC 62/INF.7, que recogían un estudio actualizado de los aspectos económicos y la rentabilidad de medidas técnicas y operacionales.

5.21 El Comité, al reconocer que el documento MEPC 62/INF.7 podría ser de utilidad para el sector como herramienta para la adopción de decisiones acerca de qué medidas técnicas u operacionales podía emplear, convino en pedir al Grupo de trabajo que utilizara en su labor la información recogida en el estudio actualizado del IMarEST presentado en el documento MEPC 62/INF.7. También convino en publicar el documento MEPC 62/INF.7 en el sitio de la OMI en la Red por su utilidad como documento de consulta.

### **Asuntos relacionados con el indicador operacional de la eficiencia energética (EEOI)**

5.22 El Comité recordó que el MEPC 61 tomó nota del documento MEPC 61/5/29 (República de Corea), sobre el indicador operacional de la eficiencia energética (EEOI), y convino en aplazar su examen a un periodo de sesiones futuro, ya que el EEOI no se examinó en el MEPC 61. Sobre este particular, la Federación de Rusia había presentado el documento MEPC 62/5/11 en este periodo de sesiones, con una propuesta sobre el procedimiento de cálculo del EEOI.

5.23 El Comité acordó transmitir los dos documentos al Grupo de trabajo y encargarle que examinara más a fondo las directrices relativas al EEOI.

### **Curso modelo sobre la explotación energéticamente eficiente de los buques**

5.24 El Comité recordó que el MEPC 61 tomó nota de la elaboración de un curso modelo de la OMI sobre el plan de gestión de la eficiencia energética del buque, mediante un memorando de entendimiento con la Universidad Marítima Mundial (UMM). El curso contribuirá a la protección del medio ambiente y a los objetivos de creación de capacidad establecidos que promueve la OMI en las resoluciones A.947(23) y A.998(25), al dar a conocer las "mejores prácticas" del sector para fomentar la eficiencia energética y el fomento de la toma de conciencia y capacidad para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero resultantes del transporte marítimo internacional.

5.25 El Comité acordó transmitir al Grupo de trabajo los documentos MEPC 62/5/29 y MEPC 62/INF.39 (Secretaría), que facilitan información sobre la elaboración de un proyecto de curso modelo de la OMI sobre la explotación energéticamente eficiente de los buques, preparado por la Universidad Marítima Mundial.

5.26 El Comité convino en pedir al Grupo de trabajo que examinase el proyecto de curso modelo y que formulase observaciones.

### **Documentos informativos**

5.27 El Comité tomó nota de los siguientes documentos informativos y pidió al Grupo de trabajo que los tuviera en cuenta en sus deliberaciones, según corresponda:

MEPC 62/INF.10	OCIMF	Example of a Ship Energy Efficiency Management Plan
MEPC 62/INF.12	OCIMF	Project to develop a SEEMP using a structured methodology and the resulting improvement in Energy Efficiency
MEPC 62/INF.16	Asociación Internacional de Líneas de Cruceros (CLIA)	Consideration of the Energy Efficiency Design Index (EEDI) for New Cruise Ships
MEPC 62/INF.23	Reino Unido	Potential additional energy efficiency benefits arising from advanced fluoropolymer foul release coatings
MEPC 62/INF.34	Alemania	Global Wind Specification along the Main Global Shipping Routes to be applied in the EEDI Calculation of Wind Propulsion Systems
MEPC 62/INF.35	Alemania	Calculation Method to be applied in the EEDI Calculation of Wind Propulsion Systems
MEPC 62/INF.37	Japón	Detail treatment of innovative energy efficiency technologies for calculation of the Attained EEDI

## **CONSTITUCIÓN DEL GRUPO DE TRABAJO SOBRE MEDIDAS DE EFICIENCIA ENERGÉTICA PARA BUQUES Y ADOPCIÓN DE SU MANDATO**

5.28 El Comité tomó nota de que el Grupo de trabajo constituido en el presente periodo de sesiones debería abordar varias cuestiones relacionadas con las emisiones de GEI procedentes de los buques. El Comité convino en constituirlo bajo la presidencia del Sr. Koichi Yoshida, del Japón. Se debería encargar al Grupo de trabajo que examinase cuestiones relacionadas con las medidas técnicas y operacionales.

5.29 La delegación de China hizo referencia al documento que había presentado con la signatura MEPC 62/6/16, pidiendo que se examinase en relación con el punto 5 del orden del día. La delegación de Noruega, respaldada por varias delegaciones, puso de relieve que, dado que en el documento se recogían observaciones y propuestas relacionadas con el proyecto de enmiendas distribuido, debería ser examinado en relación con el punto 6 del orden del día. El Comité acordó abordar las partes pertinentes del documento en el marco de ambos puntos del orden del día.

5.30 Tras decidir, después de examinar ambas partes del punto 6 del orden del día, constituir un grupo de trabajo y un grupo de redacción sobre cuestiones relacionadas con la eficiencia energética (véase el párrafo 6.82), el Comité constituyó el Grupo de trabajo sobre medidas de eficiencia energética para buques con el siguiente mandato reducido:

- .1 elaborar un proyecto de plan de trabajo con un calendario para los futuros avances sobre las medidas técnicas y operacionales para los buques no cubiertos por el actual marco del EEDI utilizando el anexo del documento MEPC 62/5/18 como base;
- .2 examinar la posibilidad de incorporar el factor de corrección de capacidad cúbica para los quimiqueros, tal como se propone en el documento MEPC 62/6/13 (IPTA), en el proyecto de directrices sobre el método de cálculo del índice EEDI obtenido para los buques nuevos;
- .3 examinar el proyecto de curso modelo de la OMI sobre la explotación eficiente de los buques desde un punto de vista energético que figura en los documentos MEPC 62/5/29 y MEPC 62/INF.39, y presentar observaciones a la UMM; y
- .4 presentar un informe por escrito al Pleno el jueves 14 de julio de 2011.

### **Medidas adoptadas en relación con el informe del Grupo de trabajo**

5.31 El Comité, tras haber recibido el informe del Grupo de trabajo (MEPC 62/WP.15), tomó nota de las siguientes enmiendas al documento:

- .1 Se sustituye el párrafo 4.2 por el siguiente:  

"4.2 El Grupo acordó integrar el factor de corrección en las directrices de cálculo del EEDI, y convino en que, el hacerlo, mejoraría la credibilidad y la confianza en la fórmula del EEDI. Sin embargo, el Grupo estimó que sería necesario continuar trabajando y afinando el factor de corrección presentado en el documento MEPC 62/6/13."
- .2 Se suprime el párrafo 4.3.
- .3 Se sustituye el texto del párrafo 6.5 por el siguiente:  

"6.5 El Grupo tomó nota de que las directrices para determinar la potencia de propulsión y velocidad mínimas para posibilitar las maniobras en

condiciones de seguridad en condiciones meteorológicas adversas deberían elaborarse en un plazo relativamente breve, dado que, en el marco normativo del índice EEDI, se menciona que estas directrices tienen carácter voluntario."

- .4 Se sustituyen los apartados .2 y .4 del párrafo 8.1 por los siguientes:
- "2 refrendar el acuerdo del Grupo de que el factor de corrección de capacidad cúbica para los quimiqueros debería incluirse en las directrices sobre el cálculo del índice EEDI (párrafo 4.2);
  - .4 refrendar el proyecto de plan de trabajo para continuar elaborando las medidas técnicas y operacionales para los buques, como figura en el anexo 1 (párrafo 6.7);"

5.32 Tras examinar el informe del Grupo de trabajo, el Comité lo aprobó en general y, en particular (los números de los párrafos son los del documento MEPC 62/WP.15, enmendado):

- .1 invitó a las delegaciones interesadas a que proporcionasen información práctica y ejemplos sobre la explotación eficiente de los buques desde el punto de vista energético a la Secretaría a más tardar el 31 de agosto de 2011 para su inclusión en el Curso modelo de la OMI (párrafo 3.3);
- .2 refrendó el acuerdo del Grupo de que el factor de corrección de capacidad cúbica para los quimiqueros debería incluirse en las directrices sobre el cálculo del índice EEDI (párrafo 4.2);
- .3 refrendó la opinión del Grupo de que se debe utilizar la cifra de capacidad de 70 % del peso muerto para los buques portacontenedores en el cálculo del índice EEDI (párrafo 5.3);
- .4 refrendó el plan de trabajo y el calendario para continuar elaborando las medidas técnicas y operacionales aplicables a los buques, que figuran en el anexo 9 (párrafo 6.7); y
- .5 acordó celebrar una reunión del Grupo de trabajo interperiodos sobre medidas de eficiencia energética para los buques con el mandato que figura en el anexo 10 (párrafo 7.3).

5.33 El Comité manifestó su agradecimiento por el considerable trabajo realizado por el Grupo de trabajo.

### **Políticas y principios**

5.34 El Comité examinó los documentos que se enumeran a continuación sobre diferentes aspectos de políticas y principios y consideró si la Organización debería concentrar su atención en las medidas técnicas y operacionales solamente, o continuar ocupándose de los tres elementos indicados en la resolución de la Asamblea A.963(23):

MEPC 62/INF.2	Secretaría	Ministerial declaration on global environment and energy in transport
MEPC 62/INF.6	República de Corea	Results of the fourth Seoul International Maritime Forum



MEPC 62/5/9	Turquía	Postura de Turquía con respecto a las emisiones de gases de efecto invernadero
MEPC 62/5/10	Arabia Saudita, China y Sudáfrica	Observaciones acerca de la propuesta de reglas obligatorias sobre la eficiencia energética
MEPC 62/5/13	Las Bahamas	Metas de recortes obligatorios de las emisiones de CO <sub>2</sub> mediante la adopción de medidas técnicas y operacionales
MEPC 62/5/20	Brasil	Consideraciones sobre medidas técnicas y operacionales para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes de los buques
MEPC 62/5/28	Panamá	Comentarios al Reporte del 3 <sup>er</sup> Grupo de trabajo intersesional sobre emisiones de gases de efecto invernadero procedentes de los buques
MEPC 62/5/27	India	Posible incompatibilidad entre las reglas de la OMC y una medida de mercado para el transporte marítimo internacional

5.35 Tal como lo propuso el Presidente, el Comité acordó el siguiente orden de los debates:

- .1 documentos informativos sobre cuestiones relacionadas con gases de efecto invernadero;
- .2 opiniones generales sobre la labor de la OMI acerca de los gases de efecto invernadero: políticas y principios; y
- .3 relación con las reglas de la OMC (que se examinará junto con los demás documentos sobre medidas de mercado).

#### **Documentos informativos sobre cuestiones relacionadas con los gases de efecto invernadero**

5.36 El Comité tomó nota de la declaración ministerial sobre el medio ambiente mundial y la energía en el transporte que figura en el documento MEPC 62/INF.2, presentado por la Secretaría.

5.37 El Comité también tomó nota de los resultados del cuarto Foro marítimo internacional de Seúl, que se recogen en el documento MEPC 62/INF.6, presentado por la República de Corea.

### **Opiniones generales sobre la labor de la OMI acerca de los gases de efecto invernadero: políticas y principios**

5.38 El Comité recordó que en periodos de sesiones anteriores tuvo lugar un amplio intercambio de opiniones sobre diferentes cuestiones relativas a políticas y principios y, más recientemente, también en la tercera reunión interperiodos del Grupo de trabajo sobre las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes de los buques (GHG-WG 3).

5.39 El Comité examinó los documentos MEPC 62/5/9, MEPC 62/5/10, MEPC 62/5/13, MEPC 62/5/20 y MEPC 62/5/28, mantuvo un amplio intercambio de opiniones sobre las cuestiones planteadas en ellos, y tomó nota de que muchas de las cuestiones abordadas ya se habían examinado con detenimiento en periodos de sesiones anteriores, en particular las relacionadas con las obligaciones contraídas por las Partes en el Anexo I de la CMNUCC en el marco de las negociaciones sobre el cambio climático mundial; la reconciliación de los principios de "no otorgamiento de un trato más favorable" y las "responsabilidades comunes pero diferenciadas y respectivas capacidades"; la necesidad de prever creación de capacidad, transferencia de tecnología, asistencia financiera y evaluaciones de impacto en relación con las medidas de eficiencia energética, el instrumento jurídico pertinente para la introducción de medidas técnicas, operacionales y de mercado; y la necesidad de perfeccionar tales medidas antes de su aprobación y adopción.

5.40 Muchas delegaciones mostraron interés en la propuesta de las Bahamas e indicaron su deseo de que se continuara elaborando y que se examinara en el futuro. Sin embargo, varias delegaciones también mostraron su preocupación al observar que la propuesta no se ocupaba del principio de responsabilidades comunes pero diferenciadas y respectivas capacidades, de la cooperación técnica ni de la creación de capacidad. También se plantearon cuestiones relacionadas con la eficacia en función del costo, la carga administrativa adicional, las reducciones netas y la factibilidad de la verificación.

5.41 El Comité tomó nota de la declaración del observador de CESA durante las deliberaciones sobre cuestiones relacionadas con los gases de efecto invernadero. Atendiendo a la petición formulada, la declaración figura en el anexo 11.

5.42 Para concluir las deliberaciones, el Comité invitó a las Bahamas a que continuaran desarrollando la propuesta que presentaron en el documento MEPC 62/5/13 y a que presentaran la versión refinada en un periodo de sesiones futuro, para que el Comité pudiera evaluar la viabilidad y eficacia de la propuesta y considerar si puede adoptarse en lugar de una medida de mercado, o utilizarse como una solución provisional.

5.43 El Comité también decidió examinar, en relación con el punto 6 del orden del día, los párrafos 14 y 15 del documento MEPC 62/5/10.

### **MEDIDAS DE MERCADO**

5.44 Debido a la falta de tiempo, el Comité no pudo examinar las medidas de mercado y acordó aplazar el examen de los siguientes documentos al MEPC 63:

MEPC 62/5/1	Secretaría	Informe de la 3ª reunión interperiodos del Grupo de trabajo sobre las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes de los buques
-------------	------------	--

MEPC 62/5/7	Grecia	Propuestas sobre las medidas de mercado: cómo avanzar en esta cuestión
MEPC 62/5/8	Estados Unidos	Mejoras de la eficiencia en el sector marítimo internacional
MEPC 62/5/13	Las Bahamas	Metas de recortes obligatorios de las emisiones de CO <sub>2</sub> mediante la adopción de medidas técnicas y operacionales
MEPC 62/5/14	WWF	Garantizar que no haya incidencia neta para los países en desarrollo como resultado de una medida de mercado a escala mundial
MEPC 62/5/15	Alemania	Posibles usos de los ingresos generados por un sistema de comercio de derechos de emisión
MEPC 62/5/27	India	Posible incompatibilidad entre las reglas de la OMC y una medida de mercado para el transporte marítimo internacional
MEPC 62/5/33	Chipre, Dinamarca, Islas Marshall, Liberia, Nigeria, República de Corea e IPTA	Puntos fuertes y débiles
MEPC 62/5/34	Francia	Posible uso de los ingresos generados por un régimen de comercio de derechos de emisión

#### **CUESTIONES RELACIONADAS CON LA CMNUCC**

5.45 Debido a la falta de tiempo, el Comité no pudo examinar las cuestiones relacionadas con la CMNUCC y acordó aplazar el examen de los siguientes documentos al MEPC 63:

MEPC 62/5	Secretaría	Resultados de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático celebrada en Cancún (México), del 29 de noviembre al 10 de diciembre de 2010
MEPC 62/5/Add.1	Secretaría	Resultados de las conversaciones de las Naciones Unidas sobre el cambio climático, celebradas en Bonn (Alemania), del 6 al 17 de junio de 2011

MEPC 62/INF.3	Secretaría	High-level Advisory Group of the United Nations Secretary-General on Climate Change Financing
---------------	------------	---

#### **OBJETIVO DE REDUCCIÓN PARA EL TRANSPORTE MARÍTIMO**

5.46 Debido a la falta de tiempo, el Comité no pudo examinar un objetivo de reducción para el transporte marítimo internacional y acordó aplazar el examen de la cuestión al MEPC 63, teniendo en cuenta los siguientes documentos:

MEPC 60/4/23	Noruega	Límites de emisión alternativos para el transporte marítimo en 2020 y 2030
MEPC 60/4/28	WSC	"Límites máximos" de emisiones y objetivos de reducción

### **6 EXAMEN Y ADOPCIÓN DE ENMIENDAS A LOS INSTRUMENTOS DE OBLIGADO CUMPLIMIENTO**

#### **GENERALIDADES**

6.1 El Comité recordó que, dentro del punto 1, había aceptado una propuesta del Presidente de examinar los documentos presentados dentro de este punto del orden del día en dos partes: la parte I y la parte II (véase el párrafo 1.7).

#### **PARTE I**

6.2 El Comité recordó que en el MEPC 61 había aprobado, con miras a su adopción en este periodo de sesiones, proyectos de enmiendas a:

- .1 el Anexo IV del Convenio MARPOL (Designación del mar Báltico como zona especial) (MEPC 61/24, párrafo 7.35 y anexo 13);
- .2 el Anexo V del Convenio MARPOL (Anexo V revisado del Convenio MARPOL) (MEPC 61/24, párrafo 7.22.1 y anexo 11); y
- .3 el Anexo VI del Convenio MARPOL (Enmiendas a las reglas 13 y 14 y al apéndice VII en relación con la designación de la zona del mar Caribe de los Estados Unidos como zona de control de las emisiones y otras cuestiones conexas) (MEPC 61/24 y MEPC 61/24/Corr.1, párrafos 4.34 y 4.36 y anexo 2).

6.3 El Comité tomó nota de que los textos de estas enmiendas aprobadas habían sido distribuidos por el Secretario General el 2 de noviembre de 2010 mediante la Circular N° 3118, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 16 2) a) del Convenio MARPOL.

6.4 El Comité recordó también que el MEPC 61 había acordado, en principio, que se constituiría un grupo de redacción en este periodo de sesiones para introducir cualquier modificación de redacción en los proyectos de enmienda, según fuese necesario, antes de que el Comité los adoptase.

## Enmiendas al Anexo IV del Convenio MARPOL

6.5 El Comité tomó nota de que las propuestas de enmienda aprobadas por el MEPC 61, junto con el proyecto de resolución MEPC sobre su adopción, figuran en el documento MEPC 62/6, preparado por la Secretaría.

6.6 El Comité examinó las observaciones sobre las propuestas de enmienda presentadas por la CLIA (MEPC 62/6/25), que tienen por objeto separar el texto que crea el concepto de zona especial del texto que designa la zona especial del mar Báltico, y tomó nota de la información sobre las actividades en curso de los Estados del mar Báltico, bajo los auspicios de la Comisión de Helsinki para promover sus esfuerzos conjuntos encaminados a potenciar las instalaciones de recepción de basuras en los principales puertos de pasajeros del mar Báltico (MEPC 62/INF.20).

6.7 El Comité acordó asimismo examinar bajo este punto del orden del día una propuesta de la IACS sobre la incongruencia que se percibe en el texto del Anexo IV del Convenio MARPOL, que no guarda relación con las enmiendas propuestas, y que se presentó en un principio en el ámbito del punto 7 del orden del día (MEPC 62/7/5). La IACS propuso pequeñas correcciones.

6.8 El Comité tomó nota de que, en las propuestas de enmienda actuales al Anexo IV, se prohibiría la descarga de aguas sucias dentro de una zona especial de conformidad con la regla 11.3 para los buques de pasaje nuevos el 1 de enero de 2013 o posteriormente, y, en el caso de los buques de pasaje existentes, el 1 de enero de 2018 o posteriormente.

6.9 La delegación de Finlandia, en nombre de los Estados del mar Báltico, propuso retrasar el plazo de aplicación para los buques de pasaje nuevos hasta el 1 de enero de 2016, a reserva de lo dispuesto en el apartado 2 de la regla 12*bis*, manteniendo al mismo tiempo el plazo de 1 de enero de 2018 para los buques de pasaje existentes, aunque a reserva también de lo dispuesto en el apartado 2 de la regla 12*bis*. Se propuso retrasar asimismo los plazos de conformidad con la propuesta de regla 1.7*ter* sobre la aplicación a los buques de pasaje de nueva construcción.

6.10 Varias delegaciones manifestaron su respaldo a la "serie" de propuestas de Finlandia.

6.11 El Comité tomó nota de las inquietudes manifestadas por algunas delegaciones acerca de que aún debían establecerse las normas técnicas para el equipo de tratamiento de aguas sucias a fin de cumplir las prescripciones de descarga propuestas de conformidad con la regla 11.3 y de que, sin ellas, tal vez no se dispondría a tiempo del equipo de tratamiento para su uso a bordo de los buques antes de que entraran en vigor las disposiciones de zona especial para la zona del mar Báltico. Otras delegaciones manifestaron su disconformidad e hicieron referencia a la labor en curso en el seno del Subcomité DE acerca de la elaboración de las Directrices revisadas sobre la implantación de las normas relativas a efluentes y pruebas de rendimiento de las instalaciones de tratamiento de aguas sucias, que debe ultimarse en 2012, y manifestaron su confianza en que el equipo adecuado estuviera disponible a tiempo, habida cuenta de las propuestas de retrasar los plazos de aplicación formuladas por los Estados del mar Báltico.

6.12 También se manifestó preocupación sobre el ritmo de provisión de instalaciones portuarias de recepción para las aguas sucias procedentes de los buques: debería existir un equilibrio entre la provisión por las Partes de instalaciones portuarias de recepción adecuadas y la disponibilidad de normas técnicas y equipo de tratamiento de aguas sucias a bordo de los buques.

6.13 Se concluyó que en las enmiendas debería incluirse la cuestión del retraso de los plazos y las observaciones formuladas por la IACS, y que el Grupo de redacción contaría con la flexibilidad de examinar el asunto de las normas del equipo técnico en los reglamentos o en un proyecto de resolución MEPC.

6.14 Con las instrucciones anteriores, el Comité acordó remitir los proyectos de enmienda al Grupo de redacción para que examinara su redacción.

#### **Enmiendas al Anexo V del Convenio MARPOL (Anexo V revisado del Convenio MARPOL)**

6.15 El Comité observó que las enmiendas propuestas, aprobadas por el MEPC 61, y el proyecto de resolución MEPC sobre su adopción figuraban en el documento MEPC 62/6/1 (Secretaría).

6.16 El Comité acordó que el debate en el Pleno debería centrarse en dar al Grupo de redacción las instrucciones necesarias para que pueda llevar a cabo su labor, y que deberían presentarse en el Pleno los siguientes seis documentos, que contienen observaciones sobre las enmiendas propuestas:

- .1 MEPC 62/6/6 (Australia) – Anexo V revisado del Convenio MARPOL, cadáveres de animales y el Convenio y el Protocolo de Londres;
- .2 MEPC 62/6/10 (Países Bajos) – Revisión del Anexo V del Convenio MARPOL (únicamente las observaciones de fondo);
- .3 MEPC 62/6/11 (Secretaría) – Resultados de la reunión conjunta de los grupos científicos del Convenio y el Protocolo de Londres en relación con la gestión de las cargas deterioradas;
- .4 MEPC 62/6/17 (Estados Unidos) – Observaciones sobre los proyectos de enmiendas al Anexo V del Convenio MARPOL (únicamente las observaciones de fondo);
- .5 MEPC 62/6/18 (ICS, BIMCO e INTERCARGO) – Observaciones sobre el proyecto de enmiendas al Anexo V del Convenio MARPOL; y
- .6 MEPC 62/6/22 (CSC) – Cuestiones relacionadas con la labor del Comité en cuanto a la revisión del Anexo V del Convenio MARPOL.

6.17 El Comité acordó asimismo que el Grupo de redacción examinara directamente los documentos enumerados a continuación:

- .1 MEPC 62/6/8 (Estados Unidos) – Observaciones en materia de redacción con respecto al proyecto de enmiendas al Anexo V del Convenio MARPOL;
- .2 MEPC 62/6/10 (Países Bajos) – Revisión del Anexo V del Convenio MARPOL (observaciones en materia de redacción); y
- .3 MEPC 62/6/17 (Estados Unidos) – Observaciones sobre el proyecto de enmiendas al Anexo V del Convenio MARPOL (observaciones en materia de redacción).

6.18 El Comité examinó la propuesta de Australia de no especificar en el Anexo V (regla 4.1.4) el índice de mortalidad del ganado que se transporte a bordo como carga utilizando un porcentaje para activar el umbral de aplicación del régimen del Convenio y el Protocolo de

Londres (MEPC 62/6/6). En su lugar, propone introducir la expresión "muertes en masa", que debería ir acompañado de orientaciones incluidas en las Directrices relativas al Anexo V, que esta delegación propuso en un documento independiente (MEPC 62/7/2), sobre los pormenores y procedimientos de la notificación de las circunstancias de las muertes en masa y para determinar las medidas que procede adoptar, incluida la necesidad de obtener una aprobación en virtud del Convenio/Protocolo de Londres.

6.19 El Comité examinó también la observación de la delegación de Australia de que puede resultar impracticable en algunos viajes implantar la prescripción de que las descargas se efectúen a más de 100 millas marinas de la tierra más próxima, ya que tales situaciones podrían dar lugar a un riesgo inaceptable para la seguridad y la salud humanas. Por consiguiente, dicha delegación propuso incluir un nuevo párrafo 5 en la regla 7 en el que se exime a las descargas de cadáveres de animales cuando su retención puede originar un riesgo para la salud, y se propone que tales descargas no deberán efectuarse a menos de 12 millas marinas de la tierra más próxima, y deberá garantizarse que el cadáver se hundirá inmediatamente después de la descarga. Las descargas también estarán sujetas a aprobación por el Estado ribereño. Por último, puesto que el Anexo V revisado reconoce en la actualidad los cadáveres de animales como basuras, la mortalidad que se produce gradualmente durante una travesía recaería en el ámbito de aplicación de las prescripciones sobre descargas del Anexo V, y, por lo tanto, Australia observó que deberían examinarse las orientaciones sobre la gestión de las cargas deterioradas (LC-LP.1/Circ.30) una vez que se adopte el Anexo V revisado del Convenio MARPOL.

6.20 El Comité examinó las propuestas de los Países Bajos (MEPC 62/6/10) de:

- .1 que el número de categorías de basuras pase a tres, que serían las siguientes: "desechos de alimentos"; "residuos de carga" y "todas las basuras, excepto los desechos de alimentos y los residuos de carga";
- .2 no hacer menos estricta la prohibición actual, contenida en la regla 5 5) b) del Anexo V, que estipula que las Administraciones "comprobarán que todos los buques..., antes de entrar en la zona del Antártico, tienen capacidad suficiente para retener a bordo **todas** las basuras mientras operen en la zona". En el texto aprobado del proyecto de regla 6.2.2, esta disposición se había hecho menos estricta, y el texto decía: "capacidad suficiente para retener a bordo **las basuras cuya descarga está prohibida**"; y
- .3 aclarar qué está incluido en las expresiones "los productos avícolas introducidos" y "las aves o partes de aves".

6.21 El Comité examinó un informe presentado por la Secretaría sobre los resultados de las deliberaciones de los Grupos científicos del Convenio y el Protocolo de Londres en relación con la gestión de las cargas deterioradas, que se basan en 12 respuestas recibidas al cuestionario que figura en la circular LP-LC.1/Circ.41, distribuida en noviembre de 2010, en el que se pide a las Partes en el Convenio y Protocolo de Londres y a las Administraciones marítimas que ayuden a definir la gestión de cargas deterioradas en el contexto de las enmiendas al Anexo V del Convenio MARPOL (MEPC 62/6/11). Los resultados demuestran que la incidencia de cargas deterioradas no es rutinaria ni predecible, y que los incidentes con elevados índices de mortalidad en el transporte de ganado por mar son poco frecuentes. Los fundamentos técnicos del umbral del 2 % propuesto en la regla 4.1.4, que distingue entre las prescripciones aplicables a las descargas en virtud del Anexo V y las prescripciones sobre vertimiento del Convenio y el Protocolo de Londres no están claros y parecen basarse en prácticas de gestión de animales más que en prácticas de explotación de los buques o en su impacto sobre el medio marino. En consonancia con las propuestas de Australia (MEPC 62/6/6) y los Estados Unidos

(MEPC 62/6/17), los Grupos científicos opinaron que las Directrices relativas al Anexo V revisado del Convenio MARPOL podrían ser un instrumento más apropiado para profundizar en detalle en los índices de mortalidad que son habituales y que por tanto deberían contemplarse en el Anexo V. Se observó que sólo se dispone de información limitada sobre las prácticas del sector con respecto a la evacuación de pequeñas cantidades de carga que se deterioran habitualmente o mueren durante un viaje, en particular en el caso de los cadáveres de animales. Por consiguiente, sería muy útil proseguir los esfuerzos encaminados a recopilar información adicional, por ejemplo, mediante el Libro registro de basuras, contactos con clubes P e I, permisos de vertimiento, etc., en el marco del intercambio de información en curso sobre la cuestión del límite entre el Convenio y el Protocolo de Londres y el Anexo V del Convenio MARPOL. Finalmente, una vez que se adopte el Anexo V revisado del Convenio MARPOL, sería lógico que las Partes en el Convenio y el Protocolo de Londres examinaran las implicaciones de las nuevas prescripciones y las adaptaciones que quizá sea necesario introducir en las orientaciones conjuntas de 2009 sobre cargas deterioradas (LC-LP.1/Circ.30 y MEPC.1/Circ.688).

6.22 El Comité examinó la propuesta de los Estados Unidos de revisar la regla 4.1.4 en consonancia con las propuestas presentadas a este respecto por Australia y los Grupos científicos del Convenio y el Protocolo de Londres, aunque también se propone que el pescado que muere durante su transporte como carga viva debería considerarse "cadáveres de animales" (MEPC 62/6/17). Por consiguiente, dicha delegación propuso revisar como sigue la regla 4.1.4:

*"Cuando se trate de cadáveres de animales, incluidas especies terrestres y acuáticas, la descarga se efectuará tan lejos de la tierra más próxima como sea posible, teniendo en cuenta las directrices elaboradas por la Organización."*

6.23 El Comité examinó las enmiendas propuestas por la ICS, BIMCO e INTERCARGO con el fin de resolver la ambigüedad relativa a los agentes de limpieza de las bodegas de carga, ya que en el texto actual no está claro si los agentes de limpieza de las bodegas de carga deben considerarse basura (MEPC 62/6/18). Se propuso incluir los agentes de limpieza de las bodegas de carga en la misma categoría que los agentes de limpieza utilizados para el lavado de las cubiertas, y establecer que su descarga debería estar permitida.

6.24 Los proponentes mencionaron asimismo las dificultades prácticas que entrañan las disposiciones del texto actual de que las descargas de agentes de limpieza se lleven a cabo "en ruta" y en zonas especiales. La redacción de la regla 6 implica que para lavar cubiertas y superficies exteriores con agentes de limpieza, el buque debe estar "en ruta" cuando se encuentre en una zona especial. Esto implicaría que las cubiertas no pueden lavarse en los puertos de las zonas especiales, aunque esto sea necesario antes de abandonar el puerto por razones prácticas, y también de salud y seguridad. Esta cuestión se había analizado y aceptado en el Grupo de trabajo sobre el Anexo V reunido en el MEPC 61, y se propuso modificar la numeración de la regla 6.1.3, que pasaría a ser la regla 6.2, a fin de eliminar la disposición "en ruta".

6.25 El observador de la CSC reconoció que se había logrado un avance considerable durante el examen del Anexo V y acogió con satisfacción la iniciativa de una "prohibición general" de la descarga de basuras desde los buques. No obstante, planteó una serie de cuestiones relacionadas con la aplicación del Anexo V revisado que podrían menoscabar gravemente su eficacia para reducir las basuras procedentes de los buques (MEPC 62/6/22).



6.26 En las deliberaciones mantenidas a continuación, la delegación de Australia indicó que el texto facilitado por los Estados Unidos para la propuesta de regla 4.1.4 (véase el párrafo 6.22 *supra*) constituía una buena solución de compromiso y retiró su propuesta. Algunas delegaciones no eran partidarias de las descargas como "basuras" de agentes de limpieza de las bodegas de carga.

6.27 El Comité consideró que sólo podría terminarse la revisión del Anexo V del Convenio MARPOL en el presente periodo de sesiones si un Grupo de trabajo podía examinar las importantes observaciones y propuestas recibidas: se consideró que era inadecuado aplazar de nuevo la adopción del Anexo V revisado. Por lo tanto, se acordó que, aunque las Directrices de los Comités sobre organización y método de trabajo no permitían un grupo de trabajo adicional, el Grupo de redacción debería convertirse en un grupo de trabajo, pero únicamente para el examen final del Anexo V del Convenio MARPOL.

6.28 El Comité acordó remitir los proyectos de enmiendas, así como las observaciones, al Grupo de trabajo y al Grupo de redacción para su examen.

### **Enmiendas al Anexo VI del Convenio MARPOL (Designación de la zona del mar Caribe de los Estados Unidos como zona de control de las emisiones y otras cuestiones conexas)**

6.29 El Comité recordó que en el MEPC 60 había adoptado, mediante la resolución MEPC.190(60), enmiendas al Anexo VI del Convenio MARPOL para establecer la zona de control de las emisiones de Norteamérica, que debía entrar en vigor el 1 de agosto de 2011.

6.30 El Comité recordó también que el MEPC 61 había examinado y aprobado enmiendas al Anexo VI del Convenio MARPOL, con miras a su adopción en este periodo de sesiones, para designar la zona del mar Caribe de los Estados Unidos como zona de control de las emisiones, según se indica en el anexo del documento MEPC 62/6/2, junto con el proyecto de resolución MEPC para su adopción (MEPC 61/24 y MEPC 61/24/Corr.1, párrafos 4.34 y 4.36, y anexo 2).

6.31 En este contexto, el Comité observó que, una vez que se adopte, la zona de control de las emisiones del mar Caribe de los Estados Unidos se añadirá en el párrafo 3 de la regla 14, y habrá que modificar la numeración de los restantes subpárrafos en consecuencia, lo que también da lugar a enmiendas consiguientes para garantizar que las referencias cruzadas en el párrafo 7 de la regla 14 son correctas.

6.32 La delegación del Japón planteó la cuestión de que si se adoptaban en el presente periodo de sesiones las enmiendas sobre la zona de control de las emisiones del mar Caribe de los Estados Unidos, se aplicaría un "periodo de gracia" de 12 meses de conformidad con la regla 14.7 del Anexo VI del Convenio MARPOL. Durante ese periodo los buques que operen en esa zona estarían exentos de varias de las prescripciones de dicha regla. La delegación también planteó la misma cuestión con respecto a la ECA de Norteamérica, que ya está designada en la regla, y propuso que se aclarara la aplicación en las reglas y que se elaborara una circular MEPC en la cual se anuncie la fecha en la que entrará en vigor esa zona, a fin de evitar toda ambigüedad. La delegación de los Estados Unidos apoyó esa propuesta.

6.33 El observador de la IACS propuso que se añadiera la nueva regla 14.8 como regla 14.4.4 a fin de evitar referencias cruzadas innecesarias.

6.34 El Comité acordó remitir el proyecto de enmiendas, así como las propuestas mencionadas, al Grupo de redacción para que examine la redacción de tales textos.

### **Constitución del Grupo de redacción sobre enmiendas a los instrumentos de obligado cumplimiento (Parte I)**

6.35 El Comité constituyó el Grupo de redacción sobre enmiendas a los instrumentos de obligado cumplimiento (Parte I), presidido por el Sr. Zafrul Alam (Singapur), para examinar los proyectos de enmiendas analizados hasta el momento, y le asignó el siguiente mandato:

Basándose en los documentos MEPC 62/6, MEPC 62/6/1 y MEPC 62/6/2, y teniendo en cuenta los documentos pertinentes presentados dentro de este punto del orden del día (documento MEPC 62/7/5), y toda observación propuesta, así como las decisiones del Pleno, se encargó al Grupo de redacción que:

- .1 examinase y ultimase los textos de las enmiendas propuestas a:
  - .1.1 el Anexo IV del Convenio MARPOL (designación del mar Báltico, zona especial); y
  - .1.2 el Anexo VI del Convenio MARPOL (Designación de la zona del mar Caribe de los Estados Unidos como zona de control de las emisiones y otras cuestiones conexas);
- .2 examinase y ultimase los dos proyectos de resolución MEPC para la adopción de las dos series de enmiendas a los Anexos IV y VI del Convenio MARPOL, respectivamente;
- .3 tras ultimar las tareas mencionadas, el Grupo de redacción continuaría sus labores como grupo de trabajo para examinar y finalizar el texto de las propuestas de enmienda al Anexo V del Convenio MARPOL, junto con un proyecto de resolución MEPC conexo para su adopción;
- .4 elaborase una circular MEPC sobre la fecha de entrada en vigor de las propuestas de enmienda a las reglas 13 y 14 del Anexo VI del Convenio MARPOL, cuando se adopten; y
- .5 presentase un informe por escrito al Pleno el jueves, 14 de julio de 2011.

### **Informe del Grupo de redacción y medidas adoptadas por el Comité (Parte I)**

6.36 El Comité tomó nota, en el informe del Grupo de redacción (MEPC 62/WP.11), de que:

- .1 por lo que respecta a la propuesta de nueva regla 12*bis*.1.1 del Anexo IV del Convenio MARPOL sobre las instalaciones de recepción para los buques de pasaje en las zonas especiales, el Grupo de redacción no pudo llegar a un acuerdo sobre si **todos** los puertos deberían disponer de instalaciones de recepción de aguas sucias, de un modo parecido a las prescripciones similares de otros anexos del Convenio MARPOL. Las delegaciones que estaban en contra de la inclusión de la palabra "todos" indicaron que su postura se debía a las excesivas repercusiones económicas. Por consiguiente, se mantuvo la palabra "todos" entre corchetes para que el Comité adoptase una decisión al respecto;
- .2 el Grupo de trabajo acordó no introducir una relajación de la actual prescripción de la regla 5 5) b) del Anexo V mediante la cual las Administraciones "comprobarán que todos los buques...", antes de entrar en la zona del Antártico, tienen capacidad suficiente para retener a bordo *todas* las

basuras mientras operen en la zona". Por consiguiente, se suprimió del proyecto de regla 6.3.2 la frase "*basuras cuya descarga está prohibida*" en el texto aprobado por el MEPC 61;

- .3 el Grupo de trabajo examinó una propuesta para incluir en la regla 6.1.2.3 (Deficiencias de las instalaciones portuarias de recepción para las basuras en zonas especiales) una referencia cruzada a la regla 8.2 sobre la *notificación* obligatoria de estas deficiencias. Los proponentes alegaron que si no se notificaban las deficiencias estas seguirían ocurriendo. Aunque algunas delegaciones manifestaron su preocupación por la falta de instalaciones portuarias de recepción adecuadas en las zonas especiales para los residuos de carga, el Grupo de trabajo acordó no incluir una referencia cruzada; y
- .4 el Grupo de trabajo acordó recomendar que se elaboren orientaciones para las nuevas entradas introducidas en el texto definitivo de las enmiendas propuestas, cuando proceda, como parte del examen actual de las Directrices para la implantación del Anexo V del Convenio MARPOL.

6.37 Tras examinar el informe del Grupo de redacción, el Comité lo aprobó en general, y, en particular:

- .1 acordó que el texto de la nueva regla 12bis.1.1 del Anexo IV del Convenio MARPOL sobre las instalaciones de recepción para los buques de pasaje en las zonas especiales dijera lo siguiente: "en los puertos y terminales de la zona especial utilizados por buques de pasaje se establecerán instalaciones de recepción de aguas sucias; ...";
- .2 adoptó, mediante la resolución MEPC.200(62), enmiendas al Anexo del Protocolo de 1978 relativo al Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973 (Disposiciones de zona especial y designación del mar Báltico como zona especial en virtud del Anexo IV del Convenio MARPOL), que figura en el anexo 12;
- .3 adoptó, mediante la resolución MEPC.201(62), enmiendas al Anexo del Protocolo de 1978 relativo al Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973 (Anexo V revisado del Convenio MARPOL), que figura en el anexo 13;
- .4 refrendó la recomendación de que se elaborasen orientaciones para las nuevas entradas introducidas en el texto definitivo de las enmiendas, cuando proceda, como parte del examen actual de las Directrices para la implantación del Anexo V del Convenio MARPOL;
- .5 adoptó, mediante la resolución MEPC.202(62), enmiendas al Anexo del Protocolo de 1997 que enmienda el Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, modificado por el Protocolo de 1978 (Designación de la zona de control de las emisiones del mar Caribe de los Estados Unidos y exención de determinados buques que operan en la zona de control de las emisiones de Norteamérica y en la zona de control de las emisiones del mar Caribe de los Estados Unidos de conformidad con las reglas 13 y 14 y el apéndice VII del Anexo VI del Convenio MARPOL), que figuran en el anexo 14;
- .6 encargó a la Secretaría que comprobara cuidadosamente que no se había introducido ninguna omisión de redacción y, si era necesario, la subsanara en el texto final de las enmiendas;

- .7 refrendó la recomendación de que las coordenadas de la zona de control de las emisiones del mar Caribe de los Estados Unidos se incluyeran en una circular MEPC (MEPC.1/Circ.755), junto con un mapa;
- .8 aprobó el esquema de un proyecto de resolución MEPC en relación con la designación del mar Báltico como zona especial en virtud del Anexo IV del Convenio MARPOL, que figura en el anexo 15, para seguir elaborándolo con miras a su adopción en el MEPC 63; y
- .9 aprobó la circular MEPC sobre la fecha de entrada en vigor de las enmiendas a las reglas 13 y 14 del Anexo VI del Convenio MARPOL adoptado mediante la resolución MEPC.202(62), que figura en el anexo 16, y pidió a la Secretaría que lo distribuyera como circular MEPC.1/Circ.756 lo antes posible.

## PARTE II

### **Enmiendas al Anexo VI del Convenio MARPOL (Medidas técnicas y operacionales obligatorias de eficiencia energética de los buques)**

6.38 El Comité recordó que el MEPC 61 había examinado un proyecto de reglas sobre la eficiencia energética de los buques para conferir obligatoriedad a la aplicación del EEDI y el SEEMP incluyendo estas reglas en el Anexo VI del Convenio MARPOL.

6.39 El Comité recordó también que el MEPC 61 había examinado la forma jurídica del proyecto de reglas, y que el MEPC 60 había acordado por mayoría que el Anexo VI del Convenio MARPOL constituía el vehículo apropiado para promulgar prescripciones sobre eficiencia energética de los buques (MEPC 60/22, párrafo 4.34). Una serie de delegaciones apoyaron la inclusión de medidas de eficiencia energética en el Anexo VI del Convenio MARPOL, mientras que otra serie de delegaciones se opusieron, reafirmando su punto de vista de que el Anexo VI del Convenio MARPOL no era el instrumento jurídico más apropiado para introducir medidas de eficiencia energética. El MEPC 61 no llegó a ninguna conclusión a este respecto.

6.40 El Comité tomó nota de que el Secretario General recibió, el 17 de noviembre de 2010, una solicitud para distribuir las propuestas de enmiendas al Anexo VI del Convenio MARPOL de los Gobiernos de Alemania, Australia, Bélgica, Canadá, Dinamarca, Japón, Liberia, Noruega y el Reino Unido de conformidad con lo dispuesto en el artículo 16 2) a) del Convenio MARPOL, y, por consiguiente, el Secretario General distribuyó las enmiendas propuestas de conformidad con lo dispuesto en el artículo 16 2) a) del Convenio MARPOL mediante la Circular N° 3128, de 24 de noviembre de 2010.

### **Distribución de las enmiendas propuestas al Anexo VI del Convenio MARPOL**

6.41 El Comité tomó nota del documento MEPC 62/6/9, en el que la India cuestionó la Circular N° 3128. La India no compartía la interpretación de que se satisfacían las disposiciones del artículo 16 2) a) del Convenio MARPOL, y que por tanto la OMI podía distribuir las propuestas de enmiendas. Esta delegación también argumentó que las Partes que habían solicitado la distribución no se habían adherido a lo dispuesto en el artículo 31 de la Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados, y que el enfoque "no discriminatorio" de la OMI y el principio de "no otorgamiento de un trato más favorable" a los buques contradicen los principios fundamentales de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (CMNUCC). La delegación propuso que la OMI no deliberara sobre ninguna aplicación obligatoria de las medidas para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes de los buques hasta que esta cuestión se estudiase más a fondo en el ámbito de la CMNUCC.

6.42 El Comité examinó el documento MEPC 62/6/15, presentado por Argentina, Brasil, Chile, China, Ecuador, Filipinas, India, Nicaragua, Perú, Sudáfrica y Venezuela, en el que se argumenta que los proyectos de enmiendas distribuidos a petición de nueve Partes en el Anexo VI del Convenio MARPOL mediante la Circular N° 3128 no se habían distribuido en consonancia con el procedimiento de enmienda básico del Convenio MARPOL, ya que la circular se había distribuido sin que el Comité hubiera aprobado previamente las enmiendas que figuran en ella. Los coautores observaron que hasta la fecha todas las enmiendas al Convenio MARPOL se habían aprobado previamente, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 16 2) b), y cuestionaron el motivo por el que la Organización hubiera decidido, en este caso concreto, aplicar las disposiciones de los artículos 16 2) b) y 16 2) d) en el mismo periodo de sesiones del Comité. Además, los coautores señalaron que sólo debería aplicarse el artículo 16 2) b) en esta etapa para garantizar la coherencia con el procedimiento habitual de la OMI.

6.43 En respuesta al documento MEPC 62/6/15, la Oficina Jurídica de la Secretaría de la OMI aclaró el procedimiento de enmienda del Anexo VI del Convenio MARPOL que figura en el artículo 16 2) (párrafos a) a d)) del Convenio MARPOL y observó que la fase de "aprobación" no era un paso oficial del procedimiento previsto en el artículo 16, sino sólo una práctica habitual que, sin embargo, no era coherente en toda la Organización. También se aclaró que, en virtud del artículo 16 2), toda Parte puede proponer una enmienda y el Secretario General está obligado (sin ningún margen de discreción) a someter esa enmienda al órgano competente de la Organización para que éste la examine. Por consiguiente, la Oficina Jurídica opinó que no se había omitido ningún paso de naturaleza jurídica o de procedimiento, y que por tanto la Circular N° 3128 cumple plenamente los requisitos del Convenio MARPOL.

6.44 Por lo que respecta a las diferencias entre las enmiendas propuestas preparadas por el Grupo de trabajo en el MEPC 61 y la versión distribuida mediante la Circular N° 3128, y presentada al Comité en el documento MEPC 62/6/3, la Oficina Jurídica observó que la versión distribuida y presentada era únicamente una versión con modificaciones de formato con respecto a la elaborada por el Grupo de trabajo del MEPC 61 y que, como se explica en el documento MEPC 62/6/5, las modificaciones se habían hecho únicamente a fin de que el proyecto de texto se ajuste a la versión actual del Anexo VI del Convenio MARPOL. Además, los cambios son pequeñas modificaciones de redacción que no dan como resultado una nueva serie de enmiendas distintas de las elaboradas por el Grupo de trabajo en el MEPC 61. Por consiguiente, esto no constituía un motivo fundado que evitara que el Comité examinara las propuestas con miras a su adopción.

6.45 Por lo que respecta al examen (artículo 16 2) b)) y la adopción (artículo 16 2) d)) de las enmiendas propuestas en el mismo periodo de sesiones del Comité, la División Jurídica observó que no se había limitado el derecho del Comité a examinar las enmiendas propuestas. Como cuestión práctica y jurídica, el Comité tiene que aceptar la propuesta de examen antes de pasar a la situación en la que pueda iniciarse el procedimiento de adopción en virtud del artículo 16 2) d).

6.46 La delegación del Brasil, con el respaldo de otras, reconoció el derecho de una Parte en el Anexo VI del Convenio MARPOL a presentar propuestas de enmienda al Convenio, para que las examine el órgano apropiado de la Organización, pero cuestionó el modo de proceder previsto para aprobar y adoptarlas en un único periodo de sesiones del Comité. Tal como se solicitó, la declaración completa figura en el anexo 17.

6.47 La Oficina Jurídica aclaró que era una práctica común, pero no una regla jurídica, que las enmiendas propuestas al Convenio MARPOL se examinaran y adoptaran en distintos periodos de sesiones del Comité, e hizo referencia a un precedente en el Comité de Protección del Medio Marino. La Secretaría informó además de precedentes semejantes en el Comité de Facilitación y el Comité Jurídico.

6.48 La delegación de China planteó preguntas adicionales a la Oficina Jurídica solicitando que aclarara si es procedente que las enmiendas propuestas se encuadren en el marco del Anexo VI del Convenio MARPOL, y sobre el significado de " la Organización " en el artículo 16 2) b).

6.49 En respuesta a la primera pregunta de la delegación de China, la Oficina Jurídica remitió al Comité el artículo 16 7) del Convenio MARPOL, que establece un requisito en dos partes para determinar la pertinencia de una enmienda propuesta, y concluyó que ambas partes de este requisito habían quedado satisfechas en este caso. En relación con el segundo punto, la Oficina Jurídica opinó que "la Organización" se refiere a la Secretaría de la OMI, puesto que la Secretaría de la OMI es la única que puede distribuir propuestas de enmiendas. El Secretario General aclaró aún más esta cuestión, tras señalar que el significado del párrafo b) podía dar lugar a confusión debido a que, en el momento de redactar el párrafo b), todavía no se había constituido el MEPC. En las disposiciones equivalentes en relación con las enmiendas en el marco del Convenio SOLAS, que se había redactado *después* de que se hubiese constituido el MSC, se establecía que toda enmienda propuesta y distribuida será remitida "al Comité de Seguridad Marítima de la Organización" para que éste la examine (artículo VIII b) ii) del Convenio SOLAS). Por consiguiente, podría interpretarse que, en el artículo 16 2) b) del Convenio MARPOL, a la luz de la disposición anterior del Convenio SOLAS, se dispone que toda enmienda propuesta y distribuida será remitida a un órgano apropiado de la OMI, en este caso el MEPC, para que la examinen los Estados Miembros de la Organización\*.

6.50 El Comité tomó nota también de una intervención de la delegación de Noruega, que hizo referencia a otros ejemplos de propuestas de enmiendas a instrumentos de la OMI que se han distribuido sin aprobación previa.

6.51 Varias delegaciones hicieron suyas las conclusiones de la Oficina Jurídica de la OMI, opinaron que las enmiendas propuestas se habían distribuido de conformidad con el procedimiento de enmienda, y se declararon partidarias de examinar más a fondo las enmiendas propuestas.

6.52 Otras delegaciones no compartieron el dictamen de la Oficina Jurídica y manifestaron su inquietud por el hecho de que las enmiendas propuestas no estaban lo suficientemente maduras y no reflejaban el principio de responsabilidades comunes pero diferenciadas, al que deben adherirse todas las medidas relacionadas con el cambio climático, y por la legitimidad, aunque no la legalidad, de no ajustarse al procedimiento habitual.

6.53 Tras un extenso debate, el Comité acordó por mayoría que la distribución de las propuestas de enmienda al Anexo VI del Convenio MARPOL se había efectuado de conformidad con lo dispuesto en el Convenio MARPOL.

6.54 Varias delegaciones realizaron declaraciones sobre la distribución del proyecto de enmienda. Tal como se solicitó, dichas declaraciones se recogen en el anexo 17.

---

\* Cabe señalar que la Asamblea, mediante la resolución A.297(VIII), constituyó el MEPC y, mediante la resolución A.296(VIII), designó al Comité de Protección del Medio Marino como el órgano pertinente al que se hace referencia en el artículo 16 del Convenio (el Convenio MARPOL).

## **Análisis de las enmiendas al Anexo VI del Convenio MARPOL**

6.55 Tras señalar que un grupo oficioso convocado por el Presidente estaba manteniendo consultas con objeto de alcanzar un consenso entre los Estados Miembros sobre las reglas de eficiencia energética propuestas, y que el Comité aún tenía que adoptar una decisión sobre la posible constitución de grupos de trabajo y/o redacción en relación con los puntos 5 y 6 del orden del día, el Comité examinó:

- .1 el proyecto de enmiendas propuesto al Anexo VI del Convenio MARPOL para incluir reglas sobre la eficiencia energética de los buques, que figura en el documento MEPC 62/6/3 (Secretaría);
- .2 algunas explicaciones sobre las enmiendas propuestas presentadas en el documento MEPC 62/6/3 recogidas en el documento MEPC 62/6/5 (Alemania, Australia, Bélgica, Canadá, Dinamarca, Japón, Liberia, Noruega y Reino Unido); y
- .3 una serie de proyectos de resoluciones MEPC propuestos por las Islas Marshall y el Japón en el documento MEPC 62/6/7, cuyo objetivo es aclarar más los fines de los proyectos de enmiendas al Anexo VI sobre la eficiencia energética de los buques, reforzar la implantación de las nuevas reglas y agilizar la labor futura relativa a las medidas de eficiencia energética. Si se aceptan, estas resoluciones adicionales podrían adoptarse junto con las propias enmiendas.

6.56 El Comité tomó nota de que algunas delegaciones no podían apoyar que se siguieran examinando los proyectos de enmienda propuestos, en su forma actual.

6.57 La delegación de Suecia realizó una declaración mediante la cual agradeció al Japón y a las Islas Marshall el documento que habían presentado con la signatura MEPC 62/6/7 y respaldó la adopción del proyecto adjunto de resoluciones, así como la elaboración del texto adicional. Tal como se solicitó, la declaración figura en el anexo 18.

### **Aplicación de las reglas propuestas sobre eficiencia energética**

6.58 El Comité recordó que, en el MEPC 61, una serie de delegaciones habían expresado la opinión de que las reglas sobre la eficiencia energética podrían introducirse gradualmente en el caso de los buques construidos en algunos países a lo largo de un determinado periodo de tiempo (MEPC 61/24, párrafo 5.47). También se recordó que el Comité había acordado, en el ámbito del punto 5 del orden del día, examinar la propuesta de Arabia Saudita, China y Sudáfrica en relación con la aplicación gradual de los proyectos de reglas propuestos en el caso de los países en desarrollo, según se indica en el párrafo 14 del documento MEPC 62/5/10.

6.59 El Comité tomó nota de que estos últimos proponentes deseaban que el proyecto de texto normativo reflejara plenamente las opiniones expresadas por las delegaciones de los países en desarrollo en el MEPC 61.

6.60 En este contexto, el Comité examinó también el documento MEPC 62/6/21 (Singapur), en el cual se proponen algunas mejoras a los proyectos de regla recogidos en el documento MEPC 62/6/3 como solución de compromiso.

6.61 Un gran número de delegaciones respaldó la propuesta de compromiso presentada por Singapur y manifestó su interés en examinar a fondo la forma de incorporarla en el proyecto de texto de regla. La mayoría de las delegaciones que se pronunciaron al respecto acogieron favorablemente la propuesta como una buena base para lograr un compromiso que pudiese

acordarse por consenso y manifestó su voluntad de participar en nuevas deliberaciones sobre la cuestión. Varias delegaciones expresaron su preocupación ante la posibilidad señalada de que los Estados rectores de puertos denieguen la entrada a puerto a buques basándose en si cumplen o no el EEDI. Asimismo, varias delegaciones alegaron que el periodo de tiempo de cuatro años era excesivo y debía abreviarse, en particular si no se incluía la cláusula relativa a las condiciones de entrada a puerto. Otras delegaciones alegaron que el periodo de cuatro años era demasiado breve y debería ampliarse a siete u ocho años, mientras que otras argumentaron que el periodo de tiempo para el que podría expedirse una exención debería ser establecido por cada Parte por separado.

6.62 El Comité acordó que la propuesta de Singapur daba el margen suficiente para alcanzar un acuerdo de compromiso ya que contenía elementos que permitían alcanzar un consenso. No obstante, muchas delegaciones opinaron que algunos elementos no podían tomarse en consideración e incluirse como parte de un compromiso definitivo. Por consiguiente, el Comité acordó también seguir trabajando en el texto de compromiso en el grupo oficioso convocado por el Presidente del MEPC con miras a alcanzar un consenso sobre el texto normativo.

### **Creación de capacidad, asistencia técnica y transferencia de tecnología**

6.63 El Comité recordó que en el MEPC 61 una serie de delegaciones habían expresado la opinión de que debería incluirse un texto sobre creación de capacidad y transferencia de tecnología en la regla sobre eficiencia energética. Por consiguiente, el Comité tomó nota de varias propuestas, en relación con esta cuestión, presentadas en documentos del actual periodo de sesiones, así como propuestas que emanaron de la reunión.

6.64 El Comité acordó que la creación de capacidad, la asistencia técnica y la transferencia de tecnología eran elementos importantes en un futuro marco normativo general para fomentar la eficiencia energética del transporte marítimo internacional. Acordó seguir examinando la cuestión en relación con el perfeccionamiento y ajuste ulterior del proyecto de texto normativo y resoluciones conexas.

### **Disposición sobre el examen de los avances tecnológicos**

6.65 El Comité recordó que el proyecto de regla 21.5 de las enmiendas propuestas al Anexo VI del Convenio MARPOL establece una disposición que contempla que, al principio de la fase 1, la Organización "efectuará un examen de los avances tecnológicos y, de ser necesario, ajustará los plazos y las tasas de reducción establecidos para las fases 2 y 3".

6.66 El Comité examinó varias propuestas interrelacionadas sobre las disposiciones relativas al examen, según se indica a continuación:

- .1 la propuesta de las Islas Marshall y el Japón, que figura en el anexo 2 del documento MEPC 62/6/7, que establecería que el primer proceso de examen relativo a la fase 1 debería empezar en el momento de la adopción de las enmiendas y centrarse en los buques pequeños y buques proyectados para rutas con escalas en puertos remotos, aislados o sin servicios comparables a los de las naciones desarrolladas;
- .2 la propuesta de los Países Bajos relativa al proceso de examen 1, sobre el examen de las prescripciones aplicables al segmento de los buques pequeños (MEPC 62/6/14). La propuesta alentaba a las organizaciones del sector a presentar sus propuestas (como proceso de examen 1) a fin de resolver el asunto de la elevada dispersión y el mal ajuste del factor de regresión R2 para este segmento de buques, lo cual podría formar parte del



proyecto de plan de trabajo y calendario sobre las medidas técnicas y operacionales aplicables a los buques, que se propone en el documento MEPC 62/5/18; y

- .3 las observaciones de la ICS cuyo objetivo es que, durante las fases más avanzadas de la aplicación, se tenga debidamente en cuenta la experiencia adquirida en fases anteriores y se propone incluir un examen adicional en el punto intermedio de la fase 2 de las prescripciones para la fase 3 (MEPC 62/6/24).

6.67 El Comité tomó nota de que Vanuatu consideraba que el ámbito de aplicación del proceso de examen carecía de amplitud suficiente que permita mejorar algunos de los problemas ya planteados en la comunidad marítima relativos a los métodos de cálculo propuesto, no sólo los plazos de las fases o las tasas de reducción (MEPC 62/6/23).

#### **CUESTIONES RELACIONADAS CON TIPOS DE BUQUES ESPECÍFICOS**

6.68 El Comité examinó las observaciones y propuestas sobre el proyecto de reglas para tipos de buques específicos, según se indica en los párrafos 6.69 a 6.78 *infra*.

#### **Graneleros, buques tanque y buques portacontenedores**

6.69 Por lo que respecta a esta categoría de buques, el Comité examinó:

- .1 una propuesta de China consistente en rebajar las prescripciones de reducción para los graneleros y buques tanque y separarlos, por tamaño, en tres categorías, en lugar de las actuales dos, con una reducción más pequeña para los buques más grandes y los buques más pequeños (MEPC 62/6/16); y
- .2 una propuesta de Grecia relativa a los factores de reducción del EEDI "X" para los buques tanque y los graneleros (párrafos 8, 9.1 y 9.3), especialmente los buques de mayor tamaño, y un aumento de los factores de reducción del EEDI para los buques portacontenedores de mayor tamaño (párrafos 8 y 9.3), utilizando los análisis estadísticos disponibles y los resultados obtenidos en los estudios pertinentes (MEPC 62/6/19).

6.70 El Comité tomó nota de que la disposición sobre el examen que figura en el proyecto de enmiendas permitirá seguir examinando las cuestiones, incluida la seguridad del buque, y las propuestas de enmienda del cuadro 1 del proyecto de enmiendas recogidas en los documentos, y de que, por consiguiente, el cuadro 1 no se debería modificar en este momento. El Comité acordó que las propuestas antedichas se incluirían en el proceso de examen (proceso de examen 1).

#### **Buques de carga general**

6.71 El Comité tomó nota de las inquietudes y las propuestas de la CESA en relación con la amplia dispersión y la mala correlación de los niveles de referencia para los buques de carga general debido a la inclusión de buques altamente especializados en la definición de buques de carga general (MEPC 62/6/12, párrafos 3 a 7 y 9 a 10, y MEPC 62/INF.17).

6.72 El Comité reafirmó que los buques especializados deberían excluirse del ámbito de aplicación del EEDI.

### **Buques tanque quimiqueros**

6.73 El Comité examinó una propuesta de la IPTA de introducir un factor de corrección de la capacidad cúbica en el caso de los quimiqueros en la fórmula del EEDI, habida cuenta de las características de proyecto especiales. Esto reflejaría las inquietudes manifestadas con respecto a buques tanque quimiqueros/carga diversificada, que son similares a las expresadas en relación con los buques de carga combinada, es decir, que esos buques podrían verse penalizados por la fórmula actual del EEDI debido a sus características especiales de proyecto (MEPC 62/6/13).

6.74 El Comité tomó nota de que en las directrices para el cálculo se introducirá un factor de corrección para los quimiqueros, por lo cual acordó remitir el documento MEPC 62/6/13 (IPTA) al Grupo de trabajo constituido en relación con el punto 5 del orden del día con miras a que se considere incluir en las directrices un factor de corrección para los quimiqueros.

### **Gaseros**

6.75 El Comité examinó la propuesta de la SIGTTO presentada en el documento MEPC 62/6/20 de que para efectos del cálculo del EEDI los gaseros se dividan en dos categorías específicas, como se indica a continuación:

- .1 buques que utilizan combustibles líquidos convencionales (HFO, MDO, etc.) como combustible principal. Esta categoría abarcaría todos los buques de GPL y GNL y los buques de GNL que utilizan sistemas de propulsión diésel de baja velocidad que funcionan con combustible pesado; y
- .2 buques que utilizan el gas de evaporación y/o el GNL vaporizado como combustible principal. Esta categoría debería basarse en el nivel de referencia obtenido a partir del análisis de los buques con propulsión diésel-eléctrica bicomcombustible, con las limitaciones de tamaño en la gama de 75 000-95 000 TPM (MEPC 62/6/20).

6.76 El Comité tomó nota de que la disposición sobre el examen que figura en el proyecto de enmiendas permitirá seguir examinando las cuestiones planteadas por la SIGTTO. El Comité acordó remitir el documento MEPC 62/6/20 al Grupo de trabajo para que lo examinase en relación con los gaseros cuando pasase revista al método de cálculo del EEDI para los buques de propulsión diésel-eléctrica, de turbina, híbrida, de motores bicomcombustible y de otro tipo, como parte del proyecto del plan de trabajo.

### **Buques de transbordo rodado**

6.77 El Comité examinó la propuesta de la CESA de enmendar o suprimir los proyectos de reglas 2.34 y 2.35, que contienen definiciones de buques de transbordo rodado (MEPC 62/6/12, párrafo 8, y MEPC 62/INF.17).

6.78 El Comité acordó enmendar todas las referencias a buques de transbordo rodado en el proyecto de texto normativo y dio las instrucciones pertinentes al Grupo de redacción, en caso de que se constituyese.

### **CUESTIONES DE REDACCIÓN**

6.79 El Comité acordó que el Grupo de redacción, en caso de que se constituyese, examinase directamente los documentos enumerados a continuación:

- .1 MEPC 62/6/5 (Alemania, Australia, Bélgica, Canadá, Dinamarca, Japón, Liberia, Noruega y Reino Unido): Propuestas de proyectos de enmienda al Anexo VI del Convenio MARPOL; y
- .2 MEPC 62/6/26 (Alemania): Rectificación de las omisiones en la redacción del proyecto de enmiendas a las reglas sobre la eficiencia energética de los buques del Anexo VI del Convenio MARPOL (EEDI).

#### **CONSTITUCIÓN DE GRUPOS**

6.80 Tras haber ultimado su examen preliminar de la Parte II del punto 6 del orden del día, el Comité examinó a continuación la constitución de grupos de trabajo y/o redacción sobre cuestiones relacionadas con la eficiencia energética. A este respecto, varias delegaciones siguieron opinando, tal como se informa en relación con los puntos 1 y 5 del orden del día (véanse los párrafos 1.7-1.11, 5.5 y 5.28-5.29), que el proyecto de enmiendas propuesto debería ser examinado por un grupo de trabajo a fin de perfeccionarlo y poder aprobarlo, de ser posible, en el periodo de sesiones en curso. En su opinión, el proyecto de enmiendas era prematuro y requería una labor adicional considerable antes de que pudiera examinarse con miras a su adopción. Algunas delegaciones alegaron que no debería considerarse antes de que también estuviesen listas, para ser adoptadas, todas las directrices complementarias que puedan examinarse como una serie. Otras delegaciones alegaron que no debería examinarse la Parte II del punto 62 del orden del día en el periodo de sesiones en curso.

6.81 Varias delegaciones opinaron que el Grupo de redacción debería examinar el proyecto de enmiendas distribuido, así como los documentos en los cuales se formulan observaciones o propuestas adicionales de mejora y adiciones.

6.82 El Comité acordó por mayoría que el Grupo de redacción (Parte II) examinase el proyecto de enmiendas distribuido y los documentos conexos, para que mejorase el texto normativo sobre eficiencia energética con miras a su adopción en el periodo de sesiones en curso, y que al mismo tiempo las consultas para lograr un consenso prosiguieran en el grupo oficioso constituido por el Presidente. Asimismo, el Comité acordó constituir un Grupo de trabajo en relación con el punto 5 del orden del día, sobre medidas de eficiencia energética para buques (véase el párrafo 5.30).

#### **Labor del Grupo de redacción sobre enmiendas a los instrumentos de obligado cumplimiento (Parte II) – Primera parte**

6.83 El Comité acordó remitir la labor de redacción antedicha al Grupo de redacción sobre enmiendas a los instrumentos de obligado cumplimiento (Parte II), presidido por el Sr. Phillip Belcher (Bahamas), asignándole el siguiente mandato:

- .1 examinar y ultimar los párrafos específicos del documento MEPC 62/6/3 a los que se hace referencia en los documentos MEPC 62/6/5, MEPC 62/6/12 y MEPC 62/6/26 que le remitió el Pleno para las propuestas de enmienda al Anexo VI del Convenio MARPOL (inclusión de reglas sobre la eficiencia energética de los buques); y
- .2 presentar un informe por escrito al Pleno el viernes 15 de julio de 2011.

#### **Medidas adoptadas en lo que respecta al informe del Grupo de redacción (Parte II) – Primera parte**

6.84 De conformidad con las instrucciones impartidas por el Comité, el Grupo de redacción presentó su primer informe, con la signatura MEPC 62/WP.11/Add.1.

6.85 El Comité tomó nota de que el Grupo de redacción había realizado su labor ateniéndose estrictamente al mandato que se le había asignado, y de que se habían ultimado los párrafos específicos que le había remitido el Pleno y que figuran en el anexo del documento MEPC 62/WP.11/Add.1, y señaló además que el Grupo no había abordado ninguna otra cuestión aparte de las que se le hubiesen remitido.

6.86 El Comité señaló que, en lo que respecta a las enmiendas de redacción propuestas en el documento MEPC 62/6/26 (Alemania), el Grupo identificó algunas enmiendas que como consecuencia procede efectuar en las definiciones. Por consiguiente, el Grupo ultimó las definiciones. Igualmente, al examinar la cuestión de las transformaciones importantes, se identificó una pequeña enmienda resultante correspondiente a la regla 5. El Grupo se mostró de acuerdo en introducir esta pequeña modificación.

6.87 El Comité tomó nota de que se habían destacado dos cuestiones en relación con el documento MEPC 62/6/5 (Alemania y otros):

- .1 en relación con el asunto 14 sobre las equivalencias, el Grupo opinó que no era necesario hacer una referencia directa a la regla 21 ya que en la regla 4 se permiten de manera implícita dichas equivalencias, en la medida aplicable; y
- .2 por lo que respecta al asunto 15 sobre la aclaración de la palabra "considerablemente", el Grupo opinó que no había recibido orientación suficiente del Pleno para poder avanzar con esta cuestión.

6.88 Tras haber recibido y examinado el documento MEPC 62/WP.11/Add.1, el Comité lo aprobó en líneas generales.

6.89 El Comité recordó que el grupo oficioso constituido por el Presidente proseguía su labor para lograr un consenso sobre cuestiones relacionadas con la eficiencia energética y estaba perfeccionando el texto sobre creación de capacidad y transferencia de tecnología a fin de alcanzar un acuerdo general sobre el proyecto de enmiendas al Anexo VI del Convenio MARPOL sobre la inclusión de un nuevo capítulo 4 sobre eficiencia energética para buques.

### **Grupo oficioso sobre el examen y la adopción de enmiendas a los instrumentos de obligado cumplimiento**

6.90 El Comité tomó nota de que el Presidente había sometido al examen del Comité los resultados de la labor del grupo oficioso, recogidos en el documento MEPC 62/WP.16, en el cual figuraba el texto enmendado de un proyecto de regla sobre cooperación técnica y transferencia de tecnología, y un proyecto de texto sobre la aplicación, con un posible aplazamiento para las partes que puedan requerir tiempo adicional para implantar las medidas de eficiencia energética propuestas.

6.91 Todas las delegaciones que intervinieron en las deliberaciones siguientes manifestaron su admiración por los denodados esfuerzos del Presidente por lograr que todos los Miembros se pusieran de acuerdo y obtener un texto basándose en el consenso que pudiera alcanzarse. A este respecto, si bien algunas delegaciones opinaron que eran necesarias enmiendas y aclaraciones adicionales antes de poder examinar detenidamente la adopción del texto propuesto, otras delegaciones opinaron que el texto presentado por el Presidente constituía el compromiso más afinado y debería considerarse como el texto definitivo que debería adoptarse.

6.92 El Secretario General felicitó al Presidente y a las delegaciones por su ardua labor y una actitud propia de estadistas al redactar el texto del documento MEPC 62/WP.16. Tras recordar sus palabras de apertura en las que hacía un llamamiento a todos los Miembros a

lograr un compromiso, y tras señalar que todas las palabras, frases y párrafos del texto propuesto se habían redactado cuidadosamente basándose en las concesiones realizadas por todos los que participaron en las consultas, recomendó el texto al Comité ya que constituía un resultado equilibrado que era viable en el contexto real actual del transporte marítimo y que además mantenía el principio de la universalidad de las reglas de la OMI y la unidad de su Miembros.

6.93 A su vez, el Presidente agradeció al Comité su confianza en su liderazgo en lo que respecta a la cuestión y destacó que el texto sobre creación de capacidad se había basado en el texto de las reglas correspondientes existente en otros convenios de la OMI que, sin embargo, se había mejorado y reforzado, mientras que el texto sobre la aplicación se había basado en la propuesta de Singapur (MEPC 62/6/21), pero sin el texto sobre la denegación de la entrada. Por lo tanto recomendó también el texto a los Miembros mientras proseguían las consultas sobre cuestiones conexas.

6.94 El Comité acordó por mayoría que el proyecto de texto que figura en el documento MEPC 62/WP.16 debería ser examinado más a fondo por el Grupo de redacción y que prosiguiera la labor en el seno del grupo oficioso constituido por el Presidente con miras a elaborar un proyecto de resolución MEPC sobre creación de capacidad, asistencia técnica y transferencia de tecnología, que podría adoptarse junto con las enmiendas, como una serie.

#### **Constitución y mandato del Grupo de redacción sobre enmiendas a los instrumentos de obligado cumplimiento (Parte II) – Segunda parte**

6.95 Tras examinar el documento MEPC 62/WP.16, el Comité acordó remitir el texto anteriormente mencionado al Grupo de redacción sobre enmiendas a los instrumentos de obligado cumplimiento (Parte II), presidido de nuevo por el Sr. Phillip Belcher (Bahamas), asignándole el siguiente mandato:

"basándose en el documento MEPC 62/WP.11/Add.1, realizar las siguientes modificaciones:

- .1 inclusión de las cuestiones planteadas por Vanuatu en el documento MEPC 62/6/23 e ICS en el documento MEPC 62/6/24 sobre el periodo de examen;
- .2 supresión de la inserción realizada en el MEPC 62/WP.11/Add.1 en el proyecto de regla 19.4 de conformidad con la propuesta formulada en el documento MEPC 62/6/12 por la CESA; y
- .3 inserción de los párrafos del documento MEPC 62/WP.16 en el proyecto de propuesta de enmiendas que figura en el anexo del documento MEPC 62/WP.11/Add.1."

#### **Medidas adoptadas en lo que respecta al informe del Grupo de redacción (Parte II) – Segunda parte**

6.96 Atendiendo a las instrucciones impartidas por el Comité, el Grupo de redacción presentó la segunda parte, refundida, de su informe, con la signatura MEPC 62/WP.11/Add.1/Rev.1.

6.97 El Comité tomó nota de que el Grupo, tras haber realizado su labor ateniéndose estrictamente al mandato que se le había asignado, había ultimado los párrafos específicos que le había remitido el Pleno y que figuran en el anexo del documento MEPC 62/WP.11/Add.1/Rev.1, y tomó nota asimismo de que el Grupo no había abordado ninguna otra cuestión aparte de las que se le hubiesen remitido.

6.98 El Comité tomó nota de que el Grupo, tras haber examinado el texto que figura en el documento MEPC 62/WP.11/Add.1, acordó que no se debían introducir cambios en la forma de hacer referencia a las fechas graduales (en un año X y mes X o posteriormente) en el proyecto de reglas 19.1, 19.2, 19.3 y 19.4 y señaló asimismo que debería pedirse a la Secretaría que enmendara el texto insertando una fecha específica en una fase posterior.

### **Resultados del grupo oficioso sobre un proyecto de resolución sobre creación de capacidad y asistencia técnica**

6.99 El Presidente presentó verbalmente los resultados de la labor desarrollada por el grupo oficioso el viernes 15 de julio sobre la elaboración de un proyecto de resolución MEPC relativa a la creación de capacidad, asistencia técnica y transferencia de tecnología. Señaló que se habían logrado avances satisfactorios pero que no se había podido ultimar un proyecto de resolución por consenso, dado que había divergencias que no se habían podido superar con respecto a varias cuestiones. El Comité tomó nota de que no había tiempo para seguir examinando el proyecto de resolución MEPC en el actual periodo de sesiones.

6.100 Varias delegaciones manifestaron su decepción por la falta de un resultado definitivo en lo que respecta al proyecto de resolución MEPC y alegaron que, sin una serie completa, se oponían a seguir examinando el proyecto de enmiendas.

6.101 El Comité tomó nota de que el Presidente perfeccionaría el proyecto de resolución MEPC sobre creación de capacidad, asistencia técnica y transferencia de tecnología basándose en las aportaciones realizadas por las delegaciones durante el periodo de sesiones en curso y lo sometería a un nuevo examen y a su adopción definitiva en el MEPC 63.

### **ADOPCIÓN DEL PROYECTO DE ENMIENDAS AL ANEXO VI DEL CONVENIO MARPOL SOBRE LA INCLUSIÓN DE UN NUEVO CAPÍTULO 4 SOBRE EFICIENCIA ENERGÉTICA DE LOS BUQUES**

6.102 Tras examinar la segunda parte del informe del Grupo de redacción que figura en el documento MEPC 62/WP.11/Add.1/Rev.1, el Comité examinó la conveniencia de adoptar propuestas al proyecto de enmiendas en el periodo de sesiones en curso.

6.103 Una mayoría abrumadora de las delegaciones que intervinieron sobre esta cuestión respaldaron la adopción, en el periodo de sesiones actual, del texto que figura en el anexo MEPC 62/WP.11/Add.1/Rev.1, ya que en su opinión las medidas habían venido elaborándose desde hacía varios años y estaban lo suficientemente maduras, tanto como reglas de carácter técnico como texto normativo. No obstante, varias delegaciones se opusieron a la adopción en el actual periodo de sesiones, dado que el proyecto de resolución MEPC sobre creación de capacidad, asistencia técnica y transferencia de tecnología no estaba listo para su adopción y opinaron que debería proseguir la labor con miras a alcanzar un consenso en lo que respecta a una serie completa.

6.104 Varias delegaciones deseaban que prosiguiese el examen del proyecto de texto en el seno del Grupo de redacción, ya que querían ver un vínculo entre la cláusula de aplazamiento que figura en los subpárrafos 4 a 6 de la regla 19 y las reglas sobre creación de capacidad que figuran en el proyecto de regla 23. Otras delegaciones respaldaron las enmiendas pero opinaron que no deberían adoptarse en el periodo de sesiones en curso, y que deberían examinarse más a fondo en el MEPC 63, con miras a su adopción en dicho periodo de sesiones, junto con la resolución MEPC sobre creación de capacidad y las directrices conexas.

6.105 Una delegación opinó que deberían remitirse las enmiendas al órgano auxiliar de asesoramiento científico y técnico de la CMNUCC para que las examinase y formulase observaciones al respecto antes de que las volviese a examinar el Comité.

6.106 Algunas delegaciones opinaron que el proyecto de enmiendas propuesto seguía sin reflejar suficientemente las preocupaciones de los países en desarrollo, en especial en relación con la transferencia de tecnología y el principio de las responsabilidades comunes pero diferenciadas **y respectivas capacidades**, y por lo tanto no debería adoptarse en el periodo de sesiones actual para que pueda examinarse de nuevo en el MEPC 63. No obstante, otras muchas delegaciones opinaron que debería respetarse a la OMI como órgano soberano. El proyecto de enmiendas propuestas reflejaba, en su opinión, un compromiso afinado de las opiniones de ambos lados, que tras la redacción de enmiendas adicionales en materia de redacción en el periodo de sesiones reflejaba además las preocupaciones expresadas por la mayoría de las delegaciones, incluidas las de los países en desarrollo, por lo que debería adoptarse en el periodo de sesiones en curso.

6.107 Tras amplias deliberaciones al respecto, el Presidente invitó al Comité a adoptar el proyecto de enmiendas al Anexo VI del Convenio MARPOL a fin de incluir las reglas sobre eficiencia energética de los buques, que figura en el anexo del documento MEPC 62/WP.11/Add.1/Rev.1.

6.108 La mayoría de las delegaciones que respondieron a la invitación del Presidente respaldaron la adopción. No obstante, la delegación de Arabia Saudita pidió que se celebrase una votación sobre la adopción del proyecto de enmiendas anteriormente mencionado y la delegación del Brasil pidió que, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 29 del Reglamento interior del Comité de Protección del Medio Marino, la votación fuese nominal.

6.109 El Presidente confirmó que sólo las Partes en el Anexo VI del Convenio MARPOL que hubiesen asistido al MEPC 62 tenían derecho a voto. La Oficina de Asuntos Jurídicos de la OMI confirmó que, para asistir al MEPC 62, se habían inscrito 59 de las 64 Partes en el Anexo VI en el Convenio MARPOL. De conformidad con lo dispuesto en el artículo 29 del Reglamento interior del Comité, el Presidente sacó a suerte el nombre de Eslovenia, que sería la primera Parte en votar, seguida del resto de las Partes por orden alfabético inglés.

6.110 El Comité tomó nota de los siguientes resultados de la votación nominal:

**Sí: 49 Partes:**

Alemania, Antigua y Barbuda, Australia, Bahamas, Bangladesh, Bélgica, Belice, Bulgaria, Canadá, Chipre, Croacia, Dinamarca, Eslovenia, España, Estados Unidos, Estonia, Federación de Rusia, Finlandia, Francia, Ghana, Grecia, Irlanda, Islas Cook, Islas Marshall, Italia, Japón, Kiribati, Letonia, Liberia, Lituania, Luxemburgo, Malasia, Malta, Noruega, Países Bajos, Panamá, Polonia, Portugal, Reino Unido, República de Corea, Rumania, Saint Kitts y Nevis, Samoa, Serbia, Singapur, Suecia, Tuvalu, Ucrania, Vanuatu

**No: 5 Partes:**

Arabia Saudita, Brasil, Chile, China, Kuwait

**Abstención: 2 Partes:**

Jamaica, San Vicente y las Granadinas

**Ausentes de la sala: 3 Partes:**

Irán (República Islámica del), Kenya, República Árabe Siria

6.111 Por consiguiente, el Presidente declaró que el Comité había adoptado oficialmente las enmiendas al Anexo VI del Convenio MARPOL que incorporan dentro de dicho Anexo un nuevo capítulo 4 con reglas sobre eficiencia energética para los buques.

6.112 El Comité pidió a la Secretaría que llevase a cabo un examen, en materia de redacción, del texto de las enmiendas, incorporase todos los cambios que puedan ser necesarios y ultimase el texto basándose en los resultados de la labor del Grupo de redacción y las decisiones pertinentes del Comité.

6.113 Tras haber examinado previamente el proyecto de resolución que figura en el anexo del documento MEPC 62/6/3, y tras tomar nota de una intervención de la delegación de China, el Comité acordó adoptar las enmiendas utilizando el proyecto de resolución que figura en el anexo 1 del documento MEPC 62/6/7 (Japón e Islas Marshall). A este respecto, el Presidente reiteró su compromiso de elaborar, para el próximo periodo de sesiones, un proyecto de resolución MEPC sobre transferencia de tecnología y el desarrollo de tecnologías alternativas para permitir a todos los Estados Miembros hacer frente al reto del cambio climático.

6.114 Las enmiendas al Anexo VI del Convenio MARPOL, adoptadas por el Comité mediante la resolución MEPC.203(62), figuran en el anexo 19.

6.115 Varias delegaciones realizaron declaraciones tras la adopción de las enmiendas, y opinaron, entre otras cosas, que el principio de las responsabilidades comunes pero diferenciadas y respectivas capacidades debería reflejarse en todas las medidas adoptadas para luchar contra el cambio climático. Los observadores de Pacific Environment y la Coalición para un Transporte Marítimo Limpio también realizaron declaraciones. Tal como se solicitó, las declaraciones figuran en el anexo 20.

6.116 El Comité pidió asimismo a la Secretaría que ultimara el proyecto de directrices para el cálculo de los niveles de referencia que se utilizarán para el índice de eficiencia energética de proyecto (MEPC 62/6/4, anexo 2) y lo presentara al MEPC 63, con miras a su adopción definitiva.

6.117 El Comité manifestó su agradecimiento al Sr. Zafrul Alam (Singapur) y al Sr. Phillip Belcher (Bahamas) por su liderazgo y excelente labor, y a los miembros del Grupo de redacción por la meticulosa labor que habían realizado.

## **7 INTERPRETACIONES Y ENMIENDAS DEL CONVENIO MARPOL Y DE LOS INSTRUMENTOS CONEXOS**

7.1 El Comité tomó nota de que se habían recibido 13 documentos en relación con este punto del orden del día.

7.2 El Comité también tomó nota de que los documentos MEPC 62/7/6 (IACS), MEPC 62/7/7 (Federación de Rusia) y MEPC 62/7/8 (IACS), que tratan de cuestiones relacionadas con el Anexo VI del Convenio MARPOL, se habían examinado en relación con el punto 4 del orden del día "Prevención de la contaminación atmosférica ocasionada por los buques", y que el documento MEPC 62/7/5 (IACS), sobre una incongruencia observada en el Anexo IV del Convenio MARPOL, se había examinado en relación con el punto 6 del orden del día "Examen y adopción de enmiendas a los instrumentos de obligado cumplimiento".

### **Propuestas de enmienda a los Anexos I, II, IV, V y VI del Convenio MARPOL acerca de los acuerdos regionales sobre las instalaciones portuarias de recepción**

7.3 El Comité recordó que el MEPC 60, tras examinar el documento MEPC 60/6/4 (Australia y SPREP) en el que se proponían enmiendas a los Anexos I y II del Convenio MARPOL, y el documento MEPC 60/6/12 (Estados Unidos) en el que se formulaban observaciones sobre el documento anteriormente mencionado, había alentado a las delegaciones interesadas y a los observadores a que resolvieran las cuestiones pendientes y



presentasen un documento común con un proyecto de enmiendas a los Anexos I, II, IV, V y VI del Convenio MARPOL, mediante las que se institucionalizarán los acuerdos regionales y proyectos de directrices para constituir tales arreglos. El Comité recordó asimismo que el MEPC 60 había reconocido que todo acuerdo regional sólo tenía como objetivo regiones específicas del mundo, especialmente los pequeños Estados insulares en desarrollo, y que este entendimiento debería aparecer claramente en los proyectos de enmiendas o directrices.

7.4 El Comité examinó el documento MEPC 62/7 (Australia y SPREP), en el que se proponen enmiendas a los Anexos I, II, IV, V y VI para permitir que los pequeños Estados insulares en desarrollo cumplan la obligación de facilitar instalaciones de recepción portuarias adecuadas mediante los acuerdos regionales, junto con el proyecto de directrices para la elaboración de un plan regional de instalaciones de recepción, incluidas las disposiciones para su adopción por el MEPC.

7.5 El Comité tomó nota de que los Estados Unidos, en el documento MEPC 62/7/10, reiteraron su apoyo al concepto de acuerdos regionales sobre las instalaciones portuarias de recepción, que deberían institucionalizarse en cada uno de los anexos pertinentes del Convenio MARPOL. No obstante, los Estados Unidos opinaron que el concepto no debería restringirse a los pequeños Estados insulares en desarrollo sino que todos los Estados deberían poder optar por un acuerdo regional basándose en criterios de dificultad práctica. Los Estados Unidos no creen que la OMI deba asumir la tarea de aprobar o no los acuerdos regionales y que una alternativa mejor sería que los Estados de la región notifiquen a la OMI que han tenido en cuenta las orientaciones de la Organización y están preparados para implantar el acuerdo regional.

7.6 Un gran número de delegaciones respaldó la propuesta de Australia y SPREP, si bien otras delegaciones compartieron la opinión de los Estados Unidos de que todos los Estados deberían poder optar por un acuerdo regional basándose en criterios de dificultad práctica. Algunas delegaciones manifestaron inquietud sobre las dificultades prácticas a las que pueden enfrentarse los buques, incluida la posible necesidad de desviarse de su ruta comercial; y sobre el hecho de que las prescripciones de lavado previo del Anexo II del Convenio MARPOL en el puerto de descarga no se abordaban de manera adecuada en las propuestas de enmienda.

7.7 Tras las deliberaciones, el Comité aprobó el proyecto de enmiendas a los Anexos I, II, IV, V y VI del Convenio MARPOL sobre acuerdos regionales para las instalaciones portuarias de recepción, que figura en el anexo 21, para su distribución, con miras a su adopción en el MEPC 63.

7.8 Tras reconocer que las enmiendas aprobadas al Anexo V se refieren al texto actual de dicho Anexo, el Comité encargó a la Secretaría que realizara los ajustes necesarios para incluir la enmienda aprobada en el Anexo V revisado adoptado recientemente.

7.9 La delegación de los Estados Unidos se reservó su postura con respecto a la decisión del Comité de distribuir la propuesta de enmiendas, y con respecto al hecho de que las enmiendas se limitaban a los pequeños Estados insulares en desarrollo.

7.10 El Comité invitó a Australia y a otras delegaciones interesadas a continuar con la labor sobre las directrices propuestas para la elaboración de un plan regional de instalaciones de recepción y a presentar una versión revisada de las directrices al MEPC 63, con miras a su adopción.

7.11 A sugerencia de la delegación de las Bahamas, el Comité invitó a las delegaciones interesadas y a la Secretaría a facilitar información al MEPC 63 sobre las cargas administrativas, así como sobre cualquier otra repercusión económica de estas propuestas de enmienda, teniendo en cuenta los resultados del C 105 a este respecto.

## **Elaboración de directrices conexas para el Anexo V revisado del Convenio MARPOL**

7.12 El Comité recordó que el MEPC 61, tras aprobar el proyecto de enmiendas al Anexo V del Convenio MARPOL con miras a su adopción en el MEPC 62, había constituido un grupo de trabajo por correspondencia interperiodos, coordinado por el Reino Unido, para iniciar el examen de las Directrices para la implantación del Anexo V del Convenio MARPOL y las Directrices para la elaboración de planes de gestión de basuras.

7.13 La delegación del Reino Unido, en calidad de coordinadora del Grupo de trabajo por correspondencia, presentó el documento MEPC 62/7/1 sobre los resultados de la labor del Grupo en el lapso interperiodos. El Comité tomó nota de que el Grupo había logrado avances importantes en el examen de las Directrices y había identificado varias cuestiones en las que era necesario profundizar, que se enumeran en los párrafos 11 a 18 del documento MEPC 62/7/1.

7.14 El Comité examinó también el documento MEPC 62/7/2 (Australia), que contiene un proyecto de texto sobre la eliminación de cadáveres de animales en el mar para incorporarlo a las Directrices revisadas para la implantación del Anexo V del Convenio MARPOL.

7.15 El Comité acordó volver a constituir el Grupo de trabajo por correspondencia, bajo la coordinación del Reino Unido<sup>2</sup>, asignándole el siguiente mandato:

- .1 perfeccionar el proyecto de directrices revisadas para la implantación del Anexo V revisado del Convenio MARPOL, teniendo en cuenta las deliberaciones mantenidas y las observaciones formuladas por el Pleno;
- .2 perfeccionar el proyecto de directrices revisadas para la elaboración de planes de gestión de basuras que formará parte de las Directrices revisadas para la implantación del Anexo V revisado del Convenio MARPOL; y
- .3 presentar un informe por escrito al MEPC 63.

7.16 A sugerencia de la delegación de los Países Bajos, el Comité encargó al Subcomité DSC que examinara la cuestión de las descargas de los residuos de la carga, tal como se indica en la regla 4.1.3 del Anexo V revisado del Convenio MARPOL, y, en particular, qué es perjudicial para el medio marino, en relación con un nuevo resultado postbienal para el bienio 2012-2013 titulado "Elaboración de criterios para la evaluación de cargas sólidas a granel potencialmente peligrosas para el medio ambiente en relación con el Anexo V revisado del Convenio MARPOL", fijando 2012 como año previsto para su ultimación. El Comité observó la intención de la delegación de los Países Bajos de presentar un documento al respecto al Subcomité.

7.17 A este respecto, el Comité encargó también al Subcomité BLG que examinase la cuestión de la descarga de aditivos y agentes de limpieza del agua de lavado de la cubierta, tal como se menciona en las reglas 4.2 y 6.2 del Anexo V revisado del Convenio MARPOL, y que le asesorase consiguientemente.

---

<sup>2</sup>

**Coordinador:**

Sra. Lorraine Weller  
Maritime and Coastguard Agency  
Bay 2/08 Spring Place  
105 Commercial Road  
Southampton, SO15 1EG  
Teléfono: +44(0)23 8032 9503  
Correo electrónico: [lorraine.weller@mca.gov.uk](mailto:lorraine.weller@mca.gov.uk)

## CUESTIONES RELACIONADAS CON EL ANEXO I DEL CONVENIO MARPOL

### Regla 12 del Anexo I del Convenio MARPOL y sus interpretaciones unificadas conexas

7.18 El Comité examinó el documento MEPC 62/7/3 (Hong Kong (China) y la IACS), en el que se pide una aclaración sobre el ámbito de aplicación de la regla 12 del Anexo I del Convenio MARPOL, enmendada por la resolución MEPC.187(59), y las interpretaciones unificadas conexas del Convenio MARPOL, que figuran en el anexo 14 del documento MEPC 61/24.

7.19 El Comité tomó nota de la opinión de los coautores de que el aspecto más importante de la revisión de la regla 12 del Anexo I del Convenio MARPOL y las interpretaciones unificadas conexas, desde el punto de vista del proyecto del sistema, era que se había suprimido la disposición (primera frase del párrafo 17.1.3 de la anterior interpretación unificada del Convenio MARPOL) para permitir que haya interconexiones entre las tuberías de descarga del tanque de fangos y las del agua de sentina, haciendo uso de una tubería común que conduzca a la conexión universal a tierra. Los coautores señalaron asimismo que esta omisión involuntaria requeriría que los buques tuviesen conexiones de descarga a tierra y tuberías totalmente distintas que conduzcan a dicha conexión.

7.20 Tras el correspondiente debate, el Comité acordó que la regla 12.2.2 del Anexo I del Convenio MARPOL no debería aplicarse con carácter retroactivo a los buques entregados antes del 1 de enero de 2014\* (véase la nota del subpárrafo 2), y dio su visto bueno a las siguientes enmiendas a las interpretaciones unificadas de las reglas 12.2, 12.3 y 12.4, que figuran en el anexo 14 del documento MEPC 61/24, de modo que se permite que haya una interconexión entre las tuberías de descarga del tanque de fangos y las del agua de sentina que utilizan una tubería común que conduce a la conexión universal a tierra:

- .1 la interpretación unificada existente de la regla 12.2 debería ser una interpretación de la de la regla 12.2.1; y
- .2 se añade la siguiente interpretación unificada nueva de la regla 12.2.2:

#### **Regla 12.2.2 –**

#### *Tuberías de descarga de los tanques de fangos*

No debería haber ninguna interconexión entre las tuberías de descarga de los tanques de fangos y las del agua de sentina que no sea una tubería común que conduzca a la conexión universal a tierra, tal como se indica en la regla 13.

En el caso de los buques entregados antes del 1 de enero de 2014\*, podrán aceptarse las disposiciones existentes, cuando los tanques de residuos de hidrocarburos (fangos) tengan conexiones de descarga con los tanques de retención de aguas de sentina oleosas, el techo del doble fondo o los separadores de aguas oleosas.

---

\* Por buque entregado antes del 1 de enero de 2014 se entiende un buque:

- .1 cuyo contrato de construcción se formalice antes del 1 de enero de 2011; o
- .2 de no haberse formalizado un contrato de construcción, cuya quilla sea colocada, o cuya construcción se halla en una fase equivalente, antes del 1 de enero de 2012; o
- .3 cuya entrega tenga lugar antes del 1 de enero de 2014.

7.21 El Comité encargó a la Secretaría que publicara la circular MEPC.1/Circ.753 sobre las interpretaciones unificadas revisadas anteriores.

7.22 El Comité, tras refrendar la opinión de la IACS de que si bien la interpretación unificada revisada de la regla 12.2 podría servir de orientación provisional deberían explorarse opciones para formalizar la interpretación, incluidas posibles enmiendas a la regla 12 del Anexo I del Convenio MARPOL, invitó a la IACS y las delegaciones interesadas a que presentaran sus consideraciones y observaciones al MEPC 63.

### **Orientaciones para la consignación de operaciones en el Libro registro de hidrocarburos, Parte I**

7.23 El Comité, tras recordar que el MEPC 61 había aprobado las "Orientaciones para la consignación de operaciones en el Libro registro de hidrocarburos, Parte I – Operaciones en los espacios de máquinas (todos los buques)" (MEPC.1/Circ.736), examinó y aprobó varias pequeñas correcciones propuestas por Dinamarca y otros (MEPC 62/7/4) y la India (MEPC 62/7/12, párrafo 3), y posteriormente encargó a la Secretaría que distribuyera la circular MEPC.1/Circ.736/Rev.1.

### **Enmiendas a las Directrices y especificaciones revisadas relativas a los sistemas de vigilancia y control de las descargas de hidrocarburos para los petroleros**

7.24 El Comité examinó una propuesta presentada por la Federación de Rusia (MEPC 62/7/9) para suprimir todas las referencias a "sustancias paraoleosas" en las "Directrices y especificaciones revisadas relativas a los sistemas de vigilancia y control de las descargas de hidrocarburos para los petroleros" (resolución MEPC.108(49)). La delegación de Rusia señaló que, como consecuencia de la entrada en vigor del Anexo II revisado del Convenio MARPOL, dejarán de clasificarse las sustancias como "sustancias paraoleosas".

7.25 La delegación del Reino Unido, con el respaldo de otras delegaciones, tras coincidir en que las Directrices presentaban incongruencias, sugirió no obstante que el Subcomité BLG examinara más a fondo la cuestión, a la luz de la circular MEPC.1/Circ.761 recientemente aprobada sobre las Directrices para el transporte de mezclas de hidrocarburos del petróleo y biocombustibles, 2011 (párrafo 11.21.5).

7.26 En consecuencia, el Comité encargó al Subcomité BLG que examinara la cuestión y le informara en consecuencia.

### **Propuesta para la distribución de las interpretaciones unificadas del Convenio MARPOL**

7.27 El Comité, tras examinar la propuesta de la República de Corea (MEPC 62/7/11), acordó que las futuras interpretaciones unificadas de las reglas de los Anexos del Convenio MARPOL se distribuyeran mediante circulares MEPC, y en forma de anexos a los informes del Comité, a fin de facilitar su difusión. El Comité encargó asimismo a la Secretaría que distribuyese una circular MEPC.1/Circ.754 sobre la lista de las interpretaciones unificadas del Convenio MARPOL adoptadas desde el MEPC 45, que figura en el anexo del documento MEPC 62/7/11.

## **8 IMPLANTACIÓN DEL CONVENIO DE COOPERACIÓN, EL PROTOCOLO DE COOPERACIÓN-SNPP Y LAS RESOLUCIONES PERTINENTES DE LA CONFERENCIA**

8.1 El Comité, por falta de tiempo, acordó aplazar el examen de todos los documentos presentados en relación con este punto del orden del día hasta su próximo periodo de sesiones, que se celebrará en febrero/marzo de 2012, con la excepción del informe de la 12ª reunión del Grupo técnico sobre el Convenio de Cooperación y el Protocolo de Cooperación-SNPP (MEPC 62/WP.14).

### **Informe de la 12ª reunión del Grupo técnico sobre el Convenio de Cooperación y el Protocolo de Cooperación-SNPP**

8.2 El Comité tomó nota de que la 12ª reunión del Grupo técnico sobre el Convenio de Cooperación y el Protocolo de Cooperación-SNPP se celebró del 4 al 8 de julio de 2011 bajo la presidencia del Sr. Alexander von Buxhoeveden (Suecia), y que el informe del Grupo se distribuyó con la signatura MEPC 62/WP.14.

8.3 El Comité aprobó el informe en general y, en particular:

- .1 tomó nota de los avances logrados por el Grupo en la actualización de las directrices de la OMI sobre dispersantes;
- .2 tomó nota de los avances logrados por el Grupo en relación con las directrices operacionales sobre la evaluación de los hidrocarburos hundidos y sumergidos y las técnicas de extracción;
- .3 refrendó la opinión del Grupo en relación con la cuestión de los restos de naufragios potencialmente contaminantes y su acuerdo de tratar esta cuestión independientemente de su labor sobre la elaboración de directrices para los hidrocarburos hundidos y sumergidos y continuar evaluando esta cuestión durante la TG 13;
- .4 invitó a los Estados Miembros a que presentaran información sobre restos de naufragio de interés a futuras reuniones del Grupo;
- .5 tomó nota del debate habido sobre el funcionamiento en condiciones de seguridad y las normas de funcionamiento del equipo de lucha contra la contaminación por hidrocarburos (OPCE) y refrendó la decisión del Grupo de restringir esta labor al funcionamiento en condiciones de seguridad del equipo de lucha contra la contaminación por hidrocarburos;
- .6 refrendó la participación del Grupo en la revisión y actualización de los cursos modelo de formación sobre el Convenio de Cooperación, niveles 1 a 3, que llevará a cabo la Secretaría, tras reconocer que la información que contenían está desactualizada y que los cursos requerían cierta modernización;
- .7 continuó instando a las delegaciones a que presentaran información sobre sucesos de contaminación por SNPP a fin de incluirlos en el resumen de sucesos y presentar información pertinente para continuar ampliando el inventario de recursos de información sobre cuestiones relacionadas con el Convenio de Cooperación y el Protocolo de Cooperación-SNPP;

- .8 tomó nota del apoyo continuado de la Secretaría a la serie de conferencias trienales sobre derrames de hidrocarburos;
- .9 tomó nota de las medidas adoptadas por la Secretaría de la OMI, en colaboración con otros organismos de las Naciones Unidas, al responder al suceso de la instalación nuclear Fukushima Daiichi tras el reciente tsunami ocurrido en el Japón, de conformidad con las disposiciones del Plan conjunto para la gestión de emergencias radiológicas de las organizaciones internacionales (JPlan);
- .10 refrendó la intención del Grupo de posponer su labor sobre la lucha contra los derrames de hidrocarburos en hielo y nieve, dado que el sector petrolero está llevando a cabo una labor similar, a fin de aprovechar esta labor y evitar la duplicación de esfuerzos;
- .11 tomó nota de los resultados preliminares del ejercicio de asignación de prioridades para los puntos de alta prioridad relacionados con la contaminación por hidrocarburos y SNPP y coincidió con la propuesta del Grupo de analizar la información en más profundidad con miras a proporcionar una evaluación más completa al MEPC 64;
- .12 aprobó los resultados previstos y el orden del día provisional de la 13ª reunión del Grupo técnico sobre el Convenio de Cooperación y el Protocolo de Cooperación-SNPP y la solicitud excepcional de organizar la 13ª reunión del Grupo en la semana posterior al MEPC 63 a fin de permitir que las delegaciones participen en Interspill, la conferencia europea sobre derrames de hidrocarburos patrocinada por la OMI que se celebrará la semana posterior a la fecha propuesta para la celebración de la TG 13; y
- .13 acogió con beneplácito la reelección del Sr. Alexander von Buxhoeveden (Suecia), Presidente, y el Sr. Woo-Rack Suh (República de Corea) como Vicepresidente del Grupo técnico sobre el Convenio de Cooperación y el Protocolo de Cooperación-SNPP para el año 2012.

8.4 El Comité también tomó nota de la declaración realizada por la Organización Internacional para el Control de Derrames (ISCO), tanto en lo que respecta a sus esfuerzos, en el ámbito general para mejorar la respuesta a los derrames de hidrocarburos como, en concreto, para defender a los contratistas relacionados con el suceso del **Deepwater Horizon**, así como de la invitación formulada por la ISCO a las organizaciones ambientales no gubernamentales para que participen en dicha labor.

## **9 DETERMINACIÓN Y PROTECCIÓN DE ZONAS ESPECIALES Y DE ZONAS MARINAS ESPECIALMENTE SENSIBLES**

### **Designación del estrecho de Bonifacio como zona marina especialmente sensible (ZMES)**

9.1 El Comité recordó que el MEPC 61 había aprobado, en principio, la ZMES del estrecho de Bonifacio propuesta por Francia e Italia, a reserva de que el Grupo técnico sobre las ZMES la examinara, y había pedido al Subcomité NAV que examinara las medidas de protección correspondientes.

9.2 Al examinar el documento MEPC 62/9/1 (Secretaría), en el que se informaba de los resultados del examen de esta cuestión por el NAV 57, el Comité tomó nota de que el Subcomité había examinado la información facilitada por los proponentes en relación con la fecha de implantación efectiva de la medida de protección correspondiente propuesta y había aprobado la "Recomendación sobre la navegación por el estrecho de Bonifacio" como medida de protección correspondiente para la "ZMES del estrecho de Bonifacio". El Comité también tomó nota de que la fecha para la aprobación e implantación de la medida de protección correspondiente de la ZMES, que figura en el anexo del documento MEPC 62/9/1, está sujeta a la decisión que adopte el MSC 90 que se celebrará en mayo de 2012.

9.3 El Comité, tras examinar los resultados del NAV 57, así como las observaciones formuladas en el Pleno, decidió constituir un grupo técnico oficioso sobre las ZMES encargado de examinar la información facilitada y asesorar al Comité para que éste adopte las medidas oportunas.

### **Designación del banco de Saba como zona marítima especialmente sensible**

9.4 El Comité examinó la propuesta presentada por los Países Bajos (MEPC 62/9) para que se designe el banco de Saba como ZMES de conformidad con lo dispuesto en las Directrices revisadas sobre las ZMES (resolución A.982(24)).

9.5 La delegación de los Países Bajos, al presentar su propuesta, resaltó los siguientes puntos:

- .1 la zona marina propuesta para su designación se encuentra enteramente en la ZEE de la isla caribeña de Saba y el propósito de la designación es proteger los delicados ecosistemas de arrecifes coralinos, las zonas de alimento de las tortugas marinas y las importantes zonas de desove y pesca que actualmente sufren daños debidos al transporte marítimo internacional que pasa por la zona. Se trata de una zona única y muy importante para toda la región del Caribe ya que es uno de los atolones más grandes del mundo con una superficie de 1 850 km<sup>2</sup> (por encima de la isóbata de 50 m); y
- .2 la propuesta incluye el establecimiento de dos medidas de protección correspondientes en la ZMES, a saber:
  - .1 una "zona a evitar" para buques de arqueo bruto superior a 300 toneladas con el propósito de reducir el riesgo de abordajes con buques de pesca, daños físicos y contaminación como resultado de varadas y descargas operacionales y accidentales, y la pérdida de las llamadas trampas de pesca "fantasma"; y

- .2 una "zona en la que no se permite fondear" que impedirá y reducirá considerablemente la destrucción de los corales vivos y otros organismos bénticos debida a las anclas y cadenas de los buques mercantes.

9.6 El Comité, tras tomar nota de que el propósito de las dos medidas de protección correspondientes era evitar los daños producidos por las actividades del transporte marítimo al ecosistema del atolón y sus ecosistemas conexos, remitió la propuesta al Grupo técnico oficioso para que la examinara y asesorara al Comité sobre las medidas que procede adoptar.

### **Instrucciones para el Grupo técnico oficioso sobre las ZMES**

9.7 El Comité constituyó el Grupo técnico oficioso, bajo la presidencia del Sr. Paul Nelson (Australia), y le encargó las siguientes tareas:

- .1 examinar la propuesta de Francia e Italia para la designación del estrecho de Bonifacio como zona marina especialmente sensible (MEPC 61/9, MEPC 61/INF.26 y MEPC 62/9/1), teniendo en cuenta las observaciones formuladas en el Pleno, con miras a determinar si la propuesta cumple lo dispuesto en las Directrices revisadas sobre las ZMES (resolución A.982(24)) y si se ha facilitado toda la información que se requiere en el Documento de orientación para la presentación de propuestas sobre las ZMES a la OMI (MEPC.1/Circ.510) y, de ser el caso, elaborar un proyecto de resolución MEPC con miras a designar la "ZMES del estrecho de Bonifacio";
- .2 examinar la propuesta de los Países Bajos para la designación del banco de Saba como zona marina especialmente sensible (MEPC 62/9) con miras a determinar si cumple las disposiciones de las Directrices revisadas sobre las ZMES (resolución A.982(24)) y si se ha facilitado toda la información que se requiere en el Documento de orientación para la presentación de propuestas sobre las ZMES a la OMI (MEPC.1/Circ.510); y asesorar al Comité sobre las medidas que procede adoptar; y
- .3 presentar un informe por escrito, junto con recomendaciones, al Pleno el jueves 14 de julio de 2011.

### **Informe del Grupo técnico oficioso sobre la ZMES**

9.8 El Comité, tras examinar el informe del Grupo técnico oficioso (MEPC 62/WP.12), presentado por su Presidente, Sr. Paul Nelson (Australia), lo aprobó en general y, en particular:

- .1 se mostró de acuerdo con que la propuesta de Francia e Italia (MEPC 61/9, MEPC 61/INF.26, MEPC 62/9/1 y NAV 57/3/8) satisfacía las prescripciones de las Directrices revisadas sobre las ZMES (resolución A.982(24)) y adoptó la resolución MEPC.204(62), que figura en el anexo 22 sobre la designación del estrecho de Bonifacio como ZMES; y
- .2 se mostró de acuerdo con que la propuesta de los Países Bajos satisfacía las prescripciones de las Directrices revisadas sobre las ZMES (resolución A.982(24)) y aprobó, en principio, la designación del banco de Saba como ZMES, y tomó nota de que los Países Bajos presentarán propuestas detalladas sobre las medidas de protección correspondientes al Subcomité NAV, que a su vez facilitará recomendaciones al Comité con miras a la designación definitiva de la ZMES en el MEPC 64 que se celebrará en octubre de 2012.



9.9 El Comité, tras tomar nota del asesoramiento del Grupo sobre la presentación de propuestas de ZMES en el futuro, recordó a los Gobiernos Miembros que deberían proporcionar:

- .1 cuando proceda, información sobre los vínculos ecológicos entre las especies y los ecosistemas terrestres y el medio marino, así como sobre la amenaza que plantean las actividades del transporte marítimo para las especies y los ecosistemas terrestres. Esto permitiría que el Grupo técnico disponga de una base científica para determinar si se han satisfecho o no los criterios para la designación de las ZMES;
- .2 documentación de apoyo para determinar que por lo menos uno de los criterios se da en toda la zona propuesta aunque el mismo criterio no tiene que estar presente en toda la zona; y
- .3 cuando se considere que la zona propuesta se ve amenazada por las actividades del transporte marítimo debido a las condiciones hidrodinámicas (por ejemplo, las corrientes dominantes y la dirección del viento), documentos de apoyo para demostrar esta amenaza. Esta justificación científica es crucial ya que el tamaño y la cobertura de la ZMES dependerán de que se satisfagan los criterios para la designación de esta.

9.10 El Comité también recordó a los Gobiernos Miembros que en todas las propuestas deberían proporcionarse detalles completos sobre las bases jurídicas de cualquier medida de protección correspondiente propuesta, independientemente de que dicha medida esté relacionada con una medida existente de la OMI. A este respecto, en las propuestas debería indicarse la base jurídica y se debería incluir información sobre la coherencia de la medida con el instrumento jurídico en el marco en el cual se propone la medida.

9.11 El Comité hizo hincapié en la necesidad de garantizar que en las solicitudes en las que se indican nuevas medidas de protección correspondientes se adjunta un proyecto de la propuesta que se va a presentar al Subcomité o Comité pertinente.

9.12 La delegación de Singapur señaló que algunos procedimientos de evaluación de la solicitud de designación del estrecho de Bonifacio como ZMES no seguían la secuencia que figura en las Directrices revisadas para la determinación y designación de ZMES y destacó que los procedimientos de la evaluación de la solicitud de designación del estrecho de Bonifacio como ZMES no deberían considerarse como un precedente para solicitudes futuras de designación de ZMES. Singapur hizo hincapié además en el principio de que todas las solicitudes relativas a ZMES deben seguir las directrices y los procedimientos que han sido adoptados por la OMI. Tal como se solicitó, la declaración de Singapur figura en el anexo 23.

9.13 El Comité dio las gracias al Sr. Nelson (Australia) y a los miembros del Grupo por la excelente labor que habían realizado.

## **10 INSUFICIENCIA DE LAS INSTALACIONES DE RECEPCIÓN**

10.1 El Comité, por falta de tiempo, acordó aplazar el examen de todos los documentos presentados en relación con este punto del orden del día hasta su próximo periodo de sesiones que se celebrará en febrero/marzo de 2012.

## **11 INFORMES DE LOS SUBCOMITÉS**

### **RESULTADOS DEL DE 54**

11.1 El Comité tomó nota de que el 54º periodo de sesiones del Subcomité de Proyecto y Equipo del Buque (DE 54) se había celebrado del 25 al 29 de octubre de 2010 y de que el informe correspondiente a ese periodo de sesiones se había distribuido con la signatura DE 54/23. En el documento MEPC 62/11 (Secretaría) se informa de las cuestiones que son de interés para la labor del Comité.

11.2 El Comité aprobó el informe del DE 54 sobre la labor del MEPC en general y adoptó las medidas que se indican a continuación.

### **Interpretación sobre la aplicación de las prescripciones del Convenio SOLAS, el Convenio MARPOL y el Convenio de Líneas de Carga a las transformaciones importantes de petroleros**

11.3 El Comité, de conformidad con la decisión adoptada en el mismo sentido por el MSC 89 y refrendando las observaciones posteriormente formuladas por el NAV 57 sobre la visibilidad desde el puente de navegación (véanse los párrafos 11.37 y 11.38), aprobó el proyecto de circular MSC-MEPC que contiene interpretaciones unificadas sobre la aplicación de las prescripciones del Convenio SOLAS, el Convenio MARPOL y el Convenio de Líneas de Carga a las transformaciones de petroleros de casco sencillo en petroleros de doble casco o en graneleros (DE 54/23, anexo 4), y encargó a la Secretaría que la distribuyera mediante la circular MSC-MEPC.2/Circ.10

11.4 Con respecto a esa circular, la IACS, observando que la circular MSC.1/Circ.1284 contiene interpretaciones de las reglas II-1/1.3 y II-1/3.6 del Convenio SOLAS que ahora están incluidas en la nueva circular, propuso que se revocara la circular MSC.1/Circ.1284. El Comité se mostró de acuerdo con el principio de revocar la circular MSC.1/Circ.1284, pero señaló que era necesario remitir de nuevo esa cuestión al MSC para su examen.

### **Ruido debido al transporte marítimo y sus efectos adversos en la fauna marina**

11.5 El Comité tomó nota de que el DE 54 había decidido aplazar hasta el DE 55 el examen de la cuestión del ruido debido al transporte marítimo y sus efectos adversos en la fauna marina. Esto había sido necesario debido a la brevedad del tiempo transcurrido desde que el MEPC 61 había remitido la cuestión al DE 54, de manera que las delegaciones no habían podido consultar con sus expertos a fin de formular sus observaciones a tiempo para el DE 54.

### **Normas de ensayo para la homologación del equipo añadido**

11.6 El Comité adoptó mediante la resolución MEPC.205(62) las Directrices y especificaciones de 2011 relativas al equipo añadido para modernizar el equipo filtrador de hidrocarburos que se ajusta a lo dispuesto en la resolución MEPC.60(33), que figuran en el anexo 24, y refrendó la opinión del DE 54 de que esas Directrices y especificaciones no deberían aplicarse con carácter retroactivo.

### **Medidas para fomentar los sistemas integrados de tratamiento de las aguas de sentina**

11.7 El Comité tomó nota de que el DE 54 había decidido examinar más a fondo en el DE 55 la cuestión del fomento de los sistemas integrados de tratamiento de las aguas de sentina (SITAS).

### **Directrices relativas a un plan de a bordo para la prevención de la contaminación por desechos de hidrocarburos**

11.8 El Comité aprobó el proyecto de circular MEPC sobre Directrices relativas a un plan de a bordo para la prevención de la contaminación por desechos oleosos (DE 54/23, anexo 9) y encargó a la Secretaría su distribución como circular MEPC.1/Circ.759.

### **Alternativas de accionamiento manual en caso de funcionamiento defectuoso del equipo de prevención de la contaminación**

11.9 Con respecto a las preocupaciones planteadas en el DE 54 acerca del carácter jurídico, es decir, obligatorio o recomendatorio, de la resolución MEPC.108(49): "Directrices y especificaciones revisadas relativas a los sistemas de vigilancia y control de las descargas de hidrocarburos para los petroleros", el Comité señaló que era necesario evaluar plenamente este asunto y decidió aplazar el examen de este punto a su próximo periodo de sesiones (MEPC 63), por falta de tiempo.

11.10 Igualmente, el Comité decidió aplazar hasta el MEPC 63 el examen del proyecto de resolución MEPC (DE 54/23, anexo 10) "Enmiendas a las Directrices y especificaciones revisadas relativas a los sistemas de vigilancia y control de las descargas de hidrocarburos para los petroleros (resolución MEPC.108(49))".

### **Puntos del programa de trabajo ultimados**

11.11 El Comité señaló que se había ultimado la labor relativa a las Normas de ensayo para la homologación del equipo añadido, y las Directrices relativas a un plan de a bordo para la prevención de la contaminación por desechos de hidrocarburos, y que, por consiguiente deberían suprimirse esos puntos del programa de trabajo del Subcomité. En lo que respecta a la labor sobre las alternativas de accionamiento manual en caso de funcionamiento defectuoso del equipo de prevención de la contaminación, tal como se señala en los párrafos 11.9 y 11.10, el Comité aplazó el examen de este punto hasta su próximo periodo de sesiones.

### **RESULTADOS DEL DE 55**

11.12 El Comité tomó nota de que el 55º periodo de sesiones del Subcomité de Proyecto y Equipo del Buque (DE 55) se había celebrado del 21 al 25 de marzo de 2011 y de que el informe correspondiente a ese periodo de sesiones se había distribuido con la signatura DE 55/22. En los documentos MEPC 62/11/4 y MEPC 62/11/4/Add.1 (Secretaría) se informa de las cuestiones que son de interés para la labor del Comité.

11.13 El Comité aprobó el informe del DE 55 sobre la labor del MEPC en general y adoptó las medidas que se indican a continuación.

### **Elaboración de un código obligatorio para los buques que naveguen en aguas polares**

11.14 El Comité tomó nota de la decisión del Subcomité de elaborar un capítulo sobre protección ambiental en el proyecto de código de navegación polar. En lo que respecta a las decisiones adoptadas por el Subcomité acerca de varios aspectos ambientales del código, así como al examen de los documentos MEPC 62/11/4/Add.1 y MEPC 62/11/6 en relación con este punto, el Comité decidió, por falta de tiempo, aplazar el examen hasta su próximo periodo de sesiones (MEPC 63).

## **Protección contra el ruido debido al transporte marítimo y sus efectos adversos en la fauna marina**

11.15 El Comité examinó la posibilidad de incluir un nuevo resultado en el orden del día bienal del Subcomité DE para elaborar unas directrices técnicas a fin de abordar la cuestión del ruido debido al transporte marítimo y sus efectos adversos en la fauna marina y tomó nota del apoyo a esas medidas manifestado en el documento MEPC 62/11/10 (Estados Unidos). El Comité también tomó nota de que, en relación con esta cuestión, ya había un resultado previsto para el Comité, establecido en la resolución A.1012(26) (véase el resultado 7.1.2.4). Por consiguiente, el Comité encargó al Subcomité DE que abordara esa cuestión, que seguiría abordándose en el marco de un punto independiente del orden del día del Comité.

## **Medidas para fomentar los sistemas integrados de tratamiento de las aguas de sentina**

11.16 El Comité aprobó el proyecto de enmiendas a las Directrices revisadas de 2008 sobre sistemas para la manipulación de desechos oleosos en los espacios de máquinas de los buques, con notas de orientación para un sistema integrado de tratamiento de las aguas de sentina (circular MEPC.1/Circ.642, enmendada por la circular MEPC.1/Circ.676) y el proyecto de circular MEPC conexas (DE 55/22, anexo 16), y encargó a la Secretaría que los distribuyera mediante la circular MEPC.1/Circ.760.

## **Revisión de la resolución MEPC.159(55)**

11.17 El Comité tomó nota del progreso realizado en cuanto a la revisión de las Directrices revisadas sobre la implantación de las normas relativas a efluentes y pruebas de rendimiento de las instalaciones de tratamiento de aguas sucias (resolución MEPC.159(55)).

## **RESULTADOS DEL BLG 15**

11.18 El Comité tomó nota de que el Subcomité de Transporte de Líquidos y Gases a Granel había celebrado su 15º periodo de sesiones (BLG 15) del 7 al 11 de febrero de 2011 y de que su informe sobre ese periodo de sesiones se había distribuido con la signatura BLG 15/19. En el documento MEPC 62/11/2 (Secretaría) se informa de las cuestiones de interés para la labor del Comité.

11.19 El Comité también tomó nota de que, de conformidad con la práctica habitual, los resultados del BLG 15 sobre cuestiones relacionadas con el Anexo VI del Convenio MARPOL (párrafos 2.18 a 2.24 del documento MEPC 62/11/2) se habían tratado dentro del punto 4 del orden del día.

11.20 Con respecto al examen de las demás medidas (de las que se trata en el párrafo 2 del documento MEPC 62/11/2) que el BLG 15 había pedido al Comité que examinara, el Comité aprobó el informe del BLG 15 en general y adoptó las medidas que se indican a continuación.

## **Labor relacionada con el Grupo de trabajo ESPH**

11.21 El Comité tomó nota, como se le había pedido, de las distintas medidas adoptadas por el BLG 15 y, en particular:

- .1 aprobó en general las medidas adoptadas por el Subcomité tras examinar el informe del ESPH 16;
- .2 refrendó, tomando nota de que el MSC 89 había adoptado la misma decisión, la publicación de la circular BLG.1/Circ.32: "Condiciones de transporte y prescripciones especiales asignadas para Mixed C4", que se incluirá como nueva entrada en el Código CIG revisado;

- .3 tras tomar nota de que el MSC 89 había adoptado la misma decisión, refrendó la publicación de la circular BLG.1/Circ.33: "Decisiones relacionadas con la clasificación de productos y la asignación de categorías";
- .4 tras tomar nota de que el MSC 89 había adoptado la misma decisión, aprobó el calendario para la preparación de las enmiendas a los capítulos 17, 18 y 19 del Código CIQ;
- .5 aprobó las Directrices para el transporte de mezclas de hidrocarburos del petróleo y biocombustibles, 2011 (BLG 15/19, anexo 2) y encargó a la Secretaría que las publicara mediante la circular MEPC.1/Circ.761, y acordó que las orientaciones provisionales actuales sobre el transporte de mezclas de hidrocarburos del petróleo y biocombustibles siguieran en vigor hasta el 1 de septiembre de 2011. Además, se acordó que el Grupo de trabajo ESPH examinaría todas las mezclas de hidrocarburos del petróleo/biocombustible previamente evaluadas de conformidad con las medidas tripartitas provisionales, a fin de comprobar que cumplen lo dispuesto en las nuevas Directrices;
- .6 tras tomar nota de que el MSC 89 había adoptado la misma decisión, aprobó la celebración de una reunión interperiodos del Grupo de trabajo ESPH en 2012; y
- .7 suprimió el punto titulado "Aplicación de las prescripciones para el transporte de biocombustibles y mezclas que los contengan" del orden del día del BLG, ya que se había ultimado la labor.

#### 11.22 El Comité también:

Elaboración de directrices y otros documentos para la implantación uniforme del Convenio BWM, 2004:

- .1 adoptó, mediante la resolución MEPC.206(62), el Procedimiento para la aprobación de otros métodos de gestión del agua de lastre de conformidad con la regla B-3.7 del Convenio BWM, que se presenta en el anexo 25;
- .2 aprobó las orientaciones sobre el cambio de escala de los sistemas de gestión del agua de lastre (BLG 15/19, anexo 5) y encargó a la Secretaría que lo publicara mediante la circular BWM.2/Circ.33;
- .3 tomó nota del progreso realizado en la elaboración de un proyecto de circular BWM sobre el muestreo y análisis del agua de lastre;

Elaboración de medidas internacionales para reducir al mínimo la transferencia de especies acuáticas invasivas debida a la contaminación biológica de los buques

- .4 adoptó, mediante la resolución MEPC.207(62), las Directrices de 2011 para el control y la gestión de la contaminación biológica de los buques a los efectos de reducir al mínimo la transferencia de especies acuáticas invasivas, que figuran en el anexo 26;

#### Orden del día bienal y orden del día provisional del BLG 16

- .5 tras tomar nota de que el MSC 89 había adoptado la misma decisión, aprobó el orden del día bienal del Subcomité para el bienio 2012-2013 y los resultados que deben incluirse en el orden del día bienal del Comité que son competencia del Subcomité (véase también el párrafo 20.8);
- .6 tras tomar nota de que el MSC 89 había adoptado la misma decisión, aprobó el proyecto de orden del día provisional del BLG 16;
- .7 tomó nota del informe sobre el estado de los resultados previstos del Subcomité en el Plan de acción de alto nivel para el bienio actual; y
- .8 acordó las cuestiones urgentes derivadas del BLG 16 que debían notificarse al MEPC 63 en relación con:
  - .1 evaluación de los riesgos de los productos químicos desde el punto de vista de la seguridad y la contaminación, y preparación de las enmiendas consiguientes; y
  - .2 elaboración de las directrices y otros documentos para la implantación uniforme del Convenio BWM 2004.

#### **RESULTADOS DEL FSI 19**

11.23 El Comité tomó nota de que el 19º periodo de sesiones del Subcomité de Implantación por el Estado de Abanderamiento (FSI 19) se había celebrado del 21 al 25 de febrero de 2011 y de que el informe de dicho periodo de sesiones se había distribuido con la signatura FSI 19/19. En el documento MEPC 62/11/1 (Secretaría) se informa de las cuestiones de interés para la labor del Comité.

11.24 El Comité aprobó el informe del FSI 19 en general y adoptó las medidas sobre los puntos específicos enumerados en el párrafo 2 del documento MEPC 62/11/1 que se indican a continuación.

#### **Informes obligatorios en virtud del Convenio MARPOL**

11.25 El Comité tomó nota de que solamente un poco más de un cuarto de las Partes había presentado los informes obligatorios en virtud del Convenio MARPOL para 2009 e instó a todas las Partes en el Convenio MARPOL a que presentaran los informes obligatorios de conformidad con lo dispuesto en la circular MEPC/Circ.318. Además, el Comité refrendó las medidas adoptadas para mejorar el módulo del GISIS sobre las instalaciones portuarias de recepción.

#### **Examen de las Directrices para la inspección de los sistemas antiincrustantes en los buques**

11.26 El Comité adoptó, mediante la resolución MEPC.208(62), las Directrices de 2011 para la inspección de los sistemas antiincrustantes en los buques, que figuran en el anexo 27, y, tras tomar nota de que se había ultimado esa labor, acordó suprimir ese punto del orden del día del Subcomité.

### **Armonización de las actividades de supervisión por el Estado rector del puerto**

11.27 El Comité, tras tomar nota de que el MSC había adoptado la misma decisión, aprobó los Procedimientos revisados de 2011 para la supervisión por el Estado rector del puerto y el proyecto de resolución conexas de la Asamblea, que figuran en el anexo 28, con miras a presentarlos a la Asamblea para su adopción en su vigésimo séptimo periodo de sesiones.

11.28 El Comité, tras tomar nota de que el MSC había adoptado la misma decisión, también aprobó que se siguieran elaborando las Directrices para los funcionarios encargados de la supervisión por el Estado rector del puerto en relación con el Código IGS, en colaboración con el Grupo mixto de trabajo MSC/MEPC sobre el factor humano.

11.29 El Comité tomó nota de la decisión adoptada acerca de que se siguieran elaborando las Directrices sobre la supervisión por el Estado rector del puerto en virtud del Convenio BWM 2004.

### **Examen de las Directrices para efectuar reconocimientos de conformidad con el SARC**

11.30 Al examinar el supuesto problema existente, en el marco de la supervisión por el Estado rector del puerto, por lo que respecta a la primera expedición del Certificado IAPP a un buque nuevo, antes de que el buque haya recibido combustible y, por tanto, antes de que tenga las pertinentes notas de entrega de combustible, así como la aprobación de un proyecto de circular MEPC sobre el modelo revisado del suplemento del Certificado internacional de prevención de la contaminación atmosférica, para enmendar la circular MEPC.1/Circ.718, el Comité tomó nota de que esas cuestiones relativas a la adopción de medidas ya se habían tratado en relación con el punto 4 del orden del día (véanse los párrafos 4.31 a 4.32).

11.31 El Comité, tras tomar nota de que el MSC había adoptado la misma decisión, aprobó el proyecto de directrices para efectuar reconocimientos de conformidad con el sistema armonizado de reconocimientos y certificación (SARC), 2011, refundido por la Secretaría, y el proyecto de resolución conexas de la Asamblea, que figuran en el anexo 29, con miras a presentarlos a la Asamblea en su vigésimo séptimo periodo de sesiones para su adopción.

### **Examen del Código para la implantación de los instrumentos obligatorios de la OMI y elaboración de un código para las organizaciones reconocidas**

11.32 Al examinar el documento MEPC 62/11/9 (Estados Unidos), en el que se propone suprimir los corchetes del texto propuesto por los Estados Unidos con objeto de aclarar que tanto en el proyecto de código para la implantación de los instrumentos de la OMI (III Código) como en el Código para las organizaciones reconocidas (Código OR), se aplica un régimen de reglamentación solamente entre el Estado de abanderamiento y la organización reconocida que éste ha autorizado, el Comité, tras tomar nota de que se había llegado a la misma conclusión en el MSC 89, acordó suprimir los corchetes del texto propuesto en ambos proyectos de instrumentos y mantener el texto<sup>\*</sup>. Por consiguiente, el Comité:

- .1 tras tomar nota de que el MSC había adoptado la misma decisión, aprobó el Código revisado para la implantación de los instrumentos obligatorios de la OMI en su forma obligatoria, cambiando su nombre por el de "Código para la implantación de los instrumentos de la OMI", para su presentación a la Asamblea en el periodo de sesiones que corresponda, con miras a su adopción;

---

\* El Comité tomó nota de varias reservas manifestadas por diversos Estados Miembros en lo que respecta a la decisión del MSC 89 sobre los dos proyectos de instrumentos (véase el documento MSC 89/25, párrafo 12.17).

- .2 tomó nota de las consideraciones y bases para el proceso de atribución del carácter obligatorio al Código para la implantación de los instrumentos de la OMI y a las auditorías;
- .3 tras tomar nota de que el MSC había adoptado la misma decisión, aprobó el proyecto de código para la implantación de los instrumentos obligatorios de la OMI, 2011, refundido por la Secretaría, y el proyecto conexo de resolución de la Asamblea, que figuran en el anexo 30, para su presentación, por conducto del Consejo en su 26º periodo de sesiones extraordinario, a la Asamblea en su vigésimo séptimo periodo de sesiones, para su adopción;
- .4 tras tomar nota de que el MSC había adoptado la misma decisión, amplió hasta 2012 el plazo de ultimación del resultado relativo a la elaboración de un código para las organizaciones reconocidas (Código OR); y
- .5 tomó nota de que se había pedido a la Secretaría que preparara el proyecto de texto de un instrumento pertinente para adoptar el Código OR y el proyecto de enmiendas a los instrumentos existentes para conferir obligatoriedad a dicho código, y que examinará en el futuro el lapso que debería haber entre la adopción del Código OR y la entrada en vigor de las reglas que le confieren obligatoriedad.

#### **Orden del día bienal y orden del día provisional del FSI 20**

11.33 El Comité aprobó el proyecto de orden del día bienal para 2012-2013 del Subcomité y el orden del día provisional para el FSI 20 (véase también el párrafo 20.10) y tomó nota del estado de los resultados previstos pertinentes para la labor del Subcomité del Plan de acción de alto nivel de la Organización y prioridades para el bienio 2010-2011.

#### **RESULTADOS DEL STW 42**

11.34 El Comité tomó nota de que el 42º periodo de sesiones del Subcomité de Normas de Formación y Guardia (STW 42) se había celebrado del 24 al 28 de enero de 2011 y de que el informe de ese periodo de sesiones se había distribuido con la signatura STW 42/14. Al examinar el informe, el Comité tomó nota de las siguientes cuestiones en relación con la validación de los cursos modelo:

- .1 el Subcomité había examinado el documento STW 42/3/2 presentado por los Países Bajos, en el que se informaba en detalle de un proyecto de curso modelo sobre sensibilización con respecto al medio marino;
- .2 el Subcomité había validado el curso modelo, enmendado por un grupo de redacción, y encargó a la Secretaría que lo finalizara y lo publicara lo antes posible; y
- .3 el Subcomité había recordado que la validación de los cursos modelo significaba que no habían encontrado motivos para presentar objeciones con respecto a su contenido. Al hacerlo, el Subcomité no había aprobado el documento, por lo que no podía considerarse como una interpretación oficial del Convenio.



## RESULTADOS DEL DSC 15

11.35 El Comité tomó nota de que el 15º periodo de sesiones del Subcomité de Transporte de Mercancías Peligrosas, Cargas Sólidas y Contenedores se había celebrado del 13 al 17 de septiembre de 2010 y de que el informe de ese periodo de sesiones se había distribuido con la signatura DSC 15/18.

11.36 El Comité tomó nota de los resultados del examen del Subcomité sobre las cuestiones relativas a las instalaciones de recepción de desechos para las mercancías regidas por el Anexo III del Convenio MARPOL y, en particular, refrendó la opinión de que las enmiendas al Anexo III del Convenio MARPOL no eran necesarias, teniendo en cuenta que cuando las cargas transportadas en bultos están dañadas dejan de definirse como cargas en bulto y, por consiguiente, pueden considerarse como residuos o desechos regidos por el Anexo V del Convenio MARPOL.

## RESULTADOS DEL NAV 57

11.37 El Comité tomó nota de que el 57º periodo de sesiones del Subcomité de Seguridad de la Navegación (NAV 57) se había celebrado del 6 al 10 de junio de 2011 y de que el informe de ese periodo de sesiones se distribuiría con la signatura NAV 57/15. En esa reunión se planteó una cuestión urgente en relación con las interpretaciones unificadas sobre la aplicación de las prescripciones del Convenio SOLAS, el Convenio MARPOL y el Convenio de Líneas de Carga a las transformaciones de petroleros de casco sencillo en petroleros de doble casco o en graneleros/mineraleros, de la que se informa en el documento MEPC 62/11/11 (Secretaría). Se había pedido al NAV 57 que formulara observaciones sobre el proyecto de circular MSC-MEPC relativo a ese asunto y, posteriormente, se había examinado parte del proyecto de circular, que figura en el anexo 4 del documento DE 54/23 (párrafo 9 del apéndice 1), lo que dio lugar al siguiente texto enmendado:

**"Regla 22 –**  
*Visibilidad desde el puente de navegación*

En el caso de las transformaciones de petroleros de casco sencillo en petroleros de doble casco o en graneleros, el buque debería mantener el grado de visibilidad que tuviera en la condición de lastre antes de la transformación, al término de esta. Cuando la transformación comporte la modificación de la disposición de la estructura que se haya utilizado para determinar la visibilidad mínima desde el puente, deberían aplicarse las disposiciones de la regla V/22 del Convenio SOLAS."

11.38 Tras un examen, el Comité aprobó la modificación para su inclusión en la circular MSC-MEPC relativa a las interpretaciones unificadas sobre la aplicación de las prescripciones del Convenio SOLAS, el Convenio MARPOL y el Convenio de Líneas de Carga a las transformaciones de petroleros de caso sencillo en petroleros de doble casco o en graneleros, como se ha indicado anteriormente (véase el párrafo 11.3).

## 12 LABOR DE OTROS ÓRGANOS

### RESULTADOS DEL FAL 36

12.1 El Comité tomó nota de que el 36º periodo de sesiones del Comité de Facilitación (FAL 36) se había celebrado del 6 al 10 de septiembre de 2010 y de que su informe se había distribuido con la signatura FAL 36/17. Los resultados del FAL 36 de interés para la labor del Comité se resumieron en los documentos MEPC 62/12 y MEPC 62/12/Add.1.

12.2 El Comité tomó nota, en general, de los resultados del FAL 36 sobre todas las cuestiones de interés para el Comité y acordó tener en cuenta las medidas del Comité de Facilitación, según procediera, dentro de los puntos del orden del día pertinentes.

12.3 El Comité examinó los dos puntos específicos que se indican en el documento MEPC 62/12 y:

- .1 se mostró de acuerdo con las medidas adoptadas por el MSC 88 y aprobó la propuesta de enmiendas al proyecto de lista revisada de certificados y documentos que han de llevarse a bordo; y
- .2 decidió postergar, por falta de tiempo, el examen de la propuesta de que el MSC diera inicio a las futuras revisiones de la lista de certificados y documentos que han de llevarse a bordo con carácter periódico.

12.4 Al examinar el documento MEPC 62/12/Add.1, el Comité aprobó la inclusión de entradas adicionales relativas al Anexo VI del Convenio MARPOL y del Código Técnico sobre los NO<sub>x</sub> en la lista revisada de certificados y documentos que han de llevarse a bordo. Dichas entradas figuran en el anexo del documento mencionado.

#### **RESULTADOS DEL C 105**

12.5 El Comité tomó nota de que el 105º periodo de sesiones del Consejo (C 105) se había celebrado del 1 al 5 de noviembre de 2010, de que el resumen de sus decisiones se había publicado con la signatura C 105/D, y de que las cuestiones de interés para el Comité se resumieron en el documento MEPC 62/12/2, incluidas las decisiones del Consejo sobre el informe del MEPC 61, el Plan voluntario de auditorías de los Estados Miembros de la OMI, las relaciones con organizaciones no gubernamentales, y el informe sobre el estado jurídico de los convenios y otros instrumentos multilaterales.

12.6 Con respecto al informe del MEPC 61 para el Consejo, el Comité tomó nota de que el Consejo había refrendado:

- .1 las propuestas del Comité sobre las actividades, prioridades y el plan de semanas de reunión de ambos comités y de los órganos auxiliares para el bienio 2012-2013, para su inclusión en las propuestas presupuestarias pertinentes del Secretario General, que el MSC 88 había refrendado;
- .2 la aprobación por el Comité de las reuniones interperiodos previstas en 2011; y
- .3 el resultado no previsto "Revisión de la resolución MEPC.159(55)", aprobado por el Comité para el Subcomité DE.

12.7 El Comité tomó nota además de que el Consejo había decidido remitir el informe del MEPC 61 al vigésimo séptimo periodo de sesiones de la Asamblea, junto con sus observaciones y recomendaciones, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 21 b) del Convenio constitutivo de la OMI.

## RESULTADOS DEL MSC 88

12.8 El Comité tomó nota de que el 88º periodo de sesiones del Comité de Seguridad Marítima (MSC 88) se había celebrado del 24 de noviembre al 3 de diciembre de 2010 y de que su informe se había distribuido con las firmas MSC 88/26, MSC 88/26/Add.1 y MSC 88/26/Add.2. Los resultados del MSC 88 de interés para la labor del Comité se resumieron en el documento MEPC 62/12/1.

12.9 El Comité tomó nota en general de los resultados del MSC 88 sobre todas las cuestiones de interés para el Comité y acordó tener en cuenta las medidas del MSC, según procediera, dentro de los puntos del orden del día pertinentes.

12.10 El Comité tomó nota también de que el MSC 88 se había mostrado de acuerdo con las decisiones del MEPC 61 sobre los asuntos siguientes:

- .1 el refrendo de las decisiones del FSI 18 de continuar el análisis actual para los futuros compendios de informes resumidos de auditoría, así como el de las causas subyacentes de las conclusiones, cuando se hubiera llevado a cabo un mayor número de auditorías, a fin de formular recomendaciones sobre todas las cuestiones pertinentes y, en particular, para la creación de capacidad o la asistencia técnica, con objeto de informar al Consejo en consecuencia; y
- .2 la opinión del FSI 18 sobre el calendario y los plazos de sus actividades para institucionalizar el Plan de auditorías de los Estados Miembros de la OMI, en particular la secuencia prevista de la labor del Subcomité FSI a fin de ajustarse al plazo de 2015 para hacer obligatorio el Plan de auditorías.

## RESULTADOS DEL MSC 89

12.11 El Comité tomó nota de que el 89º periodo de sesiones del Comité de Seguridad Marítima (MSC 89) se había celebrado del 11 al 20 de mayo de 2011 y de que su informe se había distribuido con las firmas MSC 89/25, MSC 89/25/Add.1, MSC 89/25/Add.2, MSC 89/25/Add.3 y MSC 89/25/Add.4. Los resultados del MSC 89 de interés para la labor del Comité se resumieron en el documento MEPC 62/12/3.

12.12 El Comité tomó nota en general de los resultados del MSC 89 sobre todas las cuestiones de interés para el Comité y acordó tener en cuenta las medidas del MSC, según procediera, dentro de los puntos del orden del día pertinentes.

12.13 El Comité acordó examinar los resultados del MSC 89 sobre la evaluación formal de la seguridad (EFS), los programas de trabajo y órdenes del día provisionales de los órganos auxiliares, y la aplicación de las Directrices de los comités, dentro de los puntos del orden del día 18, 20 y 21, respectivamente. El Comité acordó también examinar el informe de la reunión de Presidentes (13 de mayo de 2011) y las medidas del MSC 89 sobre el particular dentro del punto 21 del orden del día.

12.14 El Comité tomó nota también de la información y las medidas siguientes adoptadas por el MSC 89 que son de interés para el Comité:

- .1 los avances realizados por el Subcomité DE en cuanto a la elaboración de un código de navegación polar, de carácter obligatorio (véase también el punto 11 del orden del día);

- .2 la aprobación del proyecto de resolución de la Asamblea relativa a la adopción del Código internacional sobre el programa mejorado de inspecciones durante los reconocimientos de graneleros y petroleros, 2011 (Código ESP 2011), con miras a presentarlo a la vigésima séptima Asamblea para su adopción; y
- .3 el GISIS consta en la actualidad de 26 módulos ya elaborados o en proceso de elaboración para la recopilación, procesamiento e intercambio de datos relacionados con el transporte marítimo.

12.15 El Comité tomó nota de que el MSC 89 había acordado, en principio, a reserva de que el MEPC 62 adopte una decisión en el mismo sentido, atribuir al Subcomité STW una función de dirección y coordinación en la implantación de la estrategia de la Organización para abordar el factor humano, e incluir en el orden del día bienal correspondiente a 2012-2013 del Subcomité y en el orden del día provisional del STW 43, un resultado previsto sobre la "Influencia del factor humano" como resultado de plazo indefinido. Al examinar esta medida, varias delegaciones señalaron que será necesario estudiar detenidamente este punto pero, dada la falta de tiempo y tras tomar nota de que se había postergado el examen del punto 17 del orden del día sobre la influencia del factor humano, se acordó aplazar esta cuestión hasta la próxima reunión del Comité (MEPC 63).

### **13 ESTADO JURÍDICO DE LOS CONVENIOS**

13.1 El Comité, por falta de tiempo, acordó aplazar el examen de todos los documentos presentados en relación con este punto del orden del día hasta su próximo periodo de sesiones que se celebrará en febrero/marzo de 2012.

### **14 SISTEMAS ANTIINCRUSTANTES PERJUDICIALES PARA BUQUES**

14.1 El Comité, por falta de tiempo, acordó aplazar el examen de todos los documentos presentados en relación con este punto del orden del día hasta su próximo periodo de sesiones que se celebrará en febrero/marzo de 2012.

### **15 FOMENTO DE LA IMPLANTACIÓN Y EJECUCIÓN DEL CONVENIO MARPOL Y DE LOS INSTRUMENTOS CONEXOS**

15.1 El Comité, por falta de tiempo, acordó aplazar el examen de todos los documentos presentados en relación con este punto del orden del día hasta su próximo periodo de sesiones que se celebrará en febrero/marzo de 2012.

### **16 SUBPROGRAMA DE COOPERACIÓN TÉCNICA PARA LA PROTECCIÓN DEL MEDIO MARINO**

16.1 El Comité, por falta de tiempo, acordó aplazar el examen de todos los documentos presentados en relación con este punto del orden del día hasta su próximo periodo de sesiones que se celebrará en febrero/marzo de 2012.

### **17 INFLUENCIA DEL FACTOR HUMANO**

17.1 El Comité, por falta de tiempo, acordó aplazar el examen de todos los documentos presentados en relación con este punto del orden del día hasta su próximo periodo de sesiones, que se celebrará en febrero/marzo de 2012.

## 18 EVALUACIÓN FORMAL DE LA SEGURIDAD

18.1 El Comité recordó que el MEPC 56, en julio de 2007, había señalado que el proyecto de criterios de evaluación de riesgos ambientales era una cuestión que había de examinarse en el contexto de las Directrices relativas a la evaluación formal de la seguridad. Se reconoció la necesidad de llevar a cabo un análisis más a fondo de la propuesta de criterios de evaluación de riesgos ambientales a los efectos de la evaluación formal de la seguridad (EFS), antes de que dichos criterios se incluyeran en las Directrices de la OMI relativas a la EFS (circular MSC/Circ.1023-MEPC/Circ.392, refundida en el documento MSC 83/INF.2).

18.2 El Comité también recordó que, aunque se había avanzado en el asunto desde el MEPC 56 gracias a la labor llevada a cabo por correspondencia, el MEPC 60, al observar que era necesario proseguir la labor, había constituido un Grupo de trabajo sobre criterios de evaluación de riesgos ambientales dentro del marco de la metodología de la EFS. Al aprobar el informe del Grupo de trabajo, el MEPC 60 había tomado nota de los avances realizados a la hora de determinar un criterio CATS (coste de evitar el derrame de una tonelada de hidrocarburos) basado en una función no lineal que dependa del volumen, y había instado a los Gobiernos Miembros/organizaciones a que verificaran y ajustaran, según fuera necesario, la fórmula de regresión propuesta y a que presentaran datos para cada componente del costo, así como los resultados de los análisis, para que el Comité los examinara.

18.3 El Comité recordó además que el MEPC 61, tras examinar los documentos presentados en ese periodo de sesiones, había observado que las contribuciones procedían de los mismos cuatro Estados Miembros y había acordado que para tomar decisiones bien fundamentadas eran necesarios datos de otras Administraciones. Se instó a los Gobiernos Miembros/organizaciones a que proporcionaran información, particularmente sobre el costo de los derrames de hidrocarburos, para garantizar que cualquier función del costo de un derrame de hidrocarburos obtenida sea representativa de los datos sobre dichos derrames. El MEPC 61 también había acordado constituir un grupo de trabajo en el MEPC 62 para ultimar esta labor. Se invitó al MSC a que tomara nota de los progresos realizados hasta la fecha y del calendario para la ultimación de la labor.

18.4 El Comité tomó nota de que se habían presentado seis documentos en relación con este punto del orden del día: MEPC 62/18 y MEPC 62/18/1 (Grecia); MEPC 62/18/2 (Japón); y MEPC 62/18/3, MEPC 62/18/4 y MEPC 62/INF.24 (Alemania, Estados Unidos y Japón). Con respecto a una propuesta del Presidente, el Comité convino en que se presentasen los documentos en el seno del grupo de trabajo que se constituya, reconociendo que se informaría de los resultados de la labor del grupo al Pleno para su examen.

### Constitución del grupo de trabajo

18.5 El Comité constituyó el Grupo de trabajo sobre los criterios de evaluación del riesgo ambiental bajo la presidencia del Sr. Harilaos N. Psarftis (Grecia), con el siguiente mandato:

Basándose en los documentos MEPC 62/18, MEPC 62/18/1, MEPC 62/18/2, MEPC 62/18/3, MEPC 62/18/4 y MEPC 62/INF.24, y teniendo en cuenta cualquier otra información y observaciones, se encargó al Grupo de trabajo que llevara a cabo las siguientes tareas:

- .1 ultimar, en la etapa 4 de la EFS, una escala del umbral mundial del CATS dependiente del volumen que sea adecuado, o una función para comprobar si una opción de control del riesgo (RCO) determinada es rentable, incluida su integración en la metodología de la EFS;

- .2 recomendar un procedimiento para combinar los criterios ambientales con los criterios de seguridad para las RCO que afecten tanto al riesgo ambiental como al riesgo de muerte;
- .3 llegar a una conclusión respecto de una matriz o índice de riesgos adecuado para los criterios ambientales;
- .4 recomendar una región ALARP y un diagrama F-N adecuados, incluido un valor para la pendiente de la curva F-N; y
- .5 presentar un informe por escrito al Pleno el jueves 14 de julio de 2011.

18.6 Al poner en marcha el Grupo de trabajo, el Comité recordó al Grupo que, si bien se habían realizado grandes esfuerzos a lo largo de los últimos tres años para avanzar en la labor relativa a los criterios de evaluación del riesgo ambiental, la ultimación de esta labor se había programado para 2011, como establece el Plan de acción de alto nivel de la Organización, y, por consiguiente, debería hacerse todo lo posible para ajustarse a dicho calendario, dado que se había previsto la inclusión de estos criterios en las Directrices de la OMI relativas a la EFS.

#### **Informe del Grupo de trabajo sobre los criterios de evaluación del riesgo ambiental**

18.7 El Comité examinó y aprobó el informe del Grupo de trabajo (MEPC 62/WP.13) en general y, en particular:

- .1 refrendó la base de datos refundida de derrames de hidrocarburos y pidió a la Secretaría que disponga lo necesario para que sea de acceso público;
- .2 refrendó el enfoque sobre una función de valor umbral mundial CATS dependiente del volumen, apropiada para determinar si sería eficaz en función de los costos una opción de control del riesgo (RCO) específica, incluidas las funciones de costos propuestas y su integración dentro de la metodología EFS;
- .3 refrendó la propuesta de cómo combinar los criterios ambientales y de seguridad para las RCO que reducen los riesgos ambientales y de seguridad;
- .4 refrendó la propuesta sobre cómo proceder en la región ALARP y las curvas F-N;
- .5 invitó al Comité de Seguridad Marítima a examinar los resultados de la labor de los criterios de evaluación del riesgo ambiental y, en particular, incorporar los criterios que figuran en el anexo 31 a fin de incluirlos en las Directrices EFS; y
- .6 acordó que la labor de elaboración de los criterios de evaluación del riesgo ambiental en el marco de las Directrices EFS se ha ultimado y que este punto puede suprimirse del orden del día del MEPC 63 y del Plan de acción de alto nivel de la Organización.

18.8 En referencia al párrafo 35 del informe del Grupo de trabajo, las delegaciones de Brasil y China reservaron sus posturas en lo que respecta a los procedimientos para redactar el anexo del informe del Grupo de trabajo ya que, en su opinión, cuando se presentó el proyecto de informe al Grupo para que lo examinase, sólo debían introducirse pequeñas correcciones de

redacción, y el establecimiento de un subgrupo de un grupo de trabajo para elaborar dicho anexo no se ajustaba a los métodos de trabajo de la Organización. También opinaban que la elaboración de un texto para su inclusión en las Directrices EFS excedía del mandato del Grupo. Las delegaciones de Brasil y China señalaron que estarían dispuestas a retirar su reserva en el caso de que el Comité accediese a constituir un grupo de trabajo por correspondencia para analizar el anexo que debe incorporarse en las Directrices EFS.

18.9 El Presidente del Grupo de trabajo explicó que el texto elaborado para el anexo fue redactado por un subgrupo abierto a todos los miembros del Grupo de trabajo, y que el texto subsiguiente se distribuyó a todo el Grupo de trabajo, y a continuación fue examinado detenidamente por el Grupo. Al hacerlo, todos los miembros del Grupo de trabajo tuvieron la oportunidad de participar en la redacción y debatir y examinar el texto.

18.10 La delegación de Noruega, al respaldar los procedimientos de trabajo del Grupo así como la explicación ofrecida por el Presidente, hizo hincapié en que, en su opinión, no se habían incumplido ni los procedimientos ni el mandato asignado al Grupo.

18.11 Tras una intervención de la delegación de Dinamarca, el Comité señaló que todavía estaba pendiente el examen de un estudio de EFS sobre los petroleros para crudos (documentos MEPC 58/17/2 y MEPC 58/INF.2) y, tras la ultimación de la labor sobre los criterios de evaluación del riesgo ambiental, el Comité acordó invitar al MSC a someter el estudio al examen de su Grupo de expertos en EFS.

## **19 RUIDO DEBIDO AL TRANSPORTE MARÍTIMO Y SUS EFECTOS ADVERSOS EN LA FAUNA MARINA**

19.1 El Comité, por falta de tiempo, acordó aplazar el examen de todos los documentos presentados en relación con este punto del orden del día hasta su próximo periodo de sesiones, que se celebrará en febrero/marzo de 2012.

## **20 PROGRAMA DE TRABAJO DEL COMITÉ Y DE SUS ÓRGANOS AUXILIARES**

### **Revisión de la resolución MEPC.76(40): "Especificación normalizada para los incineradores de a bordo"**

20.1 El Comité tomó nota de la propuesta de Dinamarca (MEPC 62/20) de que se revisase la resolución MEPC.76(40), enmendada por la resolución MEPC.93(45), para examinar si es realmente necesario aumentar el límite de la capacidad de los incineradores (actualmente 1 500 kW) o si es posible ampliar el alcance de la resolución de modo que sea aplicable a instalaciones incineradoras con capacidades de hasta 3 000-5 000 kW, para su inclusión como nuevo resultado previsto en el orden del día bienal del Subcomité DE para 2012-2013.

20.2 De conformidad con lo dispuesto en el párrafo 2.20 de las Directrices de los Comités (MSC-MEPC.1/Circ.2), el Presidente llevó a cabo una evaluación preliminar (MEPC 62/WP.7, anexo 1) del nuevo resultado previsto propuesto por Dinamarca. La evaluación del Presidente indicó que se habían cumplido los criterios para la aceptación general que figuran en el párrafo 2.10 de las Directrices de los Comités.

20.3 El Comité, tras examinar la propuesta, aprobó su inclusión como nuevo resultado previsto en el orden del día bienal para 2012-2013 del Subcomité DE y en el orden del día provisional del DE 56 (13 a 17 de febrero de 2012) con el título "Revisión de la Especificación normalizada para los incineradores de a bordo (resolución MEPC 76(40))" y fijó en 2012 el año de ultimación previsto.

### **Directrices sobre los ofrecimientos internacionales de asistencia**

20.4 El Comité tomó nota de la propuesta de los Estados Unidos (MEPC 62/20/1) de que se elaboren orientaciones, aceptadas internacionalmente, relativas a los ofrecimientos internacionales de asistencia en la lucha contra un suceso de contaminación por hidrocarburos, para que se incluyan como nuevo resultado previsto en el orden del día bienal para 2012-2013 del Grupo técnico sobre el Convenio de Cooperación y el Protocolo de Cooperación-SNPP.

20.5 De conformidad con lo dispuesto en el párrafo 2.20 de las Directrices de los Comités (MSC-MEPC.1/Circ.2), el Presidente llevó a cabo una evaluación preliminar (MEPC 62/WP.7, anexo 2) del resultado previsto propuesto por los Estados Unidos. La evaluación llevada a cabo por el Presidente indicó que se habían cumplido los criterios para la aceptación general que figuran en el párrafo 2.10 de las Directrices de los Comités.

20.6 El Comité, tras examinar la propuesta, aprobó su inclusión como nuevo resultado previsto en el orden del día bienal para 2012-2013 del Grupo técnico sobre el Convenio de Cooperación y el Protocolo de Cooperación-SNPP a fin de que se elaboren orientaciones aceptadas internacionalmente relativas a los ofrecimientos internacionales de asistencia en respuesta a un suceso de contaminación por hidrocarburos, y fijó en 2012 el año de ultimación previsto.

### **Orden del día bienal del Subcomité BLG**

20.7 El Comité tomó nota de que el MSC 89 había aprobado el orden del día bienal para 2012-2013 del Subcomité BLG y el orden del día provisional del BLG 16, incluido el nuevo punto titulado "Elaboración de un código para el transporte y la manipulación de cantidades limitadas de sustancias líquidas a granel potencialmente peligrosas y nocivas en buques de apoyo mar adentro", que había aprobado el MEPC 61. El orden del día bienal y el orden del día provisional figuran en los anexos 32 y 33, respectivamente, del documento MSC 89/25.

20.8 El Comité, tras examinar el anexo 1 del documento MEPC 62/WP.3, también aprobó el orden del día bienal del Subcomité BLG y el orden del día provisional del BLG 16, y pidió a la Secretaría que informara al MSC en consecuencia. El orden del día bienal del Subcomité BLG y el orden del día provisional del BLG 16, en su forma aprobada, figuran en el anexo 32.

### **Orden del día bienal del Subcomité FSI**

20.9 El Comité tomó nota de que el MSC 89 había aprobado el orden del día bienal para 2012-2013 del Subcomité FSI y el orden del día provisional del FSI 20, incluido el nuevo punto titulado "Cooperación con la FAO: preparación y celebración de la 3ª reunión del Grupo mixto de trabajo FAO/OMI sobre la pesca ilícita, no regulada y no declarada, y cuestiones conexas", que había aprobado el MEPC 61. El orden del día bienal y el orden del día provisional figuran en los anexos 32 y 33, respectivamente, del documento MSC 89/25.

20.10 El Comité, tras examinar el anexo 2 del documento MEPC 62/WP.3, también aprobó el orden del día bienal del Subcomité FSI y el orden del día provisional del FSI 20, y pidió a la Secretaría que informara al MSC en consecuencia. El orden del día bienal del Subcomité FSI y el orden del día provisional del FSI 20, en su forma aprobada, figuran en el anexo 33.



### **Puntos de los órdenes del día bienales de los Subcomités DE, DSC, NAV y STW que guardan relación con cuestiones ambientales**

20.11 El Comité tomó nota de que el MSC 89 había revisado y aprobado los órdenes del día bienales para 2012-2013 de los Subcomités DE, DSC, NAV y STW (MSC 89/25, párrafos 22.7, 22.21, 22.28, 22.42 y anexo 32).

20.12 El Comité también tomó nota de que el MSC 89 había acordado incluir, en el orden del día bienal para 2012-2013 del Subcomité STW y en el orden del día provisional del STW 43, un resultado previsto sobre "Mejora de la eficiencia y la facilidad de uso del Código IGS", fijando en 2013 el plazo de ultimación previsto, para que se examine en relación con el posible resultado de plazo indefinido y punto del orden del día titulado "Influencia del factor humano" (MEPC 62/12/3, párrafo 33).

20.13 Tal como se señala en el párrafo 7.16 *supra*, el Comité aprobó además la inclusión en el orden del día bienal para 2012-2013 del Subcomité DSC un nuevo resultado titulado "Elaboración de criterios para la evaluación de cargas sólidas a granel potencialmente peligrosas para el medio ambiente en relación con el Anexo V revisado del Convenio MARPOL", fijando 2012 como año previsto para su ultimación.

20.14 Tras examinar el documento MEPC 62/WP.2, el Comité aprobó los puntos que guardan relación con cuestiones ambientales de los órdenes del día de los Subcomités DE, DSC, NAV y STW, y pidió a la Secretaría que informara al MSC en consecuencia. Los puntos que guardan relación con cuestiones ambientales en los resultados previstos revisados de los Subcomités DE, DSC, NAV y STW figuran en el anexo 34.

### **Situación de los resultados previstos del Comité para el bienio 2010-2011**

20.15 El Comité recordó que, de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 9.1 de las Directrices sobre la aplicación del Plan estratégico y el Plan de acción de alto nivel de la Organización (resolución A.1013(26)), los informes sobre la situación de los resultados previstos incluidos en el Plan de acción de alto nivel y las prioridades para el bienio 2010-2011 (resolución A.1012(26)) deberían adjuntarse al informe correspondiente a cada periodo de sesiones de los subcomités y comités, y al informe bienal del Consejo para la Asamblea, y que en dichos informes deberían indicarse por separado los resultados no previstos cuya inclusión en los órdenes del día bienales se haya aceptado.

20.16 El Comité, tras examinar el documento MEPC 62/WP.5 sobre la situación de los resultados previstos del Comité para el bienio 2010-2011 que incluye los puntos relacionados con la labor del Comité y los subcomités pertinentes enumerados en la resolución A.1012(26), refrendó la situación de los resultados previstos para el bienio actual, actualizados por la Secretaría para tener en cuenta los resultados de la labor del MEPC 62, según figuran en el anexo 35.

### **Propuestas del Comité para el Plan de acción de alto nivel de la Organización y prioridades para el bienio 2012-2013**

20.17 El Comité recordó que, en el contexto de la resolución A.1011(26): "Plan estratégico de la Organización (para el sexenio 2010-2015)" y la resolución A.1012(26), el MEPC 61 había acordado elaborar su propuesta para el Plan de acción de alto nivel para el bienio 2012-2013 a fin de que se presentara al C/ES.26.

20.18 El Comité, tras examinar el documento MEPC 62/WP.6 que incluye dichas propuestas para el MEPC mediante modificaciones de las del bienio 2010-2011, revisadas por el MSC 89, aprobó las propuestas para el Plan de acción de alto nivel de la Organización y prioridades para el bienio 2012-2013 relacionadas con el Comité, que figuran en el anexo 36, con miras a presentarlas al C/ES.26, y pidió a la Secretaría que actualizara dichas propuestas teniendo en cuenta los resultados del MEPC 62 antes de presentarlas al C/ES.26.

#### **Puntos que procede incluir en los proyectos de órdenes del día del MEPC 63, MEPC 64 y MEPC 65**

20.19 El Comité, tras examinar el documento MEPC 62/WP.4 y teniendo en cuenta las decisiones adoptadas en el periodo de sesiones actual, aprobó los puntos que procede incluir en los órdenes del día del MEPC 63, MEPC 64 y MEPC 65, que figuran en el anexo 37, y pidió a la Secretaría que informara al MSC en consecuencia.

#### **Fechas del MEPC 63, MEPC 64 y MEPC 65**

20.20 El Comité tomó nota de que el MEPC 63 se celebraría del 27 de febrero al 2 de marzo de 2012 y de que estaba previsto que el MEPC 64 se celebrara del 1 al 5 de octubre de 2012. No se conocen aún las fechas para el MEPC 65, que se celebrará en 2013.

#### **Grupos de trabajo/examen/redacción en el MEPC 63**

20.21 El Comité acordó, en principio, constituir los siguientes grupos de trabajo/examen/redacción en el MEPC 63:

- .1 Grupo de trabajo sobre la contaminación atmosférica y la eficiencia energética;
- .2 Grupo de trabajo sobre las directrices para el reciclaje de buques;
- .3 Grupo de redacción sobre las enmiendas a los instrumentos de obligado cumplimiento; y
- .4 Grupo de examen sobre el agua de lastre.

#### **Grupos de trabajo por correspondencia**

20.22 El Comité acordó constituir los siguientes grupos de trabajo por correspondencia interperiodos, que deberán presentar un informe al MEPC 63 (salvo que se indique otra cosa):

- .1 Grupo de trabajo por correspondencia sobre las directrices para el reciclaje de buques;
- .2 Grupo de trabajo por correspondencia sobre el examen del estado de los avances tecnológicos a fin de implantar las normas del nivel III sobre las emisiones de NO<sub>x</sub>; y
- .3 Grupo de trabajo por correspondencia sobre el examen de las Directrices para la implantación del Anexo V del Convenio MARPOL.

## **Reuniones interperiodos**

20.23 El Comité tomó nota de que el MSC 89 se había mostrado conforme con la aprobación por el MEPC 61 de la celebración de la 17ª reunión del Grupo de trabajo ESPH, que se reunirá del 24 al 28 de octubre de 2011 (MEPC 62/12/3, párrafo 34).

20.24 El Comité aprobó la celebración de las siguientes reuniones interperiodos:

- .1 Grupo técnico sobre el Convenio de Cooperación y el Protocolo de Cooperación-SNPP, que se reunirá en marzo de 2012 la semana posterior al MEPC 63 y deberá presentar un informe al MEPC 64;
- .2 Grupo de trabajo ESPH que se reunirá en 2012; y
- .3 Grupo de trabajo sobre medidas de eficiencia energética para buques.

## **21 APLICACIÓN DE LAS DIRECTRICES DE LOS COMITÉS**

21.1 El Comité recordó que el MEPC 61 había examinado y aprobado, en principio, un texto revisado de las Directrices de los Comités, incluidas las enmiendas, de conformidad con la decisión del C 104 sobre la traducción de documentos voluminosos, que figura en el anexo 22 del documento MEPC 61/24.

21.2 El Comité tomó nota de que el MSC 88 se había mostrado de acuerdo, en principio, con la aprobación del MEPC 61 sobre el texto revisado de las Directrices de los Comités, y de que el MSC 88 había examinado el proyecto de enmiendas sobre los principios del factor humano elaborado por el Grupo mixto de trabajo MSC/MEPC sobre el factor humano para su inclusión en las Directrices de los Comités, con miras a su aprobación definitiva en el MSC 89.

21.3 El Comité tomó nota de que el MSC 89 examinó y aprobó en general el informe de la reunión de Presidentes de 2011 (MSC 89/WP.10), celebrada el 13 de mayo de 2011, en la que se habían examinado cuestiones relativas a las Directrices revisadas de los Comités; la redacción de enmiendas a los instrumentos de la OMI, incluida la elaboración de una metodología para definir el alcance de la aplicación de las enmiendas a determinados capítulos del Convenio SOLAS; la reducción de cargas administrativas, atendiendo a la invitación formulada por el Consejo en su 105º periodo de sesiones; y la aplicación del marco para la gestión de riesgos de la Organización, en respuesta a la invitación del Grupo de trabajo del Consejo sobre el examen, la gestión y la notificación de riesgos en su 5ª reunión (CWGMR 5).

### **Aprobación del proyecto de directrices revisadas de los Comités**

21.4 El Comité tomó nota de que el MSC 89 aprobó, a reserva de que el MEPC 62 refrendara esta decisión, otras revisiones de las Directrices de los Comités con objeto de ultimar el Plan de conversión relativo a las Directrices sobre la aplicación del Plan estratégico y el Plan de acción de alto nivel de la Organización durante el bienio actual.

21.5 El Comité se mostró de acuerdo con la decisión del MSC 89 sobre la aprobación de las Directrices revisadas de los Comités (MSC 89/25, anexo 31) y pidió a la Secretaría que las publicara lo antes posible con la signatura MSC-MEPC.1/Circ.4.

## **Publicación de las Directrices de los Comités en el sitio de la OMI en la Red**

21.6 En lo que respecta a la petición de publicar las Directrices de los Comités en el sitio de la OMI en la Red, el Comité se mostró de acuerdo con la decisión del MSC 89 de que dicha medida no era necesaria, dado que las Directrices de los Comités siempre pueden consultarse en IMODOCS y descargarse desde dicho sitio.

## **22 ELECCIÓN DE PRESIDENTE Y VICEPRESIDENTE PARA 2012**

22.1 De conformidad con el artículo 17 del Reglamento interior, el Comité reeligió por unanimidad y aclamación al Sr. Andreas Chrysostomou (Chipre) Presidente para 2012.

22.2 El Comité, tras tomar nota de que el Sr. Manuel Nogueira (España) no podría ser reelegido Vicepresidente para 2012, acordó llevar a cabo la elección del Vicepresidente en su próximo periodo de sesiones en febrero/marzo de 2012. El Comité manifestó su agradecimiento al Sr. Nogueira por los servicios prestados al Comité y a la Organización.

## **23 OTROS ASUNTOS**

23.1 El Comité, por falta de tiempo, acordó aplazar el examen de todos los documentos presentados en relación con este punto del orden del día hasta su próximo periodo de sesiones que se celebrará en febrero/marzo de 2012.

\*\*\*

## ANEXO 1

### DECLARACIÓN DE LA DELEGACIÓN DEL BRASIL SOBRE EL ORDEN DEL DÍA PROVISIONAL Y EL CALENDARIO PROPUESTO

Muchas gracias, Sr. Presidente. Buenos días a usted, buenos días a todos.

Antes de aprobar el orden del día provisional, el Brasil quisiera solicitar que todos los documentos relacionados con la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero procedentes de los buques que se presentaron dentro del punto 6.2 del orden del día se examinen dentro del punto 5 del orden del día.

El documento MEPC 62/6/3, en el que se presenta una propuesta de enmienda que contiene medidas técnicas y operacionales obligatorias en virtud del Anexo VI del Convenio MARPOL, constituye un nuevo proyecto de propuesta que debe someterse, en primer lugar, al examen del Comité dentro del punto 5 del orden del día antes de que se examine dentro del punto 6 del orden del día. La propuesta de enmienda difiere de la elaborada por el Grupo de trabajo sobre gases de efecto invernadero durante el MEPC 61. Según el contenido del informe del MEPC 61 (MEPC 61/24) y siguiendo la práctica de esta Organización y las reglas para las enmiendas al Convenio MARPOL y sus anexos, la propuesta debe someterse al examen de las Partes antes de que pueda considerarse para su adopción por el Comité en virtud del punto 6 del orden del día. Este primer examen debe realizarse dentro del punto 5 del orden del día provisional, que trata la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes de los buques.

El Brasil quisiera señalar que se han presentado más de 70 documentos sobre emisiones de gases de efecto invernadero procedentes de los buques para el examen del Comité, claro indicio de que la aprobación de esta cuestión sería prematura. Por ello, es esencial que la propuesta de enmienda y los documentos conexos sean examinados por un grupo de trabajo que debe constituirse dentro del punto 5 del orden del día. Esto también permitiría al Comité tratar las incertidumbres técnicas, económicas y tecnológicas y las cuestiones de cálculo relacionadas con el EEDI y el SEEMP antes de que considere aprobar las enmiendas propuestas.

Asimismo, Sr. Presidente, el Brasil solicita que esta declaración se refleje en el informe definitivo de este Comité.

Muchas gracias, Sr. Presidente.

\*\*\*



**ANEXO 2**

**RESOLUCIÓN MEPC.196(62)  
Adoptada el 15 de julio de 2011**

**DIRECTRICES DE 2011 PARA LA ELABORACIÓN  
DEL PLAN DE RECICLAJE DEL BUQUE**

EL COMITÉ DE PROTECCIÓN DEL MEDIO MARINO,

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

RECORDANDO TAMBIÉN que la Conferencia internacional sobre el reciclaje seguro y ambientalmente racional de los buques, celebrada en mayo de 2009, adoptó el Convenio internacional de Hong Kong para el reciclaje seguro y ambientalmente racional de los buques, 2009 (Convenio de Hong Kong), junto con seis resoluciones de la Conferencia,

TOMANDO NOTA de que en la regla 9 del anexo del Convenio de Hong Kong se prescribe que la instalación o instalaciones de reciclaje de buques elaborarán un plan de reciclaje del buque específico para cada buque antes de cualquier reciclaje, teniendo en cuenta las directrices elaboradas por la Organización,

TENIENDO PRESENTE que, mediante su resolución 4, la Conferencia internacional sobre el reciclaje seguro y ambientalmente racional de los buques invitó a la Organización a elaborar directrices a fin de garantizar la implantación y el cumplimiento uniformes y efectivos a escala mundial de las prescripciones pertinentes del Convenio, con carácter urgente,

HABIENDO EXAMINADO, en su 62º periodo de sesiones, el proyecto de directrices de 2011 para la elaboración del plan de reciclaje del buque, elaborado por el Grupo de trabajo sobre las directrices para el reciclaje de buques,

1. ADOPTA las Directrices de 2011 para la elaboración del plan de reciclaje del buque, que figuran en el anexo de la presente resolución;
2. INVITA a los Gobiernos a que pongan las Directrices en conocimiento de los propietarios y armadores de buques y las instalaciones de reciclaje de buques, a que fomenten su aplicación lo antes posible, y a que las apliquen cuando el Convenio de Hong Kong les sea aplicable;
3. PIDE al Comité que mantenga las Directrices sometidas a examen.

## ANEXO

### DIRECTRICES DE 2011 PARA LA ELABORACIÓN DEL PLAN DE RECICLAJE DEL BUQUE (SRP)

#### ÍNDICE

- 1 INTRODUCCIÓN
    - 1.1 Objetivos de las Directrices
    - 1.2 Enfoque de las Directrices
  - 2 DEFINICIONES
  - 3 GENERALIDADES
    - 3.1 Examen de la información específica del buque
    - 3.2 Comparación entre la información específica del buque y el plan de la instalación de reciclaje de buques (SRFP) y/o el documento de autorización para el reciclaje de buques (DASR)
  - 4 MARCO DEL SRP
    - 4.1 Elementos anteriores a la llegada
    - 4.2 Llegada del buque
    - 4.3 Gestión de materiales potencialmente peligrosos
    - 4.4 Procedimientos relativos a las condiciones de seguridad para la entrada y las condiciones de seguridad para trabajos en caliente
    - 4.5 Secuencia de desguace
    - 4.6 Otros elementos necesarios
    - 4.7 Adjuntar copia del DASR
  - 5 VERIFICACIÓN DE LA APROBACIÓN POR LA AUTORIDAD COMPETENTE
- APÉNDICE Ejemplo de página introductoria – Plan de reciclaje del buque – Información resumida sobre el buque y la instalación de reciclaje de buques



## **1 INTRODUCCIÓN**

### **1.1 Objetivos de las Directrices**

En las presentes directrices se facilitan a las partes interesadas, en especial a las instalaciones de reciclaje de buques, recomendaciones para la elaboración de un plan de reciclaje del buque (SRP) de conformidad con lo prescrito en el Convenio internacional de Hong Kong para el reciclaje seguro y ambientalmente racional de los buques, 2009 (en adelante denominado "el Convenio").

Se ha de tener presente que la regla 9 del anexo del Convenio exige que la instalación de reciclaje de buques elabore un SRP específico del buque teniendo en cuenta las presentes directrices.

Las presentes directrices deberían ser utilizadas principalmente por las instalaciones de reciclaje de buques, teniendo en cuenta la información proporcionada por el propietario del buque. También puede ser beneficioso para las autoridades competentes y las Administraciones contar con las presentes directrices en relación con el proceso de aprobación y la implantación del Convenio.

### **1.2 Enfoque de las Directrices**

La regla 9 del anexo del Convenio exige que las instalaciones de reciclaje de buques elaboren un SRP específico del buque. Las presentes directrices se dividen en dos partes: las orientaciones generales sobre la información que la instalación de reciclaje de buques debería recopilar y examinar para elaborar el SRP (sección 3: Generalidades) y las orientaciones sobre el contenido recomendado de un SRP específico del buque (sección 4: Marco del SRP).

## **2 DEFINICIONES**

Los términos empleados en las presentes directrices tienen el mismo significado que los que se definen en el Convenio y en las Directrices para el reciclaje seguro y ambientalmente racional de los buques ("Directrices para la instalación"). La siguiente definición adicional solo se aplica a las presentes directrices:

*Buque*: buque concreto que se va a reciclar en la instalación de reciclaje de buques y para el cual se exige un SRP.

## **3 GENERALIDADES**

El Convenio exige que el SRP sea aprobado explícita o tácitamente por la autoridad competente y que se verifique que dicho SRP refleja adecuadamente la información contenida en el inventario de materiales potencialmente peligrosos (IHM) durante el reconocimiento final previo a la expedición de un certificado internacional de buque listo para reciclaje. Por consiguiente, la elaboración del SRP debería comenzar bastante antes de que el buque llegue a la instalación de reciclaje de buques.

En lo que respecta a los idiomas que deberían utilizarse en el SRP, el propietario del buque, de conformidad con la regla 9.2 del anexo del Convenio, podrá consultar a la Administración si se acepta que la instalación de reciclaje de buques utilice un idioma distinto del español, francés o inglés, y transmitirá la correspondiente decisión de la Administración a la instalación de reciclaje de buques.

### **3.1 Examen de la información específica del buque**

Por cada buque que vaya a reciclarse, la instalación de reciclaje de buques, de conformidad con la regla 8.4 del anexo del Convenio, debería colaborar con el propietario del buque a fin de preparar un SRP en el que se incorpore toda la información pertinente sobre el buque que pueda repercutir en su reciclaje seguro y ambientalmente racional.

El IHM es fundamental para que la instalación de reciclaje de buques planifique y lleve a cabo la remoción y gestión de los materiales potencialmente peligrosos. La instalación de reciclaje de buques debería obtener el IHM cumplimentado, incluidas las partes II y III, teniendo en cuenta las posibles variaciones resultantes de las posteriores operaciones del buque.

Entre los ejemplos de información específica del buque que es útil para la instalación de reciclaje de buques al elaborar el SRP se incluyen planos completos y especificaciones finales como los siguientes: disposición general, plano de capacidades, plano de desarrollo del forro exterior, plano de lucha contra incendios, cálculo de asiento y estabilidad y distribución o tabla de cálculo de desplazamiento en rosca. También podrán proporcionar información útil los siguientes elementos: sección central, perfil de construcción (incluidas las secciones longitudinales, la cubierta, el techo del doble fondo y la caseta), secciones transversales principales de los mamparos longitudinales y transversales, construcción proel y popel, superestructuras, plano de alojamiento, curva o cuadro hidrostáticos, sistema de tuberías de la cubierta, disposición general de los ventiladores y conductos de aireación, pinturas utilizadas, obras de carpintería, disposición de la cámara de máquinas (si procede), sistema de tuberías de sentina de la cámara de bombas, disposición de la cámara de bombas, diagrama de las tuberías de la cámara de máquinas, diagrama de las tuberías de lastre y de carga y planos completos de los equipos principales de los fabricantes. Esta información podrá ser útil para planificar la secuencia de reciclaje del buque en su totalidad.

### **3.2 Comparación entre la información específica del buque y el plan de la instalación de reciclaje de buques (SRFP) y/o el documento de autorización para el reciclaje de buques (DASR)**

Por cada buque que vaya a reciclarse, la información específica del buque obtenida de su propietario debería evaluarse en el contexto de las capacidades y limitaciones especificadas en el plan de la instalación de reciclaje de buques (SRFP) y/o el documento de autorización para el reciclaje de buques (DASR). El SRP deberá abordar las consideraciones específicas del buque que no se traten en el SRFP o que requieran procedimientos especiales.

## **4 MARCO DEL SRP**

La responsabilidad de elaborar un SRP amplio es de la instalación de reciclaje de buques, si bien dicha elaboración es el resultado de la colaboración entre la instalación de reciclaje de buques y el propietario del buque. La instalación de reciclaje de buques es la parte más adecuada para comprender y describir los métodos y procedimientos utilizados en sus operaciones de reciclaje y en ella se conocen las instalaciones y capacidades disponibles para la gestión segura y ambientalmente racional de todos los materiales potencialmente peligrosos y los desechos generados durante el reciclaje; se conocen las aptitudes y capacidades de sus trabajadores y la disponibilidad de los servicios de apoyo locales; y se conocen las leyes y los reglamentos nacionales pertinentes que se aplican a la instalación y sus actividades, incluidas aquellas que, de conformidad con el DASR, puede realizar. En el apéndice figura un ejemplo de página introductoria para el SRP. El cuerpo del SRP debería incluir una descripción más detallada de los elementos de reciclaje específicos del buque.

El SRP debería describir el modo en que la instalación de reciclaje de buques reciclará el buque concreto de manera segura y ambientalmente racional, abarcando las etapas del proceso de reciclaje y el orden en que se realizan. Los procesos o procedimientos que se aparten del SRFP y sean específicos del buque deberían describirse en detalle en el SRP.

En el caso de que se utilice más de una instalación de reciclaje de buques, cada una de las instalaciones debería preparar, en principio, un SRP separado de acuerdo con sus funciones respectivas e indicar el orden en que se realizarán las actividades.

#### **4.1 Elementos anteriores a la llegada**

El SRP debería incluir una descripción de todas las labores preparatorias específicas que han de llevarse a cabo. El SRP debería dejar claro si se llevarán a cabo labores preparatorias tales como el tratamiento previo, la determinación de posibles peligros y la remoción de provisiones, así como el alcance de dichas labores, en un lugar distinto de la instalación de reciclaje de buques que se determine en el SRP. El grado de inclusión de dichas labores preparatorias en el SRP dependerá de la capacidad de la instalación de reciclaje de buques autorizada y del ámbito de aplicación del acuerdo con el propietario del buque. En el caso de un buque tanque, este debería llegar a la instalación de reciclaje de buques con los tanques de carga y las salas de bombas en condiciones de seguridad para la entrada o en condiciones de seguridad para trabajos en caliente, o ambas.

La instalación de reciclaje de buques debería planificar de manera adecuada la llegada del buque. El SRP debería incluir el lugar en el que se ubicará el buque durante las operaciones de reciclaje y un plan conciso para la llegada y la ubicación segura del buque específico que vaya a reciclarse.

#### **4.2 Llegada del buque**

El SRP debería describir los procedimientos que la instalación de reciclaje de buques seguirá para realizar una inspección (comprobación a bordo) del buque con objeto de determinar los posibles problemas de seguridad y medio ambiente. La instalación de reciclaje de buques debería comprobar que se han facilitado un acceso y una salida seguros y que se cuenta con el SRP durante el proceso de reciclaje del buque.

Se recomienda que la instalación de reciclaje de buques marque la ubicación de los materiales potencialmente peligrosos conocidos. Todo artículo o lugar concreto a bordo de cuya posible peligrosidad se duda debería marcarse para una toma de muestras adicional según sea necesario.

#### **4.3 Gestión de materiales potencialmente peligrosos**

El SRP debería incluir información sobre el modo en que se gestionarán el tipo y cantidad de materiales potencialmente peligrosos, tal como exige la regla 9.3 del Convenio, y debería especificar el enfoque de la instalación en cuanto a la gestión de cada material potencialmente peligroso. Debería prestarse atención especial a los tipos y cantidades de materiales potencialmente peligrosos a bordo del buque. Si las condiciones específicas del buque requieren el alejamiento respecto de las prácticas de gestión habituales de los materiales potencialmente peligrosos, en el SRP deberían describirse de manera detallada las medidas adecuadas específicas del buque. Para evitar confusiones, se recomienda que en la elaboración del SRP se utilicen la misma nomenclatura y el mismo sistema de identificación que figuran en el IHM.

El SRP debería contener también información adicional sobre la gestión de materiales potencialmente peligrosos, tal como se exige en el apéndice 5 del Convenio (conocido también como el DASR). De manera específica, el SRP debería indicar si los materiales potencialmente peligrosos deben procesarse o eliminarse si la operación no se lleva a cabo en la instalación de reciclaje de buques. El SRP debería indicar que la remoción de materiales potencialmente peligrosos se llevará a cabo por personal responsable, formado y autorizado para hacerlo.

#### **4.4 Procedimientos relativos a las condiciones de seguridad para la entrada y las condiciones de seguridad para trabajos en caliente**

La regla 9 del Convenio exige que el SRP incluya información sobre el establecimiento, mantenimiento y vigilancia de los procedimientos relativos a las condiciones de seguridad para la entrada y las condiciones de seguridad para trabajos en caliente. Se alienta a la instalación de reciclaje de buques a que examine las Directrices para la instalación, dado que estas contienen recomendaciones técnicas específicas para abordar estas cuestiones importantes en materia de seguridad.

Si bien el SRFP describirá procedimientos generales sobre el modo en que la instalación de reciclaje de buques contará con condiciones atmosféricas seguras durante el proceso de reciclaje del buque, el SRP debería describir en detalle el modo en que los procedimientos relativos a las condiciones de seguridad para la entrada y las condiciones de seguridad para trabajos en caliente se aplicarán en un buque concreto, teniendo en cuenta su estructura, configuración y carga previa.

#### **4.5 Secuencia del desguace**

Un componente importante de la secuencia del desguace es la remoción de los materiales potencialmente peligrosos en la mayor medida posible antes de las actividades de corte y durante ellas. Debido a una serie de factores, incluida la edad del buque y la cantidad de materiales potencialmente peligrosos presentes, tal vez sea imposible retirar todos los materiales potencialmente peligrosos antes del inicio del corte. El SRP debería incluir una secuencia del desguace que sea específica del buque y tenga en cuenta las operaciones de corte y la ubicación de todos los materiales potencialmente peligrosos.

#### **4.6 Otros elementos necesarios**

Además de los elementos descritos *supra*, el SRP debería incluir los procesos y/o procedimientos específicos del buque que sean necesarios para reciclar el buque y que no se abarquen en su totalidad en el SRFP. Por ejemplo, es posible que una instalación de reciclaje de buques deba utilizar trabajadores o subcontratistas adicionales, o que estos requieran equipo extra para abordar aspectos específicos del buque. En dichos procesos/procedimientos específicos del buque podrá tenerse en cuenta el manual de orientaciones técnicas que elabore la Organización.

#### **4.7 Adjuntar copia del DASR**

La instalación de reciclaje de buques debería adjuntar una copia del DASR al SRP.

### **5 VERIFICACIÓN DE LA APROBACIÓN POR LA AUTORIDAD COMPETENTE**

El artículo 16.6 del Convenio estipula que un Estado declarará si exige aprobación tácita o explícita del SRP antes de que un buque pueda reciclarse. La instalación de reciclaje de buques debería estar familiarizada con los procedimientos aplicados por la autoridad competente para la aprobación del SRP. El proceso de aprobación por la autoridad competente incluirá, como mínimo, el acuse de recibo por escrito del SRP y podrá incluir otra documentación de la aprobación o no aprobación del reciclaje específico del buque. El acuse de recibo por escrito y/o la documentación de la aprobación deberían adjuntarse al SRP en cuanto estén disponibles y deberían facilitarse a las autoridades y partes interesadas oportunas, cuando sea necesario.

**APÉNDICE**

**EJEMPLO DE PÁGINA INTRODUCTORIA**

**Plan de reciclaje del buque**  
**Información resumida sobre el buque y la instalación de reciclaje de buques**

El presente plan de reciclaje del buque se elaboró de conformidad con lo dispuesto en el Convenio internacional de Hong Kong para el reciclaje seguro y ambientalmente racional de los buques, 2009 (el Convenio).

**Información sobre el buque**

Nombre del buque	
Letras o números distintivos	
Puerto de matrícula	
Arqueo bruto	
Número IMO	
Nombre y dirección del propietario del buque	
Número de la OMI de identificación del propietario inscrito	
Número de la OMI de identificación de la compañía	
Número de teléfono	
Dirección de correo electrónico	

**Información sobre la instalación de reciclaje de buques**

Nombre de la instalación de reciclaje de buques	
Número de identidad distintivo de la compañía de reciclaje	
Dirección completa de la instalación de reciclaje de buques	
Persona principal de contacto	
Número de teléfono	
Dirección de correo electrónico	
Nombre, dirección y datos de contacto de la compañía propietaria	
Idioma o idiomas de trabajo	

**Calendario previsto para el reciclaje del buque**

Fecha de llegada del buque a la instalación de reciclaje	
Fecha de comienzo del reciclaje del buque	
Fecha de finalización del reciclaje del buque	
Fecha de finalización de la venta o eliminación de todos los componentes	

.....  
(Fecha)

.....  
(Firma del propietario o encargado de la empresa explotadora de la instalación de reciclaje de buques)

\*\*\*



**ANEXO 3**

**RESOLUCIÓN MEPC.197(62)  
Adoptada el 15 de julio de 2011**

**DIRECTRICES DE 2011 PARA LA ELABORACIÓN DEL INVENTARIO  
DE MATERIALES POTENCIALMENTE PELIGROSOS**

EL COMITÉ DE PROTECCIÓN DEL MEDIO MARINO,

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

RECORDANDO TAMBIÉN que la Conferencia internacional sobre el reciclaje seguro y ambientalmente racional de los buques, celebrada en mayo de 2009, adoptó el Convenio internacional de Hong Kong para el reciclaje seguro y ambientalmente racional de los buques, 2009 (Convenio de Hong Kong), junto con seis resoluciones de la Conferencia,

TOMANDO NOTA de que en las reglas 5.1 y 5.2 del anexo del Convenio de Hong Kong se prescribe que los buques lleven a bordo un inventario de materiales potencialmente peligrosos que se prepare y verifique teniendo en cuenta las directrices elaboradas por la Organización, incluidos los valores umbral y las exenciones que figuren en dichas directrices,

TOMANDO NOTA TAMBIÉN de la resolución MEPC.179(59), mediante la cual el Comité adoptó las Directrices para la elaboración del inventario de materiales potencialmente peligrosos,

TOMANDO NOTA ADEMÁS de que, mediante la resolución MEPC.179(59), el Comité decidió mantener las Directrices sometidas a examen,

HABIENDO EXAMINADO, en su 62º periodo de sesiones, la recomendación formulada por el Grupo de trabajo sobre las directrices para el reciclaje de buques,

1. ADOPTA las Directrices de 2011 para la elaboración del inventario de materiales potencialmente peligrosos, que figuran en el anexo de la presente resolución;
2. INVITA a los Gobiernos Miembros a que apliquen las Directrices de 2011 lo antes posible, o cuando el Convenio sea aplicable para ellos;
3. ACUERDA mantener sometidas a examen, a la luz de la experiencia adquirida, las Directrices de 2011 para la elaboración del inventario de materiales potencialmente peligrosos;
4. REVOCA las Directrices adoptadas mediante la resolución MEPC.179(59).

## ANEXO

### DIRECTRICES DE 2011 PARA LA ELABORACIÓN DEL INVENTARIO DE MATERIALES POTENCIALMENTE PELIGROSOS

## 1 INTRODUCCIÓN

### 1.1 Objetivos de las Directrices

En las presentes directrices se formulan recomendaciones para la elaboración del inventario de materiales potencialmente peligrosos (en adelante denominado "el inventario") a fin de ayudar a dar cumplimiento a la regla 5 (Inventario de materiales potencialmente peligrosos) del Convenio internacional de Hong Kong para el reciclaje seguro y ambientalmente racional de los buques, 2009 (en adelante denominado "el Convenio").

### 1.2 Aplicación de las Directrices

Las presentes directrices se han elaborado con el objeto de proporcionar a las partes interesadas pertinentes (por ejemplo, constructores de buques, proveedores de equipo, empresas de reparación, propietarios de buques y compañías de gestión naviera) las prescripciones fundamentales a los efectos de elaborar el inventario de forma práctica y lógica.

### 1.3 Objetivos del inventario

Los objetivos del inventario son facilitar información específica de cada buque sobre los materiales potencialmente peligrosos que se encuentran a bordo del mismo, a fin de salvaguardar la salud y la seguridad y evitar la contaminación ambiental en las instalaciones de reciclaje de buques. Las instalaciones de reciclaje de buques harán uso de esta información para decidir el modo de gestionar los tipos y las cantidades de materiales indicados en el inventario de materiales potencialmente peligrosos (regla 9).

## 2 DEFINICIONES

Los términos empleados en las presentes directrices tienen el mismo significado que los que se definen en el Convenio, a excepción de las siguientes definiciones adicionales, que son de aplicación solamente en las presentes directrices:

*Material homogéneo:* material de composición uniforme que no puede descomponerse mecánicamente en diferentes materiales, lo que significa que, en principio, los materiales no pueden separarse mediante acciones mecánicas tales como el desatornillado, el corte, la trituración, el rectificado y los procesos abrasivos.

*Producto:* maquinaria, equipos, materiales y revestimientos aplicados a bordo del buque.

*Proveedor:* compañía que suministra productos, incluidos los fabricantes, las empresas de comercialización y las agencias.

*Cadena de suministro:* conjunto de entidades que intervienen en el suministro y la adquisición de materiales y mercancías, desde la materia prima hasta el producto final.

*Valor umbral:* se define como el valor de concentración en los materiales homogéneos.



### **3 PRESCRIPCIONES RELATIVAS AL INVENTARIO**

#### **3.1 Alcance del inventario**

El inventario se divide en:

Parte I: Materiales que forman parte de la estructura o el equipo del buque;

Parte II: Desechos generados por las operaciones del buque; y

Parte III: Provisiones.

#### **3.2 Materiales que deben consignarse en el inventario**

En el apéndice 1 de las Directrices, "Artículos que deben consignarse en el inventario de materiales potencialmente peligrosos", se facilita información sobre los materiales potencialmente peligrosos que pueden encontrarse a bordo de un buque. Los materiales indicados en el apéndice 1 deberían enumerarse en el inventario. Todos los productos del apéndice 1 de las presentes directrices se clasifican en los cuadros A, B, C o D, de conformidad con sus propiedades:

- .1 el cuadro A comprende los materiales consignados en el apéndice 1 del Convenio;
- .2 el cuadro B comprende los materiales consignados en el apéndice 2 del Convenio;
- .3 el cuadro C (artículos potencialmente peligrosos) comprende los artículos potencialmente peligrosos para el medio ambiente y la salud humana en las instalaciones de reciclaje de buques; y
- .4 el cuadro D (Bienes de consumo ordinarios que pueden contener materiales potencialmente peligrosos) comprende los artículos que no forman parte integral del buque y que probablemente no se desmontarán ni procesarán en una instalación de reciclaje de buques.

Los cuadros A y B corresponden a la parte I del inventario, el cuadro C corresponde a las partes II y III y el cuadro D corresponde a la parte III.

#### **3.3 Materiales que no es necesario consignar en el inventario**

No es obligatorio enumerar en el inventario los materiales consignados en el cuadro B que son propios de los metales sólidos o de las aleaciones de metales, siempre que se utilicen para construcciones generales como cascos, superestructuras, tuberías o construcciones para alojar el equipo o la maquinaria.

#### **3.4 Modelo normalizado del inventario de materiales potencialmente peligrosos**

El inventario debería elaborarse partiendo del modelo normalizado que figura en el apéndice 2 de las presentes directrices: "Modelo normalizado del inventario de materiales potencialmente peligrosos". Se incluyen ejemplos sobre cómo cumplimentar el inventario a modo de orientación únicamente.

## **4 PRESCRIPCIONES PARA LA ELABORACIÓN DEL INVENTARIO**

### **4.1 Elaboración de la parte I del inventario para los buques nuevos**

4.1.1 La parte I del inventario para los buques nuevos debería elaborarse en la fase de proyecto y construcción del buque.

4.1.2 Comprobación de los materiales consignados en el cuadro A

Durante la elaboración del inventario (parte I), se debería comprobar y confirmar la presencia de materiales consignados en el cuadro A del apéndice 1, y la cantidad y ubicación de los materiales del cuadro A deberían consignarse en la parte I del inventario. Si tales materiales se utilizan de conformidad con el Convenio, deberían consignarse en la parte I del inventario. Se exige que todas las piezas de respeto que contengan materiales enumerados en el cuadro A se consignen en la parte III del inventario.

4.1.3 Comprobación de los materiales consignados en el cuadro B

Si los materiales consignados en el cuadro B del apéndice 1 están presentes en los productos en cantidades superiores a los valores umbral indicados en el cuadro B, la cantidad y ubicación de los productos y el contenido de los materiales deberían consignarse en la parte I del inventario. Se exige que todas las piezas de respeto que contengan materiales enumerados en el cuadro B se consignen en la parte III del inventario.

4.1.4 Procedimiento para la comprobación de los materiales

La comprobación de los materiales que se prevé en los párrafos 4.1.2 y 4.1.3 debería basarse en la "Declaración de materiales" que deben facilitar los proveedores de la cadena de suministro para la construcción del buque (por ejemplo, los proveedores de equipo, piezas y materiales).

### **4.2 Elaboración de la parte I del inventario para los buques existentes**

A fin de lograr resultados equiparables para los buques existentes respecto de la parte I del inventario, debería observarse el procedimiento siguiente.

El procedimiento se basa en las siguientes etapas:

- .1 recopilación de la información necesaria;
- .2 evaluación de la información recopilada;
- .3 elaboración del plan de comprobación visual/de muestreo;
- .4 comprobación visual/de muestreo a bordo; y
- .5 elaboración de la parte I del inventario y documentación conexas.

La determinación de los materiales potencialmente peligrosos a bordo de los buques existentes debería llevarse a cabo, en la medida de lo posible, según lo establecido para los buques nuevos, incluidos los procedimientos descritos en las secciones 6 y 7 de las presentes directrices. De manera alternativa, podrían aplicarse los procedimientos descritos en el párrafo 4.2 para los buques existentes, pero estos procedimientos no deberían utilizarse para ninguna instalación nueva resultante de la transformación o reparación de buques existentes tras la elaboración inicial del inventario.

Los procedimientos descritos en el párrafo 4.2 deberían ser llevados a cabo por el propietario del buque, que podrá recabar la ayuda de expertos. Este experto o parte experta no debería ser la misma persona u organización autorizada por la Administración para aprobar el inventario.

Véanse el apéndice 4: "Diagrama de flujo para elaborar la parte I del inventario para los buques existentes"; y el apéndice 5: "Ejemplo del proceso de elaboración de la parte I del inventario para los buques existentes".

#### 4.2.1 Recopilación de la información necesaria (fase 1)

El propietario del buque debería identificar, investigar, solicitar y conseguir toda la documentación relativa al buque que esté razonablemente disponible. Entre la información útil se encuentran los documentos de mantenimiento, conversión y reparación, los certificados, manuales, planos del buque, dibujos y especificaciones técnicas, las hojas de datos con información sobre productos (tales como las declaraciones de materiales) y los inventarios de materiales potencialmente peligrosos o la información sobre el reciclaje de buques gemelos. Las posibles fuentes de información podrían incluir anteriores propietarios del buque, el constructor del buque, las sociedades de clasificación previas, los registros de las sociedades de clasificación y las instalaciones de reciclaje de buques que tengan experiencia con buques similares.

#### 4.2.2 Evaluación de la información recopilada (fase 2)

La información recopilada en la fase 1 anterior debería evaluarse. La evaluación debería incluir todos los materiales consignados en el cuadro A del apéndice 1, y los materiales consignados en el cuadro B deberían consignarse en la medida de lo posible. Los resultados de la evaluación deberían reflejarse en el plan de comprobación visual/de muestreo.

#### 4.2.3 Elaboración del plan de comprobación visual/de muestreo (fase 3)

A fin de especificar los materiales consignados en el apéndice 1 de las presentes directrices, se debería preparar un plan de comprobación visual/de muestreo teniendo en cuenta la información recopilada y los conocimientos expertos oportunos. El plan de comprobación visual/de muestreo se basa en las siguientes tres listas:

- lista de equipo, sistema y/o zona para la comprobación visual (en la lista de equipo, sistema y/o zona para la comprobación visual debería incluirse todo equipo, sistema y/o zona para el que se haya especificado la presencia de los materiales consignados en el apéndice 1 mediante el análisis de documentos);
- lista de equipo, sistema y/o zona para la comprobación de muestreo (en la lista de equipo, sistema y/o zona para la comprobación de muestreo debería incluirse todo equipo, sistema y/o zona para el que no pueda especificarse la presencia de los materiales consignados en el apéndice 1 mediante el análisis de documentos o la comprobación visual. Por comprobación de muestreo se entiende la toma de muestras para determinar la presencia o ausencia de materiales potencialmente peligrosos contenidos en los equipos, sistemas y/o zonas, mediante métodos apropiados y generalmente aceptados, tales como los análisis en laboratorios); y

- lista de equipo, sistema y/o zona clasificados como que "pueden contener materiales potencialmente peligrosos" (en la lista de equipo, sistema y/o zona clasificados como que "pueden contener materiales potencialmente peligrosos" puede consignarse, sin realizar la comprobación de muestreo, todo equipo, sistema y/o zona para el que no pueda especificarse la presencia de los materiales consignados en el apéndice 1 mediante el análisis de documentos. El requisito para esta clasificación es una justificación comprensible, por ejemplo, la imposibilidad de llevar a cabo el muestreo sin poner en peligro la seguridad y eficacia operativa del buque).

Los puntos de comprobación visual y de muestreo deberían ser puntos en los cuales:

- es probable que haya materiales que deben considerarse para su inclusión en la parte I del inventario, según se indica en el apéndice 1;
- la documentación no es específica; o
- se utilizaron materiales de composición indeterminada.

#### 4.2.4 Comprobación visual/de muestreo a bordo (fase 4)

La comprobación visual/de muestreo a bordo debería llevarse a cabo de conformidad con el plan de comprobación visual/de muestreo. Cuando se realice la comprobación de muestreo, se deberían tomar las muestras, marcar claramente los puntos donde estas se han tomado en el plano del buque y referenciar los resultados del muestreo. Los materiales que sean del mismo tipo podrán someterse a muestreo de manera representativa. Habrá que comprobar que dichos materiales son del mismo tipo. La comprobación de muestreo debería realizarse recurriendo a la ayuda de expertos.

Deberían aclararse todas las dudas existentes en relación con la presencia de materiales potencialmente peligrosos mediante una comprobación visual/de muestreo. En el plano del buque deberían documentarse los puntos de comprobación, para los que podrán incluirse fotografías.

Si los equipos, sistemas y/o zonas del buque no son accesibles para una comprobación visual o una comprobación de muestreo, deberían clasificarse como que "pueden contener materiales potencialmente peligrosos". El requisito para tal clasificación debería ser el mismo que en la sección 4.2.3. Todo equipo, sistema y/o zona clasificado como que "puede contener materiales potencialmente peligrosos" se podrá investigar o ser objeto de una comprobación de muestreo a solicitud del propietario del buque durante un reconocimiento posterior (por ejemplo, durante una reparación, modernización o conversión).

#### 4.2.5 Elaboración de la parte I del inventario y documentación conexas (fase 5)

Si un equipo, sistema y/o zona se clasifica como que "contiene materiales potencialmente peligrosos" o que "puede contener materiales potencialmente peligrosos", debería consignarse su cantidad aproximada y su ubicación en la parte I del inventario. Estas dos categorías deberían indicarse por separado en la columna de observaciones del inventario de materiales potencialmente peligrosos.

#### 4.2.6 Métodos de prueba

Las muestras pueden someterse a prueba de conformidad con diversos métodos. Se podrán utilizar pruebas "indicativas" o "sobre el terreno" cuando:

- la probabilidad de riesgo sea alta;
- se prevea que la prueba indicará que existe un riesgo; y
- la muestra se someta a prueba con un método de "prueba específica" para demostrar que existe un riesgo.

Las pruebas indicativas o sobre el terreno son rápidas, baratas y útiles a bordo de los buques o en el lugar, pero no pueden reproducirse o repetirse con exactitud y no sirven para identificar el riesgo de forma específica, por lo cual no pueden tomarse como base, sino solamente con carácter de "indicador".

En todos los demás casos, y a fin de evitar controversias, debería utilizarse una "prueba específica". Las pruebas específicas pueden repetirse, son fiables y pueden demostrar concluyentemente si hay riesgo o no. También señalarán un tipo conocido de riesgo. Los métodos indicados son adecuados cualitativa y cuantitativamente, y solo pueden utilizarse métodos de prueba que tengan el mismo efecto. Las pruebas específicas deberán ser realizadas por un laboratorio debidamente acreditado que aplique criterios internacionales<sup>†</sup> o equivalentes y que elaborará un informe por escrito en el cual puedan basarse todas las partes.

En el apéndice 9 se señalan métodos de pruebas específicas para los materiales del apéndice 1.

#### 4.2.7 Diagrama de la ubicación de los materiales potencialmente peligrosos a bordo de un buque

Se recomienda elaborar un diagrama en el que se indique la ubicación de los materiales consignados en el cuadro A para ayudar a que las instalaciones de reciclaje de buques entiendan visualmente la configuración del inventario.

### 4.3 Mantenimiento y actualización de la parte I del inventario durante las operaciones

4.3.1 La parte I del inventario debería mantenerse y actualizarse debidamente, en particular, tras las reparaciones o transformaciones del buque o tras su venta.

4.3.2 Actualización de la parte I del inventario en caso de nueva instalación

Si se añade, retira o reemplaza maquinaria o equipo, o se renueva el revestimiento del casco, la parte I del inventario debería actualizarse de acuerdo con las prescripciones aplicables a los buques nuevos que se establecen en los párrafos 4.1.2 a 4.1.4. No es necesario realizar ninguna actualización si se instalan o aplican piezas o revestimientos idénticos.

---

<sup>†</sup> Por ejemplo, la norma ISO 17025.

#### 4.3.3 Continuidad de la parte I del inventario

La parte I del inventario debería corresponder al buque y debería confirmarse la continuidad y conformidad de la información que contiene, especialmente si el buque cambia de pabellón, propietario o armador.

#### 4.4 Elaboración de la parte II del inventario (desechos generados por las operaciones)

4.4.1 Una vez que se haya tomado la decisión de reciclar un buque, la parte II del inventario debería elaborarse antes del reconocimiento final, teniendo en cuenta que un buque destinado al reciclaje debe llevar a cabo operaciones, durante el periodo previo a la entrada en la instalación de reciclaje de buques, para reducir al mínimo la cantidad de residuos de la carga, el fueloil remanente y los desechos que permanezcan a bordo (regla 8.2).

#### 4.4.2 Desechos generados por las operaciones que deben consignarse en el inventario

Si los desechos consignados en la parte II del inventario que figuran en el cuadro C (Artículos potencialmente peligrosos) del apéndice 1 están destinados a entregarse a la instalación de reciclaje junto con el buque, debería estimarse la cantidad de desechos generados por las operaciones y deberían consignarse en la parte II del inventario sus cantidades aproximadas y su ubicación.

#### 4.5 Elaboración de la parte III del inventario (provisiones)

4.5.1 Una vez que se haya tomado la decisión de reciclar un buque, la parte III del inventario debería elaborarse antes del reconocimiento final, teniendo en cuenta el hecho de que un buque destinado al reciclaje deberá reducir al mínimo la cantidad de desechos que permanezcan a bordo (regla 8.2). Cada artículo consignado en la parte III debería corresponder a las operaciones del buque durante su último viaje.

#### 4.5.2 Provisiones que deben consignarse en el inventario

Si las provisiones consignadas en la parte III del inventario que figuran en el cuadro C del apéndice 1 van a entregarse a la instalación de reciclaje junto con el buque, en la parte III del inventario deberían indicarse las unidades (por ejemplo, la capacidad de las latas y las botellas), la cantidad y el lugar de almacenamiento de dichas provisiones.

#### 4.5.3 Líquidos y gases herméticamente sellados en la maquinaria y el equipo del buque que deben consignarse en el inventario

Si cualquier líquido o gas consignado en el cuadro C del apéndice 1 forma parte integrante de la maquinaria o el equipo de un buque, debería anotarse en la parte III del inventario su cantidad aproximada y su ubicación. No obstante, las pequeñas cantidades de aceite lubricante, compuestos antiagarrotadores o grasa que se aplican o se inyectan en la maquinaria y el equipo para mantener su funcionamiento normal no se incluyen en el ámbito de aplicación de la presente disposición. Para la posterior ultimación de la parte III del inventario, durante los procesos de preparación para el reciclaje debería determinarse y documentarse (en la fase de proyecto y construcción) la cantidad de líquidos y gases consignados en el cuadro C del apéndice 1 necesaria para el funcionamiento normal, incluidos los volúmenes utilizados en los correspondientes sistemas de tuberías. Esta información corresponde al buque, y debería mantenerse la continuidad de la información si el buque cambia de pabellón, propietario o armador.

#### 4.5.4 Bienes de consumo ordinarios que deben consignarse en el inventario

Los bienes de consumo ordinarios que figuran en el cuadro D del apéndice 1 no deberían consignarse ni en la parte I ni en la parte II del inventario, sino en su parte III, en el caso de que esté previsto entregarlos junto con el buque a una instalación de reciclaje de buques. En la parte III del inventario debería incluirse una descripción general, indicando el nombre de los artículos (por ejemplo, televisor), el fabricante, la cantidad de unidades y la ubicación. La comprobación de los materiales contemplada en los párrafos 4.1.2 y 4.1.3 de las Directrices no se aplica a los bienes de consumo ordinarios.

#### 4.6 Descripción de la ubicación de los materiales potencialmente peligrosos a bordo

La ubicación de los materiales potencialmente peligrosos a bordo debería describirse y determinarse indicando el nombre del lugar (por ejemplo, segunda planta de la cámara de máquinas, cubierta del puente, tanque perpendicular de popa, tanque de carga N° 1, número de cuaderna) que se utiliza en planos tales como los de disposición general, seguridad contra incendios, disposición de la maquinaria y disposición de los tanques.

#### 4.7 Descripción de la cantidad aproximada de materiales potencialmente peligrosos

A fin de determinar la cantidad aproximada de materiales potencialmente peligrosos, la unidad normalizada que se utilice para ellos debería ser el "kg", a menos que se consideren más apropiadas otras unidades (por ejemplo, el m<sup>3</sup> si los materiales son líquidos o gases, o el m<sup>2</sup> si se trata de materiales utilizados en suelos y paredes). Una cantidad aproximada debería redondearse hasta dos cifras significativas como mínimo.

### 5 PRESCRIPCIONES PARA ESTABLECER LA CONFORMIDAD DEL INVENTARIO

#### 5.1 Fase de proyecto y construcción

Debería establecerse que la fase de proyecto y construcción cumple lo dispuesto en la parte I del inventario haciendo referencia a la "Declaración de conformidad del proveedor" recogida, que se describe en la sección 7, y las "Declaraciones de materiales" conexas, recogidas entre los proveedores.

#### 5.2 Fase de explotación

Para garantizar la conformidad de la parte I del inventario, los propietarios de buques deberían adoptar las medidas siguientes:

- .1 designar la persona responsable del mantenimiento y la actualización del inventario (la persona designada podrá estar empleada en tierra o a bordo);
- .2 la persona designada, a fin de aplicar el párrafo 4.3.2, debería establecer y supervisar un sistema que garantice la actualización necesaria del inventario en el caso de instalación nueva;
- .3 mantener el inventario, incluidas las fechas de los cambios o las nuevas entradas suprimidas y la firma de la persona designada; y
- .4 proporcionar los documentos conexas según sea necesario para el reconocimiento o la venta del buque.

## **6 DECLARACIÓN DE MATERIALES**

### **6.1 Generalidades**

Los proveedores del sector de la construcción naval deberían indicar y declarar si están presentes materiales consignados en los cuadros A o B en cantidades que superen el valor umbral especificado en el apéndice 1 de las presentes directrices. No obstante, esta disposición no se aplica a los productos químicos, a menos que estos formen parte del producto final.

### **6.2 Información que se debe incluir en la declaración**

Como mínimo, en la Declaración de materiales deberán consignarse los siguientes datos:

- .1 fecha de la declaración;
- .2 número de identificación de la Declaración de materiales;
- .3 nombre de los proveedores;
- .4 nombre del producto (nombre común del producto o nombre utilizado por el fabricante);
- .5 número de producto (para la identificación por el fabricante);
- .6 declaración de si los materiales consignados en el cuadro A y el cuadro B del apéndice 1 de las presentes directrices están presentes o no en el producto en una cantidad superior al valor umbral estipulado en el apéndice 1 de las presentes directrices; y
- .7 masa de cada material constitutivo consignado en el cuadro A y/o en el cuadro B del apéndice 1 de las presentes directrices, si está presente por encima del valor umbral.

En el apéndice 6 se adjunta un ejemplo de Declaración de materiales.

## **7 DECLARACIÓN DE CONFORMIDAD DEL PROVEEDOR**

### **7.1 Finalidad y ámbito de aplicación**

La finalidad de la Declaración de conformidad del proveedor es garantizar que la Declaración de materiales correspondiente se ajusta a la sección 6.2, así como determinar la entidad responsable.

La Declaración de conformidad del proveedor sigue siendo válida mientras los productos estén presentes a bordo.

El proveedor que compile la Declaración de conformidad del proveedor debería establecer la política de la compañía<sup>‡</sup>. La política de la compañía sobre la gestión de las sustancias químicas presentes en los productos fabricados o vendidos por el proveedor debería incluir:

---

<sup>‡</sup> Se podrá utilizar un sistema reconocido de gestión de la calidad.



- a) el cumplimiento de la legislación:
- Las reglas y prescripciones que rigen la gestión de las sustancias químicas presentes en los productos deberían describirse claramente en documentos que deberían conservarse y actualizarse; y
- b) la obtención de información sobre la composición de las sustancias químicas:
- Al adquirir materias primas para componentes y productos, los proveedores deberían seleccionarse tras una evaluación y debería obtenerse la información sobre las sustancias químicas que proveen.

## 7.2 Contenido y formato

La Declaración de conformidad del proveedor debería incluir la siguiente información:

- .1 número de identificación único;
- .2 nombre y dirección de contacto del expedidor;
- .3 identificación del sujeto de la Declaración de conformidad (por ejemplo, nombre, tipo, número del modelo y/u otra información complementaria pertinente);
- .4 declaración de conformidad;
- .5 fecha y lugar de expedición; y
- .6 firma (o signo equivalente de validación), nombre y función de la persona o personas autorizadas que actúen en nombre del expedidor.

En el apéndice 7 se adjunta un ejemplo de la Declaración de conformidad del proveedor.

## 8 LISTA DE APÉNDICES

- Apéndice 1: Artículos que deben consignarse en el inventario de materiales potencialmente peligrosos
- Apéndice 2: Modelo normalizado del inventario de materiales potencialmente peligrosos
- Apéndice 3: Ejemplo del proceso de elaboración de la parte I del inventario para los buques nuevos
- Apéndice 4: Diagrama de flujo para elaborar la parte I del inventario para los buques existentes
- Apéndice 5: Ejemplo del proceso de elaboración de la parte I del inventario para los buques existentes
- Apéndice 6: Modelo de Declaración de materiales
- Apéndice 7: Modelo de Declaración de conformidad del proveedor
- Apéndice 8: Ejemplos de materiales del cuadro A y del cuadro B del apéndice 1, con sus respectivos números CAS
- Apéndice 9: Métodos de pruebas específicas

## APÉNDICE 1

### ARTÍCULOS QUE DEBEN CONSIGNARSE EN EL INVENTARIO DE MATERIALES POTENCIALMENTE PELIGROSOS

**Cuadro A\* – Materiales consignados en el apéndice 1 del anexo del Convenio**

Nº	Materiales	Inventario			Valor umbral
		Parte I	Parte II	Parte III	
A-1	Asbesto	x			no tiene valor umbral
A-2	Difenilos policlorados (PCB)	x			no tiene valor umbral
A-3	Sustancias que agotan la capa de ozono	CFC	x		no tienen valor umbral
		Halones	x		
		Otros CFC completamente halogenados	x		
		Tetracloruro de carbono	x		
		1,1,1-Tricloroetano (metilcloroformo)	x		
		Hidroclorofluorocarbonos	x		
		Hidrobromofluorocarbonos	x		
		Bromuro de metilo	x		
	Bromoclorometano	x			
A-4	Sistemas antiincrustantes que contienen compuestos organoestánnicos como biocida	x			2 500 mg total estaño/kg

**Cuadro B\* – Materiales consignados en el apéndice 2 del Anexo del Convenio**

Nº	Materiales	Inventario			Valor umbral
		Parte I	Parte II	Parte III	
B-1	Cadmio y compuestos de cadmio	x			100 mg/kg
B-2	Cromo hexavalente y compuestos de cromo hexavalente	x			1 000 mg/kg
B-3	Plomo y compuestos de plomo	x			1 000 mg/kg
B-4	Mercurio y compuestos de mercurio	x			1 000 mg/kg
B-5	Difenilos polibromados (PBB)	x			1 000 mg/kg
B-6	Éteres difenilicos polibromados (PBDE)	x			1 000 mg/kg
B-7	Naftalenos policlorados (más de 3 átomos de cloro)	x			no tiene valor umbral
B-8	Sustancias radiactivas	x			no tiene valor umbral <sup>§</sup>
B-9	Determinadas parafinas cloradas de cadena corta (alcanos, C10-C13, cloro)	x			1 %

\* En el caso de los materiales de este cuadro respecto de los cuales no se indique ningún valor umbral, las cantidades presentes como contaminantes en trazas no intencionales no deberían consignarse en las Declaraciones de materiales ni en el inventario.

§ No obstante, téngase presente que a fin de determinar las cantidades de sustancias radiactivas que podrían quedar exentas de la necesidad de control reglamentario, se han determinado "criterios de exención" en las Normas de Seguridad del OIEA (Colección Seguridad N° 115, Normas básicas internacionales de seguridad para la protección contra radiación ionizante y para la seguridad de la fuente de radiación, Ficha I, p. 81-89, Viena, 1996. El OIEA está actualizando la Colección Seguridad N° 115). Por razones prácticas, el OIEA ha fijado valores (por ejemplo, "niveles de exención") que pueden considerarse "umbrales", por debajo de los cuales las sustancias podrían quedar automáticamente exentas de todo control sin ninguna consideración ulterior. Las autoridades reguladoras nacionales normalmente disponen niveles de exención para fuentes radiactivas y otros materiales radiactivos.

**Cuadro C – Artículos potencialmente peligrosos**

Nº	Propiedades		Mercancías	Inventario		
				Parte I	Parte II	Parte III
C-1	Líquidos	Untuosidad	Keroseno			X
C-2			Espíritu blanco			X
C-3			Aceite lubricante			X
C-4			Aceite hidráulico			X
C-5			Compuestos antiagarrotadores			X
C-6			Aditivos del combustible			X
C-7			Aditivos refrigerantes del motor			X
C-8			Líquidos anticongelantes			X
C-9			Reactivos de prueba para el tratamiento de las calderas y de los circuitos de alimentación de agua			X
C-10			Productos químicos regeneradores del desionizador			X
C-11			Ácidos para dosificación y desincrustación de evaporadores			X
C-12			Estabilizadores de pintura y estabilizadores de la corrosión			X
C-13			Disolventes y diluyentes			X
C-14			Pinturas			X
C-15			Refrigerantes químicos			X
C-16			Electrolito de batería			X
C-17			Alcohol, alcoholes desnaturalizados			X
C-18	Gases	Explosividad/ inflamabilidad	Acetileno			X
C-19			Propano			X
C-20			Butano			X
C-21			Oxígeno			X
C-22		Gases de efecto invernadero	CO <sub>2</sub>			X
C-23			Perfluorocarbonos (PFC)			X
C-24			Metano			X
C-25			Hidrofluorocarbonos (HFC)			X
C-27			Óxido nitroso (N <sub>2</sub> O)			X
C-28			Hexafluoruro de azufre (SF <sub>6</sub> )			X
C-29	Líquidos	Untuosidad	Fueloil de combustible			X
C-30			Grasa			X
C-31			Aceite de desecho (fangos)		X	
C-32			Aguas de sentina y/o aguas de desecho generadas por los sistemas de postratamiento instalados en las máquinas		X	
C-33			Residuos líquidos oleosos de los tanques de carga		X	
C-34			Agua de lastre		X	
C-35			Aguas sucias sin depurar		X	
C-36			Aguas sucias depuradas		X	
C-37			Residuos líquidos no oleosos de los tanques de carga		X	
C-38	Gases	Explosividad/ inflamabilidad	Gas combustible			X

**Cuadro C – Artículos potencialmente peligrosos**

Nº	Propiedades	Mercancías	Inventario		
			Parte I	Parte II	Parte III
C-39	Sólidos	Residuos secos de carga		X	
C-40		Desechos médicos/desechos infecciosos		X	
C-41		Cenizas de incineración <sup>2)</sup>		X	
C-42		Basuras <sup>2)</sup>		X	
C-43		Residuos de tanques de combustible		X	
C-44		Residuos sólidos oleosos de los tanques de carga		X	
C-45		Trapos empapados de hidrocarburos/contaminados por productos químicos		X	
C-46		Baterías (incluidas las de ácido-plomo)			X
C-47		Plaguicidas/insecticidas en aerosol			X
C-48		Agentes extintores			X
C-49		Productos químicos de limpieza (incluidos los limpiadores del material eléctrico y los eliminadores de carbono)			X
C-50		Detergentes/blanqueadores (pueden ser líquidos)			X
C-51		Medicinas varias			X
C-52		Equipo de lucha contra incendios y equipo protector personal			X
C-53		Residuos de los tanques de carga seca		X	
C-54		Residuos de carga		X	
C-55		Piezas de respeto que contienen los materiales consignados en el cuadro A o el cuadro B			X

<sup>2)</sup> La definición de basura es idéntica a la del Anexo V del Convenio MARPOL. No obstante, las cenizas de incineración se clasifican de forma separada, dado que pueden incluir sustancias potencialmente peligrosas o metales pesados.

**Cuadro D\* – Bienes de consumo ordinarios que pueden contener materiales potencialmente peligrosos**

Nº	Propiedades	Ejemplo	Inventario		
			Parte I	Parte II	Parte III
D-1	Aparatos domésticos y de los espacios de alojamiento	Ordenadores, refrigeradores, impresoras, escáneres, aparatos de televisión, aparatos de radio, cámaras de vídeo, grabadoras de vídeo, teléfonos, pilas desechables, lámparas fluorescentes, bombillas de filamento, lámparas			X

\* Este cuadro no incluye el equipo específico del buque que es fundamental para sus operaciones, el cual ha de consignarse en la parte I del inventario.

**APÉNDICE 2**

**MODELO NORMALIZADO DEL INVENTARIO DE MATERIALES POTENCIALMENTE PELIGROSOS**

**Parte I MATERIALES POTENCIALMENTE PELIGROSOS PRESENTES EN LA ESTRUCTURA Y EN EL EQUIPO DEL BUQUE**

**I-1 Pinturas y sistemas de revestimiento que contienen materiales consignados en el cuadro A y el cuadro B del apéndice 1 de las Directrices**

Nº	Aplicación de pintura	Nombre de la pintura	Ubicación	Materiales (consignados en el apéndice 1)	Cantidad aproximada		Observaciones
1	Compuesto antiinsonorizante	Imprimación, xx Co., imprimación xx # 300	Parte del casco	Plomo	35,00	kg	
2	Antiincrustante	xx Co., revestimiento xx # 100	Partes sumergidas	Tributilestaño	120,00	kg	

**I-2 Equipo y maquinaria que contienen materiales consignados en el cuadro A y el cuadro B del apéndice 1 de las Directrices**

Nº	Nombre del equipo y de la maquinaria	Ubicación	Materiales (consignados en el apéndice 1)	Partes en las que se utiliza	Cantidad aproximada		Observaciones
1	Tablero de distribución	Sala de control de máquinas	Cadmio	Revestimiento del espacio de alojamiento	0,2	kg	
			Mercurio	Termómetro	< 0,01	kg	Menos de 0,01 kg
2	Motor diésel, xx Co., xx # 150	Cámara de máquinas	Cadmio	Cojinete	0,02	kg	
3	Motor diésel, xx Co., xx # 200	Cámara de máquinas	Cadmio	Cojinete	0,01	kg	Revisado por XXX el XX de octubre de 2008
4	Generador diésel (x 3)	Cámara de máquinas	Plomo	Ingrediente de compuestos de cobre	0,01	kg	

**I-3 Partes de la estructura y del casco que contienen materiales consignados en el cuadro A y el cuadro B del apéndice 1 de las Directrices**

Nº	Nombre del elemento de la estructura	Ubicación	Materiales (consignados en el apéndice 1)	Partes en las que se utiliza	Cantidad aproximada		Observaciones
1	Panel de mamparo	Alojamiento	Asbesto	Aislamiento	2 500,00	kg	
2	Aislamiento de mamparo	Sala de control de máquinas	Plomo	Chapa perforada	0,01	kg	Forro de material de aislamiento
			Asbesto	Aislamiento	25,00	kg	Bajo las chapas perforadas
3							

**Parte II DESECHOS GENERADOS POR LAS OPERACIONES**

Nº	Ubicación <sup>1)</sup>	Nombre del producto (consignado en el apéndice 1) y detalles (en su caso) del producto	Cantidad aproximada		Observaciones
1	Pañol de basuras	Basuras (desechos de alimentos)	35,00	kg	
2	Tanque de sentina	Agua de sentina	15,00	m <sup>3</sup>	
3	Bodega de carga N° 1	Residuos de carga seca (mineral de hierro)	110,00	kg	
4	Bodega de carga N° 2	Desechos oleosos (fangos) (crudo)	120,00	kg	
5	Tanque de lastre N° 1	Agua de lastre	2 500,00	m <sup>3</sup>	
		Sedimentos	250,00	kg	

### Parte III PROVISIONES

#### III-1 Provisiones

Nº	Ubicación <sup>1)</sup>	Nombre del producto (consignado en el apéndice 1)	Cantidad por unidad		Nº de unidades		Cantidad aproximada		Observaciones <sup>2)</sup>
1	Tanque de combustible líquido Nº 1	Fueloil (fueloil pesado)	–		–		100,00	m <sup>3</sup>	
2	Cámara de CO <sub>2</sub>	CO <sub>2</sub>	100,00	kg	50	botellas	5 000,00	kg	
3	Taller	Propano	20,00	kg	10	unidades	200,00	kg	
4	Pañol de medicinas	Medicinas varias	–		–		–		Los detalles figuran en la lista adjunta
5	Pañol de pinturas	Pinturas, xx Co., # 600	20,00	kg	5	unidades	100,00	kg	Contiene cadmio

#### III-2 Líquidos herméticamente sellados en la maquinaria y el equipo del buque

Nº	Tipo de líquidos (consignados en el apéndice 1)	Nombre de la maquinaria o equipo	Ubicación	Cantidad aproximada		Observaciones
1	Aceite hidráulico	Sistema hidráulico de aceite de la grúa de cubierta	Cubierta superior	15,00	m <sup>3</sup>	
		Sistema hidráulico de aceite de la maquinaria de cubierta	Cubierta superior y pañol del contramaestre	200,00	m <sup>3</sup>	
		Sistema hidráulico de aceite del aparato de gobierno	Cámara del aparato de gobierno	0,55	m <sup>3</sup>	
2	Aceite lubricante	Sistema del motor principal	Cámara de máquinas	0,45	m <sup>3</sup>	
3	Tratamiento del agua de las calderas	Caldera	Cámara de máquinas	0,20	m <sup>3</sup>	

**III-3 Gases herméticamente sellados en la maquinaria y el equipo del buque**

Nº	Tipo de gases (consignados en el apéndice 1)	Nombre de la maquinaria o equipo	Ubicación	Cantidad aproximada	Observaciones
1	CFC	Sistema de aire acondicionado	Cámara de climatización	100,00 kg	
2	CFC	Máquinas de la gambuza refrigerada	Cámara de climatización	50,00 kg	

**III-4 Bienes de consumo ordinarios que pueden contener materiales potencialmente peligrosos**

Nº	Ubicación <sup>1)</sup>	Artículo	Cantidad	Observaciones
1	Alojamiento	Refrigeradores	1	
2	Alojamiento	Ordenadores personales	2	

1) La ubicación de un artículo de la parte II o III debería consignarse siguiendo el orden correspondiente, desde un nivel inferior hasta uno superior y desde una parte de proa a una de popa. Se recomienda que la ubicación de los artículos de la parte I se describa de la manera más parecida posible.

2) En la columna "Observaciones" relativa a los artículos de la parte III, si los productos contienen materiales potencialmente peligrosos, se debería indicar la composición aproximada de los mismos en la medida de lo posible.



### APÉNDICE 3

## EJEMPLO DEL PROCESO DE ELABORACIÓN DE LA PARTE I DEL INVENTARIO PARA LOS BUQUES NUEVOS

### 1 OBJETIVO DEL EJEMPLO CARACTERÍSTICO

El presente ejemplo se ha elaborado para ofrecer orientaciones y facilitar la comprensión del proceso de elaboración de la parte I del inventario de materiales potencialmente peligrosos para los buques nuevos.

### 2 ORDEN DE ELABORACIÓN DE LA PARTE I DEL INVENTARIO

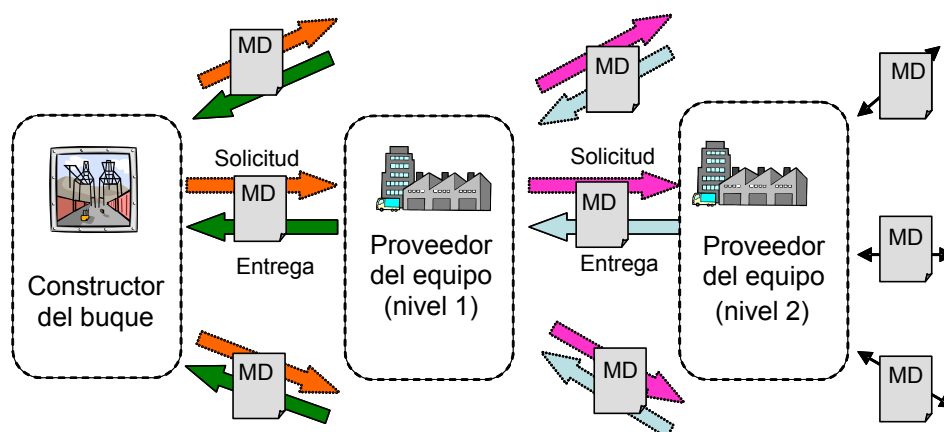
La parte I del inventario debería elaborarse a partir de las tres etapas que se indican a continuación. No obstante, el orden de dichas etapas es flexible y puede modificarse con arreglo al calendario de construcción del buque:

- .1 recopilación de la información sobre materiales potencialmente peligrosos;
- .2 utilización de la información sobre materiales potencialmente peligrosos; y
- .3 elaboración del inventario (cumplimentando el modelo normalizado).

### 3 RECOPIACIÓN DE LA INFORMACIÓN SOBRE MATERIALES POTENCIALMENTE PELIGROSOS

#### 3.1 Proceso de recopilación de datos relativos a materiales potencialmente peligrosos

El astillero donde se construya el buque debería exigir a los proveedores (proveedores de nivel 1) la Declaración de materiales (MD) y la Declaración de conformidad del proveedor, correspondientes a los productos, y recopilarlas. Los proveedores de nivel 1 pueden solicitar a sus proveedores (proveedores de nivel 2) la información pertinente si no pueden elaborar la Declaración de materiales a partir de la información disponible. Por consiguiente, la recopilación de datos relativos a materiales potencialmente peligrosos puede implicar a toda la cadena de suministro para la construcción del buque (figura 1).



**Figura 1: Proceso de recopilación de la Declaración de materiales (y de la Declaración de conformidad del proveedor) que muestra la participación de la cadena de suministro**

### 3.2 Declaración de materiales potencialmente peligrosos

Los proveedores deberían indicar si los materiales potencialmente peligrosos consignados en el cuadro A y el cuadro B de la Declaración de materiales están o no presentes en concentraciones que superan los valores umbral especificados para cada "material homogéneo" de un producto.

#### 3.2.1 Materiales consignados en el cuadro A

Si se observa que uno o varios materiales consignados en el cuadro A están presentes en concentraciones que superan el valor umbral especificado de conformidad con la Declaración de materiales, los productos que contengan dichos materiales no se instalarán en ningún buque. Sin embargo, si los materiales se utilizan en un producto conforme a una exención establecida en el Convenio (por ejemplo, las instalaciones nuevas que contengan hidroclorofluorocarbonos (HCFC) antes del 1 de enero de 2020), el producto debería consignarse en el inventario.

#### 3.2.2 Materiales consignados en el cuadro B

Si se observa que uno o varios materiales consignados en el cuadro B están presentes en concentraciones que superan el valor umbral especificado de conformidad con la Declaración de materiales, los productos deberían consignarse en el inventario.

### 3.3 Ejemplo de "materiales homogéneos"

En la figura 2 se muestra un ejemplo de cuatro materiales homogéneos que forman parte de un cable. En este caso, la funda, el intercalado, el aislador y el conductor son materiales homogéneos por separado.

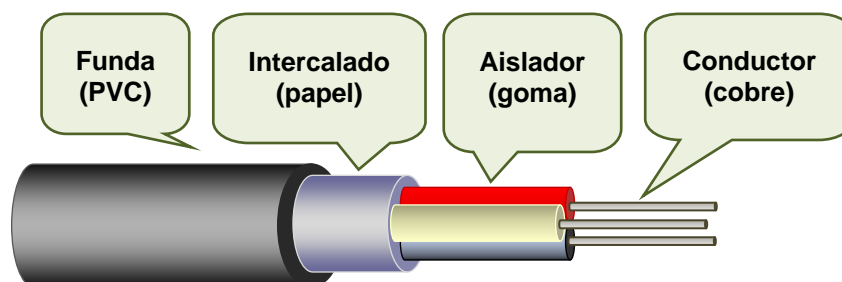


Figura 2: Ejemplo de materiales homogéneos (cable)

## 4 UTILIZACIÓN DE LA INFORMACIÓN SOBRE MATERIALES POTENCIALMENTE PELIGROSOS

En la Declaración de materiales deberían determinarse con claridad los productos que contienen materiales potencialmente peligrosos en concentraciones que superan los valores umbral especificados. Debería calcularse la cantidad aproximada de los materiales potencialmente peligrosos si en la Declaración de materiales se indica la masa de los materiales potencialmente peligrosos en una unidad que no puede emplearse directamente en el inventario.

## 5 ELABORACIÓN DEL INVENTARIO (CUMPLIMENTANDO EL MODELO NORMALIZADO)

La información recibida para el inventario, consignada en el cuadro A y el cuadro B del apéndice 1 de las Directrices, debe estructurarse y utilizarse de conformidad con la clasificación siguiente de la parte I del inventario:

- 1.1 Pinturas y sistemas de revestimiento;
- 1.2 Equipo y maquinaria; y
- 1.3 Estructura y casco.

### 5.1 Columna "Nombre del equipo y maquinaria"

#### 5.1.1 Equipo y maquinaria

En esta columna debería introducirse el nombre de cada equipo o maquinaria. Si un equipo o máquina contiene más de un material potencialmente peligroso, la fila correspondiente al equipo o a la maquinaria debería dividirse de forma que se introduzcan todos los materiales potencialmente peligrosos presentes en la pieza del equipo o la maquinaria. Si en un lugar hay más de un componente del equipo o la maquinaria, en la columna deberían indicarse el nombre y la cantidad del equipo o de la maquinaria. En el caso de artículos comunes o fabricados en serie, como pernos, tuercas y válvulas, no es necesario consignar cada uno por separado. En el cuadro 1 figura un ejemplo.

**Cuadro 1: Ejemplo de más de un componente del equipo o la maquinaria en un lugar**

Nº	Nombre del equipo y maquinaria	Ubicación	Materiales (consignados en el apéndice 1)	Partes en las que se utiliza	Cantidad aproximada	Observaciones
	Motor principal	Cámara de máquinas	Plomo	Pasador del pistón	0,75	kg
			Mercurio	Temperatura del aire de carga del termómetro	0,01	kg
	Generador diésel (x 3)	Cámara de máquinas	Mercurio	Termómetro	0,03	

#### 5.1.2 Tuberías y cables

Las tuberías y los sistemas (incluidos los cables eléctricos) que se encuentren con frecuencia en más de un compartimiento de un buque deberían describirse utilizando el nombre del sistema en cuestión. En tanto este se determine de manera clara y se denomine con el nombre adecuado, no es necesario incluir una referencia a los compartimientos en los que se encuentran los sistemas mencionados.

### 5.2 Columna "Cantidad aproximada"

La unidad normalizada de la cantidad aproximada de materiales sólidos potencialmente peligrosos debería ser el "kg". Si los materiales potencialmente peligrosos son líquidos o gases, la unidad normalizada debería ser el "m<sup>3</sup>" o el "kg". Una cantidad aproximada debería redondearse hasta dos cifras significativas como mínimo. Si la cantidad del material potencialmente peligroso es inferior a 10 g, se expresará como "< 0,01 kg".

**Cuadro 2: Ejemplo de cuadro de distribución**

Nº	Nombre del equipo y maquinaria	Ubicación	Materiales (consignados en el apéndice 1)	Partes en las que se utiliza	Cantidad aproximada		Observaciones
	Cuadro de distribución	Cámara de mando de máquinas	Cadmio	Revestimiento de la estructura	0,02	kg	
			Mercurio	Termómetro	< 0,01	kg	Inferior a 0,01 kg

### 5.3 Columna "Ubicación"

#### 5.3.1 Ejemplo de lista de ubicación

Se recomienda elaborar una lista de ubicación que cubra todos los compartimientos de un buque a partir de sus planos (por ejemplo, disposición general, disposición de la cámara de máquinas, alojamiento y plano de los tanques) y otra documentación de a bordo, incluidos los certificados o las listas de piezas de respeto. La descripción de la ubicación debería basarse en una ubicación tal como una cubierta o cámara para facilitar su identificación. El nombre de la ubicación debería corresponderse con el de los planos del buque, a fin de garantizar la coherencia entre el inventario y dichos planos. En el cuadro 3 figuran ejemplos de nombres de ubicaciones.

**Cuadro 3: Ejemplos de nombres de ubicación**

A) Clasificación principal	B) Clasificación secundaria	C) Nombre de la ubicación
En todo el buque		
Parte del casco	Parte de la proa	Pañol del contramaestre
		...
	Parte de la carga	Bodega/tanque de carga N° 1
		Cubierta de garaje N° 1
		...
	Parte del tanque	Tanque del pique de proa
		Tanque de agua de lastre N° 1
		Tanque de fueloil N° 1
		...
		Tanque del pique de popa
	Parte de la popa	Cámara del aparato de gobierno
		Espacio de la bomba contraincendios de emergencia
		...
	Superestructura	Alojamiento
		Cubierta del compás
		Cubierta del puente de nav.
		...
		Caseta de derrota
		Cámara de mando de máquinas
		Cámara de control de la carga
...		
Caseta	Caseta	
	...	

A) Clasificación principal	B) Clasificación secundaria	C) Nombre de la ubicación
Parte de la maquinaria	Cámara de máquinas	Cámara de máquinas
		Planta principal
		Segunda planta
		...
		Espacio/cámara del generador
		Espacio/cámara del purificador
		Espacio/cámara del eje
		Guardacalor de máquinas
		Chimenea
		Cámara de mando de máquinas
	...	Cámara de bombas
Parte exterior	Superestructura	Superestructura
	Cubierta superior	Cubierta superior
	Forro del casco	Forro del casco
		Fondo
		Por debajo de la línea de flotación
...	...	

### 5.3.2 Descripción de la ubicación de las tuberías y los sistemas eléctricos

La ubicación de las tuberías y los sistemas, incluidos los sistemas eléctricos y los cables que se encuentren en más de un compartimiento de un buque, debería especificarse para cada sistema en cuestión. Si se encuentran en varios compartimientos, debería recurrirse a la más práctica de las dos opciones siguientes:

- a) la enumeración de todos los componentes en la columna; o
- b) la descripción de la ubicación del sistema utilizando una expresión como las indicadas en la "clasificación principal" y la "clasificación secundaria" del cuadro 3.

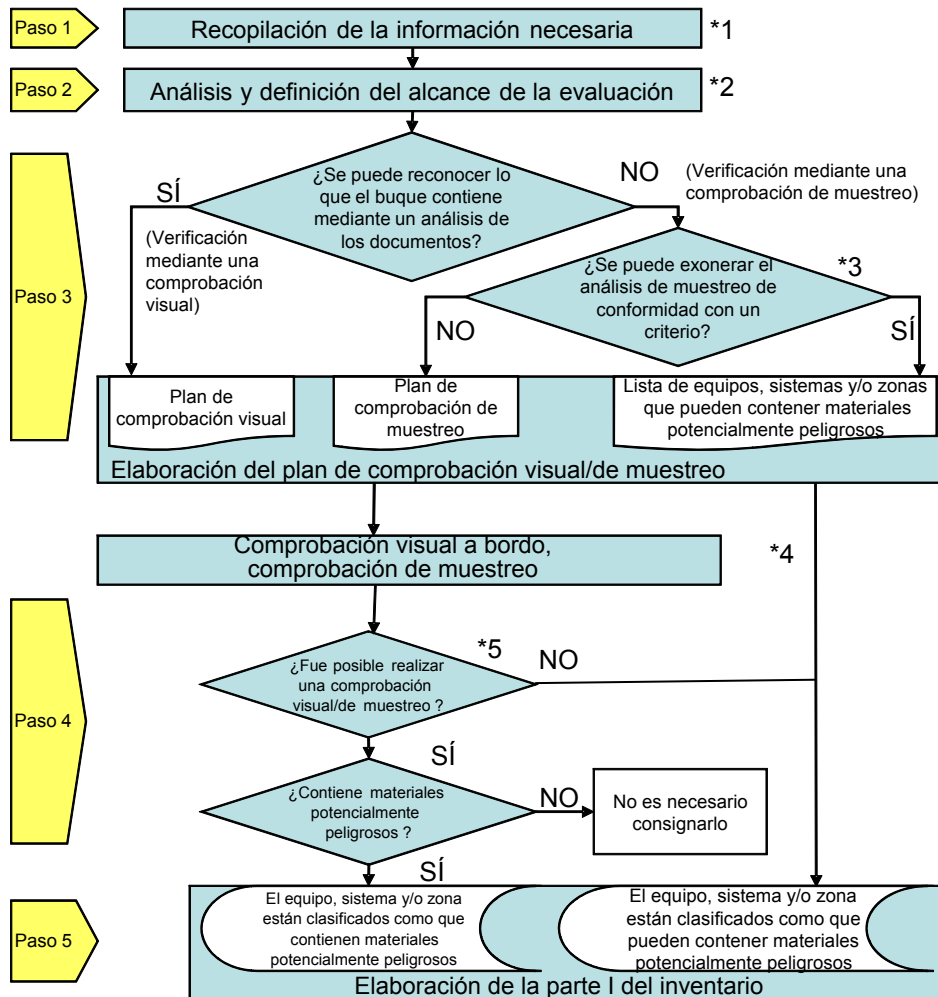
En el cuadro 4 figura una descripción característica de un sistema de tuberías.

**Cuadro 4: Ejemplo de descripción de un sistema de tuberías**

Nº	Nombre del equipo y maquinaria	Ubicación	Materiales (consignados en el apéndice 1)	Partes en las que se utiliza	Cantidad aproximada	Observaciones
	Sistema del agua de lastre	Cámara de máquinas, partes de la bodega			⋮	

APÉNDICE 4

DIAGRAMA DE FLUJO PARA ELABORAR LA PARTE I  
 DEL INVENTARIO PARA LOS BUQUES EXISTENTES



\*1: Los documentos pueden incluir cualesquiera certificados, manuales, planos del buque, dibujos, especificaciones técnicas e información de buques gemelos o similares.

\*2: La evaluación debería tratar todos los materiales consignados en el cuadro A del apéndice 1 de las Directrices; los materiales del cuadro B se consignarán en la medida de lo posible. Es imposible evaluar todo el equipo y todas las zonas, incluidas las que se supone que no contienen los materiales potencialmente peligrosos descritos *supra*. Mediante el análisis de los documentos disponibles basado en los conocimientos y la experiencia, ha de quedar claro qué equipos y/o zonas deberían incluirse en el ámbito de la evaluación.

\*3: En la lista de equipos, sistemas y/o zonas clasificados como que "pueden contener materiales potencialmente peligrosos" pueden consignarse, sin realizar la comprobación de muestreo, los equipos, sistemas y/o zonas para los que no pueda especificarse que contienen los materiales consignados en el apéndice 1 de las presentes directrices a partir de los documentos. El requisito para esta clasificación es una justificación comprensible de la conclusión, por ejemplo, la imposibilidad de llevar a cabo el muestreo sin poner en peligro la seguridad y eficacia operativa del buque.

\*4: Comprobación de muestreo. Por esto se entiende la toma de muestras y la identificación de los materiales potencialmente peligrosos contenidos en los equipos, sistemas y/o zonas mediante un análisis de laboratorio. Se deberían realizar comprobaciones de muestreo cuando se suponga la presencia de materiales potencialmente peligrosos prohibidos y de uso restringido, pero dicha presencia no pueda reconocerse analizando la documentación disponible.

\*5: Cuando los equipos, sistemas y/o zonas del buque no sean accesibles para una comprobación visual o una comprobación de muestreo, dichos equipos, sistemas y/o zonas se clasificarán como que "pueden contener materiales potencialmente peligrosos".

## APÉNDICE 5

### EJEMPLO DEL PROCESO DE ELABORACIÓN DE LA PARTE I DEL INVENTARIO PARA LOS BUQUES EXISTENTES

#### 1 INTRODUCCIÓN

A fin de elaborar la parte I del inventario de materiales potencialmente peligrosos para los buques existentes, es necesario disponer de la documentación de cada buque y también de la pericia y experiencia de personal especializado (expertos). La presentación de un ejemplo sobre el proceso de elaboración de la parte I del inventario de materiales potencialmente peligrosos para los buques existentes es útil para entender las etapas básicas estipuladas en las Directrices y garantizar una aplicación unificada de estas. Sin embargo, debería prestarse atención a las diferencias entre los tipos de buques<sup>1)</sup>.

La compilación de la parte I del inventario de materiales potencialmente peligrosos para los buques existentes incluye las siguientes cinco etapas, que se describen en el párrafo 4.2 y en el apéndice 4 de las presentes directrices.

- Etapa 1: Recopilación de la información necesaria;
- Etapa 2: Evaluación de la información recopilada;
- Etapa 3: Elaboración del plan de comprobación visual/de muestreo;
- Etapa 4: Comprobación visual/de muestreo a bordo; y
- Etapa 5: Elaboración de la parte I del inventario y documentación conexas.

---

<sup>1)</sup> En este apéndice se utiliza el ejemplo de un granelero de arqueo bruto igual a 28 000 construido en 1985.

#### 2 ETAPA 1: RECOPIACIÓN DE LA INFORMACIÓN NECESARIA

##### 2.1 Consulta de los documentos disponibles

La primera etapa práctica consiste en recopilar los documentos detallados del buque. El propietario del buque debería tratar de compilar los documentos normalmente conservados a bordo del buque o por la compañía naviera, así como los documentos pertinentes que puedan estar en poder del astillero, los fabricantes o la sociedad de clasificación. Cuando estén disponibles, deberían utilizarse los siguientes documentos:

- Especificación del buque
- Disposición general
- Disposición de la maquinaria
- Lista de piezas de repuesto e instrumentos
- Tendido de tuberías
- Plano del alojamiento
- Plano de lucha contra incendios
- Plano de protección contra incendios
- Plano del aislamiento (casco y maquinaria)
- Certificado internacional relativo al sistema antiincrustante
- Manuales y dibujos correspondientes
- Información de otros inventarios y/o buques gemelos o similares, maquinaria, equipo, materiales y revestimientos
- Resultados de comprobaciones visuales/de muestreo anteriores y otros análisis

Si el buque ha sido objeto de transformaciones o de reparaciones importantes, es necesario indicar, en la medida de lo posible, las modificaciones con respecto al proyecto y especificación iniciales del buque.

## 2.2 Lista indicativa

Es imposible verificar todos los equipos, sistemas y/o zonas a bordo del buque para determinar la presencia o ausencia de materiales potencialmente peligrosos. El número total de piezas a bordo puede ser de varios millares. A fin de seguir un enfoque práctico, debería prepararse una "lista indicativa" en la que se identifiquen los equipos, sistemas y/o zonas a bordo que supuestamente contienen materiales potencialmente peligrosos. Quizá sea necesario llevar a cabo entrevistas sobre el terreno en astilleros y con los proveedores con objeto de preparar dichas listas. A continuación figura un ejemplo típico de "lista indicativa".

### 2.2.1 Materiales que se deben comprobar y documentar

Los materiales potencialmente peligrosos identificados en el apéndice 1 de las presentes directrices deberían consignarse en la parte I del inventario para los buques existentes. En el apéndice 1 de las Directrices figuran todos los materiales potencialmente peligrosos. En el cuadro A se indican los que deben consignarse y en el cuadro B figuran los que deberían consignarse en la medida de lo posible.

### 2.2.2 Materiales consignados en el cuadro A

En el cuadro A se consignan los cuatro materiales siguientes:

- Asbesto
- Difenilos policlorados (PCB)
- Sustancias que agotan la capa de ozono
- Sistemas antiincrustantes que contienen compuestos organoestánicos como biocida

#### 2.2.2.1 Asbesto

Se llevaron a cabo entrevistas sobre el terreno con más de 200 astilleros y proveedores del Japón en relación con el uso del asbesto en la producción. A continuación figuran las "listas indicativas" para el asbesto elaboradas a partir de la investigación mencionada.

<b>Estructura y/o equipo</b>	<b>Componente</b>
Eje de hélice	Empaquetadura de brida de tuberías hidráulicas de baja presión
	Empaquetadura de envuelta
	Embrague
	Forros de los frenos
	Bocinas sintéticas
Motor diésel	Empaquetadura de brida de tuberías
	Material de forro aislante de las tuberías de combustible
	Material de forro aislante de las tuberías de escape
Motor de turbina	Material de forro aislante del turbocompresor
	Material de forro aislante de la envuelta
	Empaquetadura con brida de tuberías y válvula de la tubería de vapor, de escape y de drenaje
	Material de forro aislante para las tuberías y válvula de la tubería de vapor, de escape y de drenaje



Estructura y/o equipo	Componente
Caldera	Aislamiento en la cámara de combustión
	Empaquetadura de la puerta de la envuelta
	Material de forro aislante de las tuberías de escape
	Junta de registro de hombre
	Junta de registro de mano
	Empaquetadura de protección contra el gas del soplador de hollín y otro orificio
	Empaquetadura de brida de tuberías y válvula de la tubería de vapor, de escape, de alimentación de combustible y de drenaje
Economizador de gases de escape	Empaquetadura de la puerta de la envuelta
	Empaquetadura de registro de hombre
	Empaquetadura de registro de mano
	Empaquetadura de protección contra el gas del soplador de hollín
	Empaquetadura de brida de tuberías y válvula de la tubería de vapor, de escape, de alimentación de combustible y de drenaje
	Material de forro aislante para las tuberías y válvula de la tubería de vapor, de escape, de alimentación de combustible y de drenaje
Incinerador	Empaquetadura de la puerta de la envuelta
	Empaquetadura de registro de hombre
	Empaquetadura de registro de mano
	Material de forro aislante de las tuberías de escape
Maquinaria auxiliar (bomba, compresor, purificador de aceite, grúa)	Empaquetadura de la puerta de la envuelta y válvula
	Empaquetadura del prensaestopas
	Forro del freno
Intercambiador de calor	Empaquetadura de la envuelta
	Empaquetadura del prensaestopas de la válvula
	Material de forro aislante y aislamiento
Válvula	Empaquetadura del prensaestopas con válvula, planchas de empaquetadura de bridas de la tubería
	Junta de brida de alta presión y/o alta temperatura
Tubería, conducto	Material de forro aislante y aislamiento
Tanque (tanque de combustible, tanque de agua caliente, condensador), otros equipos (filtro de combustible, filtro de aceite lubricante)	Material de forro aislante y aislamiento
Equipo eléctrico	Material aislante
Asbesto en suspensión	Paredes, cielo raso

<b>Estructura y/o equipo</b>	<b>Componente</b>
Cielo raso, suelo y pared de la zona de alojamiento	Cielo raso, suelo, pared
Puerta contraincendios	Empaquetadura, construcción y aislamiento de la puerta contraincendios
Sistema de gas inerte	Empaquetadura de la envuelta, etc.
Sistema de aire acondicionado	Planchas de empaquetadura, material de forro aislante para tuberías y uniones flexibles
Varios	Cabos Materiales de aislamiento térmico Escudo contraincendios/tratamiento ignífugo Aislamiento de espacios/conductos Materiales de cables eléctricos Forro de frenos Losas de suelo/capa base del suelo de la cubierta Bridas de válvulas de vapor/agua/ventilación Adhesivos/masilla/relleno Amortiguadores de sonido Productos plásticos moldeados Masilla de sellado Empaquetadura de ejes/válvulas Empaquetadura de las penetraciones eléctricas en los mamparos Disyuntores de ruptura del arco Soportes portatuberías Protectores del taller de soldadura/tapas de los quemadores Mantas/ropa/equipo contraincendios Lastre de hormigón

#### 2.2.2.2 Difenilos policlorados (PCB)

La restricción a nivel mundial de los PCB se inició el 17 de mayo de 2004 como resultado de la implantación del Convenio de Estocolmo, cuyo propósito es eliminar o restringir la producción y utilización de contaminantes orgánicos persistentes. En el Japón, el control se inició en 1973 con la prohibición de todas las actividades de producción, uso e importación de PCB. Los proveedores del Japón pueden presentar información precisa sobre sus productos. La "lista indicativa" de los PCB se ha elaborado como se indica a continuación:

<b>Equipo</b>	<b>Componente de equipo</b>
Transformador	Aceite aislante
Condensador	Aceite aislante
Calentador de combustible	Medio de calefacción
Cable eléctrico	Funda, cinta aislante
Aceite lubricante	
Aceite para calentar	Termómetros, sensores, indicadores
Juntas de goma/filtro	
Manguera de goma	
Aislamiento a base de espuma plástica	
Materiales para el aislamiento térmico	
Reguladores de voltaje	
Interruptores/restablecedores/guías	
Electroimanes	
Adhesivos/cintas adhesivas	

Equipo	Componente de equipo
Contaminación de la superficie de la maquinaria	
Pintura a base de aceite	
Material de calafateado	
Aislamientos de goma para montajes	
Soportes para tuberías	
Reactancias de alumbrado (componentes en los aparatos de alumbrado fluorescente)	
Plastificadores	
Fieltro debajo de las planchas de separación encima del fondo del casco	

### 2.2.2.3 Sustancias que agotan la capa de ozono

A continuación figura la "lista indicativa" de las sustancias que agotan la capa de ozono. Estas sustancias están reguladas por el Protocolo de Montreal y el Convenio MARPOL. Si bien la mayoría de estas sustancias están prohibidas desde 1996, los HCFC pueden continuar utilizándose hasta 2020.

Materiales	Componente de equipo	Plazo para el uso de sustancias que agotan la capa de ozono en Japón
CFC (R11, R12)	Refrigerante para frigoríficos	Hasta 1996
CFC	Material moldeado de uretano	Hasta 1996
	Agente de soplado para el aislamiento de los buques GNL	Hasta 1996
Halones	Agente extintor de incendios	Hasta 1994
Otros CFC completamente halogenados	La posibilidad de uso a bordo es baja	Hasta 1996
Tetracloruro de carbono	La posibilidad de uso a bordo es baja	Hasta 1996
1,1,1-Tricloroetano (metilcloroformo)	La posibilidad de uso a bordo es baja	Hasta 1996
HCFC (R22, R141b)	Refrigerante para la máquina de refrigeración	Es posible utilizarlos hasta 2020
HBFC	La posibilidad de uso a bordo es baja	Hasta 1996
Bromuro de metilo	La posibilidad de uso a bordo es baja	Hasta 2005

### 2.2.2.4 Compuestos organoestánicos

Entre los compuestos organoestánicos se encuentran los tributilestaños (TBT), los trifenilestaños (TPT) y el óxido de tributilestaño (TBTO). Los compuestos organoestánicos se han utilizado en las pinturas antiincrustantes en el fondo de los buques, y el Convenio internacional sobre el control de los sistemas antiincrustantes perjudiciales en los buques (Convenio AFS) estipula que en ningún buque se aplicarán compuestos organoestánicos con posterioridad al 1 de enero de 2003, y que después del 1 de enero de 2008 ningún buque llevará dichos compuestos en el casco ni llevará revestimientos que formen una barrera que impida la lixiviación de estos compuestos al mar. Las citadas fechas se podrán haber ampliado con permiso de la Administración teniendo presente que el Convenio AFS entró en vigor el 17 de septiembre de 2008.

### 2.2.3 Materiales consignados en el cuadro B

En el caso de los buques existentes, no es obligatorio que los materiales consignados en el cuadro B figuren en la lista de la parte I del inventario para los buques existentes. No obstante, si se pueden identificar de manera práctica, deberían enumerarse en el inventario, ya que la información se utilizará para respaldar los procesos de reciclaje del buque. A continuación se incluye la lista indicativa de los materiales consignados en el cuadro B:

<b>Materiales</b>	<b>Componente del equipo</b>
Cadmio y compuestos de cadmio	Batería de níquel-cadmio, chapa electrolítica, cojinete
Compuestos de cromo hexavalente	Chapa electrolítica
Mercurio y compuestos de mercurio	Luz fluorescente, lámpara de mercurio, célula de mercurio, interruptor de nivel de líquido, girocompás, termómetro, herramienta de medición, célula de manganeso, sensores de presión, instalaciones eléctricas, interruptores eléctricos, detectores de incendios.
Plomo y compuestos de plomo	Batería de acumuladores ácido-plomo, imprimación resistente a la corrosión, soldadura (casi todos los electrodomésticos contienen soldadura), pinturas, revestimientos preservativos, aislamiento de cables, lastre de plomo, generadores
Difenilos polibromados (PBB)	Plásticos no inflamables
Éteres difenílicos polibromados (PBDE)	Plásticos no inflamables
Naftalenos policlorados	Pintura, aceite lubricante
Sustancias radiactivas	Pintura fluorescente, detector de humo de tipo iónico, indicador de nivel
Determinadas parafinas cloradas de cadena corta	Plásticos no inflamables

## 3 ETAPA 2: EVALUACIÓN DE LA INFORMACIÓN RECOPIADA

La preparación de una lista de comprobaciones constituye un método eficaz para elaborar el inventario por lo que respecta a los buques existentes a fin de aclarar los resultados de cada etapa. Basándose en la información recopilada, incluida la "lista indicativa" mencionada en la etapa 1, deberían incluirse en la lista de comprobación todos los equipos, sistemas y/o zonas de a bordo que supuestamente contienen los materiales potencialmente peligrosos consignados en los cuadros A y B. Cada equipo, sistema y/o zona de a bordo que figure en la lista debería analizarse y evaluarse para determinar su contenido de materiales potencialmente peligrosos.

La existencia y el volumen de los materiales potencialmente peligrosos podrán evaluarse y calcularse a partir de la lista de piezas de respeto e instrumentos y de los dibujos del fabricante. La existencia de asbesto en suelos, cielos rasos y paredes puede determinarse mediante los planos de protección contra incendios, mientras que la existencia de TBT en revestimientos puede determinarse mediante el certificado internacional relativo al sistema antiincrustante, el esquema del revestimiento y el historial de la pintura.

### Ejemplo de cálculo del peso

Nº	Materiales potencialmente peligrosos	Ubicación/Equipo/Componente	Referencia	Cálculo
1.1-2	TBT	Fondo plano/pintura	Historial de los revestimientos	
1.2-1	Asbesto	Motor principal/ empaquetadura de la tubería de escape	Lista de las piezas de respeto e instrumentos	250 g x 14 planchas = 3,50 kg
1.2-3	HCFC	Instalación de suministro de ref.	Dibujos del fabricante	20 kg x 1 cilindro = 20 kg
1.2-4	Plomo	Baterías	Dibujos del fabricante	6 kg x 16 unidades = 96 kg
1.3-1	Asbesto	Cielo raso de la cámara de máquinas	Plano del alojamiento	

Si se determina que un componente o revestimiento contiene materiales potencialmente peligrosos, debería indicarse "Sí" (es decir, contiene) en la columna "Resultado del análisis de los documentos" de la lista de comprobación. De manera similar, cuando se determine que un artículo no contiene materiales potencialmente peligrosos, debería indicarse "No" (es decir, no contiene) en la columna. Cuando no se pueda determinar si el artículo contiene o no contiene materiales potencialmente peligrosos, en la columna debería escribirse "se desconoce".

Lista de comprobación (etapa 2)

ANÁLISIS Y DEFINICIÓN DEL ALCANCE DE LA EVALUACIÓN PARA UN "BUQUE DE MUESTRA"

Nº	Cuadro A/B	Materiales potencialmente peligrosos <sup>1</sup>	Ubicación	Nombre del equipo	Componente	Cantidad			Fabricante/marca	Resultado de DOC <sup>2</sup>	Procedimiento de comprobación <sup>3</sup>	Resultado de la comprobación <sup>4</sup>	Referencia/dibujo N°
						Unidad (kg)	Nº	Total (kg)					
Parte I-1 del inventario													
1	A	TBT	Parte superior	Pintura y revestimiento	Pinturas antiincrustantes			0	Paints Co./ marine P1000	No			En agosto de 200X se aplicó una capa aislante en toda la zona sumergida antes del revestimiento sin estaño
2	A	TBT	Fondo plano			3 000m <sup>2</sup>	Antiincrustante desconocido	Se desconoce					
Parte I-2 del inventario													
1	A	Asbesto	Cubierta inferior	Motor principal	Empaquetadura de tubería de escape	0,25	14		Diesel Co.	Sí			M-100
2	A	Asbesto	3ª cubierta	Caldera auxiliar	Forro aislante		12		Forro aislante desconocido	Se desconoce			M-300
3	A	Asbesto	Cámara de máquinas	Tuberías/bridas	Empaquetadura					PHCM			
4	A	HCFC	2ª cubierta	Instalación de suministro de ref.	Refrigerante (R22)	20,00	1		Reito Co.	Sí			Dibujo del fabricante
5	B	Plomo	Cubierta del puente de nav.	Baterías		6	16		Denchi Co.	Sí			E-300
Parte I-3 del inventario													
1	A	Asbesto	Cubierta superior	Cielos rasos de la cubierta de atrás	Cielo raso de la cámara de máquinas		20m <sup>2</sup>		Cielo raso desconocido	Se desconoce			O-25

Notas:

- \*1 Materiales potencialmente peligrosos: clasificación del material.
- \*2 Resultado del análisis de los documentos: Sí = Contiene, No = No contiene, Se desconoce. PCHM = Puede contener materiales potencialmente peligrosos.
- \*3 Procedimiento de comprobación: V = Comprobación visual, S = Comprobación de muestreo.
- \*4 Resultado de la comprobación: Sí = Contiene, No = No contiene. PCHM.

#### **4 ETAPA 3: ELABORACIÓN DEL PLAN DE COMPROBACIÓN VISUAL/DE MUESTREO**

Los componentes respecto de los cuales se indicó que "contienen" o "no contienen" en la etapa 2 deberían someterse a una comprobación visual a bordo, y en la columna "Procedimiento de comprobación" debería incluirse una "V" como símbolo de la "comprobación visual".

En el caso de los componentes respecto de los cuales se indicó "se desconoce", debería decidirse si deben someterse a una comprobación de muestreo. No obstante, todos esos componentes podrán clasificarse como que "pueden contener materiales potencialmente peligrosos" a condición de que se dé una justificación detallada o se pueda asumir que va a haber un efecto mínimo o nulo en el desmontaje de una unidad y en las operaciones posteriores de reciclaje y eliminación del buque. Por ejemplo, en la siguiente lista de comprobación, a fin de realizar una comprobación de muestreo de la "empaquetadura de la caldera auxiliar", el propietario del buque debe desmontar la caldera auxiliar en un astillero de reparaciones. Los costos de esta comprobación son considerablemente mayores que los costos posteriores de eliminación en una instalación de reciclaje de buques. En este caso, por consiguiente, está justificada la clasificación "puede contener materiales potencialmente peligrosos".

Lista de comprobación (etapa 3)

ANÁLISIS Y DEFINICIÓN DEL ALCANCE DE LA EVALUACIÓN PARA UN "BUQUE DE MUESTRA"

Nº	Cuadro A/B	Materiales potencialmente peligrosos <sup>*1</sup>	Ubicación	Nombre del equipo	Componente	Cantidad			Fabricante/marca	Resultado de DOC <sup>*2</sup>	Procedimiento de comprobación <sup>*3</sup>	Resultado de la comprobación <sup>*4</sup>	Referencia/dibujo Nº
						Unidad (kg)	Nº	Total (kg)					
Parte I-1 del inventario													
1	A	TBT	Parte superior	Pintura y revestimiento	Pinturas antiincrustantes			0	Paints Co./marine P1000	No	V		En agosto de 200X se aplicó una capa aislante en toda la zona sumergida antes del revestimiento sin estaño
2	A	TBT	Fondo plano			3 000m <sup>2</sup>			Antiincrustante desconocido	Se desconoce	S		
Parte I-2 del inventario													
1	A	Asbesto	Cubierta inferior	Motor principal	Empaquetadura de tubería de escape	0,25	14		Diesel Co.	Sí	V		M-100
2	A	Asbesto	3ª cubierta	Caldera auxiliar	Forro aislante		12		Forro aislante desconocido	Se desconoce	S		M-300
3	A	Asbesto	Cámara de máquinas	Tuberías/bridas	Empaquetadura					PHCM	V		
4	A	HCFC	2ª cubierta	Instalación de suministro de ref.	Refrigerante (R22)	20,00	1		Reito Co.	Sí	V		Dibujo del fabricante
5	B	Plomo	Cubierta del puente de nav.	Baterías		6	16		Denchi Co.	Sí	V		E-300
Parte I-3 del inventario													
1	A	Asbesto	Cubierta superior	Cielos rasos de la cubierta de atrás	Cielo raso de la cámara de máquinas		20 m <sup>2</sup>		Cielo raso desconocido	Se desconoce	S		O-25

Notas:

\*1 Materiales potencialmente peligrosos: clasificación del material.

\*2 Resultado del análisis de los documentos: Sí = Contiene, No = No contiene, Se desconoce. PCHM = Puede contener materiales potencialmente peligrosos.

\*3 Procedimiento de comprobación: V = Comprobación visual, S = Comprobación de muestreo.

\*4 Resultado de la comprobación: Sí = Contiene, No = No contiene. PCHM.



Antes de llevar a cabo una comprobación visual/de muestreo a bordo, debería elaborarse un plan de comprobación visual/de muestreo. Más abajo figura un ejemplo de un plan de ese tipo.

Para impedir que haya incidentes durante la comprobación visual/de muestreo, debería definirse un programa a fin de no entorpecer otras tareas que se realicen a bordo. Para impedir una posible exposición a los materiales potencialmente peligrosos durante la comprobación visual/de muestreo, deberían tenerse establecidas a bordo precauciones de seguridad. Por ejemplo, es posible que el muestreo de materiales que pueden contener asbesto ocasione la liberación de fibras en la atmósfera. En consecuencia, antes del muestreo deberían aplicarse procedimientos adecuados de contención y de seguridad del personal.

Los artículos enumerados en la comprobación visual/de muestreo deberían disponerse en secuencia, de modo que la comprobación a bordo pueda realizarse de forma estructurada (por ejemplo, desde un nivel inferior hasta uno superior y desde una parte de proa hasta una de popa).

#### Ejemplo de plan de comprobación visual/de muestreo

Nombre del buque	XXXXXXXXXX
Número IMO	XXXXXXXXXX
Arqueo bruto	28 000
Eslora x manga x puntal	xxx.xx x xx.xx x xx.xx m
Fecha de entrega	día/mes/1987
Propietario del buque	XXXXXXXXXX
Punto de contacto (teléfono, facsímil, correo electrónico dirección postal)	XXXXXXXXXX Teléfono: XXXXXXXX Facsímil: XXXXXXXX Correo electrónico: <a href="mailto:abcdefg@hijk.co.net">abcdefg@hijk.co.net</a>
Programa de comprobación	Comprobación visual: dd, mm, 20XX Comprobación de muestreo: dd, mm, 20XX
Lugar de comprobación	Astillero XX, MUELLE N°
Encargado de la comprobación	XXXXXXX
Técnico de la comprobación	XXXXXX, YYYYYYYYYY, ZZZZZZZ
Técnico del muestreo	Persona con conocimientos especializados de muestreo
Método de muestreo y medidas contra la propagación del asbesto	Humedecer el lugar de muestreo antes del corte y dejar que la muestra se solidifique para evitar la propagación  <b>Notas:</b> Los trabajadores que realicen actividades de muestreo utilizarán equipo protector
Muestreo de fragmentos de pinturas	Las pinturas sospechosas de contener TBT deberían recogerse y analizarse en la línea de carga, directamente bajo la quilla de balance y el fondo plano, cerca de la sección central
Laboratorio	QQQQQQQQ
Método de análisis químico	Método de conformidad con la norma ISO/DIS 22262-1 Bulk materials – Part 1: Sampling and qualitative determination of asbestos in commercial bulk materials; y la norma ISO/CD 22262-2 Bulk materials – Part 2: Quantitative determination of asbestos by gravimetric and microscopic methods. Análisis luminoso ICP (TBT)
Lugar de la comprobación visual/de muestreo	Véanse las listas de la comprobación visual/de muestreo

**Lista de equipo, sistema y/o zona para la comprobación visual**

Véase el "Análisis y definición del alcance de las investigaciones para un buque de muestra" (adjunto)

**Lista de equipo, sistema y/o zona para la comprobación de muestreo**

Ubicación	Equipo, maquinaria y/o zona	Nombre de las piezas	Materiales	Resultado de la comprobación de doc.
Cubierta superior	Cielos rasos de la cubierta de atrás	Cielo raso de la cámara de máquinas	Asbesto	Se desconoce
Cámara de máquinas	Tubería de los gases de escape	Aislamiento	Asbesto	Se desconoce
Cámara de máquinas	Tuberías/Bridas	Junta	Asbesto	Se desconoce

Véanse el "Análisis y definición del alcance de las investigaciones para un buque de muestra" y el "Mapa de localización de materiales potencialmente peligrosos para un buque de muestra" (adjuntos)

**Lista de equipo, sistema y/o zona clasificados como PCHM**

Ubicación	Equipo, maquinaria y/o zona	Nombre de las piezas	Materiales	Resultado de la comprobación de doc.
Suelo	Collarín de la hélice	Junta	Asbesto	PCHM
Cámara de máquinas	Válvula de cierre accionada por aire	Empaquetadura del prensaestopas	Asbesto	PCHM

Véanse el "Análisis y definición del alcance de las investigaciones para un buque de muestra" y el "Mapa de localización de materiales potencialmente peligrosos para un buque de muestra" (adjuntos)

Este plano se ha elaborado de conformidad con las Directrices para la elaboración del inventario de materiales potencialmente peligrosos

Elaborado por: XXXX XXXX

Tel.: YYYY-YYYY

Correo electrónico: XXXX@ZZZZ.co.net

- Comprobación de documentos • fecha/lugar:  
dd, mm, 20XX en XX Lines Co. Ltd.
- Fecha de elaboración del plano: dd, mm, 20XX

## **5 ETAPA 4: COMPROBACIÓN VISUAL/DE MUESTREO A BORDO**

La comprobación visual/de muestreo debería llevarse a cabo de conformidad con el plan. Los puntos de comprobación deberían indicarse en el plano del buque o deberían tomarse fotografías de los mismos.

Las personas que tomen muestras deberían protegerse mediante el equipo de seguridad apropiado de acuerdo con el tipo supuesto de materiales potencialmente peligrosos detectado. También deberían adoptarse las precauciones adecuadas de seguridad para los pasajeros, los miembros de la tripulación y otras personas a bordo a fin de reducir al mínimo la exposición a materiales potencialmente peligrosos. Las precauciones de seguridad pueden incluir la colocación de carteles o avisos orales o escritos dirigidos al personal para que se eviten tales zonas durante el muestreo. Las personas que tomen muestras deberían asegurarse de que se cumplen las reglas nacionales pertinentes.

Los resultados de las comprobaciones visuales/de muestreo deberían registrarse en la lista de comprobación. Los equipos, sistemas y/o zonas del buque a los que no se pueda acceder para la comprobación deberían clasificarse como que "pueden contener materiales potencialmente peligrosos". En este caso, debería indicarse "PCHM" en la columna "Resultado de la comprobación".

## **6 ETAPA 5: ELABORACIÓN DE LA PARTE I DEL INVENTARIO Y DOCUMENTACIÓN CONEXA**

### **6.1 Elaboración de la parte I del inventario**

En la lista de comprobación deberían incluirse los resultados de la comprobación y la cantidad calculada de materiales potencialmente peligrosos. La parte I del inventario debería elaborarse tomando como referencia la lista de comprobación.

### **6.2 Elaboración del diagrama con la ubicación de materiales potencialmente peligrosos**

En cuanto a la parte I del inventario, se recomienda elaborar el diagrama con la ubicación de materiales potencialmente peligrosos para ayudar a que en la instalación de reciclaje de buques se entienda visualmente la configuración del inventario.

Lista de comprobación (etapa 4 y etapa 5)

ANÁLISIS Y DEFINICIÓN DEL ALCANCE DE LA EVALUACIÓN PARA UN "BUQUE DE MUESTRA"

Nº	Cuadro A/B	Materiales potencialmente peligrosos <sup>*1</sup>	Ubicación	Nombre del equipo	Componente	Cantidad			Fabricante/marca	Resultado de DOC <sup>*2</sup>	Procedimiento de comprobación <sup>*3</sup>	Resultado de la comprobación <sup>*4</sup>	Referencia/dibujo Nº
						Unidad (kg)	Nº	Total (kg)					
Parte I-1 del inventario													
1	A	TBT	Parte superior	Pintura y revestimiento	Pinturas antiincrustantes			0	Paints Co./marine P1000	No	V	No	En agosto de 200X se aplicó una capa aislante en toda la zona sumergida antes del revestimiento sin estaño
2	A	TBT	Fondo plano			0,02	3 000 m <sup>2</sup>	60,00	Antiincrustante desconocido	Se desconoce	S	Si	
Parte I-2 del inventario													
1	A	Asbesto	Cubierta inferior	Motor principal	Empaquetadura de tubería de escape	0,25	14	3,50	Diesel Co.	Si	V	Si	M-100
2	A	Asbesto	3ª cubierta	Caldera auxiliar	Forro aislante		12		Forro aislante desconocido	Se desconoce	S	No	M-300
3	A	Asbesto	Cámara de máquinas	Tuberías/bridas	Empaquetadura					PCHM	V	PCHM	
4	A	HCFC	2ª cubierta	Instalación de suministro de ref.	Refrigerante (R22)	20,00	1	20,00	Reito Co.	Si	V	Si	Dibujo del fabricante
5	B	Plomo	Cubierta del puente de nav.	Baterías		6	16	96,00	Denchi Co.	Si	V	Si	E-300
Parte I-3 del inventario													
1	A	Asbesto	Cubierta superior	Cielos rasos de la cubierta de atrás	Cielo raso de la cámara de máquinas	0,19	20 m <sup>2</sup>	3,80	Cielo raso desconocido	Se desconoce	S	Si	O-25

Notas:

- \*1 Materiales potencialmente peligrosos: clasificación del material.  
 \*2 Resultado del análisis de los documentos: Sí = Contiene, No = No contiene, Se desconoce. PCHM = Puede contener materiales potencialmente peligrosos.  
 \*3 Procedimiento de comprobación: V = Comprobación visual, S = Comprobación de muestreo.  
 \*4 Resultado de la comprobación: Sí = Contiene, No = No contiene. PCHM.

## Ejemplo de inventario para los buques existentes

### Inventario de materiales potencialmente peligrosos para el "buque de muestra"

Datos relativos al "buque de muestra"

Números o letras distintivos	XXXXNNNN
Puerto de matrícula	Puerto
Tipo de buque	Granelero
Arqueo bruto	28 000 toneladas
Nº IMO	NNNNNNNN
Nombre del constructor del buque	xx Shipbuilding Co. Ltd.
Nombre del propietario del buque	yy Maritime SA
Fecha de entrega	día/mes/1988

El presente inventario se ha elaborado de conformidad con las Directrices para la elaboración del inventario de materiales potencialmente peligrosos.

Documentos adjuntos:

- 1: Inventario de materiales potencialmente peligrosos
- 2: Evaluación de la información recopilada
3. Diagrama de las ubicaciones de los materiales potencialmente peligrosos

\* Elaborado por XYZ (nombre y dirección) (día/mes/20XX)

**Inventario de materiales potencialmente peligrosos: "buque de muestra"**

**Parte I MATERIALES POTENCIALMENTE PELIGROSOS QUE FORMAN PARTE DE LA ESTRUCTURA Y EL EQUIPO DEL BUQUE**

**I-1 Pinturas y sistemas de revestimiento que contienen materiales consignados en el cuadro A y el cuadro B del apéndice 1 de las Directrices**

Nº	Aplicación de pintura	Nombre de la pintura	Ubicación *1	Materiales (consignados en el apéndice 1)	Cantidad aproximada	Observaciones
1	Pintura antiincrustante	Pinturas desconocidas	Fondo plano	TBT	60,00 kg	Confirmado por el muestreo
2						
3						

**I-2 Equipo y maquinaria que contienen materiales consignados en el cuadro A y el cuadro B del apéndice 1 de las Directrices**

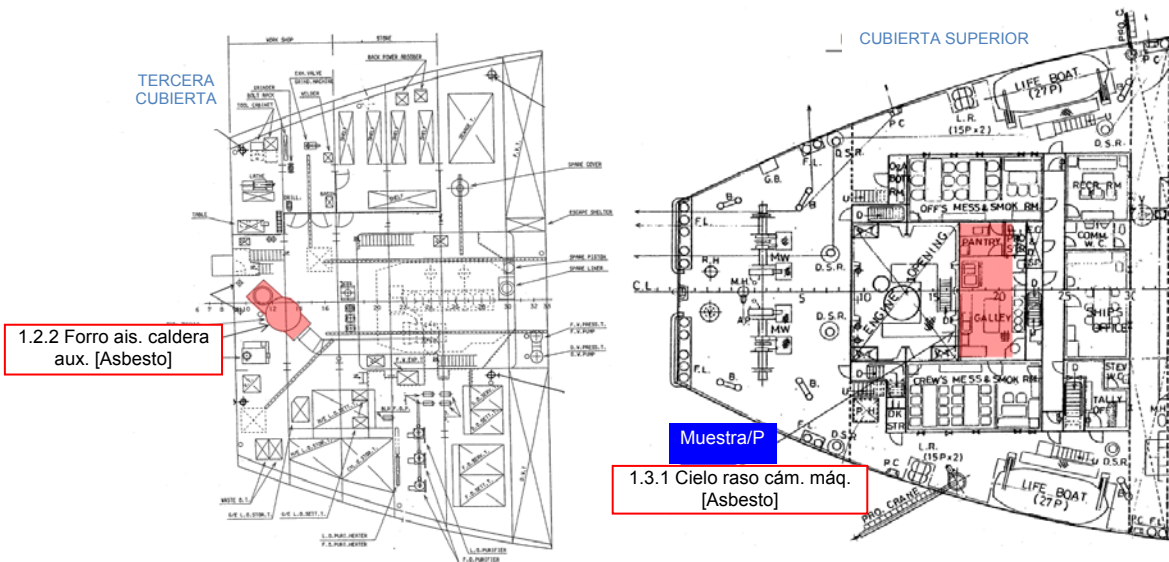
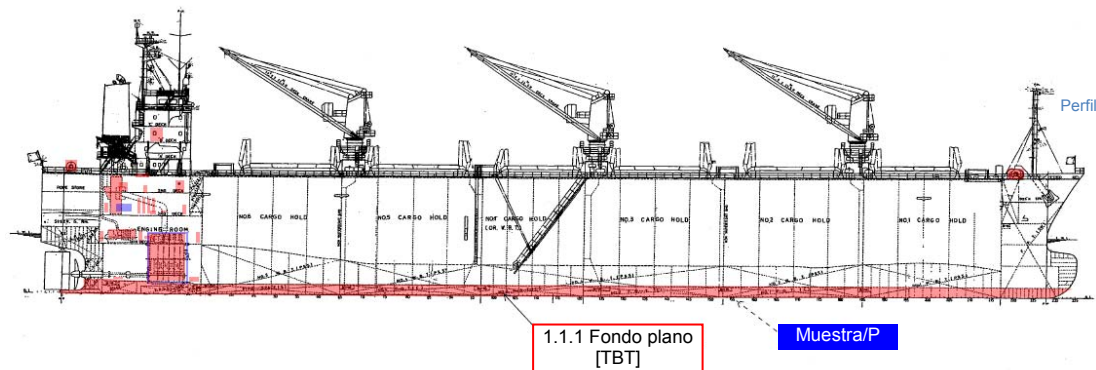
Nº	Nombre del equipo y maquinaria	Ubicación *1	Materiales (consignados en el apéndice 1)	Partes en las que se utiliza	Cantidad aproximada	Observaciones
1	Motor principal	Cubierta inferior	Asbesto	Empaquetadura de tubería de escape	3,50 kg	
2	Caldera auxiliar	Tercera cubierta	Asbesto	Empaquetadura desconocida	10,00 kg	PCHM (puede contener materiales potencialmente peligrosos)
3	Tuberías/bridas	Cámara de máquinas	Asbesto	Empaquetadura	50,00 kg	PCHM
4	Instalación de suministro de ref.	Segunda cubierta	HCFC	Refrigerante (R22)	20,00 kg	
5	Baterías	Cubierta de puente de nav.	Plomo		96,00 kg	

**I-3 Partes de la estructura y del casco que contienen materiales consignados en el cuadro A y el cuadro B del apéndice 1 de las Directrices**

Nº	Nombre del elemento de la estructura	Ubicación *1	Materiales (consignados en el apéndice 1)	Partes en las que se utiliza	Cantidad aproximada	Observaciones
1	Cielo raso de la cubierta de atrás	Cubierta superior	Asbesto	Cielo raso de la cámara de máquinas (clase A)	3,80 kg	Confirmado por el muestreo
2						
3						

\*1 Se debería incluir cada artículo basándose en su ubicación, desde un nivel inferior hasta uno superior y desde una parte de proa hasta una de popa.

Ejemplo de diagrama de las ubicaciones de los materiales potencialmente peligrosos



## APÉNDICE 6

### MODELO DE DECLARACIÓN DE MATERIALES

**<Fecha de la declaración >**

Fecha	
-------	--

**<N. ID. MD >**

N. ID. MD	
-----------	--

**<Información del proveedor (respuesta)>**

Compañía	
División	
Dirección	
Persona de contacto	
Nº de teléfono	
Nº de facsímil	
Dirección de correo electrónico	
Nº de identificación de la declaración de conformidad del proveedor:	

**<Información suplementaria>**

Observaciones 1	
Observaciones 2	
Observaciones 3	

**<Información sobre el producto>**

Nombre del producto	Número del producto	Unidad entregada		Información sobre el producto
		Cantidad	Unidad	

**<Información sobre los materiales>**

Esta información sobre los materiales indica la cantidad de materiales potencialmente peligrosos contenida en

Unidad	
	1

(unidad: pieza, kg, m, m<sup>2</sup>, m<sup>3</sup>, etc.) del producto.

Cuadro	Nombre del material		Valor umbral	Presente por encima del valor umbral	En caso afirmativo, masa de material		En caso afirmativo, información sobre el lugar de uso
				Sí/No	Masa	Unidad	
Cuadro A (Materiales consignados en el apéndice 1 del Convenio)	Asbesto	Asbesto	No tiene valor umbral				
	Difenilos policlorados (PCB)	Difenilos policlorados (PCB)	No tiene valor umbral				
	Sustancias que agotan la capa de ozono	Clorofluorocarbonos (CFC)	No tienen valor umbral				
		Halones					
		Otros CFC plenamente halogenados					
		Tetracloruro de carbono					
		1,1,1-Tricloroetano					
		Hidroclorofluorocarbonos					
		Hidrobromofluorocarbonos					
	Sistemas antiincrustantes que contengan compuestos organo-estánicos como biocida	Bromuro de metilo					
Bromoclorometano							
		2 500 mg total estaño/kg					

Cuadro	Nombre del material		Valor umbral	Presente por encima del valor umbral	En caso afirmativo, masa de material		En caso afirmativo, información sobre el lugar de uso
				Sí/No	Masa	Unidad	
Cuadro B (Materiales consignados en el apéndice 2 del Convenio)	Cadmio y compuestos de cadmio		100 mg/kg				
	Cromo hexavalente y compuestos de cromo hexavalente		1 000 mg/kg				
	Plomo y compuestos de plomo		1 000 mg/kg				
	Mercurio y compuestos de mercurio		1 000 mg/kg				
	Difenilos polibromados (PBB)		1 000 mg/kg				
	Éteres difenilicos polibromados (PBDE)		1 000 mg/kg				
	Naftalenos policlorados (C1 > = 3)		No tienen valor umbral				
	Sustancias radiactivas		No tienen valor umbral				
Determinadas parafinas cloradas de cadena corta		1 %					



**APÉNDICE 7**

**MODELO DE DECLARACIÓN DE CONFORMIDAD DEL PROVEEDOR**

**Declaración de conformidad del proveedor con respecto a la gestión del material**

1) Número de identificación: \_\_\_\_\_

2) Nombre del expedidor: \_\_\_\_\_

Dirección del expedidor: \_\_\_\_\_

3) Objeto u objetos de la  
declaración: \_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_

4) El objeto u objetos de la declaración descritos *supra* se ajustan a los siguientes documentos:

Nº de documento:      Título:      Edición/fecha de publicación:

5) \_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_

6) Información  
adicional: \_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_

Firmado en nombre de:

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

(Lugar y fecha de expedición)

7) \_\_\_\_\_  
(Nombre, cargo)      (Firma)

## APÉNDICE 8

### EJEMPLOS DE MATERIALES DEL CUADRO A Y DEL CUADRO B DEL APÉNDICE 1, CON SUS RESPECTIVOS NÚMEROS CAS

- \* La presente lista se ha elaborado haciendo referencia a la Guía conjunta del sector N° 101.
- \* La presente lista no es exhaustiva y en ella se reflejan ejemplos de productos químicos con números CAS conocidos. Puede que sea necesario actualizarla con regularidad.

Cuadro	Categoría de material	Sustancias	Número CAS
Cuadro A (materiales consignados en el apéndice 1 del Convenio)	Asbesto	Asbesto	1332-21-4
		Actinolita	77536-66-4
		Amosita (Grunerita)	12172-73-5
		Antofilita	77536-67-5
		Crisótilo	12001-29-5
		Crocidolita	12001-28-4
		Tremolita	77536-68-6
	Difenilos policlorados (PCB)	Difenilos policlorados	1336-36-3
		Arocloro	12767-79-2
		Clorodifenilo (Arocloro 1260)	11096-82-5
		Kanecloro 500	27323-18-8
		Arocloro 1254	11097-69-1
	Sustancias/ isómeros que agotan la capa de ozono (pueden contener isómeros que no se citan en esta lista)	Triclorofluorometano (CFC 11)	75-69-4
		Diclorodifluorometano (CFC 12)	75-71-8
		Clorotrifluorometano (CFC 13)	75-72-9
		Pentaclorofluoroetano (CFC 111)	354-56-3
		Tetraclorodifluoroetano (CFC 112)	76-12-0
		Triclorotrifluoroetano (CFC 113)	354-58-5
		1,1,2 Tricloro-1,2,2 trifluoroetano	76-13-1
		Diclorotetrafluoroetano (CFC 114)	76-14-2
		Monocloropentafluoroetano (CFC 115)	76-15-3
		Heptaclorofluoropropano (CFC 211)	422-78-6 135401-87-5
		Hexaclorodifluoropropano (CFC 212)	3182-26-1
		Pentaclorotrifluoropropano (CFC 213)	2354-06-5 134237-31-3
		Tetraclorotetrafluoropropano (CFC 214)	29255-31-0 2268-46-4
		1,1,1,3-Tetraclorotetrafluoropropano	
		Tricloropentafluoropropano (CFC 215)	1599-41-3
		1,1,1-Tricloropentafluoropropano	4259-43-2
		1,2,3-Tricloropentafluoropropano	76-17-5
		Diclorohexafluoropropano (CFC 216)	661-97-2
		Monocloroheptafluoropropano (CFC 217)	422-86-6
		Bromoclorodifluorometano (halón 1211)	353-59-3
	Bromotrifluorometano (halón 1301)	75-63-8	
Dibromotetrafluoroetano (halón 2402)	124-73-2		
Tetracloruro de carbono (tetraclorometano)	56-23-5		

Cuadro	Categoría de material	Sustancias	Número CAS
		1,1,1,-Tricloroetano (metilcloroformo) y sus isómeros excepto 1,1,2-tricloroetano	71-55-6
		Bromometano (metilbromuro)	74-83-9
		Bromodifluorometano e isómeros (HBFC)	1511-62-2
		Diclorofluorometano (HCFC 21)	75-43-4
		Clorodifluorometano (HCFC 22)	75-45-6
		Clorofluorometano (HCFC 31)	593-70-4
		Tetraclorofluoroetano (HCFC 121)	134237-32-4
		1,1,1,2-tetracloro-2-fluoroetano (HCFC 121a)	354-11-0
		1,1,2,2-tetracloro-1-fluoroetano	354-14-3
		Triclorodifluoroetano (HCFC 122)	41834-16-6
		1,2,2-tricloro-1,1-difluoroetano	354-21-2
		Diclorotrifluoroetano (HCFC 123)	34077-87-7
		Dicloro-1,1,2-trifluoroetano	90454-18-5
		2,2-dicloro-1,1,1-trifluoroetano	306-83-2
		1,2-dicloro-1,1,2-trifluoroetano (HCFC-123a)	354-23-4
		1,1-dicloro-1,2,2-trifluoroetano (HCFC-123b)	812-04-4
		2,2-dicloro-1,1,2-trifluoroetano (HCFC-123b)	812-04-4
		Clorotetrafluoroetano (HCFC 124)	63938-10-3
		2-cloro-1,1,1,2-tetrafluoroetano	2837-89-0
		1-cloro-1,1,2,2-tetrafluoroetano (HCFC 124a)	354-25-6
		Triclorofluoroetano (HCFC 131)	27154-33-2; (134237-34-6)
		1-fluoro-1,2,2-tricloroetano	359-28-4
		1,1,1-tricloro-2-fluoroetano (HCFC 131b)	811-95-0
		Diclorodifluoroetano (HCFC 132)	25915-78-0
		1,2-dicloro-1,1-difluoroetano (HCFC 132b)	1649-08-7
		1,1-dicloro-1,2-difluoroetano (HCFC 132c)	1842-05-3
		1,1-dicloro-2,2-difluoroetano	471-43-2
		1,2-dicloro-1,2-difluoroetano	431-06-1
		Clorotrifluoroetano (HCFC 133)	1330-45-6
		1-cloro-1,2,2-trifluoroetano	1330-45-6
		2-cloro-1,1,1-trifluoroetano (HCFC-133a)	75-88-7
		Diclorofluoroetano (HCFC 141)	1717-00-6;
		1,1-dicloro-1-fluoroetano (HCFC-141b)	(25167-88-8)
		1,2-dicloro-1-fluoroetano	1717-00-6 430-57-9
		Clorodifluoroetano (HCFC 142)	25497-29-4
		1-cloro-1,1-difluoroetano (HCFC 142b)	75-68-3
		1-cloro-1,2-difluoroetano (HCFC 142a)	25497-29-4
		Hexaclorofluoropropano (HCFC 221)	134237-35-7
		Pentaclorodifluoropropano (HCFC 222)	134237-36-8
		Tetraclorotrifluoropropano (HCFC 223)	134237-37-9
		Triclorotetrafluoropropano (HCFC 224)	134237-38-0
		Dicloropentafluoropropano, (Etino, fluoro-) (HCFC 225)	127564-92-5; (2713-09-9)
		2,2-Dicloro-1,1,1,3,3-pentafluoropropano (HCFC 225aa)	128903-21-9
		2,3-Dicloro-1,1,1,2,3-pentafluoropropano (HCFC 225ba)	422-48-0
		1,2-Dicloro-1,1,2,3,3-pentafluoropropano (HCFC 225bb)	422-44-6
		3,3-Dicloro-1,1,1,2,2-pentafluoropropano (HCFC 225ca)	422-56-0
		1,3-Dicloro-1,1,2,2,3-pentafluoropropano (HCFC 225cb)	507-55-1
		1,1-Dicloro-1,2,2,3,3-pentafluoropropano (HCFC 225cc)	13474-88-9
		1,2-Dicloro-1,1,3,3,3-pentafluoropropano (HCFC 225da)	431-86-7
		1,3-Dicloro-1,1,2,3,3-pentafluoropropano (HCFC 225ea)	136013-79-1
		1,1-Dicloro-1,2,3,3,3-pentafluoropropano (HCFC 225eb)	111512-56-2
		Clorohexafluoropropano (HCFC 226)	134308-72-8
		Pentaclorofluoropropano (HCFC 231)	134190-48-0
		Tetraclorodifluoropropano (HCFC 232)	134237-39-1

Cuadro	Categoría de material	Sustancias	Número CAS	
		Triclorotrifluoropropano (HCFC 233)	134237-40-4	
		1,1,1-Tricloro-3,3,3-trifluoropropano	7125-83-9	
		Diclorotetrafluoropropano (HCFC 234)	127564-83-4	
		Cloropentafluoropropano (HCFC 235)	134237-41-5	
		1-Cloro-1,1,3,3,3-pentafluoropropano	460-92-4	
		Tetraclorofluoropropano (HCFC 241)	134190-49-1	
		Triclorodifluoropropano (HCFC 242)	134237-42-6	
			Diclorotrifluoropropano (HCFC 243)	134237-43-7
			1,1-dicloro-1,2,2-trifluoropropano	7125-99-7
			2,3-dicloro-1,1,1-trifluoropropano	338-75-0
			3,3-dicloro-1,1,1-trifluoropropano	460-69-5
			Clorotetrafluoropropano (HCFC 244)	134190-50-4
			3-cloro-1,1,2,2-tetrafluoropropano	679-85-6
			Triclorofluoropropano (HCFC 251)	134190-51-5
			1,1,3-tricloro-1-fluoropropano	818-99-5
			Diclorodifluoropropano (HCFC 252)	134190-52-6
			Clorotrifluoropropano (HCFC 253)	134237-44-8
			3-cloro-1,1,1-trifluoropropano (HCFC 253fb)	460-35-5
			Diclorofluoropropano (HCFC 261)	134237-45-9
			1,1-dicloro-1-fluoropropano	7799-56-6
			Clorodifluoropropano (HCFC 262)	134190-53-7
			2-cloro-1,3-difluoropropano	102738-79-4
			Clorofluoropropano (HCFC 271)	134190-54-8
			2-cloro-2-fluoropropano	420-44-0
			Óxido de bis (tri-n-butilestaño)	56-35-9
			Trifenilestaño N, N'-dimetilditiocarbamato	1803-12-9
			Fluoruro de trifenilestaño	379-52-2
			Acetato de trifenilestaño	900-95-8
			Cloruro de trifenilestaño	639-58-7
			Hidróxido de trifenilestaño	76-87-9
			Sales de ácidos grasos de trifenilestaño (C=9-11)	47672-31-1
			Cloroacetato de trifenilestaño	7094-94-2
			Metacrilato de tributilestaño	2155-70-6
			Fumarato de bis (tributilestaño)	6454-35-9
			Fluoruro de tributilestaño	1983-10-4
			2,3-Dibromosuccinato de bis (tributilestaño)	31732-71-5
Acetato de tributilestaño			56-36-0	
Laurato de tributilestaño			3090-36-6	
Ftalato de bis (tributilestaño)			4782-29-0	
Copolímero de acrilato alquílico, metacrilato metílico y metacrilato de tributilestaño (alquilo; C=8)			—	
Sulfamato de tributilestaño			6517-25-5	
Maleato de bis (tributilestaño)			14275-57-1	
Cloruro de tributilestaño	1461-22-9			
Mezcla de ciclopentanocarboxilato de tributilestaño y sus análogos (naftenato de tributilestaño)	—			
Mezcla de tributilestaño 1,2,3,4,4a, 4b, 5,6,10, 10 adecahidro-7-isopropil-1, 4a-dimetil-1-fenantrenocarboxilato y sus análogos (sal de colofonia de tributilestaño)	—			

Cuadro	Categoría de material	Sustancias	Número CAS
		Otros tributilestaños y trifenilestaños	–
Cuadro B (materiales consignados en el apéndice 2 del Convenio)	Cadmio y compuestos de cadmio	Cadmio	7440-43-9
		Óxido de cadmio	1306-19-0
		Sulfuro de cadmio	1306-23-6
		Cloruro de cadmio	10108-64-2
		Sulfato de cadmio	10124-36-4
		Otros compuestos de cadmio	–
	Compuestos de cromo VI	Óxido de cromo (VI)	1333-82-0
		Cromato de bario	10294-40-3
		Cromato de calcio	13765-19-0
		Trióxido de cromo	1333-82-0
		Cromato de plomo (II)	7758-97-6
		Cromato de sodio	7775-11-3
		Dicromato de sodio	10588-01-9
		Cromato de estroncio	7789-06-2
		Dicromato de potasio	7778-50-9
		Cromato de potasio	7789-00-6
		Cromato de cinc	13530-65-9
		Otros compuestos de cromo hexavalente	–
		Plomo y compuestos de plomo	Plomo
	Sulfato de plomo (II)		7446-14-2
	Carbonato de plomo (II)		598-63-0
	Hidrocarbonato de plomo		1319-46-6
	Acetato de plomo		301-04-2
	Acetato de plomo (II), trihidrato		6080-56-4
	Fosfato de plomo		7446-27-7
	Seleniuro de plomo		12069-00-0
	Óxido de plomo (IV)		1309-60-0
	Óxido de plomo (II, IV)		1314-41-6
	Sulfuro de plomo (II)		1314-87-0
	Óxido de plomo (II)		1317-36-8
	Carbonato básico de plomo (II)		1319-46-6
	Hidroxicarbonato de plomo		1344-36-1
	Fosfato de plomo (II)		7446-27-7
	Cromato de plomo (II)		7758-97-6
	Titanato de plomo (II)		12060-00-3
	Sulfato de plomo, ácido sulfúrico, sal de plomo		15739-80-7
	Sulfato de plomo, tribásico		12202-17-4
	Estearato de plomo		1072-35-1
	Otros compuestos de plomo	–	
	Mercurio y compuestos de mercurio	Mercurio	7439-97-6
		Cloruro de mercurio	33631-63-9
		Cloruro de mercurio (II)	7487-94-7
		Sulfato mercúrico	7783-35-9
Nitrato mercúrico		10045-94-0	
Óxido mercúrico (II)		21908-53-2	
Sulfuro mercúrico		1344-48-5	
Otros compuestos de mercurio		–	

Cuadro	Categoría de material	Sustancias	Número CAS
	Difenilos polibromados (PBB) y éteres difenílicos polibromados (PBDE)	Bromobifenilo y sus éteres	2052-07-5 (2-Bromobifenilo)
			2113-57-7 (3-Bromobifenilo)
			92-66-0 (4-Bromobifenilo)
			101-55-3 (éter)
		Decabromobifenilo y sus éteres	13654-09-6
			1163-19-5 (éter)
		Dibromobifenilo y sus éteres	92-86-4
			2050-47-7 (éter)
		Éter de heptabromobifenilo	68928-80-3
		Hexabromobifenilo y sus éteres	59080-40-9
			36355-01-8 (hexabromo-1,1'-bifenilo)
			67774-32-7 (Firemaster FF-1)
			36483-60-0 (éter)
		Éter de nonabromobifenilo	63936-56-1
		Octabromobifenilo y sus éteres	61288-13-9
	32536-52-0 (éter)		
	Éter de pentabromobifenilo (nota: el PeBDPO disponible en el mercado es una mezcla de reacción compleja que contiene una variedad de óxidos de difenilo bromados)	32534-81-9 (número CAS utilizado para los grados comerciales de PeBDPO)	
	Difenilos polibromados	59536-65-1	
	Tetrabromobifenilo y sus éteres	40088-45-7	
		40088-47-9 (éter)	
	Éter de tribromobifenilo	49690-94-0	
	Naftalenos policlorados	Naftalenos policlorados	70776-03-3
		Otros naftalenos policlorados	—
	Sustancias radiactivas	Uranio	—
		Plutonio	—
		Radón	—
		Americio	—
		Torio	—
		Cesio	7440-46-2
		Estroncio	7440-24-6
	Otras sustancias radiactivas	—	
	Determinadas parafinas cloradas de cadena corta (con una longitud de cadena de 10-13 átomos de carbono)	Parafinas cloradas (C10-13)	85535-84-8
		Otras parafinas cloradas de cadena corta	—

## APÉNDICE 9

### MÉTODOS DE PRUEBAS ESPECÍFICAS

#### 1 Asbesto

**Tipos que han de someterse a prueba:** de conformidad con la resolución MEPC.179(59): actinolita CAS 77536-66-4, amosita (grunerita) CAS 12172-73-5, antofilita CAS 77536-67-5, crisótilo CAS 12001-29-5, crocidolita CAS 12001-28-4 y asbesto de tremolita CAS 77536-68-6.

**Técnica de prueba específica:** microscopía de luz polarizada (PLM), técnicas de microscopio electrónico y/o difracción de rayos X (XRD), según proceda.

**Información de notificación específica:** presencia o ausencia de asbesto, gama de concentración y tipo cuando sea necesario.

#### Notas:

- 1 Los tres tipos de técnicas de prueba que se sugieren son los más utilizados para el análisis del asbesto y cada uno de ellos tiene su limitación. Los laboratorios deberían elegir los métodos más adecuados para la determinación, y en la mayoría de los casos deberían utilizarse dos o más técnicas juntas.
- 2 La cuantificación del asbesto es difícil en esa etapa, aunque puede aplicarse la técnica de la XRD. Solo unos cuantos laboratorios llevan a cabo la cuantificación en vez de la cualificación, especialmente cuando se requiere un número preciso. Considerando la demanda de los armadores y las partes interesadas en el reciclaje de los buques, no se exige la concentración precisa. Por consiguiente, se recomienda que se notifique la gama de concentración, y en la norma VDI 3866 se recomienda la siguiente clasificación de la concentración:
  - asbesto no detectado
  - asbesto detectado en trazas
  - contenido de asbesto entre el 1 % y el 15 % en masa aproximadamente
  - contenido de asbesto entre el 15 % y el 40 % en masa aproximadamente
  - contenido de asbesto superior al 40 % en masaLos resultados más precisos irán acompañados de un razonamiento sobre el grado de incertidumbre.
- 3 La distinción entre los seis tipos distintos de asbesto es una tarea que requiere tiempo y en algunos casos no es viable mediante las técnicas actuales, mientras que, en el aspecto práctico, el tratamiento de los distintos tipos de asbesto es el mismo. Por consiguiente, se sugiere que se notifique el tipo cuando sea necesario.

## 2 Difenilos policlorados (PCB)

**Nota:** Hay 209 congéneres (formas) diferentes de PCB; no es viable hacer pruebas con todos. Diversas organizaciones han elaborado listas de PCB que se someten a prueba como indicadores. En este caso se recomiendan dos enfoques alternativos. El método 1 identifica los siete congéneres utilizados por el Consejo Internacional para la Exploración del Mar (CIEM). El método 2 identifica 19 congéneres y siete tipos de arocloros (mezclas de PCB que normalmente se encuentran en materiales sólidos de a bordo que contienen PCB). Los laboratorios deberían estar familiarizados con los requisitos y las consecuencias de utilizar cada una de estas listas.

**Tipos que han de someterse a prueba:** método 1: congéneres ICES7 (28, 52, 101, 118, 138, 153, 180). Método 2: 19 congéneres y siete tipos de arocloros, haciendo uso de la prueba 8082a de la EPA de los Estados Unidos.

**Técnica de prueba específica:** GC-MS (específico congénere) o GC-ECD o GC-ELCD con respecto a mezclas aplicables tales como arocloros. Nota: Se han de emplear muestras normalizadas para cada tipo.

**Preparación de la muestra:** es importante preparar adecuadamente las muestras de PCB antes de la prueba. Para los materiales sólidos (cables, goma, pintura, etc.) es sumamente importante seleccionar el procedimiento apropiado de extracción para liberar los PCB, ya que están químicamente unidos dentro del producto.

**Información de notificación específica:** congéneres PCB, ppm por congénere en la muestra, y por lo que respecta al método 2, también debería notificarse el ppm por aroclor en la muestra.

### Notas:

- 1 Ciertas pruebas sobre el terreno con indicadores son apropiadas para detectar PCB en líquidos o superficies. No obstante, en la actualidad no se dispone de pruebas de este tipo que puedan identificar con exactitud los PCB en materiales sólidos de a bordo. También se recuerda que muchas pruebas se basan en la identificación de iones de cloro libres y, por tanto, son muy susceptibles a la contaminación por cloro y facilitan lecturas falsas en un medio marino donde todas las superficies están muy contaminadas con iones de cloro del agua del mar y la atmósfera.
- 2 Diversos congéneres se someten a prueba como congéneres "indicadores". Se utilizan porque, frecuentemente, su presencia indica la probabilidad de otros congéneres en cantidades mayores (muchos PCB son mezclas, muchas mezclas hacen uso de un número limitado de PCB en pequeñas cantidades, por tanto la presencia de estas pequeñas cantidades indica la posibilidad de una mezcla que contenga una cantidad más alta de otros PCB).
- 3 En muchos informes se hace referencia al "PCB total", que frecuentemente es una cifra calculada a escala que representa el total posible de PCB, teniendo en cuenta la muestra y las proporciones habituales de las mezclas de PCB. Cuando se proceda así, se ha de indicar con exactitud la técnica de cálculo a escala, que tiene solo efectos informativos y no forma parte de la técnica específica.



### **3 Sustancias que agotan la capa de ozono**

**Tipos que han de someterse a prueba:** de conformidad con el apéndice 8 de las presentes directrices: todos los CFC, halones, HCFC y demás sustancias de la lista del Protocolo de Montreal.

**Técnica de prueba específica:** cromatografía de gases-espectrometría de masas (GC-MS), conjuntamente con los detectores de captura de electrones (GC-ECD) y detectores de conductividad electrolítica (GC-ELCD).

**Información de notificación específica:** tipo y concentración de las sustancias que agotan la capa de ozono.

### **4 Sistemas antiincrustantes que contienen compuestos organoestánicos como biocida**

**Tipos que han de someterse a prueba:** compuestos y sistemas antiincrustantes regidos por el anexo I del Convenio internacional sobre el control de los sistemas antiincrustantes perjudiciales en los buques, 2001 (Convenio AFS), incluidos: tributilestaño (TBT), trifenilestaño (TPT) y óxido de tributilestaño (TBTO).

**Técnica de prueba específica:** de conformidad con la resolución MEPC.104(49) (Directrices para el muestreo sucinto de los sistemas antiincrustantes en los buques), adoptada el 18 de julio de 2003, mediante ICPOES, ICP, AAF, XRF, GC-MS, según proceda.

**Información de notificación específica:** tipo y concentración de los compuestos organoestánicos.

**Nota:** Para las pruebas "sobre el terreno" o "indicativas" puede ser aceptable simplemente identificar la presencia de estaño, debido a la supuesta buena documentación sobre los sistemas antiincrustantes.

\*\*\*



## ANEXO 4

### INTERVENCIONES DE LA DELEGACIÓN DE NORUEGA CON RESPECTO A LA CALIDAD DEL FUEL OIL

#### Presentación del documento MEPC 62/4/4

El Comité recordará que en su último periodo de sesiones, Noruega e INTERTANKO presentaron el documento MEPC 61/4/7 en el que se afirma que existe una necesidad imperiosa de mejorar el control y el cumplimiento de ciertas disposiciones de las reglas 14 y 18 del Anexo VI del Convenio MARPOL. En resumen, se reclamaba una supervisión más estricta de los combustibles líquidos entregados a los buques. El Comité remitió el documento al BLG 15 para su examen. Además, Noruega e INTERTANKO presentaron al BLG 15 un documento adicional (BLG 15/11/4) con más propuestas concretas sobre el modo en que creen que puede lograrse una supervisión más estricta. Como conclusión de extensas deliberaciones, el BLG 15 pidió que se proporcionara más información y datos para poder examinar adecuadamente estas cuestiones (párrafo 11.32 del documento BLG 15/19).

En el documento MEPC 62/4/4, Noruega e INTERTANKO presentaron datos sobre el suministro problemático de combustible líquido y las repercusiones que ha tenido sobre los buques en años recientes. Estos datos se recopilaron en dos laboratorios de ensayos para combustibles y, probablemente, representa la condición actual de aproximadamente el 50 % de todos los suministros de combustible líquido sometidos a ensayos por propietarios de buques de todo el mundo. Como resumen de los resultados de uno de los laboratorios, y basándose en el análisis de más de 100 000 muestras de combustible líquido o de tomas de combustible, los buques receptores han notificado que en 1 468 ocasiones experimentaron problemas de maquinaria como consecuencia de utilizar los combustibles como les fueron entregados. Al extrapolar esta cifra al total, esto constituiría aproximadamente el 1,4 % de los combustibles líquidos de todo el mundo, aunque muchos expertos y armadores señalan que estas cifras son solamente la punta del iceberg, dado que muchos sucesos no se notifican o no se investigan.

En los anexos 1 y 2 del presente documento se facilitan ejemplos de una selección de sucesos relativos a los combustibles líquidos de baja calidad que han puesto a buques y tripulaciones en situaciones de peligro. Quisiéramos invitar al Comité a que tome nota del significativo número de casos de contaminantes químicos presentes en los combustibles líquidos entregados a los buques y el significativo número de averías causadas en las instalaciones de los buques por combustibles líquidos que incumplen, sin lugar a dudas, las especificaciones que figuran en la norma ISO 8217:2005.

En los datos presentados se facilita información sobre el tipo de combustible, sea fueloil pesado común, fueloil pesado con bajo contenido de azufre e incluso dieseloil o gasoil marinos. En los datos también se facilita información sobre los pabellones de los buques implicados y los puertos en los que se entregaron estos combustibles líquidos contaminados y de baja calidad.

Sr. Presidente, en este documento se presentan hechos reales notificados por buques en los que su seguridad se puso en peligro debido a los combustibles líquidos que se les entregaron. Sería deseable que las autoridades portuarias y los Estados de abanderamiento mencionados en estos informes no ignorasen estos hechos y manifestaran interés por salvaguardar la seguridad de los buques que enarbolan sus pabellones y la seguridad de los buques que atraquen en sus puertos y en las costas de sus países.

Sr. Presidente, estos sucesos y los riesgos a los que los buques están expuestos debido a la baja calidad de los combustibles líquidos que se les suministran han movido a Noruega e INTERTANKO a proponer medidas destinadas a mejorar el cumplimiento de las actuales reglas del Anexo VI del Convenio MARPOL, en particular las 18.1, 18.9.4 y 18.9.6.

Por consiguiente, invitaremos al Comité a que examine estos datos adicionales cuando analice el informe del BLG 15 (BLG 15/19) con respecto a la necesidad de lograr el cumplimiento correcto de las prescripciones actuales del Anexo VI del Convenio MARPOL con respecto a la calidad del fueloil y la necesidad de seguir mejorando el régimen normativo de la OMI a este respecto, y a que adopte las medidas que estime oportunas.

#### **Presentación del documento MEPC 62/4/11**

Mi experiencia profesional incluye la navegación como ingeniero y he desempeñado la labor de responsable técnico durante años, lo que me permite afirmar que el combustible es fundamental para el funcionamiento seguro de los buques. Creo que otras personas con experiencia como personal de máquinas coincidirán conmigo. Esta experiencia y el número de casos que el personal de máquinas puede exponer con respecto a los combustibles y el funcionamiento de los motores es uno de los motivos por los que puedo afirmar categóricamente que ha llegado el momento de que la OMI adopte medidas con respecto a la calidad del fueloil.

El MEPC 57 convino en pedir a la ISO que formulara recomendaciones respecto a las características y parámetros del fueloil respecto de la calidad del aire, la seguridad del buque, el rendimiento del motor y la salud de la tripulación, teniendo en cuenta la lista que figura en el anexo 1 del documento MEPC 59/4/3 (ISO).

En el apéndice V del Anexo VI del Convenio MARPOL solamente se prescribe que la nota de entrada del combustible contenga dos parámetros apropiados, a saber, la densidad del combustible y su contenido en azufre, así como una declaración general del proveedor en la que confirme que el combustible se ajusta a los párrafos pertinentes de las reglas 14 y 18 del Anexo VI del Convenio MARPOL.

En la regla II-2/4.2.1.1 del Convenio SOLAS se exige que el punto de inflamación del combustible que se utilice a bordo no sea inferior a 60 °C. Este parámetro no se incluye en las prescripciones de la nota de entrega del combustible del apéndice V del Anexo VI del Convenio MARPOL.

En vista de la respuesta de la ISO en el documento MEPC 59/4/3, así como del informe del BLG 15 (BLG 15/19), Noruega opina que el Comité debería iniciar un proceso para abordar los parámetros fundamentales en el marco de la OMI. En el documento que hemos remitido al 59º periodo de sesiones del Comité, hemos propuesto los parámetros adicionales del fueloil que debería abordar la OMI a causa de su pertinencia para la salud de la gente de mar, la seguridad del buque y las emisiones a la atmósfera que afectan a la seguridad del buque y la salud de su tripulación. A la luz de los incidentes provocados por la baja calidad del fueloil, ha llegado el momento de que el Comité inicie un proceso destinado a la adopción de medidas apropiadas con respecto a esta importante cuestión.

#### **Presentación del documento MEPC 62/4/12**

En el BLG 10, Noruega abordó, en los párrafos 61 a 64 del documento BLG 10/14/2, la necesidad de disponer de directrices unificadas para la toma de muestras de fueloil de los tanques de fueloil durante la supervisión por el Estado rector del puerto; proponemos que la resolución MEPC.182(59), Directrices relativas al muestreo del fueloil para determinar el cumplimiento de lo dispuesto en el Anexo VI revisado del Convenio MARPOL, 2009, se enmiende para incorporar las directrices relativas al muestreo representativo del fueloil en uso de los tanques de fueloil como se indica en nuestro documento BLG 10/14/2 y se reitera en el documento MEPC 62/4/12.

\*\*\*

## ANEXO 5

### PROYECTO DE ENMIENDAS AL CÓDIGO TÉCNICO SOBRE LOS NO<sub>x</sub> 2008

1 El párrafo 2.2.4 existente se sustituye por el texto siguiente:

*"2.2.4 Motores sin certificación previa en banco de pruebas*

- .1 Hay motores que, debido a su tamaño, construcción y calendario de entrega, no pueden ser objeto de certificación previa en un banco de pruebas. En tales casos, el fabricante del motor, el propietario del buque o el constructor del buque presentarán una solicitud a la Administración con miras a realizar un ensayo a bordo (véase 2.1.2.2). El solicitante demostrará a la Administración que el ensayo a bordo satisface plenamente todos los requisitos del procedimiento de ensayo en banco de pruebas especificados en el capítulo 5 del presente Código. En ningún caso se concederá un margen para posibles diferencias de las mediciones si el reconocimiento inicial se lleva a cabo a bordo de un buque sin ensayo de certificación previa válido. En el caso de los motores sometidos a un ensayo de certificación a bordo, para que se les expida un Certificado EIAPP se aplican los mismos procedimientos que en el caso de que el motor hubiera recibido certificación previa en un banco de pruebas, a reserva de las limitaciones impuestas en el párrafo 2.2.4.2.
- .2 Este reconocimiento de certificación previa podrá aceptarse cuando se trate de un motor o de un grupo de motores representado únicamente por el motor de referencia, pero no se aceptará para la certificación de una familia de motores."

2 El párrafo 2.2.5.1 se enmienda de la manera siguiente:

- ".1 Cuando deba mencionarse un dispositivo reductor de NO<sub>x</sub> en el Certificado EIAPP, dicho dispositivo tendrá que constar como elemento del motor, y su presencia se consignará en el expediente técnico. El motor se someterá a ensayo con el dispositivo reductor de NO<sub>x</sub> instalado, a menos que, por razones técnicas o prácticas, no sea apropiado efectuar ensayos combinados y no puedan aplicarse los procedimientos especificados en el párrafo 2.2.4.1, a reserva de que lo apruebe la Administración. En este último caso se seguirá el procedimiento de ensayo aplicable y la combinación motor/dispositivo reductor de NO<sub>x</sub> se aprobará y recibirá la certificación previa de la Administración teniendo en cuenta las directrices elaboradas por la Organización\*. No obstante, esta certificación previa está sujeta a las limitaciones que figuran en el párrafo 2.2.4.2."

\*\*\*

---

\* Véanse las Directrices de 2011 para abordar aspectos adicionales del Código Técnico sobre los NO<sub>x</sub> 2008 relativos a prescripciones específicas aplicables a los motores diésel marinos equipados con sistemas de reducción catalítica selectiva (SCR), adoptadas mediante la resolución MEPC.198(62).



## ANEXO 6

### **RESOLUCIÓN MEPC.198(62) Adoptada el 15 de julio de 2011**

#### **DIRECTRICES DE 2011 PARA ABORDAR ASPECTOS ADICIONALES DEL CÓDIGO TÉCNICO SOBRE LOS NO<sub>x</sub> 2008 RELATIVOS A PRESCRIPCIONES ESPECÍFICAS APLICABLES A LOS MOTORES DIÉSEL MARINOS EQUIPADOS CON SISTEMAS DE REDUCCIÓN CATALÍTICA SELECTIVA (SCR)**

EL COMITÉ DE PROTECCIÓN DEL MEDIO MARINO,

RECORDANDO el artículo 38 a) del Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional, artículo que trata de las funciones del Comité de Protección del Medio Marino (el Comité) conferidas por los convenios internacionales relativos a la prevención y contención de la contaminación del mar,

RECORDANDO TAMBIÉN que, en su 58º periodo de sesiones, el Comité adoptó, mediante la resolución MEPC.176(58), el Anexo VI revisado del Convenio MARPOL (en adelante denominado "Anexo VI del Convenio MARPOL") y, mediante la resolución MEPC.177(58), el Código técnico revisado relativo al control de las emisiones de óxidos de nitrógeno de los motores diésel marinos (en adelante denominado "Código Técnico sobre los NO<sub>x</sub> 2008"),

TOMANDO NOTA de la regla 13 del Anexo VI del Convenio MARPOL, que confiere carácter obligatorio al Código Técnico sobre los NO<sub>x</sub> 2008 en virtud del Anexo,

TOMANDO NOTA TAMBIÉN de que el uso de dispositivos reductores de NO<sub>x</sub> está contemplado en el Código Técnico sobre los NO<sub>x</sub> 2008 y que los sistemas de reducción catalítica selectiva (en adelante denominados "sistemas SCR") son dispositivos reductores de NO<sub>x</sub> a los efectos de cumplimiento con el límite de NO<sub>x</sub> del nivel III,

HABIENDO EXAMINADO, en su 62º periodo de sesiones, las directrices para abordar aspectos adicionales del Código Técnico sobre los NO<sub>x</sub> 2008 relativos a prescripciones específicas aplicables a los motores diésel marinos equipados con sistemas de reducción catalítica selectiva (SCR), elaboradas por el Subcomité de Transporte de Líquidos y Gases a Granel en su 15º periodo de sesiones,

1. ADOPTA las Directrices de 2011 para abordar aspectos adicionales del Código Técnico sobre los NO<sub>x</sub> 2008 relativos a prescripciones específicas aplicables a los motores diésel marinos equipados con sistemas de reducción catalítica selectiva (SCR), que figuran en el anexo de la presente resolución;
2. INVITA a las Administraciones a que tengan en cuenta las Directrices adjuntas cuando certifiquen motores equipados con sistemas SCR;
3. PIDE a las Partes en el Anexo VI del Convenio MARPOL y a otros Gobiernos Miembros que pongan las Directrices adjuntas relativas al Código Técnico sobre los NO<sub>x</sub> en conocimiento de los propietarios, armadores y constructores de buques, fabricantes de motores diésel marinos y cualesquiera otros grupos interesados; y
4. ACUERDA mantener las Directrices sometidas a examen a la luz de la experiencia adquirida.

## ANEXO

### DIRECTRICES DE 2011 PARA ABORDAR ASPECTOS ADICIONALES DEL CÓDIGO TÉCNICO SOBRE LOS NO<sub>x</sub> 2008 RELATIVOS A PRESCRIPCIONES ESPECÍFICAS APLICABLES A LOS MOTORES DIÉSEL MARINOS EQUIPADOS CON SISTEMAS DE REDUCCIÓN CATALÍTICA SELECTIVA (SCR)

#### ÍNDICE

- 1 INTRODUCCIÓN
- 2 GENERALIDADES
  - 2.1 Finalidad
  - 2.2 Ámbito de aplicación
  - 2.3 Definiciones
- 3 PROCEDIMIENTO DE CERTIFICACIÓN PREVIA
  - 3.1 Generalidades
  - 3.2 Expediente técnico y procedimientos de verificación de los NO<sub>x</sub> a bordo
  - 3.3 Medidas para reducir al mínimo el exceso de agente reductor
  - 3.4 Procedimiento de certificación previa
  - 3.5 Certificado EIAPP
- 4 CONCEPTOS DE FAMILIA Y GRUPO PARA LOS SISTEMAS MOTORES EQUIPADOS CON SCR
- 5 PROCEDIMIENTOS DE ENSAYO PARA EL PLAN A
  - 5.1 Generalidades
  - 5.2 Cálculo de las emisiones gaseosas
- 6 PROCEDIMIENTOS DE ENSAYO PARA EL PLAN B
  - 6.1 Generalidades
  - 6.2 Procedimientos del ensayo de verificación para motores
  - 6.3 Procedimientos de ensayo para cámaras SCR
  - 6.4 Cálculo de las emisiones específicas
  - 6.5 Informe relativo al ensayo que debe presentarse a la Administración
- 7 ENSAYO DE CONFIRMACIÓN A BORDO PARA EL PLAN B



## 1 INTRODUCCIÓN

1.1 El Código Técnico sobre los NO<sub>x</sub> 2008 contempla el uso de dispositivos reductores de NO<sub>x</sub>, tal como se indica en su sección 2.2.5, y los sistemas de reducción catalítica selectiva (SCR) son uno de esos dispositivos.

1.2 En el Código Técnico sobre los NO<sub>x</sub> 2008 figuran dos formas de certificación previa de los sistemas motores equipados con dispositivos reductores de NO<sub>x</sub>:

- .1 motores equipados con SCR: aprobación de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 2.2.5.1. Ensayo según lo estipulado en el capítulo 5 del Código Técnico sobre los NO<sub>x</sub> 2008; y
- .2 el método de medición simplificado de conformidad con lo dispuesto en la sección 6.3 del Código Técnico sobre los NO<sub>x</sub> 2008, tal como se dispone en el párrafo 2.2.5.2 (caso de fallo primario).

1.3 De conformidad con lo dispuesto en el párrafo 2.2.5.1 del Código Técnico sobre los NO<sub>x</sub> 2008, los sistemas motores equipados con SCR deberían someterse a ensayo en un banco de pruebas (Plan A). Cuando este método no sea el adecuado por los motivos que se indican en el párrafo 3.1.1 de estas directrices, deberían aplicarse las disposiciones del Plan B que figuran en las presentes directrices.

1.4 Se invita a las Administraciones a que tengan en cuenta las presentes directrices a la hora de certificar los motores equipados con SCR.

## 2 GENERALIDADES

### 2.1 Finalidad

2.1.1 El propósito de estas directrices es formular orientaciones adicionales a las prescripciones del Código Técnico sobre los NO<sub>x</sub> 2008 relativas al proyecto, ensayos, reconocimientos y certificación de los motores diésel marinos equipados con sistemas SCR para garantizar que cumplen lo prescrito en la regla 13 del Anexo VI del Convenio MARPOL.

### 2.2 Ámbito de aplicación

2.2.1 Las presentes directrices se aplican a los motores diésel marinos equipados con SCR para el cumplimiento de lo dispuesto en la regla 13 del Anexo VI del Convenio MARPOL.

### 2.3 Definiciones

2.3.1 A menos que se disponga lo contrario, los términos que figuran en las presentes directrices tienen el mismo significado que los que se definen en la regla 2 del Anexo VI del Convenio MARPOL y en la sección 1.3 del Código Técnico sobre los NO<sub>x</sub> 2008.

2.3.2 *Sistema motor equipado con SCR*: sistema formado por un motor diésel marino, una cámara SCR y un sistema de inyección del agente reductor. Si se incluye un dispositivo de control de la reducción de las emisiones de NO<sub>x</sub>, este también se considera parte del sistema.

2.3.3 *Bloque catalizador*: bloque de determinadas dimensiones a través del cual pasan los gases de escape y que, en su superficie interna, contiene compuestos catalizadores para reducir el NO<sub>x</sub> de los gases de escape.

2.3.4 *Cámara SCR*: unidad integrada formada por el bloque o bloques catalizadores en la que se inyectan gases de escape y un agente reductor.

2.3.5 *Sistema de inyección del agente reductor*: sistema formado por la bomba o bombas que suministran agente reductor a una o varias toberas, la tobera o toberas que rocían el agente reductor en la corriente de gases de escape y el dispositivo o dispositivos de control de la aspersion.

2.3.6 *Valor de velocidad superficial*: valor del flujo de gases de escape que pasa a través de los bloques catalizadores ( $m^3/h$ ) por superficie activa total de los bloques catalizadores de la cámara SCR ( $m^2$ ). Por tanto, la unidad de la velocidad superficial es ( $m/h$ ). El volumen del flujo de gases de escape es el definido a  $0\text{ }^\circ\text{C}$  y  $101,3\text{ kPa}$ .

2.3.7 *Valor de velocidad espacial*: valor del flujo de gases de escape que pasa a través del bloque o bloques catalizadores ( $m^3/h$ ) por volumen total del bloque o bloques catalizadores de la cámara SCR ( $m^3$ ). Por tanto, la unidad de la velocidad espacial es ( $1/h$ ). El volumen del flujo de gases de escape es el definido a  $0\text{ }^\circ\text{C}$  y  $101,3\text{ kPa}$ .

2.3.8 *Volumen total del bloque catalizador*: volumen ( $m^3$ ) basado en las dimensiones externas del bloque catalizador.

2.3.9 *Valor de velocidad lineal*: valor del flujo de gases de escape que pasa a través de los bloques catalizadores ( $m^3/h$ ) por sección del bloque catalizador ( $m^2$ ) en una dirección normal al flujo de gases de escape. Por tanto, la unidad de velocidad lineal es ( $m/h$ ). El volumen del flujo de gases de escape es el definido a  $0\text{ }^\circ\text{C}$  y  $101,3\text{ kPa}$ .

2.3.10 *Sección del bloque*: superficie de la sección transversal ( $m^2$ ) del bloque catalizador basada en las dimensiones externas.

2.3.11 *Índice de reducción de los  $NO_x$  ( $\eta$ )*: valor obtenido de la fórmula siguiente.  $\eta$  se expresa en (%):

$$\eta = \frac{(C_{entrada} - C_{salida})}{C_{entrada}} \times 100$$

donde:

$C_{entrada}$  es la concentración de  $NO_x$  (ppm) medida en la entrada de la cámara SCR;

$C_{salida}$  es la concentración de  $NO_x$  (ppm) medida en la salida de la cámara SCR.

### 3 PROCEDIMIENTO DE CERTIFICACIÓN PREVIA

#### 3.1 Generalidades

3.1.1 Los sistemas motores equipados con SCR deberían estar certificados de conformidad con lo dispuesto en el capítulo 2 del Código Técnico sobre los  $NO_x$  2008. En los casos en los que no puedan realizarse ensayos con los sistemas motores SCR combinados en un banco de pruebas debido a su tamaño, construcción u otras restricciones, ni se pueda efectuar un ensayo a bordo que cumpla plenamente lo prescrito en el capítulo 5 del Código, deberían aplicarse los procedimientos que figuran en el Plan B de las presentes directrices.

3.1.2 El solicitante de la certificación debería ser la entidad responsable del sistema completo "sistema motor equipado con SCR", por ejemplo, el fabricante del motor.

3.1.3 El solicitante debería facilitar toda la documentación necesaria, incluido el expediente técnico para el sistema completo, una descripción del procedimiento de verificación de los NO<sub>x</sub> a bordo y, cuando sea viable, la descripción del procedimiento del ensayo de confirmación.

### **3.2 Expediente técnico y procedimientos de verificación de los NO<sub>x</sub> a bordo**

3.2.1 Además de la información facilitada en el párrafo 3.1.3 de las presentes directrices y los elementos indicados en la sección 2.4 del Código Técnico sobre los NO<sub>x</sub> 2008, el expediente técnico de los sistemas motores equipados con sistemas SCR debería incluir la siguiente información:

- .1 agente reductor: componente/tipo y concentración;
- .2 sistema de inyección del agente reductor, incluidos sus dimensiones y volumen de suministro críticos;
- .3 características de proyecto de componentes específicos de la SCR en el conducto de escape entre el colector de escape y la cámara SCR;
- .4 especificaciones y disposición de los bloques catalizadores en la cámara SCR;
- .5 parámetros de entrada, incluida la temperatura admisible (máxima y mínima) de los gases de escape en la entrada de la cámara SCR;
- .6 parámetros de la unidad: pérdida de presión admisible ( $\Delta p$ ) entre la entrada y la salida de la cámara SCR y en el conducto de escape causada por componentes SCR;
- .7 aspectos relacionados con la calidad del fueloil que influyan en que el motor cumpla en todo momento los límites aplicables de emisiones de NO<sub>x</sub>;
- .8 factores relacionados con el índice de deterioro del rendimiento del sistema SCR, por ejemplo, estado de cambio para los bloques SCR y tiempo recomendado para el cambio de los bloques SCR;
- .9 reglajes y medios de control del sistema SCR, por ejemplo, modelo y especificaciones del dispositivo de control;
- .10 medidas para reducir al mínimo el exceso de agente reductor;
- .11 método de verificación de los parámetros como procedimiento de comprobación: con respecto a la aplicación del método de verificación de los parámetros, deberían tenerse en cuenta lo prescrito en el párrafo 2.3.6 del Código Técnico sobre los NO<sub>x</sub> 2008 y las orientaciones que figuran en el párrafo 2 del apéndice VII del Código Técnico sobre los NO<sub>x</sub> 2008 al evaluar la idoneidad del procedimiento con analizadores propuesto que cumpla o rebase las prescripciones del apéndice III del Código Técnico sobre los NO<sub>x</sub> 2008; y
- .12 todo parámetro adicional especificado por el fabricante.

### **3.3 Medidas para reducir al mínimo el exceso de agente reductor**

3.3.1 Cuando se utiliza como agente reductor una solución de urea, una solución de amoníaco o gas amoníaco en un sistema SCR, deberían adoptarse medidas para prevenir el exceso de agente reductor, a fin de evitar el suministro de una cantidad excesiva de agente reductor al sistema. El sistema de inyección de agente reductor debería proyectarse para prevenir emisiones de cualquier sustancia perjudicial del sistema.

### **3.4 Procedimiento de certificación previa**

3.4.1 El ensayo y la certificación previa de los sistemas motores equipados con SCR deberían realizarse con arreglo al Plan A (descrito en la sección 5 de las presentes directrices) o mediante el Plan B (descrito en las secciones 6 y 7 de las presentes directrices), según proceda.

### **3.5 Certificado EIAPP**

3.5.1 La Administración debería expedir un Certificado internacional de prevención de la contaminación atmosférica para motores (Certificado EIAPP) (véase el apéndice I del Código Técnico sobre los NO<sub>x</sub> 2008) tras la aprobación del expediente técnico.

3.5.2 Cuando un solicitante elija el Plan B para la certificación previa, no debería llevarse a cabo el reconocimiento IAPP inicial hasta que los resultados del ensayo de confirmación inicial a bordo revelen conformidad. El solicitante será la única entidad responsable hasta la aceptación final del sistema.

## **4 CONCEPTOS DE FAMILIA Y GRUPO PARA LOS SISTEMAS MOTORES EQUIPADOS CON SCR**

4.1 Las prescripciones del capítulo 4 del Código Técnico sobre los NO<sub>x</sub> 2008 se aplican idénticamente a los sistemas motores equipados con SCR.

## **5 PROCEDIMIENTOS DE ENSAYO PARA EL PLAN A**

### **5.1 Generalidades**

5.1.1 El ensayo de un sistema combinado de motor equipado con SCR en el Plan A tiene por objeto garantizar que el sistema cumple los límites de emisiones de NO<sub>x</sub> aplicables prescritos en el Anexo VI del Convenio MARPOL. Deberían aplicarse los procedimientos de medición en banco de pruebas que figuran en el capítulo 5 del Código Técnico sobre los NO<sub>x</sub> 2008.

### **5.2 Cálculo de las emisiones gaseosas**

5.2.1 El método de cálculo que figura en la sección 5.12 del Código Técnico sobre los NO<sub>x</sub> 2008 también se aplica a los sistemas motores equipados con SCR. No se tiene en cuenta el efecto de la solución de agente reductor inyectada al flujo de gases de escape en el cálculo del caudal másico de los gases de escape (apéndice VI), ni en la ecuación correspondiente al factor de corrección de seco a húmedo (ecuación (11) del párrafo 5.12.3.2.2 del Código Técnico sobre los NO<sub>x</sub> 2008). No debería aplicarse el factor de corrección de NO<sub>x</sub> para la humedad y la temperatura (ecuaciones (16) o (17) de los párrafos 5.12.4.5 y 5.12.4.6, respectivamente, del Código Técnico sobre los NO<sub>x</sub> 2008).

5.2.2 Para un sistema motor equipado con SCR, los parámetros siguientes deberían medirse y registrarse en el informe relativo al ensayo del motor prescrito en la sección 5.10 del Código Técnico sobre los NO<sub>x</sub> 2008:

- .1 caudal de inyección del agente reductor en cada punto de carga (kg/h);
- .2 temperatura de los gases de escape en la entrada y en la salida de la cámara SCR (°C);
- .3 pérdida de presión (kPa): es necesario medir la presión en la entrada y en la salida de la cámara SCR y calcular la pérdida de presión ( $\Delta p$ ). Si el fabricante establece un límite admisible de  $\Delta p$ , este debería confirmarse; y
- .4 otros parámetros especificados por la Administración.

## **6 PROCEDIMIENTOS DE ENSAYO PARA EL PLAN B**

### **6.1 Generalidades**

6.1.1 El ensayo de un sistema motor equipado con SCR en el Plan B tiene por objeto garantizar que el sistema cumple los límites de emisiones de NO<sub>x</sub> aplicables prescritos en el Anexo VI del Convenio MARPOL. Los procedimientos de ensayo del Plan B son los siguientes:

- .1 se somete a prueba un motor para obtener el valor de las emisiones de NO<sub>x</sub> (en g/kWh) de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 6.2.1 de las presentes directrices;
- .2 el índice de reducción de los NO<sub>x</sub> que logra la SCR puede calcularse mediante modelos, teniendo en cuenta las condiciones geométricas de referencia, los modelos químicos de conversión de NO<sub>x</sub> y otros parámetros pertinentes;
- .3 a fin de generar datos para el modelo de cálculo que se utilice en virtud del párrafo 6.1.1.2 de las presentes directrices, una cámara SCR debe someterse a pruebas, aunque no sea a escala completa, de conformidad con lo dispuesto en la sección 6.3 de las presentes directrices;
- .4 las emisiones de NO<sub>x</sub> del sistema motor equipado con SCR se calculan de conformidad con lo dispuesto en la sección 6.4 de las presentes directrices a partir del valor de las emisiones de NO<sub>x</sub> del motor y el índice de reducción de los NO<sub>x</sub> de la cámara SCR. A continuación se cumplimentará el expediente técnico y se introducirá el correspondiente valor de las emisiones de NO<sub>x</sub> en el suplemento del Certificado EIAPP; y
- .5 el comportamiento del motor combinado con la SCR en cuanto a las emisiones de NO<sub>x</sub> se comprueba mediante un ensayo de confirmación con arreglo al procedimiento establecido en el párrafo 7.5 de las presentes directrices.

## **6.2 Procedimientos del ensayo de verificación para motores**

6.2.1 El ensayo de un motor tiene por objeto establecer los valores de las emisiones para su utilización en el cálculo que figura en la sección 6.4 de las presentes directrices. Las mediciones deberían llevarse a cabo de conformidad con el capítulo 5 del Código Técnico sobre los NO<sub>x</sub> 2008.

6.2.2 En el párrafo 5.9.8.1 del Código Técnico sobre los NO<sub>x</sub> 2008 se prescribe, respecto de los sistemas motores, que las condiciones del motor se midan en cada modalidad. Esto también es aplicable en el caso de motores equipados con SCR. Asimismo, la temperatura de los gases de escape debería medirse en la entrada de la cámara SCR prevista y debería registrarse en el informe relativo al ensayo prescrito en la sección 5.10 del Código Técnico sobre los NO<sub>x</sub> 2008.

## **6.3 Procedimientos de ensayo para cámaras SCR**

### **6.3.1 Generalidades**

6.3.1.1 La cámara SCR que se utilice para las pruebas de validación puede ser una cámara a escala completa o reducida. Con respecto a la cámara SCR, debería demostrarse la reducción del valor de las concentraciones de NO<sub>x</sub> (ppm) previstas en los gases de escape, medidas con arreglo a lo dispuesto en la sección 6.2 de las presentes directrices. Por consiguiente, debería medirse el índice de reducción de los NO<sub>x</sub> de la cámara SCR en cada modalidad. Cuando las pruebas se lleven a cabo con una versión de la cámara SCR a escala reducida, el procedimiento de reducción de la escala debería estar validado satisfactoriamente a juicio de la Administración.

### **6.3.2 Condiciones de ensayo en cada modalidad**

6.3.2.1 Los gases de escape, el catalizador, el agente reductor y el sistema de inyección deberían cumplir las siguientes condiciones en cada modalidad:

- .1 Flujo de gases de escape  
El flujo de gases de escape en el ensayo debería ajustarse teniendo en cuenta la dimensión del modelo del catalizador.
- .2 Componentes de los gases de escape  
Los gases de escape en el ensayo deberían ser gases de escape de motores diésel o gas simulado.

Cuando se utilicen gases de escape de motores diésel, estos deberían coincidir con el gas de escape descrito en la sección 6.2 de las presentes directrices con respecto a las concentraciones de NO<sub>x</sub>, O<sub>2</sub>, CO<sub>2</sub>, H<sub>2</sub>O y SO<sub>2</sub> (± 5 % de la concentración prescrita para cada componente de las emisiones).

Cuando se utilice gas simulado, este debería coincidir con el gas de escape descrito en la sección 6.2 de las presentes directrices con respecto a las concentraciones de NO, NO<sub>2</sub>, O<sub>2</sub>, CO<sub>2</sub>, H<sub>2</sub>O y SO<sub>2</sub> (± 5 % de la concentración prescrita para cada componente de las emisiones), más el volumen restante de N<sub>2</sub>.

- .3 Temperatura de los gases de escape  
La temperatura de los gases de escape utilizados en el ensayo debería corresponderse con las temperaturas obtenidas en el ensayo que figura en la sección 6.2 de las presentes directrices, y debería garantizarse que la cámara

SCR se activa en cada punto de carga, aparte de lo que se disponga en el párrafo 3.1.4 del Código Técnico sobre los NO<sub>x</sub> 2008, y que no se produce bisulfato amónico ni se elimina agente reductor.

- .4 Bloques catalizadores y valor de velocidad superficial/espacial  
Los bloques catalizadores utilizados en las pruebas deberían ser representativos de los que se utilizarán en la cámara SCR de servicio. En los ensayos a escala completa los valores de las velocidades superficial, espacial o lineal deberían estar comprendidos en un intervalo del  $\pm 20\%$  del valor prescrito obtenido en el ensayo mencionado en la sección 6.2 de las presentes directrices. En los ensayos a escala, dichos valores deberían corresponder a lo antedicho.
- .5 Agente reductor  
La concentración del agente reductor debería ser representativa de la concentración presente en los gases de escape durante el funcionamiento del motor.

### 6.3.3 Estabilidad de las mediciones

6.3.3.1 Todas las mediciones deberían registrarse una vez estabilizadas.

### 6.3.4 Lista de datos que se obtendrán del modelo

6.3.4.1 Los datos operacionales que deben figurar en el expediente técnico deberían obtenerse a partir del proceso de ejecución del modelo o justificarse de otro modo.

6.3.4.2 Los analizadores de gases de escape deberían cumplir lo dispuesto en los apéndices III y IV del Código Técnico sobre los NO<sub>x</sub> 2008 o ser satisfactorios a juicio de la Administración.

### 6.3.5 Informe relativo al ensayo de la cámara SCR

6.3.5.1 Los datos registrados en virtud de lo dispuesto en el párrafo 6.3.1.1 de las presentes directrices deberían registrarse en el informe relativo al ensayo como se prescribe en la sección 5.10 del Código Técnico sobre los NO<sub>x</sub> 2008.

## 6.4 Cálculo de las emisiones específicas

6.4.1 El valor de las emisiones de NO<sub>x</sub> de un sistema motor equipado con SCR debería calcularse como se indica a continuación:

$$gas_x = \frac{\sum_{i=1}^{i=n} ((100 - \eta_i)/100) \cdot q_{mgas_i} \cdot W_{F_i}}{\sum_{i=1}^{i=n} (P_i \cdot W_{F_i})}$$

donde:

$\eta_i$  = índice de reducción de los NO<sub>x</sub> (%) obtenido de conformidad con lo dispuesto en la sección 6.3 de las presentes directrices;

$q_{mgas_i}$  = caudal másico de NO<sub>x</sub>, medido de conformidad con lo dispuesto en la sección 6.2 de las presentes directrices;

$W_{F_i}$  = factor de ponderación;

$P_i$  = potencia medida en cada modalidad de conformidad con lo dispuesto en la sección 6.2 de las presentes directrices.

Los factores de ponderación y el número de modalidades (n) utilizados en el cálculo *supra* se ajustarán a lo dispuesto en la sección 3.2 del Código Técnico sobre los NO<sub>x</sub> 2008.

6.4.2 El valor de las emisiones de NO<sub>x</sub> (g/kWh) calculado de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 6.4.1 de las presentes directrices debería compararse con el límite de emisiones aplicable. Este valor de las emisiones se introducirá en la sección 1.9.6 del suplemento del Certificado EIAPP (apéndice I del Código Técnico sobre los NO<sub>x</sub> 2008).

## **6.5 Informe relativo al ensayo que debe presentarse a la Administración**

6.5.1 Los informes relativos a los ensayos señalados en los párrafos 6.2.2 y 6.3.5.1 de las presentes directrices, junto con los datos obtenidos en virtud de la sección 6.4 de las presentes directrices, deberían refundirse como parte de la documentación general que debe presentarse a la Administración.

## **7 ENSAYO DE CONFIRMACIÓN A BORDO PARA EL PLAN B**

7.1 Debería realizarse a bordo un ensayo de confirmación inicial tras la instalación a bordo de un sistema motor equipado con SCR y antes de su entrada en servicio.

7.2 Debería verificarse que el sistema motor equipado con SCR se corresponde con la descripción que figura en el expediente técnico.

7.3 El ensayo de confirmación debería llevarse a cabo, con toda la exactitud posible, al 25 %, 50 % y 75 % de la potencia nominal, independientemente del ciclo de ensayo.

7.4 Deberían verificarse los valores operacionales que figuran en el expediente técnico para cada modalidad del ensayo de confirmación.

7.5 Las concentraciones de las emisiones de NO<sub>x</sub> deberían medirse en la entrada y la salida de la cámara SCR. Debería calcularse el índice de reducción de los NO<sub>x</sub>. Ambos valores deberían ser en seco o en húmedo. El valor obtenido para el índice de reducción de los NO<sub>x</sub> debería compararse con el valor prescrito en el ensayo de confirmación inicial para cada modalidad como se indica en el expediente técnico. Los valores de eficiencia de reducción obtenidos en cada uno de los puntos de ensayo no deberían ser inferiores en más de un 5 % a los valores correspondientes indicados en el expediente técnico.

7.6 El analizador de NO<sub>x</sub> debería satisfacer lo prescrito en el capítulo 5 del Código Técnico sobre los NO<sub>x</sub> 2008.

7.7 Cuando un sistema motor equipado con SCR pertenece a un grupo definido en el capítulo 4 de las presentes directrices, el ensayo de confirmación debería realizarse solo para el sistema motor de referencia del grupo.

\*\*\*



**ANEXO 7**

**RESOLUCIÓN MEPC.199(62)  
Adoptada el 15 de julio de 2011**

**DIRECTRICES DE 2011 PARA LAS INSTALACIONES DE RECEPCIÓN  
EN VIRTUD DEL ANEXO VI DEL CONVENIO MARPOL**

EL COMITÉ DE PROTECCIÓN DEL MEDIO MARINO,

RECORDANDO el artículo 38 a) del Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional, artículo que trata de las funciones del Comité de Protección del Medio Marino (el Comité) conferidas por los convenios internacionales relativos a la prevención y contención de la contaminación del mar,

RECORDANDO TAMBIÉN que, en su 58º periodo de sesiones, el Comité adoptó, mediante la resolución MEPC.176(58), el Anexo VI revisado del Convenio MARPOL (en adelante denominado "Anexo VI del Convenio MARPOL"), que incluye disposiciones obligatorias para que se depositen las sustancias que agotan la capa de ozono y el equipo que contenga dichas sustancias en instalaciones de recepción adecuadas cuando se retiren del buque,

TOMANDO NOTA de que en la regla 17 del Anexo VI del Convenio MARPOL se especifican dos tipos de desechos respecto de los cuales las Partes deben garantizar la provisión de instalaciones de recepción para los buques que hagan escala en sus puertos,

TOMANDO NOTA TAMBIÉN de que las instalaciones adecuadas de recepción en virtud del Anexo VI del Convenio MARPOL se ajustarán a las necesidades de los buques que hagan escala en un puerto o terminal sin ocasionar demoras innecesarias,

HABIENDO EXAMINADO, en su 62º periodo de sesiones, las Directrices de 2011 para las instalaciones de recepción en virtud del Anexo VI del Convenio MARPOL, elaboradas por el Subcomité de Transporte de Líquidos y Gases a Granel en su 15º periodo de sesiones,

1. ADOPTA las Directrices de 2011 para las instalaciones de recepción en virtud del Anexo VI del Convenio MARPOL que figuran en el anexo de la presente resolución;
2. INVITA a las Administraciones a que tengan en cuenta las Directrices adjuntas al elaborar y promulgar leyes nacionales que hagan entrar en vigor e implanten las disposiciones de la regla 17 del Anexo VI del Convenio MARPOL;
3. PIDE a las Partes en el Anexo VI del Convenio MARPOL y a otros Gobiernos Miembros que pongan las Directrices adjuntas en conocimiento de los operadores portuarios y de terminales, las instalaciones de reparación y de reciclaje de buques y cualquier otro grupo interesado;
4. ACUERDA mantener las Directrices sometidas a examen a la luz de la experiencia adquirida.

## ANEXO

### DIRECTRICES DE 2011 PARA LAS INSTALACIONES DE RECEPCIÓN EN VIRTUD DEL ANEXO VI DEL CONVENIO MARPOL

#### 1 INTRODUCCIÓN

1.1 Los objetivos principales de las presentes directrices son:

- .1 ayudar a los Gobiernos a elaborar y promulgar leyes nacionales que hagan entrar en vigor e implanten las disposiciones de la regla 17 (Instalaciones de recepción) del Anexo VI del Convenio MARPOL;
- .2 ayudar a los operadores portuarios y de terminales, a los puertos de reparaciones de buques y a las instalaciones de reciclaje a evaluar la necesidad de proporcionar instalaciones de recepción adecuadas para las sustancias que agotan la capa de ozono (ODS) y el equipo que contenga ODS; y
- .3 ayudar a los operadores portuarios y de terminales a evaluar la necesidad de proporcionar instalaciones de recepción adecuadas para los residuos de la limpieza de los gases de escape.

1.2 Las instalaciones de recepción adecuadas en virtud del Anexo VI del Convenio MARPOL se ajustarán a las necesidades de los buques que hagan escala en un puerto o terminal sin ocasionar demoras innecesarias.

1.3 En la regla 17 del Anexo VI del Convenio MARPOL se especifican dos tipos de desechos respecto de los cuales las Partes deben garantizar la provisión de instalaciones de recepción para los buques que hagan escala en sus puertos:

- .1 las sustancias que agotan la capa de ozono, definidas en virtud de la regla 2.16 del Anexo VI del Convenio MARPOL; y
- .2 los residuos de la limpieza de los gases de escape, que son residuos generados en los buques en estado líquido o sólido.

#### 2 DEFINICIONES

Con respecto a la regla 17 del Anexo VI del Convenio MARPOL:

2.1 *Puerto o terminal alejado*: puerto o terminal del que se ha informado a la Organización en virtud de la regla 17.2 del Anexo VI del Convenio MARPOL.

2.2 *Gestión y proceso*: medidas relacionadas con la recogida, el almacenamiento, el transporte, el tratamiento y la eliminación de las ODS y/o los residuos de la limpieza de los gases de escape que puedan llevarse a cabo en condiciones seguras y favorables para el medio ambiente de conformidad con las mejores prácticas disponibles.

2.3 *Medidas adecuadas*: medidas adoptadas por las Partes informadas para comunicar a los buques bajo su control cuáles son los puertos que no pueden manipular ODS ni residuos de la limpieza de los gases de escape y medidas que necesitarán adoptar los buques para gestionar o procesar dichas sustancias de forma alternativa. Estas medidas alternativas pueden incluir organizar la recogida antes o después de visitar el puerto afectado y, en este último caso, asegurarse de que se dispone de los medios de almacenamiento adecuados a bordo para dichas sustancias.

2.4 *Residuos de EGCS*: producto del proceso de tratamiento de aguas. El residuo puede formarse en el agua y retirarse de esta mediante diferentes técnicas de tratamiento. Estos residuos contienen sulfatos, cenizas/hollín, metales e hidrocarburos retirados del agua.

2.5 *ODS y equipo que contiene ODS*: según la definición que figura en la regla 2.16 y el equipo mencionado en la regla 12.4.

### **3 PRESCRIPCIONES GENERALES APLICABLES A LAS INSTALACIONES DE RECEPCIÓN EN VIRTUD DEL ANEXO VI DEL CONVENIO MARPOL**

#### **3.1 Tratamiento y eliminación de ODS y residuos de EGCS**

Teniendo en cuenta sus propias leyes y reglamentos ambientales de ámbito local y nacional, así como los reglamentos y tratados internacionales aplicables, las Partes deberían adoptar estrategias para la recogida, el almacenamiento, el transporte, el tratamiento y la eliminación de las ODS y los residuos de EGCS. Las estrategias para gestionar los desechos regidos por el Anexo VI del Convenio MARPOL deberían ser seguras y favorables para el medio ambiente, además de estar basadas en las mejores prácticas del sector y las mejores tecnologías disponibles, teniendo en cuenta la infraestructura local. Se alienta firmemente a las Partes a que actualicen con regularidad la disponibilidad de las instalaciones de recepción en virtud del Anexo VI en el Sistema mundial integrado de información marítima de la OMI (GISIS), en la siguiente dirección: <http://gisis.imo.org/Public/>.

#### **3.2 Composición de los residuos de EGCS**

Estos residuos pueden contener sulfatos, cenizas/hollín, metales e hidrocarburos retirados del agua de lavado. Concretamente, pueden contener sulfitos ( $\text{CaSO}_x$ ), además de otros sulfitos metálicos ( $\text{NaSO}_x$  y  $\text{KSO}_x$ ) y óxidos metálicos de, entre otros, vanadio (V), níquel (Ni), magnesio (Mg), aluminio (Al), hierro (Fe) y sílice (Si).

#### **3.3 Formación/titulación del personal**

Teniendo en cuenta sus propias leyes y reglamentos locales y nacionales, las Partes deberían asegurarse de que el personal que procesa ODS está adecuadamente capacitado con respecto a todas las medidas de protección personales para manipular dichos materiales en condiciones de seguridad y evitar la fuga de ODS a la atmósfera. Las Administraciones deberían elaborar un sistema de titulación mediante el cual se expidan cartas o certificados a miembros del personal en tierra que den fe de que estos tienen la formación adecuada para manipular las ODS, el equipo que contenga ODS y el equipo operacional de eliminación. Dicho equipo debería cumplir normas estrictas de funcionamiento y estar certificado y/o aprobado.

#### **3.4 Capacidad suficiente para el volumen de comercio y las cantidades que probablemente deberán manipularse**

Las Partes deberían comprometerse a evaluar los tipos y las capacidades de los buques que utilizan sus puertos y terminales para determinar las cantidades de ODS y residuos de EGCS que probablemente se generarán. Las Partes deberían asegurarse de que los puertos y las terminales disponen de la capacidad para recoger y almacenar, si es necesario, ODS y residuos de EGCS de todos los buques que utilicen sus instalaciones portuarias. Si se mancomunara la capacidad de varios puertos o terminales, incluidos los puertos o terminales alejados, las Partes deberían asegurarse de que la capacidad de tal recurso mancomunado es suficiente para todas las instalaciones que lo utilicen.

### **3.5 Provisión de documentación para la transferencia de custodia del buque a la instalación de recepción**

La Organización publicó recientemente la circular MEPC.1/Circ.671, "Guía de buenas prácticas para los proveedores y usuarios de las instalaciones portuarias de recepción". Estas orientaciones, fáciles de utilizar, incluyen como apéndice 2 la circular MEPC.1/Circ.644, que contiene el impreso de notificación previa (ANF), y la circular MEPC.1/Circ.645, que contiene el recibo de entrega de desechos (WDR). Los capitanes y los operadores de la instalación portuaria de recepción pueden utilizar estos impresos normalizados para documentar la transferencia de desechos desde los buques a las instalaciones portuarias de recepción en tierra, por tipo y por cantidad. Podrá utilizarse el ANF cuando se presente a un puerto o terminal una notificación por adelantado de que se necesitarán instalaciones de recepción conformes al Anexo VI. Cuando se requiera que los operadores de las instalaciones de recepción presenten al buque un recibo por las ODS y/o los residuos de EGCS, podrá utilizarse el WDR.

## **4 PRESCRIPCIONES GENERALES APLICABLES CUANDO NO SE DISPONGA DE INSTALACIONES DE RECEPCIÓN EN VIRTUD DEL ANEXO VI DEL CONVENIO MARPOL**

### **4.1 Cuando no se faciliten instalaciones de recepción**

Las Partes deben notificar a la Organización los casos en que un puerto o terminal no pueda facilitar instalaciones de recepción de ODS o de residuos de EGCS. Además, las Partes deben notificar a la Organización dónde se facilitan instalaciones alternativas. Se alienta firmemente a las Partes a que actualicen con regularidad la disponibilidad de las instalaciones de recepción en virtud del Anexo VI en el Sistema mundial integrado de información marítima de la OMI (GISIS), en la siguiente dirección: <http://gisis.imo.org/Public/>. Asimismo, se alienta a las Partes que notifiquen a la Organización los puertos que no pueden aceptar ODS o residuos de EGCS a que ofrezcan una explicación sobre los motivos concretos que hayan motivado dicha notificación.

### **4.2 Aplicación de acuerdos regionales/bilaterales**

Se alienta a aplicar el concepto de acuerdos regionales como posible alternativa para garantizar la idoneidad de las instalaciones de recepción. Las Partes podrían concertar un acuerdo regional o bilateral con otras Partes en una región, con lo cual se facilitarían instalaciones de recepción a los buques que naveguen por esa región. La Organización ha reconocido que la planificación de la gestión de desechos a nivel regional y el establecimiento de acuerdos regionales pueden constituir una solución alternativa a fin de garantizar que los buques no tengan un incentivo para descargar los desechos al medio ambiente, incluida la atmósfera, y que los puertos y terminales de cada región puedan cumplir lo prescrito en la regla 17 del Anexo VI del Convenio MARPOL.

### **4.3 Instalaciones alternativas (que deben notificarse de conformidad con la regla 17.2)**

Las Partes informarán a la Organización cuando un puerto o terminal ofrezca una alternativa para proporcionar instalaciones de recepción de ODS o de residuos de EGCS. Además, las Partes notificarán a la Organización la ubicación de dichas instalaciones de recepción adecuadas.

#### **4.4 Criterios para las medidas alternativas de las instalaciones de recepción**

En los criterios para las medidas alternativas de las instalaciones de recepción deberían tenerse en cuenta las capacidades necesarias para satisfacer las necesidades de los buques que hagan escala en su región, sin causarles demoras innecesarias.

#### **4.5 Instalaciones de recepción alternativas**

Las instalaciones de recepción alternativas deberían disponer de un método aceptable desde el punto de vista ambiental para procesar y manipular desechos en virtud del Anexo VI del Convenio MARPOL como se indica en el párrafo 5.1.

### **5 PRESCRIPCIONES GENERALES APLICABLES A LOS BUQUES QUE UTILICEN PUERTOS EN LOS QUE NO HAYA INSTALACIONES DE RECEPCIÓN**

#### **5.1 Planificación del viaje y almacenamiento a bordo**

La planificación del viaje debería formar parte de cualquier estrategia de planificación de la gestión de desechos. Los capitanes deberían asegurarse de que disponen a bordo de la capacidad adecuada para almacenar todas las ODS y los residuos de EGCS que puedan generarse durante el curso de viajes que incluyan escalas en puertos o terminales en los que no haya instalaciones de recepción.

#### **5.2 Notificaciones (según lo dispuesto en la regla 17.3)**

En el apéndice 1 de la Guía de buenas prácticas para los proveedores y usuarios de las instalaciones portuarias de recepción (MEPC.1/Circ.671) figura el Nuevo formulario refundido para notificar supuestas deficiencias de las instalaciones portuarias de recepción. Los capitanes de los buques pueden utilizar este formulario normalizado para informar de instalaciones de recepción inadecuadas en virtud del Anexo VI del Convenio MARPOL a la Organización y al Estado rector del puerto a través de su propia Administración del Estado de abanderamiento.

\*\*\*



## **ANEXO 8**

### **DECLARACIONES DE LAS DELEGACIONES DE BRASIL, INDIA, PERÚ Y POLONIA SOBRE CUESTIONES DE PRINCIPIO O DE POLÍTICA CON RESPECTO A LA REDUCCIÓN DE LAS EMISIONES DE GASES DE EFECTO INVERNADERO PROCEDENTES DE LOS BUQUES**

#### **Declaración de la delegación del Brasil**

El Brasil respalda la constitución de un grupo de trabajo para examinar las medidas de eficiencia energética para los buques. Esta es una cuestión sensible e importante que el Comité debería abordar cuidadosamente.

El Brasil quisiera reiterar que existen diversas cuestiones técnicas e incertidumbres de carácter técnico, económico y tecnológico relacionadas con el documento MEPC 62/6/3 pendientes de ser abordadas. Muchas de estas cuestiones e incertidumbres se plantearon en documentos presentados dentro del punto 5 del orden del día. Además, en el documento MEPC 62/6/3 se propone la aplicación obligatoria del índice de eficiencia energética de proyecto (EEDI) y del Plan de gestión de la eficiencia energética del buque (SEEMP) y, como tal, debería abordarse conjuntamente con otros documentos relativos al EEDI y al SEEMP. En opinión del Brasil, el EEDI y el SEEMP deberían tratarse conjuntamente por un único grupo de trabajo en cuyo mandato se incluiría el examen de los documentos del punto 5 y los documentos del punto provisional 6.2.

El Brasil opina que es prematuro que un grupo de redacción examine la propuesta de enmiendas relativas a la eficiencia energética. El Brasil opina que esa propuesta de enmienda y los documentos conexos deberían remitirse a un grupo de trabajo antes de que los someta a examen un grupo de redacción.

A fin de aprovechar al máximo nuestro precioso tiempo durante esta semana, el Brasil quisiera reiterar su propuesta de constituir un grupo aparte para examinar la contaminación atmosférica, y establecer, al mismo tiempo, otro grupo para examinar todas las cuestiones relativas a las reducciones de las emisiones de GEI procedentes de los buques y las medidas de eficiencia energética. El mandato de este último grupo de trabajo dedicado a las medidas de eficiencia energética para los buques debería incluir todos los documentos presentados dentro del punto 5 del orden del día, así como el documento MEPC 62/6/3 y documentos conexos que se incluyeron provisionalmente en el punto 6.2.

#### **Declaración de la delegación de la India**

Acogemos con satisfacción la importancia otorgada por la Organización Marítima Internacional y el Secretario General a la cuestión de los GEI, que consideramos una amenaza grave a la que se enfrentan la Tierra y la humanidad. Al mismo tiempo, también tomamos nota de que la actividad del tráfico marítimo internacional constituye menos de un 3 % del total de las emisiones de GEI.

La distribución de la propuesta de enmiendas al Anexo VI del Convenio MARPOL a pesar de que no se cuente ni con un consenso ni con la aprobación del MEPC, contradice los propios fundamentos de la cooperación y las relaciones internacionales sobre los que se apoyan la práctica institucional multilateral y la cultura de colectivismo como piedras angulares de la paz y el progreso. Uno de los objetivos fundamentales de los comités de la OMI es garantizar la máxima participación posible de todos los Estados Miembros y organizaciones con carácter consultivo en su labor y de sus órganos auxiliares.

Además, en virtud del artículo 16 2) d), la adopción de las enmiendas por una mayoría de dos tercios de las Partes del Convenio presentes y votantes, que excluye a los que aún no son Partes en el Convenio, aunque no se opongan necesariamente a su ratificación, resulta poco apropiada, especialmente si conlleva la exclusión de Estados Miembros que han participado activamente en los debates pertinentes en periodos de sesiones previos del MEPC. Como se observará, solamente 65 Estados han ratificado el Anexo VI del Convenio MARPOL, en el que se aborda la prevención de la contaminación atmosférica ocasionada por los buques.

A fin de ratificar el Convenio, es necesario que cada Parte garantice el cumplimiento de las prescripciones del Convenio y algunas requieren más tiempo que otras.

En los documentos que han presentado, las Partes se han planteado su preocupación con respecto a la fórmula del EEDI. En uno de los documentos se indica claramente que los constructores de buques han demostrado su carácter competitivo al producir los buques más avanzados y eficaces desde el punto de vista del combustible a nivel mundial y que se mantiene la preocupación con respecto a la inmadurez del concepto del EEDI con respecto a buques de tipos complejos. En otro documento se ha planteado la cuestión de los buques especializados que, siendo muy eficientes en sus actividades particulares, podrían, en última instancia, ocasionar un incremento de las emisiones.

Además, aunque su objeto sea lograr una reducción de las emisiones de CO<sub>2</sub>, el concepto de EEDI presenta demasiadas limitaciones y defectos que pueden desembocar en un efecto nulo o incluso negativo, sobre el que ya se han llevado a cabo investigaciones y proyecciones. La India mantiene la firme opinión de que esta cuestión, tan seria e importante, se está tratando de forma muy superficial, sin tener en cuenta el hecho de que a lo largo de las últimas décadas los proyectistas de buques han trabajado incansablemente en el desarrollo de los motores de la máxima eficiencia posible, y en vez de seguir empleando el asesoramiento de dichos expertos y de hallar soluciones adecuadas, se está poniendo sobre la mesa una propuesta defectuosa con un montón de deficiencias desde el punto de vista técnico, y sin llevar a cabo un estudio adecuado de sus consecuencias sobre la fiabilidad y la seguridad de la navegación. Estamos convencidos de que no es deseo de la OMI que los buques vean empeorar su maniobrabilidad ni su rendimiento con mal tiempo, o que sea necesario un número mayor de buques para cubrir las necesidades comerciales, solamente por satisfacer los requisitos del EEDI.

Aún quedan por determinar las consecuencias de la adopción del EEDI, independientemente del tamaño y el tipo de buque, sobre las características de su navegación.

Opinamos que la OMI está perdiendo de vista su objetivo declarado de garantizar la seguridad y la protección en la navegación y que, en este caso, está adentrándose innecesariamente en una esfera técnica cuyo tratamiento es mejor dejar en manos de expertos en la materia. Al proponer la implantación del EEDI, además, está exponiendo al transporte marítimo internacional a una propuesta que podría acarrear consecuencias extremadamente perjudiciales.

Sr. Presidente, aprovecho esta oportunidad para reiterarle la postura de la India a este respecto:

- .1 Medidas técnicas y operacionales: respaldamos la iniciativa de las medidas de eficiencia energética siempre que en esta fase sean de carácter voluntario, y se resuelvan todos los parámetros.
- .2 No respaldamos las medidas de mercado, dado que la compatibilidad de las propuestas debe examinarse en todos sus aspectos antes de seguir analizando esta cuestión.



La India quisiera reiterar que la propuesta específica de incluir medidas de carácter jurídico como parte del Anexo VI del Convenio MARPOL no es el procedimiento jurídico correcto. Los detalles a este respecto se facilitarán cuando la India presente el documento MEPC 62/6/9.

Además, quisiéramos recalcar que cualquier medida que adopte el Comité y la Organización debería adherirse a los principios de la CMNUCC y el Protocolo de Kyoto. La India no aceptará ningún compromiso vinculante jurídicamente en esta fase del proceso.

Durante las conversaciones sobre el cambio climático recién concluidas en Bonn no se pudo lograr un acuerdo con respecto al combustible para la navegación y la aviación internacional. Sr. Presidente, como sabrá, en las conversaciones de Bonn se han propuesto seis opciones para los combustibles líquidos. Esto es una muestra clara de que no existe un consenso entre las Partes. Consideramos prudente esperar al resultado del COP 17 y que el MEPC 63 pueda analizar esta cuestión en su totalidad.

Si no logramos un acuerdo sobre la aplicación obligatoria de las medidas técnicas para el viernes y se opta por la votación, esto, Sr. Presidente, sentará un precedente, y la labor de la OMI, que hasta ahora se ha basado en el consenso, puede ocasionar una división innecesaria entre las Partes Contratantes del Anexo I y de las que no lo son.

#### **Declaración de la delegación del Perú**

El Perú es un país muy vulnerable a los efectos perjudiciales del cambio climático, por lo que el Gobierno peruano mantiene un compromiso total con los esfuerzos multilaterales de lograr un acuerdo vinculante, emprendedor y eficaz que esté a la altura de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático y el Protocolo de Kyoto. En virtud de esta postura, Perú opina que los esfuerzos de reducción a nivel mundial deberían asumirlos principalmente los países desarrollados, mientras los países en desarrollo adaptan sus sociedades y economías al cambio climático.

Si bien el Perú acoge con satisfacción la incorporación de futuras medidas nuevas de carácter técnico y operacional para reducir los niveles de CO<sub>2</sub>, el marco normativo de la OMI considera que el procedimiento propuesto por una serie de países para incorporar medidas de carácter obligatorio mediante enmiendas al Anexo VI del Convenio MARPOL constituye una propuesta precipitada que no contribuye al avance de los esfuerzos colectivos para reducir los gases de efecto invernadero en el sector marítimo. Esto ha acentuado las divisiones en el seno de la Organización y deja de lado otras características de la negociación de un acuerdo justo a nivel mundial que incluya la transferencia de tecnología y la creación de capacidad.

El Perú considera que el procedimiento jurídico propuesto es inconsistente, deja de lado aspectos fundamentales de la negociación de un acuerdo a nivel mundial, tales como el reconocimiento de las diversas capacidades y niveles de desarrollo y, por último, busca someter la aprobación del EEDI a la decisión de un grupo de países, aquellos que han accedido al Anexo VI. No olvidemos que no todos los Estados Miembros consideran que el Anexo VI sea el instrumento adecuado, dado que todos los países que somos Partes del Convenio MARPOL queremos participar en el proceso de toma de decisiones. En consecuencia, la propuesta actual ha acentuado las divisiones en el seno de la OMI y no parece contar con el respaldo necesario, lo que dificultará aún más la implantación de medidas técnicas y operacionales nuevas por parte de los países en desarrollo.

### **Declaración de la delegación de Polonia**

Al inicio del análisis de este punto del orden del día, permítannos manifestar y reiterar el compromiso de Polonia de continuar nuestra labor, en cooperación con otras Partes aquí en la OMI, con el objetivo de lograr un avance significativo con respecto a las medidas técnicas, operacionales y de mercado para reducir las emisiones de GEI de buques nuevos y existentes que participan en el transporte marítimo internacional. La presión externa y las perspectivas de la comunidad internacional en la OMI saltan a la vista y son, obviamente, comprensibles. Ya se ha llevado a cabo una gran cantidad de trabajo, pero en este momento se espera de la OMI que elabore un marco normativo para la reducción de las emisiones debidas a la navegación. Es evidente que es necesario someter las medidas de mercado a nuevos análisis antes de incorporarlas al marco normativo de la OMI. Por otra parte, tenemos al alcance de la mano el acuerdo relativo a los métodos operacionales y técnicos de reducción de las emisiones, a saber, el EEDI (índice de eficiencia energética de proyecto) y el SEEMP (Plan de gestión de la eficiencia energética del buque). En opinión de esta delegación lo más adecuado sería concentrar los esfuerzos del Comité sobre esta cuestión y ultimar la labor relativa al EEDI para poder adoptar las correspondientes enmiendas en este periodo de sesiones. Esto transmitirá a la comunidad internacional el mensaje positivo de que la OMI está, verdaderamente, avanzando y organizando su contribución a los esfuerzos mundiales de cara a la reducción de los GEI y la mitigación del cambio climático. Sr. Presidente, la presente declaración solamente constituye la opinión general de esta delegación y tenemos la intención de formular observaciones específicas con respecto a ciertos documentos dentro de este punto del orden del día, una vez se hayan presentado.

\*\*\*

ANEXO 9

PLAN DE TRABAJO Y CALENDARIO PARA CONTINUAR ELABORANDO LAS MEDIDAS TÉCNICAS  
Y OPERACIONALES APLICABLES A LOS BUQUES

1 Marco del EEDI para los tipos y tamaños de buques, y los sistemas de propulsión no abarcados por las prescripciones actuales del EEDI

Periodo de sesiones del MEPC:		MEPC 62	MEPC 63	MEPC 64	MEPC 65	MEPC 66	MEPC 67	MEPC 68	MEPC 69
Fecha (de 2012 a 2016, las fechas son provisionales):		Julio de 2011	Febrero de 2012	Octubre de 2012	[Julio de 2013]	[Marzo de 2014]	[Octubre de 2014]	[Julio de 2015]	[Marzo de 2016]
Definición de buque de carga rodada y de buque para el transporte de vehículos		→			Ultimación	Adopción			
Marcos regulatorios (niveles de referencia y factores de reducción) para: - buques de pasaje - buques de carga de transbordo rodado - buques de pasaje de transbordo rodado		→			Ultimación	Adopción			
Examen del método para calcular el EEDI de buques de propulsión diésel-eléctrica, propulsión con turbina y propulsión híbrida, y otros sistemas de propulsión o sistemas mixtos de combustible		→			Ultimación	Adopción			
Proceso de examen	Examen de las prescripciones aplicables a los segmentos de los buques pequeños con factores de reducción lineales que figuran en la regla 21 (proceso de examen 1)	→			Ultimación				
	Examen del EEDI para el segmento de mayor tamaño de los petroleros y graneleros	→			Ultimación				
	Examen de los avances tecnológicos y ajuste de los plazos y los factores de reducción establecidos en las fases 2 y 3 (proceso de examen 2)						→		

**2 Directrices restantes relacionadas con el EEDI y el SEEMP que han de elaborarse**

Periodo de sesiones del MEPC:	MEPC 62	MEPC 63	MEPC 64	MEPC 65	MEPC 66	MEPC 67
Fecha (para 2012, 2013, 2014 y 2015, las fechas son provisionales):	Julio de 2011	Febrero de 2012	Octubre de 2012	[Julio de 2013]	[Marzo de 2014]	[Octubre de 2014]
Directrices sobre las mejoras estructurales voluntarias específicas del buque para incrementar la seguridad del buque (dos periodos de sesiones después de recibir la propuesta; el calendario que se muestra a la derecha indica la posibilidad más temprana)		→	Ultimación			
Examen de las tecnologías de reducción del CO <sub>2</sub> (Factores de conversión/Directrices) (tres periodos de sesiones después de recibir la propuesta; el calendario que se muestra a la derecha indica la posibilidad más temprana)				Ultimación		
Examen de las Directrices sobre la potencia propulsora necesaria para mantener la capacidad de maniobra del buque en condiciones adversas	→	Ultimación				
Identificación y elaboración de otras directrices y documentos justificativos sobre medidas técnicas y operacionales						→

\*\*\*

## ANEXO 10

### MANDATO PARA LA REUNIÓN INTERPERIODOS DEL GRUPO DE TRABAJO SOBRE MEDIDAS DE EFICIENCIA ENERGÉTICA PARA BUQUES

Se encarga al Grupo de trabajo sobre medidas de eficiencia energética para buques, en su segunda reunión interperiodos (EE-WG 2) que, teniendo en cuenta todos los documentos pertinentes, lleve a cabo las siguientes tareas:

- .1 seguir mejorando los siguientes proyectos de directrices con miras a ultimarlos en el MEPC 63:
  - .1 el proyecto de directrices sobre el método de cálculo del índice de eficiencia energética de proyecto (EEDI) para los buques nuevos;
  - .2 el proyecto de directrices para la elaboración de un plan de gestión de la eficiencia energética del buque (SEEMP);
  - .3 el proyecto de directrices para los reconocimientos y la certificación del EEDI;
  - .4 el proyecto de directrices provisionales para determinar la potencia de propulsión y la velocidad mínimas que permitan realizar maniobras seguras en condiciones desfavorables;
- .2 examinar la posibilidad de elaborar marcos del EEDI para otros tipos de buques y sistemas de propulsión no abarcados por el proyecto de directrices sobre el método de cálculo del índice de eficiencia energética de proyecto (EEDI) para los buques nuevos;
- .3 determinar si son necesarias otras directrices o documentos de apoyo sobre medidas técnicas y operacionales;
- .4 considerar el EEDI para el segmento de mayor tamaño de los petroleros y graneleros;
- .5 considerar la posibilidad de mejorar las directrices sobre el indicador operacional de la eficiencia energética del buque (EEOI) (MEPC.1/Circ.684); y
- .6 presentar un informe por escrito al MEPC 63.

\*\*\*



## ANEXO 11

### DECLARACIÓN DEL OBSERVADOR DE LA CESA DURANTE EL DEBATE SOBRE CUESTIONES RELATIVAS A LOS GEI

#### **Declaración del observador de la CESA sobre el documento MEPC 62/5/10 (Arabia Saudita y otros)**

Con la presente intervención, los constructores y reparadores de buques europeos quisieran comentar los aspectos tecnológicos del documento MEPC 62/5/10, concretamente con respecto a la propuesta de Arabia Saudita, China y Sudáfrica sobre la transferencia de tecnología que figura en los párrafos 9, 15 y 16.

Aunque la CESA desea transmitir la voluntad del sector de la construcción naval de adherirse a los principios de la cooperación técnica, la transparencia del proyecto y la transferencia de tecnología a fin de contribuir a la búsqueda compartida de soluciones para grandes retos, incluido el del cambio climático, también debemos manifestar nuestra seria preocupación con respecto al proyecto de regla [x].

El texto que se propone en la segunda y tercera frases no servirá para promover la asistencia técnica y la creación de capacidad, ni facilitará el desarrollo de tecnología para mejorar la eficiencia energética. Debido a la disposición según la cual los proyectos de buques nuevos y la tecnología de reducción del EEDI pasarían al dominio público, junto con la total ausencia de disposiciones que garanticen la protección de los derechos sobre la propiedad intelectual, esta regla, en caso de adoptarse, constituiría el fin de todas las inversiones del sector en investigación e innovación necesarias para desarrollar opciones de reducción del CO<sub>2</sub> más allá de la navegación a menor velocidad y otras medidas operacionales.

En el transporte marítimo moderno, tanto la protección ambiental como la competitividad del sector de la construcción naval dependen del desarrollo continuo de tecnologías más innovadoras de arquitectura naval y de tecnologías avanzadas de reducción de las emisiones. Esta situación, que solamente puede beneficiar a reguladores y productores de equipo marino y buques de alta tecnología, debería mantenerse mediante un alto nivel de protección de los derechos de la propiedad individual. Si se revelan datos de proyectos sensibles, serán víctimas de la piratería de productos impidiendo la rentabilidad de la inversión. La transparencia ilimitada de los proyectos sin medidas para proteger el capital de conocimiento pondría en peligro los medios financieros y los incentivos para innovar. Esto no es construir capacidad sino destruir conocimientos técnicos e industriales. ¿Estarían los Estados de abanderamiento de la OMI dispuestos a transferir la carga que constituye el desarrollo tecnológico solamente a institutos de investigación públicos y a financiar la innovación exclusivamente con fondos públicos?

En consecuencia, cualquier actividad de la OMI relativa a la transferencia de tecnología, en concreto la labor de un Grupo especial de análisis de las necesidades en cuanto a la creación de capacidad que se propone en el párrafo 16, debería estar firmemente basada en los principios del derecho sobre la propiedad intelectual acordados internacionalmente y acompañada por medidas de protección concretas, apropiadas y eficaces acordes con los objetivos estratégicos de la Organización Mundial de la Propiedad Intelectual y debería llevarse a cabo en estrecha colaboración con todas las partes interesadas, incluida la OMPI como órgano especial responsable de las Naciones Unidas. Dicho grupo de trabajo también podría analizar el significado de los términos "países en desarrollo" y "construcción de capacidad" en el contexto marítimo, en vista de que China ha aumentado su producción de buques en un 1 500 % desde 2000 y se ha convertido recientemente en el principal país constructor de buques.

*"Regla [x] – Fomento de la asistencia técnica y la creación de capacidad: A fin de fomentar la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes del transporte marítimo internacional **se incrementará** la transparencia de la tecnología en la implantación de las medidas técnicas del EEDI. Todos los proyectos y la tecnología de buques nuevos que reducen el valor del EEDI obtenido de un buque **estarán** abiertos al público. Los países desarrollados **transferirán** su tecnología y proporcionarán apoyo financiero a los países en desarrollo para la creación de capacidad a fin de mejorar la actitud de esos países para satisfacer esas nuevas prescripciones."*

\*\*\*



**ANEXO 12**

**RESOLUCIÓN MEPC.200(62)  
Adoptada el 15 de julio de 2011**

**ENMIENDAS AL ANEXO DEL PROTOCOLO DE 1978 RELATIVO  
AL CONVENIO INTERNACIONAL PARA PREVENIR LA  
CONTAMINACIÓN POR LOS BUQUES, 1973**

**(Disposiciones sobre las zonas especiales y designación del mar Báltico  
como zona especial en virtud del Anexo IV del Convenio MARPOL)**

EL COMITÉ DE PROTECCIÓN DEL MEDIO MARINO,

RECORDANDO el artículo 38 a) del Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional, artículo que trata de las funciones del Comité de Protección del Medio Marino (el Comité) conferidas por los convenios internacionales relativos a la prevención y contención de la contaminación del mar,

TOMANDO NOTA del artículo 16 del Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973 (en adelante denominado "Convenio de 1973") y del artículo VI del Protocolo de 1978 relativo al Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973 (en adelante denominado "Protocolo de 1978"), en los que conjuntamente se especifica el procedimiento para enmendar el Protocolo de 1978 y se confiere al órgano pertinente de la Organización la función de examinar y adoptar enmiendas al Convenio de 1973, modificado por el Protocolo de 1978 (Convenio MARPOL 73/78),

HABIENDO EXAMINADO el proyecto de enmiendas al Anexo IV del Convenio MARPOL 73/78,

1. ADOPTA, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 16 2) d) del Convenio de 1973, las enmiendas al Anexo IV del Convenio MARPOL 73/78, cuyo texto figura en el anexo de la presente resolución;
2. DECIDE, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 16 2) f) iii) del Convenio de 1973, que las enmiendas se considerarán aceptadas el 1 de julio de 2012, salvo que, con anterioridad a esa fecha, un tercio cuando menos de las Partes, o aquellas Partes cuyas flotas mercantes combinadas representen como mínimo el 50 % del arqueo bruto de la flota mercante mundial, hayan notificado a la Organización que rechazan las enmiendas;
3. INVITA a las Partes a que tomen nota de que, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 16 2) g) ii) del Convenio de 1973, las mencionadas enmiendas entrarán en vigor el 1 de enero de 2013, una vez aceptadas de conformidad con lo estipulado en el párrafo 2 anterior;
4. PIDE al Secretario General que, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 16 2) e) del Convenio de 1973, remita a todas las Partes en el Convenio MARPOL 73/78 copias certificadas de la presente resolución y del texto de las enmiendas que figura en el anexo;
5. PIDE TAMBIÉN al Secretario General que remita copias de la presente resolución y de su anexo a los Miembros de la Organización que no son Partes en el Convenio MARPOL 73/78.

## ANEXO

### ENMIENDAS AL ANEXO IV DEL CONVENIO MARPOL

- 1 *Se añaden a la regla 1 los nuevos párrafos 5bis, 7bis y 7ter siguientes:*

"5bis Por *zona especial* se entiende cualquier extensión de mar en la que, por razones técnicas reconocidas en relación con sus condiciones oceanográficas y ecológicas y el carácter particular de su tráfico marítimo, se hace necesario adoptar procedimientos especiales obligatorios para prevenir la contaminación del mar por aguas sucias.

Son zonas especiales las siguientes:

- .1 la zona del mar Báltico definida en la regla 1.11.2 del Anexo I; y
- .2 cualquier otra zona marítima designada por la Organización de conformidad con los criterios y procedimientos para la designación de zonas especiales en lo que respecta a la prevención de la contaminación por las aguas sucias<sup>1</sup>.

7bis Por *pasajero* se entiende toda persona que no sea:

- .1 el capitán, un miembro de la tripulación u otra persona empleada u ocupada a bordo del buque en cualquier cometido relacionado con las actividades del mismo; y
- .2 un niño de menos de un año.

7ter Por *buque de pasaje* se entiende un buque que transporte más de 12 pasajeros.

A los efectos de la aplicación de la regla 11.3, por *buque de pasaje nuevo* se entiende:

- .1 un buque de pasaje cuyo contrato de construcción se formaliza, o de no haberse formalizado un contrato de construcción, un buque cuya quilla sea colocada o que se halle en fase análoga de construcción el 1 de enero de 2016 o posteriormente; o
- .2 un buque de pasaje cuya entrega tenga lugar una vez transcurridos dos años o más después del 1 de enero de 2016.

Por *buque de pasaje existente* se entiende un buque de pasaje que no es un buque de pasaje nuevo."

---

<sup>1</sup> Véase la resolución A.927(22) de la Asamblea, Directrices para la designación de zonas especiales en virtud del MARPOL 73/78 y Directrices para la determinación y designación de zonas marinas especialmente sensibles.

2 *Se añade a la regla 9 el nuevo párrafo 2 siguiente:*

"2 Por derogación del párrafo 1, todo buque de pasaje que, de conformidad con lo dispuesto en la regla 2, esté sujeto a las disposiciones del presente Anexo, y al que se aplique la regla 11.3 mientras se encuentre en una zona especial, estará equipado con uno de los siguientes sistemas de tratamiento de aguas sucias:

- .1 una instalación de tratamiento de aguas sucias de un tipo aprobado por la Administración, teniendo en cuenta las normas y los métodos de prueba elaborados por la Organización<sup>2</sup>, o
- .2 un tanque de retención que tenga capacidad suficiente, a juicio de la Administración, para retener todas las aguas sucias, habida cuenta del servicio que presta el buque, el número de personas a bordo y otros factores pertinentes. El tanque de retención estará construido del modo que la Administración juzgue satisfactorio y estará dotado de medios para indicar visualmente la cantidad del contenido."

3 *La regla 11 se sustituye por la siguiente:*

**Regla 11**

*Descarga de aguas sucias*

"A *Descarga de las aguas sucias de los buques que no sean buques de pasaje en todas las zonas y descarga de las aguas sucias de los buques de pasaje fuera de las zonas especiales*

1 A reserva de las disposiciones de la regla 3 del presente Anexo, se prohíbe la descarga de aguas sucias en el mar a menos que se cumplan las siguientes condiciones:

- .1 que el buque efectúe la descarga a una distancia superior a 3 millas marinas de la tierra más próxima si las aguas sucias han sido previamente desmenuzadas y desinfectadas mediante un sistema aprobado por la Administración, de conformidad con lo dispuesto en la regla 9.1.2 del presente Anexo, o a una distancia superior a 12 millas marinas de la tierra más próxima si no han sido previamente desmenuzadas ni desinfectadas. En cualquier caso, las aguas sucias que hayan estado almacenadas en los tanques de retención, o las aguas sucias procedentes de espacios que contengan animales vivos, no se descargarán instantáneamente, sino a un régimen moderado, hallándose el buque en ruta y navegando a una velocidad no inferior a 4 nudos. Dicho régimen de descarga habrá de ser aprobado por la Administración teniendo en cuenta las normas elaboradas por la Organización<sup>3</sup>; o

<sup>2</sup> Véa[n]se [el proyecto de] [las] Directrices sobre la implantación de las normas relativas a efluentes y pruebas de rendimiento de las instalaciones de tratamiento de aguas sucias para los buques de pasaje, [2012,] [adoptado] [adoptadas] por el Comité de Protección del Medio Marino de la Organización mediante [la resolución MEPC....].

<sup>3</sup> Véase la Recomendación sobre normas relativas al régimen de descarga de aguas sucias sin tratar por los buques, adoptada por el Comité de Protección del Medio Marino de la Organización mediante la resolución MEPC.157(55).

- .2 que el buque utilice una instalación de tratamiento de aguas sucias aprobada, cuyo cumplimiento de las prescripciones de funcionamiento mencionadas en la regla 9.1.1 del presente Anexo haya sido certificado por la Administración, y que el efluente no produzca sólidos flotantes visibles ni ocasione coloración en las aguas circundantes.

2 Las disposiciones del párrafo 1 no se aplicarán a los buques que naveguen en aguas sometidas a la jurisdicción de un Estado ni a los buques de otros Estados que estén de paso, mientras se encuentren en esas aguas y estén descargando aguas sucias con arreglo a las prescripciones menos rigurosas que pueda imponer tal Estado.

*B Descarga de las aguas sucias de los buques de pasaje dentro de una zona especial*

3 A reserva de lo dispuesto en la regla 3 del presente Anexo, se prohibirá toda descarga de aguas sucias de un buque de pasaje dentro de una zona especial:

- a) en el caso de los buques de pasaje nuevos, el 1 de enero de 2016 o posteriormente, a reserva de lo dispuesto en el párrafo 2 de la regla 12*bis*; y
- b) en el caso de los buques de pasaje existentes, el 1 de enero de 2018 o posteriormente, a reserva de lo dispuesto en el párrafo 2 de la regla 12*bis*,

a menos que se cumplan las siguientes condiciones:

que el buque utilice una instalación de tratamiento de aguas sucias aprobada, cuyo cumplimiento de las prescripciones de funcionamiento mencionadas en la regla 9.2.1 del presente Anexo haya sido certificado por la Administración, y que el efluente no produzca sólidos flotantes visibles ni ocasione coloración en las aguas circundantes.

*C Prescripciones generales*

4 Cuando las aguas sucias estén mezcladas con residuos o aguas residuales a los que se apliquen otros anexos del Convenio MARPOL, se cumplirán las prescripciones de dichos anexos además de las del presente."

4 *Se añade la nueva regla 12bis siguiente:*

**"Regla 12*bis***

*Instalaciones de recepción para los buques de pasaje en las zonas especiales*

- .1 Toda Parte cuyo litoral limite con una zona especial se compromete a garantizar que:
- .1 en los puertos y terminales de la zona especial utilizados por buques de pasaje se establecerán instalaciones de recepción de aguas sucias;

- .2 las instalaciones son adecuadas para satisfacer las necesidades de dichos buques de pasaje; y
  - .3 las instalaciones funcionan de modo que se eviten demoras indebidas a dichos buques de pasaje.
- .2 Los Gobiernos de las Partes interesadas notificarán a la Organización las medidas que adopten en cumplimiento del párrafo 1 de la presente regla. Una vez recibidas suficientes notificaciones de conformidad con el párrafo 1, la Organización fijará la fecha en que empezarán a regir las prescripciones de la regla 11.3 para la zona en cuestión. La Organización notificará a todas las Partes la fecha fijada con no menos de doce meses de antelación. Hasta que se fije esa fecha, los buques deberán cumplir lo prescrito en la regla 11.1 del presente Anexo mientras naveguen en la zona especial."

**ENMIENDAS AL MODELO DE CERTIFICADO INTERNACIONAL DE  
PREVENCIÓN DE LA CONTAMINACIÓN POR AGUAS SUCIAS**

1 *Se añade el texto siguiente en el epígrafe "Datos relativos al buque":*

Tipo de buque a los efectos de la aplicación de la regla 11.3:\*

Buque de pasaje nuevo/existente

Buque que no es buque de pasaje

2 *El párrafo \*1.1. se enmienda de modo que rece como sigue:*

\*1.1. Descripción de la instalación de tratamiento de aguas sucias:

Tipo de instalación de tratamiento de aguas sucias .....

Nombre del fabricante .....

La instalación de tratamiento de aguas sucias está certificada por la Administración y se ajusta a las normas sobre efluentes estipuladas en la resolución MEPC.2(VI).

La instalación de tratamiento de aguas sucias está certificada por la Administración y se ajusta a las normas sobre efluentes estipuladas en la resolución MEPC.159(55).

La instalación de tratamiento de aguas sucias está certificada por la Administración y se ajusta a las normas sobre efluentes estipuladas en la [resolución MEPC...].<sup>§</sup>

\*\*\*

---

\* Táchese según proceda.

§ El número de la resolución MEPC se insertará cuando el MEPC adopte las normas en un futuro periodo de sesiones.

**ANEXO 13**

**RESOLUCIÓN MEPC.201(62)  
Adoptada el 15 de julio de 2011**

**ENMIENDAS AL ANEXO DEL PROTOCOLO DE 1978 RELATIVO  
AL CONVENIO INTERNACIONAL PARA PREVENIR LA  
CONTAMINACIÓN POR LOS BUQUES, 1973**

**(Anexo V revisado del Convenio MARPOL)**

EL COMITÉ DE PROTECCIÓN DEL MEDIO MARINO,

RECORDANDO el artículo 38 a) del Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional, artículo que trata de las funciones del Comité de Protección del Medio Marino (el Comité) conferidas por los convenios internacionales relativos a la prevención y contención de la contaminación del mar,

TOMANDO NOTA del artículo 16 del Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973 (en adelante denominado "Convenio de 1973") y del artículo VI del Protocolo de 1978 relativo al Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973 (en adelante denominado "Protocolo de 1978"), en los que conjuntamente se especifica el procedimiento para enmendar el Protocolo de 1978 y se confiere al órgano pertinente de la Organización la función de examinar y adoptar enmiendas al Convenio de 1973, modificado por el Protocolo de 1978 (Convenio MARPOL 73/78),

HABIENDO EXAMINADO el proyecto de enmiendas al Anexo V del Convenio MARPOL 73/78,

1. ADOPTA, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 16 2) d) del Convenio de 1973, las enmiendas al Anexo V del Convenio MARPOL 73/78, cuyo texto figura en el anexo de la presente resolución;
2. DECIDE, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 16 2) f) iii) del Convenio de 1973, que las enmiendas se considerarán aceptadas el 1 de julio de 2012, salvo que, con anterioridad a esa fecha, un tercio cuando menos de las Partes, o aquellas Partes cuyas flotas mercantes combinadas representen como mínimo el 50 % del tonelaje bruto de la flota mercante mundial, hayan notificado a la Organización que rechazan las enmiendas;
3. INVITA a las Partes a que tomen nota de que, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 16 2) g) ii) del Convenio de 1973, dichas enmiendas entrarán en vigor el 1 de enero de 2013, una vez aceptadas de conformidad con lo estipulado en el párrafo 2 anterior;
4. PIDE al Secretario General que, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 16 2) e) del Convenio de 1973, remita a todas las Partes en el Convenio MARPOL 73/78 copias certificadas de la presente resolución y del texto de las enmiendas que figura en el anexo;
5. PIDE TAMBIÉN al Secretario General que remita copias de la presente resolución y de su anexo a los Miembros de la Organización que no son Partes en el Convenio MARPOL 73/78.

## ANEXO

### ANEXO V REVISADO DEL CONVENIO MARPOL REGLAS PARA PREVENIR LA CONTAMINACIÓN POR LAS BASURAS DE LOS BUQUES

#### **Regla 1**

##### *Definiciones*

A los efectos del presente Anexo:

- 1 Por *cadáveres de animales* se entiende los cuerpos de todo animal que se transporte a bordo como carga y que haya muerto o se haya sacrificado durante el viaje.
- 2 Por *residuos de carga* se entiende los restos de cualquier carga que no estén contemplados en otros anexos del presente Convenio y que queden en la cubierta o en las bodegas tras las operaciones de carga o descarga, incluidos el exceso o el derramamiento en la carga y descarga, ya sea en estado seco o húmedo o arrastrados en el agua de lavado, pero no el polvo de la carga que quede en cubierta tras el barrido ni el polvo depositado en las superficies exteriores del buque.
- 3 Por *aceite de cocina* se entiende todo tipo de aceite comestible o grasa animal utilizado o destinado a utilizarse en la preparación o cocinado de alimentos, pero no los alimentos propiamente dichos que se preparen utilizando esos aceites.
- 4 Por *desechos domésticos* se entiende todos los tipos de desechos no contemplados en otros anexos, generados en los espacios de alojamiento a bordo del buque. Las aguas grises no se consideran desechos domésticos.
- 5 Por *en ruta* se entiende que el buque navega en el mar siguiendo uno o varios rumbos, aun cuando se aparte de la ruta directa más corta, lo cual, dentro de los límites impuestos en la práctica por las necesidades de la navegación, hará que cualquier descarga se esparza por una zona del mar tan extensa como sea razonable y posible.
- 6 Por *artes de pesca* se entiende todo dispositivo físico o parte del mismo o toda combinación de elementos que puedan ser colocados en la superficie o dentro del agua o sobre los fondos marinos con la intención de capturar organismos marinos o de agua dulce, o de contenerlos para su captura o recogida posterior.
- 7 Por *plataformas fijas o flotantes* se entiende las estructuras fijas o flotantes ubicadas en el mar dedicadas a la exploración, explotación o el consiguiente tratamiento mar adentro de los recursos minerales de los fondos marinos.
- 8 Por *desechos de alimentos* se entiende toda sustancia alimentaria, estropeada o no, como frutas, verduras, productos lácteos, aves, productos cárnicos y restos de comida generados a bordo del buque.
- 9 Por *basuras* se entiende toda clase de desechos de alimentos, desechos domésticos y operacionales, todos los plásticos, residuos de carga, cenizas de incinerador, aceite de cocina, artes de pesca y cadáveres de animales resultantes de las operaciones normales del buque y que suelen eliminarse continua o periódicamente, excepto las sustancias definidas o enumeradas en otros anexos del presente Convenio. El término "basuras" no incluye el pescado fresco ni cualesquiera partes del mismo resultantes de actividades pesqueras realizadas durante el viaje, o resultantes de actividades acuícolas que conlleven el transporte de pescado o



marisco para su colocación en la instalación acuícola y el transporte de pescado o marisco cultivado desde dichas instalaciones a tierra para su procesado.

10 Por *cenizas de incinerador* se entiende las cenizas y clinkers generados por los incineradores de a bordo utilizados para incinerar basuras.

11 Por *de la tierra más próxima* se entiende desde la línea de base a partir de la cual queda establecido el mar territorial del territorio de que se trate de conformidad con el derecho internacional, con la salvedad de que, a los efectos del presente Anexo, "de la tierra más próxima" a lo largo de la costa nordeste de Australia significará desde una línea trazada a partir de un punto de la costa australiana situado en:

latitud 11°00' S, longitud 142°08' E,  
hasta un punto de latitud 10°35' S, longitud 141°55' E,  
desde allí a un punto de latitud 10°00' S, longitud 142°00' E,  
y luego sucesivamente a latitud 9°10' S, longitud 143°52' E,  
latitud 9°00' S, longitud 144°30' E,  
latitud 10°41' S, longitud 145°00' E,  
latitud 13°00' S, longitud 145°00' E,  
latitud 15°00' S, longitud 146°00' E,  
latitud 17°30' S, longitud 147°00' E,  
latitud 21°00' S, longitud 152°55' E,  
latitud 24°30' S, longitud 154°00' E,  
y finalmente desde esta posición hasta un punto de la costa de Australia situado en:  
latitud 24°42' S, longitud 153°15' E.

12 Por *desechos operacionales* se entiende todos los desechos sólidos (entre ellos los lodos) no contemplados en otros anexos que se recogen a bordo durante el mantenimiento o las operaciones normales de un buque, o se utilizan para la estiba y manipulación de la carga. Los desechos operacionales incluyen también los agentes y aditivos de limpieza contenidos en las bodegas de carga y el agua de lavado exterior. Los desechos operacionales no incluyen las aguas grises, las aguas de sentina u otras descargas similares que sean esenciales para la explotación del buque, teniendo en cuenta las directrices elaboradas por la Organización.

13 Por *plástico* se entiende un material sólido que contiene como ingrediente esencial uno o más polímeros de elevada masa molecular y al que se da forma durante la fabricación del polímero o bien durante la transformación en producto acabado mediante calor o presión, o ambos. Las propiedades físicas de los plásticos varían de modo que estos pueden ser desde duros y quebradizos hasta blandos y elásticos. A los efectos del presente Anexo, por "todos los plásticos" se entiende toda la basura consistente en materia plástica o que comprenda materia plástica en cualquier forma, incluida la cabuyería y las redes de pesca de fibras sintéticas, las bolsas de plástico para la basura y las cenizas de incinerador de productos de plástico.

14 Por *zona especial* se entiende cualquier extensión de mar en la que, por razones técnicas reconocidas en relación con sus condiciones oceanográficas y ecológicas y el carácter particular de su tráfico marítimo, se hace necesario adoptar procedimientos especiales obligatorios para prevenir la contaminación del mar por las basuras.

A los efectos del presente Anexo, las zonas especiales son la zona del mar Mediterráneo, la zona del mar Báltico, la zona del mar Negro, la zona del mar Rojo, la zona de los Golfos, la zona del mar del Norte, la zona del Antártico y la región del Gran Caribe, según se definen a continuación:

- .1 Por *zona del mar Mediterráneo* se entiende este mar propiamente dicho, con sus golfos y mares interiores, situándose la divisoria con el mar Negro en el paralelo 41° N y el límite occidental en el meridiano 5°36' W, que pasa por el estrecho de Gibraltar.
- .2 Por *zona del mar Báltico* se entiende este mar propiamente dicho, con los golfos de Botnia y Finlandia y la entrada al Báltico hasta el paralelo que pasa por Skagen, en el Skagerrak, a 57°44,8' N.
- .3 Por *zona del mar Negro* se entiende este mar propiamente dicho, separado del Mediterráneo por la divisoria establecida en el paralelo 41° N.
- .4 Por *zona del mar Rojo* se entiende este mar propiamente dicho, con los golfos de Suez y Aqaba, limitado al sur por la línea loxodrómica entre Ras si Ane (12°28,5' N, 43°19,6' E) y Husn Murad (12°40,4' N, 43°30,2' E).
- .5 Por *zona de los Golfos* se entiende la extensión de mar situada al noroeste de la línea loxodrómica entre Ras al Hadd (22°30' N, 59°48' E) y Ras al Fasteh (25°04' N, 61°25' E).
- .6 Por *zona del mar del Norte* se entiende este mar propiamente dicho, con sus mares interiores, dentro de los límites siguientes:
  - .1 el mar del Norte, al sur del paralelo 62° N y al este del meridiano 4° W;
  - .2 el Skagerrak, cuyo límite meridional queda determinado al este de Skagen por el paralelo 57°44,8' N; y
  - .3 el canal de la Mancha y sus accesos al este del meridiano 5° W y al norte del paralelo 48°30' N.
- .7 Por *zona del Antártico* se entiende la extensión de mar situada al sur del paralelo 60° S.
- .8 Por *región del Gran Caribe* se entiende el golfo de México y el mar Caribe propiamente dichos, con sus bahías y mares interiores y la parte del océano Atlántico limitada por el paralelo 30° N desde la Florida hacia el este hasta el meridiano 77°30' W; de ahí, una línea loxodrómica hasta la intersección del paralelo 20° N con el meridiano 59° W; de ahí, una línea loxodrómica hasta la intersección del paralelo 7°20' N con el meridiano 50° W, y de ahí, una línea loxodrómica trazada hacia el sudoeste hasta el límite oriental de la Guyana Francesa.

## **Regla 2**

### *Ámbito de aplicación*

A menos que se disponga expresamente otra cosa, las disposiciones del presente Anexo se aplicarán a todos los buques.

### **Regla 3**

#### *Prohibición general de la descarga de basuras en el mar*

1 Está prohibida la descarga de toda clase de basuras en el mar, excepto si se dispone otra cosa en las reglas 4, 5, 6 y 7 del presente Anexo.

2 A reserva de lo dispuesto en la regla 7 del presente Anexo, se prohíbe descargar en el mar toda materia plástica, incluidas, sin que la enumeración sea exhaustiva, la cabuyería y redes de pesca de fibras sintéticas, las bolsas de plástico para la basura y las cenizas de incinerador de productos de plástico.

3 A reserva de lo dispuesto en la regla 7 del presente Anexo, se prohíbe descargar en el mar aceite de cocina.

### **Regla 4**

#### *Descarga de basuras fuera de las zonas especiales*

1 La descarga de las siguientes basuras en el mar fuera de las zonas especiales solo se permitirá mientras el buque esté en ruta y tan lejos como sea posible de la tierra más próxima, pero en ningún caso a menos de:

- .1 Tres millas marinas de la tierra más próxima en el caso de desechos de alimentos que se hayan pasado por un desmenuzador o triturador. Tales desechos de alimentos estarán desmenuzados o triturados de manera que puedan pasar por cribas con mallas de una abertura máxima de 25 mm.
- .2 Doce millas marinas de la tierra más próxima en el caso de desechos de alimentos que no hayan sido tratados de conformidad con lo indicado en el apartado .1 *supra*.
- .3 Doce millas marinas de la tierra más próxima en el caso de residuos de carga que no puedan recuperarse mediante los métodos disponibles normalmente para su descarga. Estos residuos de carga no deberán contener ninguna sustancia clasificada como perjudicial para el medio marino, teniendo en cuenta las directrices elaboradas por la Organización.
- .4 En el caso de los cadáveres de animales, la descarga se efectuará tan lejos de la tierra más cercana como sea posible, teniendo en cuenta las directrices elaboradas por la Organización.

2 Los agentes o aditivos de limpieza contenidos en las bodegas de carga y las aguas de lavado de la cubierta y superficies externas podrán descargarse en el mar, pero estas sustancias no deben ser perjudiciales para el medio marino, teniendo en cuenta las directrices elaboradas por la Organización.

3 Cuando las basuras estén mezcladas o contaminadas con otras sustancias cuya descarga esté prohibida o para las que rijan distintas prescripciones de descarga, se aplicarán las prescripciones más rigurosas.

## **Regla 5**

### *Prescripciones especiales para la descarga de basuras desde plataformas fijas o flotantes*

1 A reserva de lo dispuesto en el párrafo 2 de la presente regla, se prohíbe la descarga en el mar de cualesquiera basuras desde plataformas fijas o flotantes y desde todo otro buque que esté atracado a tales plataformas o a menos de 500 metros de las mismas.

2 Podrán descargarse en el mar desechos de alimentos desde plataformas fijas o flotantes que estén situadas a más de 12 millas marinas de la tierra más próxima y desde todo otro buque que esté atracado a tales plataformas o a menos de 500 metros de las mismas, pero solamente cuando se trate de desechos que se hayan pasado por un desmenuzador o triturador. Tales desechos de alimentos estarán desmenuzados o triturados de manera que puedan pasar por cribas con mallas de una abertura máxima de 25 mm.

## **Regla 6**

### *Descarga de basuras dentro de zonas especiales*

1 En las zonas especiales solo se permitirá la descarga de las basuras siguientes en el mar mientras el buque esté en ruta y tal como se indica a continuación:

- .1 Descarga en el mar de desechos de alimentos tan lejos como sea posible de la tierra más próxima, pero a no menos de 12 millas marinas de la tierra más próxima o de la plataforma de hielo más próxima. Los desechos de alimentos deberán estar desmenuzados o triturados de manera que puedan pasar por cribas con mallas de una abertura máxima de 25 mm. Los desechos de alimentos no deberán estar contaminados con ningún otro tipo de basuras. La descarga de productos avícolas introducidos, incluidas las aves o partes de aves, no está permitida en la zona del Antártico salvo que dichos productos se hayan tratado para su esterilización.
- .2 Descarga de residuos de carga que no pueden recuperarse mediante los métodos normalmente disponibles de descarga cuando se satisfacen todas las condiciones siguientes:
  - .1 los residuos de carga y los agentes y aditivos de limpieza contenidos en el agua de lavado de las bodegas no incluyen ninguna sustancia clasificada como perjudicial para el medio marino, teniendo en cuenta las directrices elaboradas por la Organización;
  - .2 tanto el puerto de partida como el siguiente puerto de destino se encuentran dentro de la zona especial y el buque no va a salir de la zona especial entre esos dos puertos;
  - .3 en esos puertos no se dispone de instalaciones de recepción adecuadas teniendo en cuenta las directrices elaboradas por la Organización; y
  - .4 si se satisfacen las condiciones especificadas en los apartados .2.1, .2.2 y .2.3 del presente párrafo, la descarga del agua de lavado de las bodegas de carga que contenga residuos se efectuará tan lejos como sea posible de la tierra más próxima o la plataforma de hielo más próxima y a no menos de 12 millas marinas de la tierra más próxima o de la plataforma de hielo más próxima.

2 Los agentes o aditivos de limpieza contenidos en las aguas de lavado de la cubierta y superficies externas podrán descargarse en el mar, pero solamente si estas sustancias no son perjudiciales para el medio marino, teniendo en cuenta las directrices elaboradas por la Organización.

3 En la zona del Antártico se aplicarán (además de las que figuran en el párrafo 1 de la presente regla) las siguientes normas:

- .1 Las Partes cuyos puertos sean utilizados por buques en viajes de ida en ruta a la zona del Antártico o de vuelta de esta se comprometen a garantizar que, tan pronto como sea factible, se provean instalaciones adecuadas para la recepción de todas las basuras procedentes de todos los buques, sin causar demoras innecesarias, y de acuerdo con las necesidades de los buques que las utilicen.
- .2 Las Partes comprobarán que todos los buques que tengan derecho a enarbolar su pabellón, antes de entrar en la zona del Antártico, tienen capacidad suficiente para retener a bordo, mientras naveguen en la zona, todas las basuras, y han concertado acuerdos para descargar dichas basuras en una instalación de recepción después de salir de la zona.

4 Cuando las basuras estén mezcladas o contaminadas con otras sustancias cuya descarga esté prohibida o para las que rijan prescripciones de descarga distintas, se aplicarán las prescripciones más rigurosas.

### **Regla 7** *Excepciones*

1 Las reglas 3, 4, 5 y 6 del presente Anexo no se aplicarán:

- .1 a la descarga de las basuras de un buque cuando ello sea necesario para proteger la seguridad del buque y de las personas a bordo o para salvar vidas en el mar; ni
- .2 a la pérdida accidental de basuras resultante de averías sufridas por un buque o por sus equipos, siempre que antes y después de producirse la avería se hubieran tomado toda suerte de precauciones razonables para impedir o reducir a un mínimo tal pérdida accidental; ni
- .3 a la pérdida accidental de artes de pesca de un buque siempre que se hubiera tomado toda suerte de precauciones razonables para impedir tal pérdida; ni
- .4 a la descarga de artes de pesca de un buque para proteger el medio marino o la seguridad de dicho buque o de su tripulación.

2 Excepción de *en ruta*:

- .1 Las prescripciones de *en ruta* establecidas en las reglas 4 y 6 no se aplicarán a la descarga de desechos de alimentos cuando quede claro que mantener dichos desechos de alimentos a bordo presenta un riesgo inminente para la salud de las personas a bordo.

## **Regla 8**

### *Instalaciones de recepción*

- 1 Las Partes se comprometen a garantizar que en los puertos y terminales se habiliten instalaciones adecuadas para la recepción de basuras que respondan a las necesidades de los buques que las utilicen y sin que estos sufran demoras innecesarias.
- 2 Instalaciones de recepción dentro de zonas especiales:
  - .1 Las Partes cuyos litorales limiten con una zona especial se comprometen a garantizar que en todos los puertos y terminales que se encuentren dentro de la zona especial se provean, lo antes posible, instalaciones de recepción adecuadas, teniendo en cuenta las necesidades de los buques que naveguen en esas zonas.
  - .2 Las Partes interesadas notificarán a la Organización las medidas que adopten en cumplimiento del apartado 3.1 de la presente regla. Una vez recibidas suficientes notificaciones, la Organización fijará la fecha a partir de la cual han de regir las prescripciones de la regla 6 del presente Anexo para la zona en cuestión. La Organización notificará a todas las Partes la fecha fijada con no menos de 12 meses de antelación. Hasta la fecha que se fije, los buques que estén navegando en una zona especial cumplirán las prescripciones de la regla 4 del presente Anexo en lo que respecta a las descargas fuera de las zonas especiales.
- 3 Las Partes notificarán a la Organización, para que esta lo comunique a las Partes Contratantes interesadas, todos los casos en que las instalaciones provistas en cumplimiento de la presente regla se consideren inadecuadas.

## **Regla 9**

### *Supervisión de las prescripciones operacionales por el Estado rector del puerto<sup>1</sup>*

- 1 Un buque que se encuentre en un puerto o una terminal mar adentro de otra Parte está sujeto a inspección por funcionarios debidamente autorizados por dicha Parte en lo que concierne a las prescripciones operacionales en virtud del presente Anexo cuando existan claros indicios para suponer que el capitán o la tripulación no están familiarizados con los procedimientos esenciales de a bordo relativos a la prevención de la contaminación por basuras.
- 2 Si se dan las circunstancias mencionadas en el párrafo 1 de la presente regla, la Parte tomará las medidas necesarias para que el buque no zarpe hasta que se haya resuelto la situación de conformidad con lo prescrito en el presente Anexo.
- 3 Los procedimientos relativos a la supervisión por el Estado rector del puerto estipulados en el artículo 5 del presente Convenio se aplicarán a la presente regla.
- 4 Ninguna disposición de la presente regla se interpretará de manera que se limiten los derechos y obligaciones de una Parte que lleve a cabo la supervisión de las prescripciones operacionales a que se hace referencia de forma específica en el presente Convenio.

---

<sup>1</sup> Véanse los Procedimientos para la supervisión por el Estado rector del puerto, adoptados por la Organización mediante la resolución A.787(19) y enmendados por la resolución A.882(21); véase la publicación IA650S de la OMI.

## Regla 10

### *Rótulos, planes de gestión de basuras<sup>2</sup> y mantenimiento de registros de basuras*

- 1 .1 En todo buque de eslora igual o superior a 12 metros y en toda plataforma fija o flotante se colocarán rótulos en los que se notifiquen a la tripulación y a los pasajeros las prescripciones sobre descarga que figuran en las reglas 3, 4, 5 y 6 del presente Anexo, según proceda.
- .2 Los rótulos estarán redactados en el idioma de trabajo de la tripulación del buque y, en el caso de los buques que realicen viajes a puertos o terminales mar adentro que estén bajo la jurisdicción de otras Partes en el Convenio, lo estarán también en español, francés o inglés.

2 Todo buque de arqueado bruto igual o superior a 100, todo buque que esté autorizado a transportar 15 o más personas y toda plataforma fija o flotante tendrán un plan de gestión de basuras que la tripulación deberá cumplir. Dicho plan incluirá procedimientos por escrito para la reducción al mínimo, la recogida, el almacenamiento, el tratamiento y la eliminación de basuras, incluida la manera de utilizar el equipo de a bordo. También se designará en él a la persona o personas encargadas de su cumplimiento. Dicho plan se basará en las directrices elaboradas por la Organización<sup>2</sup> y estará escrito en el idioma de trabajo de la tripulación.

3 Todo buque de arqueado bruto igual o superior a 400 y todo buque que esté autorizado a transportar 15 o más personas que realicen viajes a puertos o terminales mar adentro que estén bajo la jurisdicción de otra Parte en el Convenio y toda plataforma fija o flotante llevarán un Libro registro de basuras. El Libro registro de basuras, sea o no sea parte del diario oficial de navegación, se ajustará al modelo especificado en el apéndice del presente Anexo:

- .1 Todas las operaciones de descarga en el mar o en una instalación de recepción, o de incineración, que se hayan llevado a cabo se anotarán inmediatamente en el Libro registro de basuras y llevarán la firma del oficial encargado en la fecha en que se realizó la descarga o la incineración. Cuando se complete una página del Libro registro de basuras, el capitán del buque la firmará. Las anotaciones en el Libro registro de basuras se harán, por lo menos, en español, francés o inglés. Cuando las anotaciones se hagan también en un idioma oficial del Estado cuyo pabellón el buque esté autorizado a enarbolar, estas prevalecerán en caso de controversia o discrepancia.
- .2 Cada anotación de descarga o incineración incluirá la fecha, la hora, la situación del buque, la categoría de las basuras y la cantidad estimada de basuras descargadas o incineradas.
- .3 El Libro registro de basuras se conservará a bordo del buque o de la plataforma fija o flotante, en un lugar que permita rápidamente su inspección en cualquier momento razonable. Dicho documento se conservará durante un periodo de dos años como mínimo a partir de la última anotación en el registro.

---

<sup>2</sup> Véanse las Directrices para la elaboración de planes de gestión de basuras, adoptadas por el Comité de Protección del Medio Marino de la Organización mediante la resolución MEPC.71(38); véanse la circular MEPC/Circ.317 y la publicación IA656S de la OMI.

- .4 En los casos de cualquier descarga o pérdida accidental a los que se hace referencia en la regla 7 del presente Anexo, se anotarán en el Libro registro de basuras, o en el caso de cualquier buque de arqueo bruto inferior a 400 en el diario oficial de navegación, la ubicación, las circunstancias y los motivos de la descarga o pérdida, los pormenores de los artículos descargados o perdidos, así como las precauciones razonables adoptadas para prevenir o reducir al mínimo dichas descargas o pérdidas accidentales.

4 La Administración podrá eximir de las prescripciones relativas al Libro registro de basuras:

- .1 a los buques que realicen viajes de una (1) hora como máximo y que estén autorizados a transportar 15 o más personas; o
- .2 a las plataformas fijas o flotantes.

5 La autoridad competente del Gobierno de una Parte en el Convenio podrá inspeccionar el Libro registro de basuras o el diario oficial de navegación a bordo de cualquier buque al que se aplique la presente regla mientras el buque se encuentre en uno de sus puertos o terminales mar adentro y podrá sacar copia de cualquier anotación que figure en dichos libros y exigir al capitán del buque que certifique que se trata de una copia auténtica. Toda copia que haya sido certificada por el capitán del buque como copia auténtica de una anotación del Libro registro de basuras o del diario oficial de navegación será admisible en cualquier procedimiento judicial como prueba de los hechos consignados en la misma. La inspección del Libro registro de basuras o del diario oficial de navegación y la extracción de copias certificadas por la autoridad competente con arreglo a lo dispuesto en el presente párrafo se harán con toda la diligencia posible y sin causar demoras innecesarias al buque.

6 La descarga o pérdida accidental de artes de pesca prevista en las reglas 7.1.3 y 7.1.4 que suponga una amenaza importante para el medio marino o la navegación se notificará al Estado cuyo pabellón el buque esté autorizado a enarbolar y, en los casos en que la descarga o pérdida se produzca dentro de las aguas bajo la jurisdicción de un Estado ribereño, también a dicho Estado ribereño.



## APÉNDICE

### MODELO DE LIBRO REGISTRO DE BASURAS

Nombre del buque: \_\_\_\_\_

Número o letras distintivos: \_\_\_\_\_

Número IMO: \_\_\_\_\_

Periodo: \_\_\_\_\_ desde: \_\_\_\_\_ hasta: \_\_\_\_\_

#### 1 INTRODUCCIÓN

Conforme a lo prescrito en la regla 10 del Anexo V del Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, modificado por el Protocolo de 1978 (Convenio MARPOL), debe mantenerse un registro de todas las operaciones de descarga o incineración de basuras realizadas, incluidas las descargas en el mar, en instalaciones de recepción o en otros buques, así como las pérdidas accidentales de basuras.

#### 2 BASURAS Y GESTIÓN DE BASURAS

Por *basuras* se entiende toda clase de desechos de alimentos, desechos domésticos y desechos operacionales, todos los plásticos, residuos de carga, cenizas de incinerador, aceite de cocina, artes de pesca y cadáveres de animales resultantes de las operaciones normales del buque y que suelen eliminarse continua o periódicamente, excepto las sustancias definidas o enumeradas en otros anexos del presente Convenio. El término "basuras" no incluye el pescado fresco ni cualesquiera partes del mismo resultantes de actividades pesqueras realizadas durante el viaje, o resultantes de actividades acuícolas que conlleven el transporte de pescado o marisco para su colocación en la instalación acuícola y el transporte de pescado o marisco cultivado desde dichas instalaciones a tierra para su procesado.

La información pertinente puede consultarse en las Directrices para la implantación del Anexo V del Convenio MARPOL.<sup>3</sup>

#### 3 DESCRIPCIÓN DE LAS BASURAS

A los efectos del Libro registro de basuras (o del diario oficial de navegación), las basuras se agruparán en las siguientes categorías:

- |   |                             |
|---|-----------------------------|
| A | Plásticos                   |
| B | Desechos de alimentos       |
| C | Desechos domésticos         |
| D | Aceite de cocina            |
| E | Cenizas del incinerador     |
| F | Desechos operacionales      |
| G | Residuos de carga           |
| H | Cadáveres de animales       |
| I | Artes de pesca <sup>4</sup> |

<sup>3</sup> Véanse las Directrices para la implantación del Anexo V del Convenio MARPOL 73/78, enmendadas mediante resoluciones.

<sup>4</sup> Véanse las directrices que elaborará la Organización.

#### **4 ANOTACIONES EN EL LIBRO REGISTRO DE BASURAS**

4.1 Se hará una anotación en el Libro registro de basuras en cada una de las ocasiones siguientes:

4.1.1 Cuando se descarguen basuras en una instalación de recepción<sup>5</sup> en tierra o en otros buques:

- .1 fecha y hora de la descarga;
- .2 puerto o instalación, o nombre del buque;
- .3 categorías de las basuras descargadas;
- .4 volumen estimado de la descarga de cada categoría, expresado en metros cúbicos;
- .5 firma del oficial encargado de la operación.

4.1.2 Cuando se incineren basuras:

- .1 fecha y hora de comienzo y final de la incineración;
- .2 situación del buque (latitud y longitud) al comienzo y al final de la incineración;
- .3 categorías de las basuras incineradas;
- .4 volumen estimado de basuras incineradas, expresado en metros cúbicos;
- .5 firma del oficial encargado de la operación.

4.1.3 Cuando se descarguen basuras en el mar de conformidad con las reglas 4, 5 o 6 del Anexo V del Convenio MARPOL:

- .1 fecha y hora de la descarga;
- .2 situación del buque (latitud y longitud). Tómese nota de que para las descargas de residuos de la carga habrá que incluir la situación respecto del inicio y fin de la descarga;
- .3 categoría de basuras descargadas;
- .4 volumen estimado de la descarga de cada categoría, expresado en metros cúbicos;
- .5 firma del oficial encargado de la operación.

---

<sup>5</sup> El capitán del buque debería obtener del operador de las instalaciones de recepción, que incluyen gabarras y camiones, un recibo o certificado que especifique la cantidad estimada de basuras que se transfirieron. Los recibos o certificados deben mantenerse en el Libro registro de basuras.

4.1.4 Descargas accidentales u otras descargas excepcionales o pérdidas de basuras en el mar, incluidas las que se producen de conformidad con la regla 7 del Anexo V del Convenio MARPOL:

- .1 fecha y hora del acaecimiento;
- .2 puerto o situación del buque en el momento del acaecimiento (latitud, longitud y profundidad del mar si se sabe);
- .3 categorías de las basuras descargadas o perdidas;
- .4 volumen estimado de cada categoría, expresado en metros cúbicos;
- .5 causa de la descarga o pérdida, y observaciones generales.

#### **4.2 Volumen de basuras**

El volumen de basuras a bordo se estimará en metros cúbicos, si es posible, por categorías. En el Libro registro de basuras se hacen numerosas referencias al volumen estimado de basuras. Se reconoce que la exactitud del volumen estimado de basuras está sujeta a interpretación. El volumen estimado será distinto antes y después del tratamiento de las basuras. Es posible que determinados procedimientos de tratamiento no permitan una estimación útil del volumen, como en el caso del tratamiento continuo de desechos de alimentos. Estos factores se tendrán en cuenta tanto al hacer anotaciones en el registro como al interpretarlas.

### REGISTRO DE DESCARGAS DE BASURAS

Nombre del buque: \_\_\_\_\_

Número o letras distintivos: \_\_\_\_\_

Número IMO: \_\_\_\_\_

Categorías de basuras

- A. Plásticos
- B. Desechos de alimentos
- C. Desechos domésticos (como por ejemplo, productos de papel, trapos, vidrios, metales, botellas, loza doméstica, etc.)
- D. Aceite de cocina
- E. Cenizas de incinerador
- F. Desechos operacionales
- G. Residuos de carga
- H. Cadáveres de animales
- I. Artes de pesca

#### NUEVA DISPOSICIÓN DEL CUADRO:

Fecha/ hora	Situación del buque/ observaciones (p. ej. pérdida accidental)	Categoría	Cantidad descargada o incinerada estimada	En el mar	En la instalación de recepción	Incineración	Certificación/ firma

Firma del capitán: \_\_\_\_\_

Fecha: \_\_\_\_\_

\*\*\*

**ANEXO 14**

**RESOLUCIÓN MEPC.202(62)  
Adoptada el 15 de julio de 2011**

**ENMIENDAS AL ANEXO DEL PROTOCOLO DE 1997 QUE ENMIENDA EL CONVENIO INTERNACIONAL PARA PREVENIR LA CONTAMINACIÓN POR LOS BUQUES, 1973, MODIFICADO POR EL PROTOCOLO DE 1978**

**(Designación de la zona de control de las emisiones del mar Caribe de los Estados Unidos y exención de determinados buques que operan en la zona de control de las emisiones de Norteamérica y en la zona de control de las emisiones del mar Caribe de los Estados Unidos de conformidad con las reglas 13 y 14 y el apéndice VII del Anexo VI del Convenio MARPOL)**

EL COMITÉ DE PROTECCIÓN DEL MEDIO MARINO,

RECORDANDO el artículo 38 a) del Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional, artículo que trata de las funciones del Comité de Protección del Medio Marino (el Comité) conferidas por los convenios internacionales relativos a la prevención y contención de la contaminación del mar,

TOMANDO NOTA del artículo 16 del Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973 (en adelante, "el Convenio de 1973"), el artículo VI del Protocolo de 1978 relativo al Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973 (en adelante, "el Protocolo de 1978"), y el artículo 4 del Protocolo de 1997 que enmienda el Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, modificado por el Protocolo de 1978 (en adelante, "el Protocolo de 1997"), en los que conjuntamente se especifica el procedimiento para enmendar el Protocolo de 1997 y se confiere al órgano pertinente de la Organización la función de examinar y adoptar enmiendas al Convenio de 1973 modificado por los Protocolos de 1978 y de 1997,

TOMANDO NOTA TAMBIÉN de que, en virtud del Protocolo de 1997, el Anexo VI, titulado "Reglas para prevenir la contaminación atmosférica ocasionada por los buques" (en adelante, "el Anexo VI"), se agregó al Convenio de 1973,

TOMANDO NOTA ADEMÁS de que el Anexo VI revisado se adoptó mediante la resolución MEPC.176(58) y entró en vigor el 1 de julio de 2010,

HABIENDO EXAMINADO el proyecto de enmiendas al Anexo VI revisado,

1. ADOPTA, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 16 2) d) del Convenio de 1973, las enmiendas al Anexo VI, cuyo texto figura en el anexo de la presente resolución;
2. DECIDE, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 16 2) f) iii) del Convenio de 1973, que las enmiendas se considerarán aceptadas el 1 de julio de 2012, salvo que, con anterioridad a esa fecha, un tercio cuando menos de las Partes, o aquellas Partes cuyas flotas mercantes combinadas representen como mínimo el 50 % del tonelaje bruto de la flota mercante mundial, hayan notificado a la Organización que rechazan las enmiendas;

3. INVITA a las Partes a que tomen nota de que, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 16 2) g) ii) del Convenio de 1973, dichas enmiendas entrarán en vigor el 1 de enero de 2013, una vez aceptadas de conformidad con lo estipulado en el párrafo 2 anterior;
4. PIDE al Secretario General que, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 16 2) e) del Convenio de 1973, remita a todas las Partes en el Convenio de 1973, modificado por los Protocolos de 1978 y 1997, copias certificadas de la presente resolución y del texto de las enmiendas que figura en el anexo;
5. PIDE TAMBIÉN al Secretario General que remita copias de la presente resolución y de su anexo a los Miembros de la Organización que no son Partes en el Convenio de 1973, modificado por los Protocolos de 1978 y 1997.

ANEXO

ENMIENDAS A LAS REGLAS 13 Y 14 Y AL APÉNDICE VII  
DEL ANEXO VI REVISADO DEL CONVENIO MARPOL

1 El párrafo 6 de la regla 13 se sustituye por el siguiente:

- "6 A los efectos de la presente regla, las zonas de control de las emisiones serán:
- .1 la zona de Norteamérica, por la cual se entiende la zona definida por las coordenadas que figuran en el apéndice VII del presente Anexo;
  - .2 la zona del mar Caribe de los Estados Unidos, por la cual se entiende la zona definida por las coordenadas que figuran en el apéndice VII del presente Anexo; y
  - .3 cualquier otra zona marítima, incluidas las portuarias, designada por la Organización de conformidad con los criterios y procedimientos indicados en el apéndice III del presente Anexo."

2 El párrafo 7.3 de la regla 13 se enmienda del modo siguiente:

"7.3 Por lo que respecta a los motores diésel marinos con una potencia de salida superior a 5 000 kW y una cilindrada igual o superior a 90 litros instalados en buques construidos el 1 de enero de 1990 o posteriormente, pero antes del 1 de enero de 2000, en el Certificado internacional de prevención de la contaminación atmosférica correspondiente a un motor diésel marino al que se aplique lo dispuesto en el apartado 7.1 de la presente regla se indicará que se ha aplicado un método aprobado con arreglo a lo dispuesto en el apartado 7.1.1 de la presente regla o que el motor se ha certificado con arreglo a lo dispuesto en el apartado 7.1.2 o que no existe todavía un método aprobado o que el método aprobado no está todavía disponible comercialmente, tal como se describe en el apartado 7.2 de la presente regla."

3 El párrafo 3 de la regla 14 se sustituye por el siguiente:

- "3 A los efectos de la presente regla, las zonas de control de las emisiones serán:
- .1 la zona del mar Báltico definida en la regla 1.11.2 del Anexo I y la zona del mar del Norte definida en la regla 1.14.6 del Anexo V;
  - .2 la zona de Norteamérica definida por las coordenadas que figuran en el apéndice VII del presente Anexo;
  - .3 la zona del mar Caribe de los Estados Unidos definida por las coordenadas que figuran en el apéndice VII del presente Anexo; y
  - .4 cualquier otra zona marítima, incluidas las portuarias, designada por la Organización de conformidad con los criterios y procedimientos indicados en el apéndice III del presente Anexo."

- 4 Se añade el siguiente nuevo apartado 4 al párrafo 4 de la regla 14:
- "4 Con anterioridad al 1 de enero de 2020, el contenido de azufre del fueloil al que se hace referencia en el párrafo 4 de la presente regla no se aplicará a los buques que operen en la zona de Norteamérica o la zona del mar Caribe de los Estados Unidos definida en el párrafo 3, construidos el 1 de agosto de 2011 o anteriormente, que utilicen calderas de propulsión que no estuvieran proyectadas originalmente para funcionar de manera continuada con combustible destilado para usos marinos o gas natural."
- 5 El párrafo 7 de la regla 14 se sustituye por el siguiente:
- "7 Durante los 12 meses siguientes a la entrada en vigor de una enmienda por la que se designe una zona específica de control de las emisiones en virtud de lo dispuesto en el párrafo 3 de la presente regla, los buques que operen en dicha zona de control de las emisiones estarán exentos del cumplimiento de las prescripciones de los párrafos 4 y 6 de la presente regla y de las prescripciones del párrafo 5 de la presente regla en la medida en que estén relacionadas con dicho párrafo 4<sup>1</sup>."
- 6 El apéndice VII se enmienda del modo siguiente:
- "Apéndice VII**  
**Zonas de control de las emisiones**  
**(reglas 13.6 y 14.3)**
- .1 En el presente apéndice figuran los límites de las zonas de control de las emisiones designadas en virtud de las reglas 13.6 y 14.3 que no sean la zona del mar Báltico ni la zona del mar del Norte.
- .2 (Texto existente para la zona de Norteamérica)
- .3 La zona del mar Caribe de los Estados Unidos incluye:
- .1 la zona marítima frente a las costas del Atlántico y del Caribe del Estado Libre Asociado de Puerto Rico y las Islas Vírgenes de los Estados Unidos limitada por las líneas geodésicas que unen las siguientes coordenadas:

---

<sup>1</sup> La exención de 12 meses prescrita en el párrafo 7 se aplicará a la zona de control de las emisiones de Norteamérica hasta el 1 de agosto de 2012.

La exención de 12 meses prescrita en el párrafo 7 se aplicará a la zona de control de las emisiones del mar Caribe de los Estados Unidos hasta el 1 de enero de 2014.



PUNTO	LATITUD	LONGITUD	PUNTO	LATITUD	LONGITUD
1	17°18',37" N,	67°32',14" W	29	18°21',57" N,	64°40',60" W
2	19°11',14" N,	67°26',45" W	30	18°21',51" N,	64°40',15" W
3	19°30',28" N,	65°16',48" W	31	18°21',22" N,	64°38',16" W
4	19°12',25" N,	65°6',8" W	32	18°20',39" N,	64°38',33" W
5	18°45',13" N,	65°0',22" W	33	18°19',15" N,	64°38',14" W
6	18°41',14" N,	64°59',33" W	34	18°19',7" N,	64°38',16" W
7	18°29',22" N,	64°53',51" W	35	18°17',23" N,	64°39',38" W
8	18°27',35" N,	64°53',22" W	36	18°16',43" N,	64°39',41" W
9	18°25',21" N,	64°52',39" W	37	18°11',33" N,	64°38',58" W
10	18°24',30" N,	64°52',19" W	38	18°3',2" N,	64°38',3" W
11	18°23',51" N,	64°51',50" W	39	18°2',56" N,	64°29',35" W
12	18°23',42" N,	64°51',23" W	40	18°2',51" N,	64°27',2" W
13	18°23',36" N,	64°50',17" W	41	18°2',30" N,	64°21',8" W
14	18°23',48" N,	64°49',41" W	42	18°2',31" N,	64°20',8" W
15	18°24',11" N,	64°49',0" W	43	18°2',3" N,	64°15',57" W
16	18°24',28" N,	64°47',57" W	44	18°0',12" N,	64°2',29" W
17	18°24',18" N,	64°47',1" W	45	17°59',58" N,	64°1',4" W
18	18°23',13" N,	64°46',37" W	46	17°58',47" N,	63°57',1" W
19	18°22',37" N,	64°45',20" W	47	17°57',51" N,	63°53',54" W
20	18°22',39" N,	64°44',42" W	48	17°56',38" N,	63°53',21" W
21	18°22',42" N,	64°44',36" W	49	17°39',40" N,	63°54',53" W
22	18°22',37" N,	64°44',24" W	50	17°37',8" N,	63°55',10" W
23	18°22',39" N,	64°43',42" W	51	17°30',21" N,	63°55',56" W
24	18°22',30" N,	64°43',36" W	52	17°11',36" N,	63°57',57" W
25	18°22',25" N,	64°42',58" W	53	17°4',60" N,	63°58',41" W
26	18°22',26" N,	64°42',28" W	54	16°59',49" N,	63°59',18" W
27	18°22',15" N,	64°42',3" W	55	17°18',37" N,	67°32',14" W
28	18°22',22" N,	64°38',23" W			

\*\*\*



## ANEXO 15

### ESQUEMA PARA UN PROYECTO DE RESOLUCIÓN MEPC EN RELACIÓN CON LA DESIGNACIÓN DEL MAR BÁLTICO COMO ZONA ESPECIAL EN VIRTUD DEL ANEXO IV DEL CONVENIO MARPOL\*

EL COMITÉ DE PROTECCIÓN DEL MEDIO MARINO,

...

RECORDANDO que los buques de pasaje que, de conformidad con lo dispuesto en la regla 2 del Anexo IV del Convenio MARPOL, deben cumplir las disposiciones del Anexo IV del Convenio MARPOL, estarán equipados con una instalación de tratamiento de aguas sucias o con un tanque de retención mientras se encuentren en una zona especial,

RECORDANDO ASIMISMO la labor en curso en el seno del Subcomité DE respecto de la elaboración de las Directrices revisadas sobre la implantación de las normas relativas a efluentes y pruebas de rendimiento de las instalaciones de tratamiento de aguas sucias, cuya conclusión está prevista para 2012,

RECORDANDO TAMBIÉN la necesidad de elaborar medios técnicos adecuados y eficaces en función de los costos a fin de permitir que el sector naviero cumpla las normas de descarga estipuladas en la regla 11.3 del Anexo IV del Convenio MARPOL,

CONSCIENTE de la importancia de disponer de medios técnicos adecuados a fin de que puedan cumplirse las normas de descarga estipuladas en el Anexo IV del Convenio MARPOL,

HABIENDO EXAMINADO las enmiendas al Anexo IV del Convenio MARPOL,

1. RECONOCE la necesidad urgente de elaborar medios técnicos adecuados y eficaces en función de los costos para ayudar al sector naviero a cumplir las prescripciones sobre descarga de la regla 11.3 del Anexo IV del Convenio MARPOL para las zonas especiales;
2. PIDE que se elabore, sin demoras, equipo técnico comprobado de a bordo a fin de que puedan cumplirse las normas de descarga previstas en la regla 11.3 del Anexo IV del Convenio MARPOL;
3. SE COMPROMETE a mantener bajo examen los avances logrados a este respecto en el seno del Subcomité DE.

\*\*\*

---

\* El proyecto debe seguir elaborándose con miras a su adopción en el MEPC 63.



## ANEXO 16

### CIRCULAR MEPC\*

#### **SOBRE LA FECHA DE ENTRADA EN VIGOR DE LAS ENMIENDAS A LAS REGLAS 13 Y 14 DEL ANEXO VI DEL CONVENIO MARPOL ADOPTADAS MEDIANTE LA RESOLUCIÓN MEPC.202(62)**

1 El Comité de Protección del Medio Marino, en su 60º periodo de sesiones (marzo de 2010), adoptó las enmiendas al Anexo VI del Convenio MARPOL mediante la resolución MEPC.190(60), en virtud de la cual se designa la zona de Norteamérica como zona de control de las emisiones para los óxidos de nitrógeno (NO<sub>x</sub>), los óxidos de azufre (SO<sub>x</sub>) y la materia particulada. El MEPC 61 acordó que estas enmiendas entrarán en vigor el 1 de agosto de 2011.

2 El Comité de Protección del Medio Marino, en su 62º periodo de sesiones (julio de 2011), adoptó las enmiendas al Anexo VI del Convenio MARPOL mediante la resolución MEPC.202(62), en virtud de la cual se designa la zona del mar Caribe de los Estados Unidos como zona de control de las emisiones para los óxidos de nitrógeno (NO<sub>x</sub>), los óxidos de azufre (SO<sub>x</sub>) y la materia particulada. El MEPC 62 acordó que estas enmiendas entrarán en vigor el 1 de enero de 2013 tras su aceptación, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 16 del Convenio.

3 La regla 14.7 del Anexo VI del Convenio MARPOL estipula que "Durante los 12 meses siguientes a la entrada en vigor de una enmienda por la cual se designe una zona específica de control de las emisiones en virtud de lo dispuesto en el apartado 3 de la presente regla, los buques que penetren en dicha zona de control de las emisiones estarán exentos del cumplimiento de las prescripciones de los párrafos 4 y 6 de la presente regla y de las prescripciones del párrafo 5 de la presente regla en lo que respecta al párrafo 4 de la misma".

4 De conformidad con la regla 14.7, la prescripción para la zona de Norteamérica como una zona de control de las emisiones en virtud de la regla 14 entrará en vigor el 1 de agosto de 2012, y para la zona del mar Caribe de los Estados Unidos, el 1 de enero de 2014.

5 El MEPC 62 tomó nota de que las fechas de entrada en vigor para dichas zonas no se han especificado en el texto adoptado de la regla 14.3, y solicitó que se emitiera una circular anunciando estas fechas a fin de evitar ambigüedades.

6 El MEPC 62 reconoció que las enmiendas a la regla 14.3 del Anexo VI del Convenio MARPOL entrarán en vigor de conformidad con el procedimiento de enmienda prescrito en el artículo 16 2 d) del Convenio MARPOL, e instó a los Gobiernos Miembros a que adopten las medidas oportunas antes de la entrada en vigor de las enmiendas.

7 Se invita a los Gobiernos Miembros a que señalen esta circular a la atención de sus Administraciones, organizaciones de transporte marítimo, organizaciones reconocidas, compañías navieras y otros interesados.

\*\*\*

**(Los anexos 17 a 37 del informe se recogen en el documento MEPC 62/24/Add.1)**

---

\* Distribuida con la signatura MEPC.1/Circ.756.

COMITÉ DE PROTECCIÓN  
DEL MEDIO MARINO  
62º periodo de sesiones  
Punto 24 del orden del día

MEPC 62/24/Add.1  
26 julio 2011  
Original: INGLÉS

**INFORME DEL COMITÉ DE PROTECCIÓN DEL MEDIO MARINO  
SOBRE SU 62º PERIODO DE SESIONES**

Se adjuntan los anexos 17 a 37 del informe del Comité de Protección del Medio Marino sobre su 62º periodo de sesiones (MEPC 62/24).

**LISTA DE ANEXOS**

- ANEXO 17 DECLARACIONES DE LAS DELEGACIONES DE BRASIL, INDIA, AUSTRALIA Y CHILE SOBRE LA DISTRIBUCIÓN DE LAS PROPUESTAS DE ENMIENDAS AL ANEXO VI DEL CONVENIO MARPOL
- ANEXO 18 DECLARACIÓN DE LA DELEGACIÓN DE SUECIA SOBRE EL SECTOR DEL TRANSBORDO RODADO Y LA PROPUESTA DE RESOLUCIÓN ACERCA DE LA LABOR FUTURA DE LA ORGANIZACIÓN EN RELACIÓN CON EL ANEXO VI DEL CONVENIO MARPOL
- ANEXO 19 RESOLUCIÓN MEPC.203(62) – ENMIENDAS AL ANEXO DEL PROTOCOLO DE 1997 QUE ENMIENDA EL CONVENIO INTERNACIONAL PARA PREVENIR LA CONTAMINACIÓN POR LOS BUQUES, 1973, MODIFICADO POR EL PROTOCOLO DE 1978 (Inclusión de reglas sobre la eficiencia energética de los buques en el Anexo VI del Convenio MARPOL)
- ANEXO 20 DECLARACIONES DE LAS DELEGACIONES DE BRASIL, CHINA, INDIA, ARABIA SAUDITA Y REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA Y DE LOS OBSERVADORES DE PACIFIC ENVIRONMENT Y LA COALICIÓN PARA UN TRANSPORTE MARÍTIMO LIMPIO TRAS LA ADOPCIÓN DE LAS ENMIENDAS AL ANEXO VI DEL CONVENIO MARPOL
- ANEXO 21 PROYECTO DE ENMIENDAS A LOS ANEXOS I, II, IV, V Y VI DEL CONVENIO MARPOL SOBRE LOS ARREGLOS REGIONALES PARA LAS INSTALACIONES PORTUARIAS DE RECEPCIÓN
- ANEXO 22 RESOLUCIÓN MEPC.204(62) – DESIGNACIÓN DEL ESTRECHO DE BONIFACIO COMO ZONA MARINA ESPECIALMENTE SENSIBLE
- ANEXO 23 DECLARACIÓN DE LA DELEGACIÓN DE SINGAPUR SOBRE LOS PROCEDIMIENTOS DE EVALUACIÓN DE LAS SOLICITUDES DE ZMES
- ANEXO 24 RESOLUCIÓN MEPC.205(62) – DIRECTRICES Y ESPECIFICACIONES DE 2011 RELATIVAS AL EQUIPO AÑADIDO PARA MODERNIZAR EL EQUIPO FILTRADOR DE HIDROCARBUROS QUE SE AJUSTA A LO DISPUESTO EN LA RESOLUCIÓN MEPC.60(33)
- ANEXO 25 RESOLUCIÓN MEPC.206(62) – PROCEDIMIENTO PARA LA APROBACIÓN DE OTROS MÉTODOS DE GESTIÓN DEL AGUA DE LASTRE DE CONFORMIDAD CON LA REGLA B-3.7 DEL CONVENIO BWM
- ANEXO 26 RESOLUCIÓN MEPC.207(62) – DIRECTRICES DE 2011 PARA EL CONTROL Y LA GESTIÓN DE LA CONTAMINACIÓN BIOLÓGICA DE LOS BUQUES A LOS EFECTOS DE REDUCIR AL MÍNIMO LA TRANSFERENCIA DE ESPECIES ACUÁTICAS INVASIVAS
- ANEXO 27 RESOLUCIÓN MEPC.208(62) – DIRECTRICES DE 2011 PARA LA INSPECCIÓN DE LOS SISTEMAS ANTIINCRUSTANTES EN LOS BUQUES
- ANEXO 28 PROYECTO DE RESOLUCIÓN DE LA ASAMBLEA SOBRE LOS PROCEDIMIENTOS PARA LA SUPERVISIÓN POR EL ESTADO RECTOR DEL PUERTO, 2011
- ANEXO 29 PROYECTO DE RESOLUCIÓN DE LA ASAMBLEA SOBRE LAS DIRECTRICES PARA EFECTUAR RECONOCIMIENTOS DE CONFORMIDAD CON EL SISTEMA ARMONIZADO DE RECONOCIMIENTOS Y CERTIFICACIÓN (SARC), 2011

- 
- ANEXO 30 PROYECTO DE RESOLUCIÓN DE LA ASAMBLEA SOBRE EL CÓDIGO PARA LA IMPLANTACIÓN DE LOS INSTRUMENTOS OBLIGATORIOS DE LA OMI, 2011
- ANEXO 31 CRITERIOS DE EVALUACIÓN DEL RIESGO AMBIENTAL EN EL MARCO DE LA EVALUACIÓN FORMAL DE LA SEGURIDAD (EFS): ENMIENDAS A LAS DIRECTRICES EFS – PROPUESTA DE NUEVO APÉNDICE
- ANEXO 32 ORDEN DEL DÍA BIENAL DEL SUBCOMITÉ BLG Y ORDEN DEL DÍA PROVISIONAL DEL BLG 16
- ANEXO 33 ORDEN DEL DÍA BIENAL DEL SUBCOMITÉ FSI Y ORDEN DEL DÍA PROVISIONAL DEL FSI 20
- ANEXO 34 PUNTOS DE LOS ÓRDENES DEL DÍA BIENALES DE LOS SUBCOMITÉS DE, DSC, NAV y STW QUE GUARDAN RELACIÓN CON CUESTIONES AMBIENTALES
- ANEXO 35 SITUACIÓN DE LOS RESULTADOS PREVISTOS DEL COMITÉ PARA EL BIENIO 2010-2011
- ANEXO 36 PROPUESTAS DEL COMITÉ SOBRE EL PLAN DE ACCIÓN DE ALTO NIVEL DE LA ORGANIZACIÓN Y LAS PRIORIDADES PARA EL BIENIO 2012-2013
- ANEXO 37 PUNTOS QUE PROCEDE INCLUIR EN LOS ÓRDENES DEL DÍA DEL MEPC 63, MEPC 64 Y MEPC 65

\*\*\*





## ANEXO 17

### DECLARACIONES DE LAS DELEGACIONES DE BRASIL, INDIA, AUSTRALIA Y CHILE SOBRE LA DISTRIBUCIÓN DE LAS PROPUESTAS DE ENMIENDAS AL ANEXO VI DEL CONVENIO MARPOL

#### Declaración de la delegación de Brasil

Mediante la presentación del documento MEPC 62/6/15 de Argentina, Brasil, Chile, China, Ecuador, Filipinas, India, Nicaragua, Perú, Sudáfrica y Venezuela, los coautores formularon observaciones sobre el documento MEPC 62/6/3 presentado por la Secretaría, en el que se expone el texto del proyecto de enmiendas propuesto al Anexo VI del Convenio MARPOL presentado por nueve Partes en dicho Anexo.

En el párrafo 3 de dicho documento se indica que el MEPC 61 había tomado nota de la intención de la delegación de Noruega de solicitar al Secretario General que circulase el proyecto de enmiendas propuesto al Anexo VI del Convenio MARPOL que había elaborado el Grupo de trabajo.

No obstante, los proyectos de enmiendas propuestos, presentados por la Secretaría como anexo del documento anteriormente mencionado y distribuidos a petición de nueve Partes en el Anexo VI del Convenio MARPOL mediante la Circular N° 3128, no son en realidad los proyectos de enmiendas preparados por el Grupo de trabajo en el MEPC 61 (anexo 1 del documento MEPC 61/WP.10), sino nuevos proyectos de enmiendas preparados por las mencionadas Partes, y presentados por primera vez a los Estados Miembros de la OMI y a las Partes en el Convenio MARPOL que son Miembros de la Organización, en papel de color rosa.

A este respecto, conviene tomar nota de que el procedimiento ordinario de la Organización para distribuir propuestas de enmiendas en papel de color rosa consiste en que dichas enmiendas son previamente aprobadas por el Comité. Dado que las enmiendas propuestas por las mencionadas Partes y distribuidas de conformidad con el artículo 16 2) a) no han sido aprobadas ni examinadas hasta ahora por la Organización, y que tampoco hay razones lógicas ni existe la correspondiente indicación en el artículo 16 2) a), cabe preguntarse por qué se han distribuido en papel de color rosa.

Además, en el artículo 16 2) b) del Convenio MARPOL se indica lo siguiente: "Toda enmienda propuesta y distribuida con arreglo a lo dispuesto anteriormente será sometida por la Organización a un órgano competente para que éste la examine". No obstante, en el documento MEPC 62/6/3 de la Secretaría se presenta el proyecto de enmiendas junto con un proyecto de resolución MEPC para su adopción. En caso de que este procedimiento fuera correcto, lo que debería rezar el artículo 16 2) b) sería lo siguiente: "Toda enmienda propuesta y distribuida con arreglo a lo dispuesto anteriormente será sometida por la Organización a un órgano competente para que éste la examine y adopte".

No cabe duda de que todas las enmiendas al Convenio MARPOL aprobadas y adoptadas por la Organización han satisfecho los procedimientos especificados en el artículo 16 del Convenio. Por ello, los coautores no comprenden los motivos por los que la Organización ha decidido aplicar, en este caso concreto, las disposiciones de los artículos 16 2) b) y 16 2) d) en el mismo periodo de sesiones del Comité. Los coautores creen firmemente que el artículo 16 2) d) no debería aplicarse en este momento a fin de garantizar la coherencia con el procedimiento habitual de la Organización.

Por consiguiente, los coautores no pueden respaldar las medidas cuya adopción se pide al Comité en el documento MEPC 62/6/3. Asimismo, en este contexto y habida cuenta de que está previsto que en este periodo de sesiones el Comité continúe con su labor sobre la elaboración de medidas técnicas, operacionales y de mercado para la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes de los buques (MEPC 62/1/1, anexo 1, párrafos 5.1 a 5.3), los coautores consideran conveniente que el proyecto de enmiendas propuesto se someta a examen al tratar el punto 5 del orden del día, en relación con el cual se espera constituir un grupo de trabajo.

### **Declaración de la delegación de la India**

En el documento MEPC 62/6/9 de la India se examina la Circular N° 3128, del 24 de noviembre de 2010, distribuida por el Secretario General de conformidad con el artículo 16 2) a) del Convenio MARPOL.

En el presente documento también se estudia el artículo 31 de la Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados y se propone que no se delibere en la OMI sobre la aplicación obligatoria de medidas destinadas a reducir las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes de los buques. Cabe la posibilidad de que no sea compatible apoyarse en el argumento del "no otorgamiento de un trato más favorable" para ir en detrimento de los compromisos específicos de las Partes en el Anexo I adquiridas en virtud del Protocolo de Kyoto destinado a abordar el desafío del cambio climático.

El Protocolo de Kyoto es un acuerdo internacional vinculado a la CMNUCC. La característica principal del Protocolo de Kyoto es que establece compromisos vinculantes de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) para 37 países industrializados y para la Comunidad Europea.

La distinción más importante entre el Protocolo y la Convención es que si bien la Convención alentaba a los países industrializados a estabilizar sus emisiones de GEI, el Protocolo les compromete a hacerlo. El Protocolo de Kyoto debe leerse en consonancia y de conformidad con la CMNUCC, de la que deriva, especialmente en lo relativo al cumplimiento del preámbulo del Protocolo de Kyoto y del objeto y fin fundamentales de la CMNUCC, que claramente consagran la doctrina del principio de responsabilidades comunes pero diferenciadas.

En consecuencia, resulta evidente que deberían tomarse en consideración las disposiciones siguientes del artículo 31, párrafos 1 y 2, de la Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados donde se dispone que un tratado debe i) interpretarse de buena fe y ii) teniendo en cuenta su objeto y fin, y que iii) para los efectos de la interpretación se tendrán en cuenta el preámbulo y anexos del tratado. Esto no se ha cumplido por parte de los Gobiernos que han solicitado la distribución para formular enmiendas al Anexo VI del Convenio MARPOL.

El argumento esgrimido en los debates por varias delegaciones, en el sentido de que en este caso concreto se pueden aplicar el "principio de la no discriminación" de la OMI y el principio de "no otorgamiento de un trato más favorable", contradice los principios fundamentales de la CMNUCC.

Como se ha indicado anteriormente, la Convención y el Protocolo forman un conjunto inseparable de principios, reglas y reglamentos que deben leerse e interpretarse conjuntamente. Por consiguiente, al interpretar lo dispuesto en el Protocolo de Kyoto, la OMI debe tener presente su preámbulo, que recuerda a la CMNUCC y, concretamente, la consecución del objeto último de la Convención (artículo 2) y los principios rectores (artículo 3). Por desgracia, parece que no ha sido así.

Puesto que la Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados obviamente requiere que se valore y adopte la perspectiva más amplia posible cuando sea necesario recurrir a la interpretación de un tratado internacional para resolver cualquier asunto en virtud de dicho tratado, la India no tiene más remedio que oponerse a la propuesta de realizar enmiendas al Anexo VI del Convenio MARPOL con relación a los GEI, puesto que no se pueden interpretar como "enmiendas".

La India no comparte la opinión de que se haya cumplido lo dispuesto en el artículo 16 2) a) del Convenio MARPOL, con lo que se capacitaría a la OMI a distribuir la propuesta de enmiendas. Al contrario, la India cree que la Organización no ha examinado formalmente la propuesta de "enmiendas" más allá de tener en cuenta los puntos de vista expresados por unos pocos países selectos, como se ha indicado anteriormente. Con el fin de posibilitar que la Organización lleve a cabo un examen formal, es imperativo tomar buena nota de los resultados del MEPC 61, que estableció que no se había alcanzado ningún consenso entre las delegaciones respecto de la aplicación obligatoria de los asuntos relativos a los GEI.

El razonamiento de la India se basa en la práctica habitual de la OMI, esto es, solamente las propuestas de enmienda aprobadas por un comité podrán distribuirse para su examen con miras a su adopción, en un periodo de sesiones subsiguiente del comité que esté examinando las propuestas de enmiendas.

### **Segunda declaración de la delegación de Brasil**

Con respecto a la distribución de las enmiendas propuestas, Brasil quisiera dejar claro que no cuestiona el derecho de una Parte en el Anexo VI del Convenio MARPOL de presentar propuestas de enmienda al Convenio para su examen por parte del organismo pertinente de la Organización. Este derecho está claramente expuesto en los artículos 16 2) a) y 16 2) b). No obstante, lo que se cuestiona son las medidas previstas con respecto a la aprobación y adopción de las propuestas de enmiendas al Convenio MARPOL en un mismo periodo de sesiones del Comité, que en nuestra opinión carece no sólo de justificación sino de precedentes en esta Organización.

Según la información de la que disponemos, que pudiera ser imprecisa, sólo se ha dado un caso comparable en el pasado, a saber, el de las enmiendas propuestas por 15 países de la Unión Europea a las reglas 13G y 27 del Anexo I del Convenio MARPOL. Es incuestionable el hecho de que dicha propuesta siguió estrictamente los procedimientos que figuran en el artículo 16 y aun así, en aquel caso, la propuesta de enmiendas se remitió al MEPC 49 y se aprobó en ese periodo de sesiones, aunque no llegaron a adoptarse hasta el MEPC 50.

Dicho esto, también señalamos que se ha presentado un número significativo de documentos en los que se formulan nuevas propuestas o se manifiestan preocupaciones relativas a los proyectos de reglas sobre la eficiencia energética de los buques, aunque en principio solamente deberían abordarse cuestiones simples relativas a la redacción dentro de este punto del orden del día.

En particular, quisiéramos destacar las preocupaciones muy razonables manifestadas por Vanuatu en el documento MEPC 62/6/23 y las de China, que figuran en el documento MEPC 62/6/16, entre otras. Por consiguiente, dada la considerable cantidad de trabajo pendiente con respecto a las incertidumbres y las lagunas de información sobre la utilización de las medidas operacionales y técnicas para reducir las emisiones de GEI procedentes de los buques, está claro que la cuestión **dista mucho de ultimarse**, por lo que la adopción prevista de la propuesta de enmiendas en este periodo de sesiones no es recomendable ni factible.

## **Declaración de la delegación de Australia**

Quisiera comenzar mi intervención indicando el acuerdo de esta delegación con el resumen sobre esta cuestión presentado antes del receso.

A continuación, quisiera manifestar mi agradecimiento al Director de la División Jurídica, al Secretario General y nuestros colegas de Noruega y Japón. Nos han puesto al día a quienes acabamos de incorporarnos a esta casa, y nos han proporcionado un fundamento sólido para concluir que la propuesta de enmiendas se ha presentado en este periodo de sesiones de forma coherente con el procedimiento, y que las propias enmiendas están dentro del ámbito de las disposiciones del Convenio MARPOL.

A partir de este sólido punto de partida podemos dedicarnos al fondo de la propuesta de enmiendas. Ésta es el producto de exhaustivas consultas por parte de los coautores. No constituye la formulación preferida de los coautores, pero sí reflejan un consenso entre muchos países.

Nos vemos alentados por las declaraciones de nuestros colegas, incluida la última de Sudáfrica, con respecto a su voluntad de participar en un análisis de las propuestas. Permítannos abordar las cuestiones que han planteado.

Se ha dicho que debemos respetar el principio de "responsabilidad común pero diferenciada". Éste es un principio rector de otro organismo internacional. Si bien respetamos dicho organismo, debemos recordar que somos un organismo soberano e independiente. Tenemos nuestros propios principios, siendo el más destacable el principio del funcionamiento sobre la base de la aplicación universal de los reglamentos a todos los buques sin discriminación. En su día, se dio forma a este principio para reflejar la naturaleza de nuestra labor y debe ser respetado.

Aparte del hecho de que el principio de "responsabilidad común pero diferencial" no es propio de esta casa, tampoco es compatible con el resultado que estamos tratando de lograr. Diferenciar entre los Estados de abanderamiento a los que deberían aplicarse las medidas propuestas socavaría el propio objetivo ambiental que perseguimos mediante las enmiendas propuestas.

En cuanto a los detalles de las enmiendas propuestas, las intervenciones de los países parecen cristalizar alrededor de dos esferas principales: las incertidumbres y cuestiones técnicas pendientes, y la necesidad de disponer de más tiempo a fin de plantear las medidas propuestas.

Con respecto a las incertidumbres de las cuestiones técnicas pendientes, reconocemos su existencia. Tenemos confianza en que estas cuestiones, que han de resolverse antes de que se puedan aprobar las enmiendas propuestas, puedan solventarse en el presente periodo de sesiones. Aún sería necesario abordar el resto de cuestiones, que pueden ser objeto de un futuro punto del programa de trabajo. La perfección siempre resulta atractiva, pero debemos asegurarnos de que no está reñida con la bondad de los resultados.

Con respecto a la necesidad de disponer de más tiempo, nos interesaría disponer de más información sobre el fondo de lo que debe lograrse en este momento. El sector naval ha señalado que está dispuesto a implantar las enmiendas propuestas. En consecuencia, ofrecemos nuestra disposición a comprender por qué ciertos países requieren más tiempo para implantar las enmiendas.

Señor Presidente, opinamos que nuestras enmiendas propuestas son consistentes y reflejan las opiniones de muchos países. No obstante, estamos dispuestos a atender la llamada de nuestro Secretario General y considerar nuevas revisiones de las propuestas en aras de mantener la unión de esta casa y preservar su espíritu.

Para concluir, quisiéramos recordar que según otra delegación, la nuestra debería considerar las consecuencias de las enmiendas propuestas. Estamos de acuerdo en que éste es un punto importante. ¿Cuáles son las consecuencias? Esta delegación espera que presenten dos facetas:

- .1 La adopción de medidas por el sector naval internacional para contribuir al esfuerzo por reducir los gases de efecto invernadero a nivel mundial. Este esfuerzo colectivo es indispensable para evitar el peligroso cambio climático que nos amenaza a todos, en particular a quienes son más vulnerables, desde los pequeños Estados insulares a los países menos desarrollados.
- .2 La ejecución de nuestro mandato normativo con respecto al medio ambiente y el mantenimiento del transporte marítimo internacional como el modo de transporte más sostenible desde el punto de vista medio ambiental.

### **Tercera declaración de la delegación de Brasil**

Brasil quisiera manifestar su agradecimiento a la Sra. Balkin por la opinión manifestada. A este respecto, quisiéramos formular algunas observaciones.

Esta delegación reitera que, en lo que respecta al Comité MEPC, el único caso comparable en el pasado es el de las enmiendas mencionadas propuestas por 15 países de la Unión Europea a las reglas 13G y 27 del Anexo 1 del Convenio MARPOL. La Sra. Balkin manifestó la opinión de que "éste es sólo un ejemplo", de la que discrepamos. Éste es el único ejemplo, ya que no existe ningún otro con respecto al MEPC. Además, incluso con este precedente único y particular, la aprobación y la adopción no se produjeron en el mismo periodo de sesiones del Comité.

La Sra. Balkin también se refirió a un procedimiento pasado de aprobación y adopción de enmiendas al Convenio MARPOL como "nada más que una práctica". No obstante, estamos seguros de que todas las enmiendas al Convenio se han aprobado, hasta el momento, siguiendo estrictamente los procedimientos estipulados en el artículo 16.

En cuanto a la información facilitada por la delegación de Noruega, opinamos que, aparte del hecho de que no está relacionada con el MEPC, las enmiendas también fueron consiguientes, reflejando decisiones ya aprobadas y adoptadas anteriormente; de emergencia, como en el caso de un accidente de un buque en el que se identificaron los motivos y se efectuaron enmiendas al Convenio con rapidez para evitar casos similares en el futuro; o de redacción. En general, este tipo de enmiendas son acogidas con un acuerdo general.

En cuanto a las actuales enmiendas al Anexo VI:

- .1 no son consiguientes, ni de emergencia ni de redacción;
- .2 no ha habido un consenso previo al respecto, ni por parte del MEPC ni de ningún otro órgano auxiliar;

- .3 siguen existiendo incertidumbres técnicas y lagunas de información evidentes con respecto a la implantación de medidas técnicas y operacionales para incluir las emisiones de GEI procedentes de los buques; y
- .4 no se ha alcanzado un consenso.

En resumen, Sr. Presidente, este Comité nunca ha aprobado y adoptado hasta el momento enmiendas al Convenio MARPOL en un mismo periodo de sesiones. Por consiguiente, cuestionamos el carácter peligroso y sin precedentes del procedimiento que se está siguiendo en esta ocasión, en particular con respecto a una importante cuestión que no goza, en absoluto, del consenso de las Partes.

En último lugar, pero de forma no menos importante, éste es un debate en el que deberían participar todas las Partes en el Convenio y no sólo aquellas en el Anexo VI, dado que en este momento se están debatiendo procedimientos, no las enmiendas en sí.

### **Declaración de la delegación de Chile**

Nuestra delegación agradece la labor de aquellos países que han elaborado propuestas y puntos de debate con respecto a las futuras enmiendas al Convenio MARPOL, y también las explicaciones facilitadas por la Sra. Balkin. Como coautores del documento MEPC 62/6/15 quisiéramos manifestar las siguientes consideraciones de carácter general ante el Pleno con respecto al contenido del documento MEPC 62/6/3 presentado por la Secretaría.

Chile entiende la necesidad imperiosa de aumentar al máximo la eficiencia energética en el sector marítimo internacional. Nuestra concienciación con respecto a este problema es tal, que la flota chilena ha implantado de forma voluntaria medidas estrictas, no solamente para reducir las emisiones de gases sino también a causa de la necesidad de alcanzar los puertos y mercados más alejados de nuestros socios comerciales mediante la implantación de normas competitivas de forma sostenible.

Opinamos firmemente que es aconsejable profundizar en los avances realizados hacia la implantación de un paquete de medidas con el que se pueda mejorar la eficiencia energética como contribución a la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes de los buques.

Nuestro país opina que las enmiendas presentadas en el documento MEPC 62/6/3, aunque están claramente destinadas a mejorar al máximo la eficiencia energética de los buques, requieren más tiempo y un examen más exhaustivo a fin de comprender su significado real para nuestras flotas en el futuro y el impacto económico que tendrán, especialmente para los países en desarrollo.

Asimismo, nuestra delegación considera que las reglas presentes en el índice de eficiencia energética de proyecto para buques no son suficientemente maduras como para incorporarlas como enmienda al Anexo VI del Convenio MARPOL, habida cuenta, además, de que en el presente periodo de sesiones se ha planteado una serie de observaciones y preocupaciones que es necesario aclarar antes de que puedan adoptarse dichas reglas.

A este respecto, quisiéramos exponer las siguientes observaciones específicas en relación con la elaboración de medidas técnicas y operacionales que afectan al transporte marítimo mundial.

La opinión de Chile es que los esfuerzos del sector deberían estar centrados en seguir elaborando, de forma conjunta y consensuada, estas enmiendas, junto con sus recomendaciones y directrices técnicas y operacionales, de forma que seamos capaces, en el futuro próximo, de comprender el paquete de enmiendas propuestas con más claridad y precisión, antes de que la OMI las adopte definitivamente. Creemos que es importante considerar la posibilidad de incorporar, en las enmiendas el Anexo VI del Convenio MARPOL un compromiso por parte de los países desarrollados de proporcionar cooperación técnica con respecto a estos aspectos, así como la creación de capacidad que haga posible que todos los Estados Miembros puedan avanzar de forma más justa e imparcial.

Nuestro país necesita que se aclare cuáles serán los beneficios y/o consecuencias futuras para el sector una vez se apliquen estas medidas. A este respecto, las enmiendas que figuran en el documento antedicho de la Secretaría aún no ofrecen una certidumbre suficiente que permita manifestar una opinión clara, y las medidas operacionales aún no se han establecido, como se ha demostrado por la regla 22 del proyecto de enmiendas. En resumen, el proyecto de enmiendas y sus documentos conexos deben contar con el respaldo total del Comité antes de que puedan ser adoptados.

Desde el punto de vista operacional, opinamos que, independientemente de las futuras medidas de reducción que se adopten, no deberían imponerse límites a la velocidad de los buques ni debería tratarse de incentivar las reducciones de velocidad, dado que una medida de este tipo tendría un impacto particularmente negativo sobre los países que se ven desfavorecidos por su ubicación geográfica con respecto a los principales mercados mundiales.

Quisiéramos dejar claro que no nos oponemos intrínsecamente a la enmienda del Anexo VI del MARPOL, pero sí deseamos definitivamente ver resueltos estos aspectos que siguen sin aclararse en el actual paquete de enmiendas, antes de que se aprueben. Del mismo modo, deseamos declarar nuestra decidida postura de seguir adelante con respecto a esta cuestión y pedimos al Comité que busque el consenso entre los Miembros de esta Organización, de forma que juntos podamos seguir logrando medidas que sean adecuadas para el sector, para los países menos desarrollados económicamente y para el medio ambiente en general.

\*\*\*





## ANEXO 18

### **DECLARACIÓN DE LA DELEGACIÓN DE SUECIA SOBRE EL SECTOR DEL TRANSBORDO RODADO Y LA PROPUESTA DE RESOLUCIÓN ACERCA DE LA LABOR FUTURA DE LA ORGANIZACIÓN EN RELACIÓN CON EL ANEXO VI DEL CONVENIO MARPOL**

Suecia desearía dar las gracias al Japón y a las Islas Marshall por la función desempeñada y la labor realizada en cuanto a la preparación de un conjunto de proyectos de resolución que podrían adoptarse junto con las enmiendas al Anexo VI del Convenio MARPOL. Suecia respalda que dichos proyectos sirvan de base para las resoluciones mencionadas cuando llegue ese momento. Sin embargo, desea observar y proponer que se añada texto al anexo 4 de dicho documento: una propuesta de resolución sobre la labor futura de la Organización en relación con el Anexo VI del Convenio MARPOL.

Desde que se inició la labor de elaboración del índice de eficiencia energética de proyecto (EEDI), Suecia ha trabajado activamente para encontrar una solución que abarque el sector del transbordo rodado. Se ha reconocido el problema de aplicar en este sector la metodología que establece los niveles de referencia del EEDI, y ese problema es precisamente el motivo por el que la regla propuesta no incluye ningún índice de reducción para los buques de transbordo rodado. Debe quedar claro que Suecia desea que el sector del transbordo rodado se incluya en el marco y respalda sin reservas un compromiso firme para contemplar estos buques.

No obstante, dado que se ha reconocido que la metodología de la regla dificulta el establecimiento de un EEDI prescrito para los buques de transbordo rodado, ha de permitirse que se examinen metodologías alternativas si van a incluirse prescripciones rigurosas para estos buques.

Con estos antecedentes, Suecia respalda firmemente la adopción de una resolución sobre la labor futura de la Organización en relación con el Anexo VI del Convenio MARPOL, propuesta en el anexo 4 del documento MEPC 62/6/7, que incluya el compromiso firme de elaborar, con miras a su adopción, un conjunto de prescripciones para los buques definidos en las reglas 2.32 a 2.36. No obstante, a fin de que se examinen metodologías alternativas más eficaces, Suecia propone incluir algunas palabras en el párrafo 1 de la parte dispositiva de la resolución propuesta. Suecia propone añadir "o instrumentos (de eficiencia energética) equivalentes" a continuación de la frase "incluido el establecimiento de líneas de referencia del EEDI apropiadas y de factores de reducción del EEDI". La enmienda no afectaría al compromiso ni a las reducciones obligatorias para estos buques, sino que sólo reconocería la dificultad de aplicar la metodología que se indica actualmente en la regla. Una vez más, el hecho de que la aplicación de la metodología a determinados tipos de buques sea difícil y tenga consecuencias injustas es precisamente el motivo de que se haya omitido en la presente etapa.

\*\*\*



## **ANEXO 19**

### **RESOLUCIÓN MEPC.203(62)**

**Adoptada el 15 de julio de 2011**

#### **ENMIENDAS AL ANEXO DEL PROTOCOLO DE 1997 QUE ENMIENDA EL CONVENIO INTERNACIONAL PARA PREVENIR LA CONTAMINACIÓN POR LOS BUQUES, 1973, MODIFICADO POR EL PROTOCOLO DE 1978**

**(Inclusión de reglas sobre la eficiencia energética de los buques en el Anexo VI del Convenio MARPOL)**

EL COMITÉ DE PROTECCIÓN DEL MEDIO MARINO,

RECORDANDO el artículo 38 a) del Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional, que trata de las funciones del Comité de Protección del Medio Marino (el Comité) conferidas por los convenios internacionales relativos a la prevención y contención de la contaminación del mar,

TOMANDO NOTA del artículo 16 del Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973 (en adelante denominado "Convenio de 1973"), el artículo VI del Protocolo de 1978 relativo al Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973 (en adelante denominado "Protocolo de 1978"), y el artículo 4 del Protocolo de 1997 que enmienda el Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, modificado por el Protocolo de 1978 (en adelante denominado "Protocolo de 1997"), en los que conjuntamente se especifica el procedimiento para enmendar el Protocolo de 1997 y se confiere al órgano pertinente de la Organización la función de examinar y adoptar enmiendas al Convenio de 1973, modificado por los Protocolos de 1978 y 1997,

TOMANDO NOTA TAMBIÉN de que, en virtud del Protocolo de 1997, el Anexo VI, titulado "Reglas para prevenir la contaminación atmosférica ocasionada por los buques" (en adelante denominado "Anexo VI"), se añadió al Convenio de 1973,

TOMANDO NOTA ADEMÁS de que el Anexo VI revisado se adoptó mediante la resolución MEPC.176(58) y entró en vigor el 1 de julio de 2010,

RECONOCIENDO que las enmiendas al Anexo VI y la inclusión de un capítulo 4 nuevo tienen como objetivo mejorar la eficiencia energética de los buques a través de un conjunto de normas de funcionamiento técnico que se traducirían en una reducción de las emisiones de todas las sustancias procedentes del fueloil y de su proceso de combustión, incluidas aquellas ya reguladas por el Anexo VI,

RECONOCIENDO TAMBIÉN que la adopción de las enmiendas al Anexo VI de ninguna manera prejuzga las negociaciones mantenidas en otros foros internacionales, como la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (CMNUCC), ni influye en las posturas de los países que participan en estas negociaciones,

HABIENDO EXAMINADO el proyecto de enmiendas al Anexo VI revisado para incluir las normas sobre la eficiencia energética de los buques,

1. ADOPTA, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 16 2) d) del Convenio de 1973, las enmiendas al Anexo VI cuyo texto figura en el anexo de la presente resolución;
2. DECIDE, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 16 2) f) iii) del Convenio de 1973, que las enmiendas se considerarán aceptadas el 1 de julio de 2012, salvo que, con anterioridad a esa fecha, un tercio cuando menos de las Partes, o aquellas Partes cuyas flotas mercantes combinadas representen como mínimo el 50 % del tonelaje bruto de la flota mercante mundial, hayan notificado a la Organización que rechazan las enmiendas;
3. INVITA a las Partes a que tomen nota de que, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 16 2) g) ii) del Convenio de 1973, dichas enmiendas entrarán en vigor el 1 de enero de 2013, una vez aceptadas de conformidad con lo estipulado en el párrafo 2 anterior;
4. PIDE al Secretario General que, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 16 2) e) del Convenio de 1973, remita a todas las Partes en el Convenio de 1973, modificado por los Protocolos de 1978 y 1997, copias certificadas de la presente resolución y del texto de las enmiendas que figura en el anexo;
5. PIDE TAMBIÉN al Secretario General que remita copias de la presente resolución y de su anexo a los Miembros de la Organización que no son Partes en el Convenio de 1973, modificado por los Protocolos de 1978 y 1997; y
6. INVITA a las Partes en el Anexo VI del Convenio MARPOL y a otros Gobiernos Miembros a que pongan las enmiendas al Anexo VI del Convenio MARPOL en conocimiento de los propietarios, armadores, constructores y proyectistas de buques, fabricantes de equipos y de motores diésel marinos, y demás partes interesadas.

## ANEXO

### ENMIENDAS AL ANEXO VI DEL CONVENIO MARPOL SOBRE REGLAS PARA PREVENIR LA CONTAMINACIÓN ATMOSFÉRICA OCASIONADA POR LOS BUQUES MEDIANTE LA INCLUSIÓN DE REGLAS NUEVAS SOBRE LA EFICIENCIA ENERGÉTICA DE LOS BUQUES

#### CAPÍTULO 1

#### GENERALIDADES

##### **Regla 1**

###### *Ámbito de aplicación*

1 La regla se enmienda como sigue:

"Las disposiciones del presente anexo se aplicarán a todos los buques, salvo que se disponga expresamente otra cosa en las reglas 3, 5, 6, 13, 15, 16, 18, 19, 20, 21 y 22 del presente anexo."

##### **Regla 2**

###### *Definiciones*

2 El párrafo 21 se enmienda como sigue:

"21 Por *buque tanque* se entiende, a los efectos de la regla 15, un petrolero definido en la regla 1 del Anexo I o un buque tanque químico definido en la regla 1 del Anexo II del presente Convenio."

3 Al final de la regla 2 se añade lo siguiente:

"A los efectos del capítulo 4:

22 Por *buque existente* se entiende un buque que no es un buque nuevo.

23 Por *buque nuevo* se entiende:

- .1 un buque cuyo contrato de construcción se formalice el 1 de enero de 2013 o posteriormente; o
- .2 en ausencia de un contrato de construcción, un buque cuya quilla sea colocada o cuya construcción se halle en una fase equivalente el 1 de julio de 2013 o posteriormente; o
- .3 un buque cuya entrega se produzca el 1 de julio de 2015 o posteriormente.

24 Por *transformación importante* se entiende, a los efectos del capítulo 4, la transformación de un buque:

- .1 que altere considerablemente las dimensiones, la capacidad de transporte o la potencia del motor del buque; o

- .2 que altere el tipo de buque; o
- .3 que se efectúe, a juicio de la Administración, con el propósito de prolongar considerablemente la vida del buque; o
- .4 que de algún otro modo modifique el buque hasta el punto de que, si fuera un buque nuevo, quedaría sujeto a las disposiciones pertinentes del presente Convenio que no le son aplicables como buque existente; o
- .5 que altere considerablemente la eficiencia energética del buque e incluya cualquier modificación que pueda hacer que el buque sobrepase el EEDI prescrito que le sea aplicable, según se indica en la regla 21.

25 Por *granelero* se entiende un buque cuya principal función sea transportar carga seca a granel, incluidos tipos tales como los mineraleros, que se definen en la regla 1 del capítulo XII del Convenio SOLAS, pero no los buques de carga combinada.

26 Por *buque gasero* se entiende un buque de carga construido o adaptado y utilizado para el transporte a granel de cualquier gas licuado.

27 Por *buque tanque* se entiende, a los efectos del capítulo 4, un petrolero, tal como se define en la regla 1 del Anexo I del Convenio MARPOL, o un buque tanque químico o un buque tanque para el transporte de sustancias nocivas líquidas, tal como se definen en la regla 1 del Anexo II del Convenio MARPOL.

28 Por *buque portacontenedores* se entiende un buque proyectado exclusivamente para el transporte de contenedores en las bodegas y en cubierta.

29 Por *buque de carga general* se entiende un buque de varias cubiertas o de cubierta única proyectado principalmente para el transporte de carga general. Quedan excluidos de la presente definición los buques de carga seca especializados que no hayan sido incluidos en el cálculo de los niveles de referencia para los buques de carga general, es decir, los buques para el transporte de ganado, los buques portagabarras, los buques para el transporte de cargas pesadas, los buques para el transporte de yates y los buques para el transporte de combustible nuclear.

30 Por *buque de carga refrigerada* se entiende un buque proyectado exclusivamente para el transporte de cargas refrigeradas en las bodegas.

31 Por *buque de carga combinada* se entiende un buque proyectado para embarcar cargas tanto líquidas como secas a granel al 100 % del peso muerto.

32 Por *buque de pasaje* se entiende un buque que transporta más de 12 pasajeros.

33 Por *buque de carga rodada (buque para el transporte de vehículos)* se entiende un buque de transbordo rodado de varias cubiertas proyectado para el transporte de automóviles y camiones vacíos.

34 Por *buque de carga rodada* se entiende un buque proyectado para llevar unidades de transporte de carga rodada.

35 Por *buque de pasaje de transbordo rodado* se entiende un buque de pasaje con espacios de carga rodada.

36 Por *EEDI obtenido* se entiende el valor del EEDI alcanzado por un buque concreto, con arreglo a lo dispuesto en la regla 20 del capítulo 4.

37 Por *EEDI prescrito* se entiende el valor máximo del EEDI obtenido permitido por la regla 21 del capítulo 4 para el tipo y tamaño específicos del buque."

## CAPÍTULO 2

### RECONOCIMIENTO, CERTIFICACIÓN Y MEDIOS DE CONTROL

#### Regla 5

##### Reconocimientos

4 El párrafo 1 se enmienda como sigue:

"1 Todo buque de arqueo bruto igual o superior a 400 y todas las torres de perforación y otras plataformas, fijas o flotantes, serán objeto de los reconocimientos que se especifican a continuación, a fin de garantizar el cumplimiento de lo prescrito en el capítulo 3 del presente anexo:

- .1 un reconocimiento inicial antes de que el buque entre en servicio o de que se expida por primera vez el certificado prescrito en la regla 6 del presente anexo. Este reconocimiento se realizará de modo que garantice que el equipo, los sistemas, los accesorios, las instalaciones y los materiales cumplen plenamente las prescripciones aplicables del capítulo 3;
- .2 un reconocimiento de renovación a intervalos especificados por la Administración, pero que no excederán de cinco años, salvo en los casos en que sean aplicables las reglas 9.2, 9.5, 9.6 o 9.7 del presente anexo. El reconocimiento de renovación se realizará de modo que garantice que el equipo, los sistemas, los accesorios, las instalaciones y los materiales cumplen plenamente las prescripciones aplicables del capítulo 3;
- .3 un reconocimiento intermedio dentro de los tres meses anteriores o posteriores a la segunda o a la tercera fecha de vencimiento anual del certificado, el cual sustituirá a uno de los reconocimientos anuales estipulados en el apartado 1.4 de la presente regla. El reconocimiento intermedio se realizará de modo que garantice que el equipo y las instalaciones cumplen plenamente las prescripciones aplicables del capítulo 3 y están en buen estado de funcionamiento. Estos reconocimientos intermedios se consignarán en el Certificado IAPP expedido en virtud de las reglas 6 o 7 del presente anexo;



- .4 un reconocimiento anual dentro de los tres meses anteriores o posteriores a la fecha de vencimiento anual del certificado, que comprenderá una inspección general del equipo, los sistemas, los accesorios, las instalaciones y los materiales mencionados en el apartado 1.1 de la presente regla, a fin de garantizar que se han mantenido de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 5 de la presente regla y que continúan siendo satisfactorios para el servicio al que el buque esté destinado. Estos reconocimientos anuales se consignarán en el Certificado IAPP expedido en virtud de lo dispuesto en las reglas 6 o 7 del presente anexo; y
- .5 también se efectuará un reconocimiento adicional, ya general, ya parcial, según dicten las circunstancias, después de la realización de reparaciones o renovaciones importantes prescritas en el párrafo 5 de la presente regla o tras una reparación resultante de las investigaciones prescritas en el párrafo 6 de la presente regla. El reconocimiento será tal que garantice que se realizaron de modo efectivo las reparaciones o renovaciones necesarias, que los materiales utilizados en tales reparaciones o renovaciones y la calidad de éstas son satisfactorios en todos los sentidos y que el buque cumple plenamente lo dispuesto en el capítulo 3."

5 El párrafo 2 se enmienda como sigue:

"2 En el caso de los buques de arqueo bruto inferior a 400, la Administración podrá establecer las medidas pertinentes para garantizar el cumplimiento de las disposiciones aplicables del capítulo 3."

6 Se añade el siguiente nuevo párrafo 4 después del actual párrafo 3:

"4 Los buques a los que se aplique el capítulo 4 serán objeto de los reconocimientos especificados a continuación, teniendo en cuenta las directrices adoptadas por la Organización<sup>1</sup>:

- .1 un reconocimiento inicial antes de que un buque nuevo entre en servicio y antes de la expedición del Certificado internacional de eficiencia energética del buque. En el reconocimiento se verificará que el EEDI obtenido del buque satisface las prescripciones del capítulo 4 y que se lleva a bordo el SEEMP prescrito en la regla 22;
- .2 un reconocimiento general o parcial, según dicten las circunstancias, después de una transformación importante de un buque al que se aplique la presente regla. Este reconocimiento garantizará que vuelva a calcularse el EEDI obtenido, según sea necesario, y que éste se ajuste a lo dispuesto en la regla 21, con el factor de reducción aplicable al tipo y tamaño del buque transformado en la fase correspondiente a la fecha del contrato o a la de colocación de la quilla o a la de entrega, según se hubiera determinado para el buque original, de conformidad con lo dispuesto en la regla 2.23;

---

<sup>1</sup> Véanse las Directrices sobre reconocimientos y certificación del índice de eficiencia energética de proyecto.

- .3 en los casos en los que la transformación importante de un buque nuevo o existente sea de tal magnitud que la Administración considere que el buque es de nueva construcción, la Administración deberá determinar si es necesario efectuar un reconocimiento inicial del EEDI obtenido. Si se considera necesario efectuarlo, este reconocimiento deberá garantizar que el EEDI obtenido se calcula de conformidad con la regla 21 y se ajusta a sus disposiciones, con el factor de reducción aplicable al tipo y tamaño del buque transformado en la fecha del contrato de transformación o, en ausencia de contrato, en la fecha de inicio de la transformación. En el reconocimiento se verificará también que se lleva a bordo el SEEMP prescrito en la regla 22; y
- .4 Para los buques existentes, la verificación de la prescripción relativa a llevar a bordo un SEEMP, de conformidad con la regla 22, tendrá lugar durante el primer reconocimiento intermedio, o en el de renovación señalado en el párrafo 1 de la presente regla, si éste es anterior, o el 1 de enero de 2013 o posteriormente."

7 El párrafo 4 pasa a ser el párrafo 5.

8 El párrafo 5 pasa a ser el párrafo 6.

## **Regla 6**

### *Expedición o refrendo del certificado*

9 El título se enmienda como sigue:

*"Expedición o refrendo de los certificados"*

10 Se añade el siguiente encabezamiento al principio de la regla:

"Certificado internacional de prevención de la contaminación atmosférica"

11 El párrafo 2 se enmienda como sigue:

"2 En el caso de un buque construido antes de la fecha en que el Anexo VI entre en vigor para la Administración de dicho buque, se expedirá un Certificado internacional de prevención de la contaminación atmosférica conforme a lo dispuesto en el párrafo 1 de la presente regla, a más tardar en la primera entrada programada en dique seco posterior a dicha fecha de entrada en vigor, y en ningún caso después de que hayan transcurrido tres años desde dicha fecha."

12 Se añade el siguiente texto al final de la regla:

"Certificado internacional de eficiencia energética

4 Se expedirá un Certificado internacional de eficiencia energética del buque una vez se realice un reconocimiento de conformidad con lo dispuesto en la regla 5.4 de todo buque de arqueo bruto igual o superior a 400 antes de que el buque pueda realizar viajes a puertos o terminales mar adentro sometidos a la jurisdicción de otras Partes.

5 El certificado será expedido o refrendado por la Administración o por cualquier organización debidamente autorizada por ella<sup>2</sup>. En cualquier caso, la Administración asume la plena responsabilidad del certificado."

### **Regla 7**

#### *Expedición del certificado por otra Parte*

13 El párrafo 1 se enmienda como sigue:

"1 Una Parte podrá, a requerimiento de la Administración, hacer que un buque sea objeto de reconocimiento y, si estima que cumple las disposiciones aplicables del presente anexo, expedirá o autorizará la expedición a ese buque del Certificado internacional de prevención de la contaminación atmosférica o el Certificado internacional de eficiencia energética y, cuando corresponda, refrendará o autorizará el refrendo de tales certificados en el buque, de conformidad con el presente anexo."

14 El párrafo 4 se enmienda como sigue:

"4 No se expedirá el Certificado internacional de prevención de la contaminación atmosférica ni el Certificado internacional de eficiencia energética a ningún buque con derecho a enarbolar el pabellón de un Estado que no sea Parte."

### **Regla 8**

#### *Modelo de certificado*

15 El encabezamiento se enmienda como sigue:

*"Modelos de los certificados"*

16 Se añade el encabezamiento siguiente, y la regla actual pasa al párrafo 1:

"Certificado internacional de prevención de la contaminación atmosférica"

17 Se añade el nuevo párrafo 2 siguiente a continuación de la regla:

"Certificado internacional de eficiencia energética"

2 El Certificado internacional de eficiencia energética se elaborará conforme al modelo que figura en el apéndice VIII del presente Anexo y estará redactado como mínimo en español, francés o inglés. Cuando también se use un idioma oficial del país expedidor, dará fe el texto en dicho idioma en caso de controversia o discrepancia."

---

<sup>2</sup> Véanse las "Directrices relativas a la autorización de las organizaciones que actúen en nombre de la Administración", adoptadas por la Organización mediante la resolución A.739(18), como pueda ser enmendada por la Organización, y las "Especificaciones relativas a las funciones de reconocimiento y certificación de las organizaciones reconocidas que actúen en nombre de la Administración", adoptadas por la Organización mediante la resolución A.789(19), como pueda ser enmendada por la Organización.

## **Regla 9**

### *Duración y validez del certificado*

18 El encabezamiento se enmienda como sigue:

*"Duración y validez de los certificados"*

19 Se añade el siguiente encabezamiento al principio de la regla:

"Certificado internacional de prevención de la contaminación atmosférica"

20 Se añade el siguiente texto al final de la regla:

"Certificado internacional de eficiencia energética"

10 El Certificado internacional de eficiencia energética será válido durante toda la vida útil del buque, a reserva de lo dispuesto a continuación en el párrafo 11.

11 Todo Certificado internacional de eficiencia energética expedido en virtud del presente anexo perderá su validez en cualquiera de los casos siguientes:

- .1 si el buque se retira del servicio o si se expide un nuevo certificado a raíz de una transformación importante del buque; o
- .2 cuando el buque cambie su pabellón por el de otro Estado. Sólo se expedirá un nuevo certificado cuando el Gobierno que lo expida se haya cerciorado plenamente de que el buque cumple lo prescrito en el capítulo 4. Si se produce un cambio de pabellón entre Partes, el Gobierno de la Parte cuyo pabellón el buque tenía previamente derecho a enarbolar transmitirá lo antes posible a la Administración, previa petición de ésta cursada dentro del plazo de tres meses después de efectuado el cambio, copias del certificado que llevaba el buque antes del cambio y, si están disponibles, copias de los informes de los reconocimientos pertinentes".

## **Regla 10**

### *Supervisión de las prescripciones operacionales por el Estado rector del puerto*

21 Se añade el nuevo párrafo 5 siguiente al final de la regla:

"5 A los efectos del capítulo 4, toda inspección por el Estado rector del puerto se limitará a verificar, según proceda, que el buque lleva a bordo un Certificado internacional de eficiencia energética, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 5 del Convenio."

22 Al final del Anexo se añade el nuevo capítulo 4 siguiente:

## "CAPÍTULO 4

### REGLAS SOBRE LA EFICIENCIA ENERGÉTICA DE LOS BUQUES

#### **Regla 19**

##### *Ámbito de aplicación*

- 1 Las disposiciones del presente capítulo se aplicarán a todos los buques de arqueo bruto igual o superior a 400.
- 2 Las disposiciones del presente capítulo no se aplicarán:
  - .1 a los buques que naveguen exclusivamente en aguas sujetas a la soberanía o jurisdicción del Estado cuyo pabellón tenga derecho a enarbolar el buque. No obstante, cada Parte garantizará, mediante la adopción de medidas apropiadas, que tales buques estén contruidos y operen, dentro de lo razonable y factible, de forma compatible con lo prescrito en el capítulo 4.
- 3 Las reglas 20 y 21 no se aplicarán a los buques que tengan sistemas de propulsión diésel-eléctrica, propulsión por turbinas o propulsión híbrida.
- 4 Sin perjuicio de lo dispuesto en el párrafo 1 de la presente regla, la Administración podrá dispensar del cumplimiento de la prescripción a un buque de arqueo bruto igual o superior a 400 con respecto al cumplimiento de las reglas 20 y 21.
- 5 Las disposiciones del párrafo 4 de la presente regla no se aplicarán a los buques de arqueo bruto igual o superior a 400:
  - .1 cuyo contrato de construcción se formalice el 1 de enero de 2017 o posteriormente; o
  - .2 en ausencia de un contrato de construcción, cuya quilla sea colocada o cuya construcción se halle en una fase equivalente el 1 de julio de 2017 o posteriormente; o
  - .3 cuya entrega se produzca el 1 de julio de 2019 o posteriormente; o
  - .4 en los casos en los que, el 1 de enero de 2017 o posteriormente, se realice una transformación importante de un buque nuevo o existente según se define en la regla 2.24, y en los cuales se apliquen las reglas 5.4.2 y 5.4.3 del capítulo 2.
- 6 La Administración de una Parte en el presente Convenio que autorice la aplicación del párrafo 4, o suspenda, retire o no aplique este párrafo, a un buque que tenga derecho a enarbolar su pabellón comunicará inmediatamente los pormenores del caso a la Organización para que esta los distribuya a las Partes en el presente Protocolo, para su información.

## **Regla 20**

### *Índice de eficiencia energética de proyecto obtenido (EEDI obtenido)*

- 1 El EEDI obtenido se calculará para:
  - .1 todo buque nuevo;
  - .2 todo buque nuevo que haya sufrido una transformación importante; y
  - .3 todo buque nuevo o existente que haya sufrido una transformación importante, de tal magnitud que sea considerado por la Administración como un buque de nueva construcción

que pertenezca a una o varias de las categorías enumeradas en las reglas 2.25 a 2.35. El EEDI obtenido será específico para cada buque, indicará el rendimiento estimado del buque en términos de eficiencia energética e irá acompañado del expediente técnico del EEDI que contenga la información necesaria para el cálculo del EEDI obtenido y muestre el proceso de cálculo. La Administración o una organización<sup>3</sup> debidamente autorizada por ella verificará el EEDI obtenido basándose en el expediente técnico del EEDI.

- 2 El EEDI obtenido se calculará con arreglo a las directrices<sup>4</sup> elaboradas por la Organización.

## **Regla 21**

### *EEDI prescrito*

- 1 Para todo:
  - .1 buque nuevo;
  - .2 buque nuevo que haya sufrido una transformación importante; y
  - .3 buque nuevo o existente que haya sufrido una transformación importante, de tal magnitud que sea considerado por la Administración como un buque de nueva construcción.

que pertenezca a una de las categorías definidas en las reglas 2.25 a 2.31 y al que sea aplicable el presente capítulo, el EEDI obtenido se calculará como sigue:

$$\text{EEDI obtenido} \leq \text{EEDI prescrito} = (1-X/100) \times \text{Valor del nivel de referencia}$$

siendo X el factor de reducción especificado en el cuadro 1 para el EEDI prescrito en comparación con el nivel de referencia del EEDI.

<sup>3</sup> Véanse las "Directrices relativas a la autorización de las organizaciones que actúen en nombre de la Administración", adoptadas por la Organización mediante la resolución A.739(18), como pueda ser enmendada por la Organización, y las "Especificaciones relativas a las funciones de reconocimiento y certificación de las organizaciones reconocidas que actúen en nombre de la Administración", adoptadas por la Organización mediante la resolución A.789(19), como pueda ser enmendada por la Organización.

<sup>4</sup> Las Directrices sobre el método de cálculo del índice de eficiencia energética de proyecto para buques nuevos.

2 Para todo buque nuevo o existente que haya sufrido una transformación importante, de tal magnitud que sea considerado por la Administración como un buque de nueva construcción, el EEDI obtenido se calculará con arreglo a lo establecido en el párrafo 21.1 y satisfará lo prescrito en dicho párrafo con el factor de reducción aplicable que corresponda al tipo y tamaño del buque transformado en la fecha del contrato correspondiente de la transformación, o en ausencia de un contrato, en la fecha del comienzo de la transformación.

**Cuadro 1: Factores de reducción (en %) del EEDI en comparación con el nivel de referencia del EEDI**

Tipo de buque	Tamaño	Fase 0 [1 enero 2013 – 31 dic. 2014]	Fase 1 [1 enero 2015 – 31 dic. 2019]	Fase 2 [1 enero 2020 – 31 dic. 2024]	Fase 3 [A partir del 1 enero 2025]
Granelero	20 000 TPM o más	0	10	20	30
	10 000 – 20 000 TPM	n/a	0-10 <sup>*</sup>	0-20 <sup>*</sup>	0-30 <sup>*</sup>
Buque gasero	10 000 TPM o más	0	10	20	30
	2 000 – 10 000 TPM	n/a	0-10 <sup>*</sup>	0-20 <sup>*</sup>	0-30 <sup>*</sup>
Buque tanque	20 000 TPM o más	0	10	20	30
	4 000 – 20 000 TPM	n/a	0-10 <sup>*</sup>	0-20 <sup>*</sup>	0-30 <sup>*</sup>
Buque portacontenedores	15 000 TPM o más	0	10	20	30
	10 000 – 15 000 TPM	n/a	0-10 <sup>*</sup>	0-20 <sup>*</sup>	0-30 <sup>*</sup>
Buque de carga general	15 000 TPM o más	0	10	15	30
	3 000 – 15 000 TPM	n/a	0-10 <sup>*</sup>	0-15 <sup>*</sup>	0-30 <sup>*</sup>
Buque de carga refrigerada	5 000 TPM o más	0	10	15	30
	3 000 – 5 000 TPM	n/a	0-10 <sup>*</sup>	0-15 <sup>*</sup>	0-30 <sup>*</sup>
Buque de carga combinada	20 000 TPM o más	0	10	20	30
	4 000 – 20 000 TPM	n/a	0-10 <sup>*</sup>	0-20 <sup>*</sup>	0-30 <sup>*</sup>

\* El factor de reducción se calculará por interpolación lineal entre los dos valores en función del tamaño del buque. El valor más bajo del factor de reducción se aplicará a los buques más pequeños.

n/a significa que no se aplica ningún EEDI prescrito.

3 Los valores del nivel de referencia se calcularán como sigue:

$$\text{Valor del nivel de referencia} = a \times b^c$$

siendo a, b y c los parámetros que se especifican en el cuadro 2.

**Cuadro 2: Parámetros para la determinación de los valores de referencia de los distintos tipos de buques**

Tipo de buque definido en la regla 2	a	b	c
2.25 Granelero	961,79	Peso muerto del buque	0,477
2.26 Buque gasero	1 120,00	Peso muerto del buque	0,456
2.27 Buque tanque	1 218,80	Peso muerto del buque	0,488
2.28 Buque portacontenedores	174,22	Peso muerto del buque	0,201
2.29 Buque de carga general	107,48	Peso muerto del buque	0,216
2.30 Buque de carga refrigerada	227,01	Peso muerto del buque	0,244
2.31 Buque de carga combinada	1 219,00	Peso muerto del buque	0,488

4 Si el proyecto de un buque permite que éste se corresponda con más de una de las definiciones de tipos de buque especificadas en el cuadro 2, el EEDI prescrito para el buque será el EEDI prescrito más riguroso (el más bajo).

5 La potencia propulsora instalada en todo buque al que se aplique la presente regla no será inferior a la potencia propulsora necesaria para mantener la capacidad de maniobra del buque en las condiciones adversas que se definan en las directrices que elabore la Organización.

6 Al principio de la fase 1 y en un punto intermedio de la fase 2, la Organización efectuará un examen de los avances tecnológicos y, de ser necesario, modificará los plazos, los parámetros del nivel de referencia del EEDI para los tipos de buque pertinentes y los índices de reducción establecidos en esta regla.

## **Regla 22**

### *Plan de gestión de la eficiencia energética del buque (SEEMP)*

1 Todo buque llevará a bordo un plan de gestión de la eficiencia energética del buque (SEEMP). Dicho plan podrá formar parte del sistema de gestión de la seguridad del buque (SMS).

2 El SEEMP se elaborará teniendo presentes las directrices adoptadas por la Organización.

## **Regla 23**

### *Fomento de la cooperación técnica y la transferencia de tecnología relacionadas con la mejora de la eficiencia energética de los buques*

1 Las Administraciones, en colaboración con la Organización y otros órganos internacionales, fomentarán y facilitarán apoyo a los Estados, según proceda, directamente o por conducto de la Organización, especialmente a los Estados en desarrollo que soliciten asistencia técnica.

2 La Administración de una Parte cooperará activamente con otras Partes, de conformidad con sus leyes, reglamentos y políticas nacionales, para fomentar el desarrollo y la transferencia de tecnología y el intercambio de información para los Estados que soliciten asistencia técnica, especialmente los Estados en desarrollo, con respecto a la implantación de medidas para cumplir las prescripciones del capítulo 4 del presente anexo, en particular las reglas 19.4 a 19.6."

23 Al final del anexo se añade el nuevo Apéndice VIII siguiente:



## "APÉNDICE VIII

### MODELO DE CERTIFICADO INTERNACIONAL DE EFICIENCIA ENERGÉTICA (IEE)

#### CERTIFICADO INTERNACIONAL DE EFICIENCIA ENERGÉTICA

Expedido en virtud de lo dispuesto en el Protocolo de 1997, en su forma enmendada mediante la resolución MEPC.203(62), que enmienda el Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, modificado por el Protocolo de 1978 (en adelante denominado "el Convenio"), con la autoridad conferida por el Gobierno de:

.....  
(nombre completo de la Parte)

por .....

(nombre completo de la persona competente u organización  
autorizada en virtud de lo dispuesto en el Convenio)

#### Datos relativos al buque<sup>5</sup>

Nombre del buque .....

Número o letras distintivos .....

Puerto de matrícula .....

Arqueo bruto .....

Número IMO<sup>6</sup> .....

#### SE CERTIFICA:

1 que el buque ha sido objeto de reconocimiento, de conformidad con lo dispuesto en la regla 5.4 del Anexo VI del Convenio; y

2 que el reconocimiento ha puesto de manifiesto que el buque cumple las prescripciones aplicables de las reglas 20, 21 y 22.

Fecha de terminación del reconocimiento en el que se basa el presente certificado: .....  
(dd/mm/aaaa)

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

(dd/mm/aaaa): .....  
(fecha de expedición) (firma del funcionario debidamente  
autorizado para expedir el certificado)

(sello o estampilla de la autoridad, según corresponda)

---

<sup>5</sup> Los datos relativos al buque podrán indicarse también en casillas dispuestas horizontalmente.

<sup>6</sup> De conformidad con el sistema de asignación de un número de la OMI a los buques para su identificación, adoptado por la Organización mediante la resolución A.600(15).

**Suplemento del Certificado internacional de eficiencia  
energética del buque (Certificado IEE)**

**CUADERNILLO DE CONSTRUCCIÓN RELATIVO A LA EFICIENCIA ENERGÉTICA**

**Notas:**

- 1 El presente cuadernillo acompañará permanentemente al Certificado IEE. El Certificado IEE estará disponible a bordo del buque en todo momento.
- 2 El cuadernillo estará redactado como mínimo en español, francés o inglés. Cuando también se use un idioma oficial del país expedidor, dará fe el texto en dicho idioma en caso de controversia o discrepancia.
- 3 En las casillas se marcarán con una cruz (x) las respuestas "sí" y "aplicable", y con un guión (–) las respuestas "no" y "no aplicable".
- 4 A menos que se indique otra cosa, las reglas mencionadas en el presente cuadernillo son las reglas del Anexo VI del Convenio, y las resoluciones o circulares son las adoptadas por la Organización Marítima Internacional.

**1 Pormenores del buque**

- 1.1 Nombre del buque .....
- 1.2 Número IMO .....
- 1.3 Fecha del contrato de construcción .....
- 1.4 Arqueo bruto .....
- 1.5 Peso muerto .....
- 1.6 Tipo de buque\* .....

**2 Tipo de sistema de propulsión**

- 2.1 Propulsión diésel .....
- 2.2 Propulsión diésel-eléctrica .....
- 2.3 Propulsión por turbinas .....
- 2.4 Propulsión híbrida .....
- 2.5 Sistema de propulsión distinto de los arriba mencionados .....

\* Indíquese el tipo de buque de conformidad con las definiciones especificadas en la regla 2. Los buques que se correspondan con más de uno de los tipos de buque definidos en la regla 2 deberían considerarse del tipo que tenga el EEDI prescrito más riguroso (el más bajo). Si un buque no se corresponde con ninguno de los tipos de buques definidos en la regla 2, insértese el siguiente texto: "Buque de tipo distinto a los definidos en la regla 2".

### **3 Índice de eficiencia energética de proyecto (EEDI) obtenido**

3.1 El EEDI obtenido de conformidad con lo dispuesto en la regla 20.1 se calcula basándose en la información contenida en el expediente técnico del EEDI, que muestra también el proceso de cálculo del EEDI obtenido .....

El EEDI obtenido es ..... g-CO<sub>2</sub>/tonelada-milla

3.2 No se ha calculado el EEDI obtenido debido a que:

3.2.1 el buque está exento de conformidad con la regla 20.1 dado que no es un buque nuevo, tal como se define éste en la regla 2.23 .....

3.2.2 el tipo de sistema de propulsión está exento de conformidad con la regla 19.3 .....

3.2.3 de conformidad con la regla 19.4, la Administración del buque dispensa de lo prescrito en la regla 20 .....

3.2.4 el tipo de buque está exento de conformidad con la regla 20.1 .....

### **4 EEDI prescrito**

4.1 El EEDI prescrito es ..... g-CO<sub>2</sub>/tonelada-milla

4.2 El EEDI prescrito no es aplicable debido a:

4.2.1 el buque está exento de conformidad con la regla 21.1 dado que no es un buque nuevo, tal como se define éste en la regla 2.23 .....

4.2.2 el tipo de sistema de propulsión está exento de conformidad con la regla 19.3 ....

4.2.3 de conformidad con la regla 19.4, la Administración del buque dispensa de lo prescrito en la regla 21 .....

4.2.4 el tipo de buque está exento de conformidad con la regla 21.1 .....

4.2.5 la capacidad del buque es inferior al umbral de capacidad mínima que figura en el cuadro 1 de la regla 21.2 .....

### **5 Plan de gestión de la eficiencia energética del buque**

5.1 El buque cuenta con un plan de gestión de la eficiencia energética del buque (SEEMP) de conformidad con lo dispuesto en la regla 22 .....

**6 Expediente técnico del EEDI**

6.1 El Certificado IEE va acompañado del expediente técnico del EEDI de conformidad con la regla 20.1 .....

6.2 Número de identificación/verificación del expediente técnico del EEDI .....

6.3 Fecha de verificación del expediente técnico del EEDI.....

SE CERTIFICA que el presente cuadernillo es correcto en todos los aspectos.

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

(dd/mm/aaaa): .....  
(fecha de expedición) (firma del funcionario debidamente autorizado para expedir el cuadernillo)

(sello o estampilla de la autoridad, según corresponda)"

\*\*\*



## ANEXO 20

### DECLARACIONES DE LAS DELEGACIONES DE BRASIL, CHINA, INDIA, ARABIA SAUDITA Y REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA Y DE LOS OBSERVADORES DE PACIFIC ENVIRONMENT Y LA COALICIÓN PARA UN TRANSPORTE MARÍTIMO LIMPIO TRAS LA ADOPCIÓN DE LAS ENMIENDAS AL ANEXO VI DEL CONVENIO MARPOL

#### Declaración de la delegación del Brasil

Tal como planteó esta delegación, el procedimiento de llevar a cabo la aprobación y la adopción en el mismo periodo de sesiones es una medida sin precedentes en este Comité. Esto puede deberse al hecho de que las cuestiones pertinentes examinadas por el MEPC deben analizarse a fondo y madurar y no pueden examinarse de manera apresurada.

Con la adopción de las enmiendas al Anexo VI del Convenio MARPOL se ignoran por completo los problemas técnicos, tecnológicos y económicos pendientes, en particular sus posibles repercusiones en los países en desarrollo. Las disposiciones y los principios de la CMNUCC y del Protocolo de Kyoto no se han abordado de manera adecuada, y el Brasil considera que de ningún modo pueden adoptarse medidas sobre el cambio climático que no cumplan dichas disposiciones y principios.

Esta delegación no ha recibido garantía de ningún tipo en lo que respecta a la transferencia de tecnología, y las negociaciones incluían un acuerdo para garantizar el equilibrio, algo que claramente no se materializó. El Brasil ha escuchado en varias ocasiones hablar de "compromiso" y "buena fe" y, sin embargo, lo que se le ha ofrecido en todo momento ha sido inflexibilidad.

Por consiguiente, Sr. Presidente, el Brasil se ve obligado lamentablemente a reservar su postura sobre la adopción de dichas enmiendas en el presente periodo de sesiones y a pedir que la presente declaración se incluya en el informe final del Comité.

#### Declaración de la delegación de China

La delegación de China agradece el esfuerzo de la OMI de abordar la cuestión del cambio climático en relación con el transporte marítimo internacional. Sin embargo, se ve obligada a manifestar su decepción por el hecho de que el principio de responsabilidades comunes pero diferenciadas no se haya reflejado de manera plena y objetiva en las enmiendas al Anexo VI del Convenio MARPOL sobre las prescripciones de eficiencia energética.

Sr. Presidente, la delegación de China desearía aprovechar la presente oportunidad para reiterar su postura, tal como se indica a continuación:

- .1 La Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático y el Protocolo de Kyoto constituyen la base fundamental y el canal principal para la cooperación internacional en cuanto a la cuestión del cambio climático y, dado que el principio de responsabilidades comunes pero diferenciadas establecido por ellos es el instrumento básico para que la comunidad internacional aborde el cambio climático de manera conjunta, debería respetarse rigurosamente. Esta postura coherente no sólo es la de China, sino también la que defienden muchos países en desarrollo.

- .2 El esfuerzo del sector del transporte marítimo internacional por abordar la cuestión del cambio climático es parte integrante de la cooperación internacional, en el que no sólo deberían tenerse en cuenta el carácter único y las prácticas comunes del transporte marítimo internacional, sino que también debería respetarse el principio de responsabilidades comunes pero diferenciadas.
- .3 Las graves preocupaciones que se indican más abajo ya existían durante el examen y la adopción de las enmiendas al Anexo VI del Convenio MARPOL, por lo que la delegación de China desea reservar su postura y oponerse a la adopción de las enmiendas.

En primer lugar, la fórmula del EEDI no se ha madurado lo suficiente. Pese a los muchos años de deliberaciones, en las reglas del EEDI no se ha resuelto de manera adecuada un número considerable de cuestiones técnicas. Tal como demuestran muchos documentos presentados a este periodo de sesiones del MEPC, no se ha llegado a acuerdos sobre cuestiones técnicas importantes tales como el nivel de referencia, los tipos de buque, los factores de reducción y la verificación, por lo que es necesario seguir estudiándolas. Si estas cuestiones no pueden abordarse de manera adecuada, la implantación de las reglas del EEDI tendrá repercusiones negativas en el transporte marítimo internacional.

En segundo lugar, las enmiendas no reflejan el principio de responsabilidades comunes pero diferenciadas y violan el principio básico de entendimiento común de la comunidad internacional para abordar la cuestión del cambio climático. Este hecho tendrá repercusiones y representará un obstáculo para las aportaciones de la OMI a la cuestión de los gases de efecto invernadero en el futuro. Asimismo, constituirá un precedente negativo para la comunidad internacional y repercutirá de manera desfavorable en la dirección correcta de la cooperación internacional en el seno de la CMNUCC.

Por último, existen opiniones muy encontradas sobre la conveniencia de incluir o no las enmiendas en los anexos del Convenio MARPOL y de adoptarlas en el presente periodo de sesiones del MEPC. Además, los artículos específicos de las enmiendas también son controvertidos. A pesar de ello, las enmiendas se adoptaron en ausencia de consenso, lo cual se ha traducido en división entre los Estados Miembros de la OMI.

A la luz de lo anterior, la delegación de China se opone a la adopción de esta enmienda y de ningún modo la reconoce ni acepta.

En conclusión, esta delegación cree que la OMI continuará examinando la cuestión de los gases de efecto invernadero en el próximo periodo de sesiones del MEPC y espera que la OMI y los Estados Miembros no ahorren esfuerzos en buscar soluciones que reflejen el principio de responsabilidades comunes pero diferenciadas, en particular en cuestiones relacionadas con la transferencia de tecnología, la creación de capacidad y el apoyo financiero a los países en desarrollo por parte de los países desarrollados. China espera que, en sus debates futuros sobre las medidas de mercado, la OMI tenga debidamente en cuenta el principio de responsabilidades comunes pero diferenciadas, de modo que éste se refleje plenamente en dichas medidas.

### **Declaración de la delegación de la India**

La delegación de la India comparte las opiniones manifestadas por la delegación de China, en particular las relativas a la prescripción de la aplicabilidad del principio de responsabilidades comunes pero diferenciadas. En particular, la India desea manifestar su decepción por la adopción de enmiendas al Anexo VI del Convenio MARPOL mediante votación, a pesar de que la India no sea aún Parte en el Convenio.

No se entiende la urgencia por adoptar las enmiendas en el presente periodo de sesiones, en particular por el hecho de que varios países en desarrollo han manifestado reservas sobre diversos aspectos de las enmiendas, incluida la fórmula del EEDI, que aún no se ha elaborado lo suficiente para su adopción, y también porque debían aguardar a recibir los mandatos de los gobiernos respectivos.

Tal vez merezca la pena señalar a la atención del Comité la Ronda de negociaciones de Doha de la OMC, aún sin concluir después de 10 años, en la que siguen realizándose esfuerzos para llegar a un consenso.

El procedimiento adoptado por el MEPC establecerá un precedente negativo no sólo para la OMI, sino también en otras organizaciones multilaterales.

### **Declaración de la delegación de Arabia Saudita**

Arabia Saudita desea sumarse a la declaración de China y destacar el motivo por el que el Reino de Arabia Saudita rechaza la enmienda incluida en el documento MEPC 62/WP.11/Add.1/Rev.1, de fecha 15 de julio de 2011, que puede resumirse como se indica a continuación:

- .1 hay dudas sobre el grado de madurez del EEDI;
- .2 la enmienda no es coherente con respecto a la finalidad principal del Convenio MARPOL 73/78. El Convenio tenía por objeto la prevención de la contaminación del medio marino. Las Naciones Unidas no clasifican los gases de efecto invernadero como contaminantes;
- .3 la falta de un mecanismo para garantizar una transferencia de tecnología mensurable, notificable y verificable a los países en desarrollo que sean Parte; y
- .4 la ausencia de referencia al principio de responsabilidades comunes pero diferenciadas.

Por último, es de lamentar que la OMI haya optado por no seguir el ejemplo de la OACI de adoptar por consenso las cuestiones relacionadas con el cambio climático y por no utilizar los principios de la CMNUCC, en particular el principio de responsabilidades comunes pero diferenciadas.

### **Declaración de la delegación de la República Bolivariana de Venezuela**

Esta delegación da las gracias a todos los países y a usted en particular por el tiempo y el esfuerzo dedicados a abordar las cuestiones complejas relacionadas con la adopción de las enmiendas al Anexo VI del Convenio MARPOL. No obstante, en vista del resultado obtenido, caracterizado claramente por una falta de consenso, esta delegación manifiesta sus reservas acerca de la decisión adoptada y sigue opinando que los textos aprobados



contienen referencias o elementos insuficientes a favor de los principios mantenidos y defendidos en todo momento por este país, a saber, el principio de responsabilidades comunes pero diferenciadas y el reconocimiento de las propuestas de Kyoto de mantener el espíritu de progreso ya alcanzado en el contexto de las negociaciones de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático.

Mediante la presente declaración, esta delegación se hace eco de las opiniones manifestadas por las delegaciones de Brasil, China, Argentina, Arabia Saudita, India y Cuba, entre otras, y pide que en el informe de la reunión quede constancia de sus reservas.

### **Declaración del observador de Pacific Environment**

Esta intervención es la primera de Pacific Environment, por lo que esta organización desea dar las gracias a la OMI, el MEPC y a sus distinguidos delegados por acoger con agrado su participación, así como felicitar al Sr. Presidente por su reelección.

En la actualidad, los pueblos indígenas del Ártico son los primeros afectados por el cambio climático. Los pueblos indígenas se enfrentan a problemas tales como el retroceso del hielo marino, que tendrá como consecuencia el aumento del transporte marítimo en las aguas utilizadas tradicionalmente por ellos. Los gases de efecto invernadero y las emisiones a la atmósfera agravarán aún más las repercusiones ya devastadoras del cambio climático. Por ejemplo, debido a la reducción del hielo marino, los cazadores indígenas se ven obligados a alejarse cada vez más de la costa para tener acceso a sus alimentos tradicionales, lo cual aumenta enormemente los riesgos.

Hace dos meses, más de 1 400 indígenas se reunieron en Nueva York con ocasión del 10º periodo de sesiones del Foro Permanente para las Cuestiones Indígenas de las Naciones Unidas, en el que se deliberó largo y tendido acerca de la implantación de la Declaración de las Naciones Unidas sobre los derechos de los pueblos indígenas. El informe final de la reunión se publicó la semana pasada y contiene en las recomendaciones finales una llamada a la OMI para que implante la Declaración e incluya la participación de los indígenas en estos procedimientos importantes, que tendrán una repercusión considerable en los pueblos indígenas de todo el mundo.

Son innegables los peligros que plantea el cambio climático para los pueblos indígenas y sus derechos humanos. El cambio climático representa una amenaza para los sistemas de alimentación tradicionales y la realización de ceremonias espirituales, obliga a abandonar los hogares y tierras en los que los indígenas han vivido tradicionalmente y tiene unas repercusiones desproporcionadas en la salud de los pueblos indígenas.

El observador que suscribe la presente declaración procede de un poblado indígena tradicional situado en el Ártico. En su idioma, no se puede separar la palabra "medio ambiente" de la palabra "gente": las dos forman parte de la misma. Las culturas indígenas están unidas inextricablemente a los océanos y el medio ambiente. Este observador hace un llamamiento a los distinguidos delegados para recordar en las deliberaciones del año próximo que no somos los dueños de los océanos, sino sus guardianes, y que debe protegerse su seguridad no sólo para las generaciones actuales sino para las futuras.

## **Declaración del observador de la Coalición para un Transporte Marítimo Limpio**

El EEDI tiene por objeto establecer normas de eficiencia energética para un sector mundial puntero que reduzcan los costos y repercusiones ambientales a largo plazo. Al tratar de determinar normas de eficiencia del combustible en otras modalidades de transporte, esos sectores se han resistido siempre con vehemencia. Dicho sea en su honor, el sector del transporte marítimo ha adoptado mayoritariamente el EEDI.

Resulta irónico que el problema en este caso no se haya debido ni al sector, ni a la falta de tecnología, ni tampoco a las diferencias de los niveles de riqueza entre los países desarrollados y los países en desarrollo: algunos buques construidos en los países en desarrollo se encuentran entre los más avanzados e innovadores. El problema ha residido más bien en las posiciones políticas de algunos países en otros foros de las Naciones Unidas y en la idea equivocada por parte de algunos de que el consenso por sí mismo es un objetivo encomiable. Lamentablemente, estos problemas han menoscabado de manera grave la eficacia de la primera iniciativa mundial vinculante sobre el cambio climático.

En los casi siete años de introducción gradual del EEDI, las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes del transporte marítimo, de acuerdo con los propios cálculos de la Organización, se habrán duplicado prácticamente hasta alcanzar el 6 % de las emisiones mundiales. Las ONG de carácter ambiental respaldaron este proceso desde el principio, en la creencia de que el potencial de mejora de la eficiencia de los buques es significativo, en particular porque pueden adoptarse muchas medidas a un coste nulo o bajo para el sector. Esa posibilidad corre el riesgo de no materializarse tras esta decisión.

Si hay urgencia para que todos los buques nuevos se aprovechen de la exención adquiriendo el pabellón de los registros correspondientes, esto tendrá repercusiones enormes para la administración de todos los convenios y reglamentos de la OMI, lo cual pone en peligro el medio ambiente y la seguridad de la gente de mar.

Por consiguiente, la Coalición para un Transporte Marítimo Limpio apela a todos los propietarios de buques inteligentes a que olviden la cuestión del aplazamiento e implanten de inmediato el EEDI como una práctica comercial y ambiental sensata. Asimismo, apela a la Unión Europea a que adopte el EEDI como instrumento eficaz de complemento a otras medidas que esté sopesando en la actualidad. Se apela a los expedidores, el sector de la logística y los puertos a que utilicen el EEDI cuando adopten decisiones sobre fletamento y establezcan derechos portuarios.

Sr. Presidente, pese a la dificultad aparente de la decisión adoptada hoy, esto es sólo el primer paso de la OMI para abordar las repercusiones del cambio climático en el transporte marítimo. Con objeto de abordar de manera adecuada el rápido aumento de las emisiones procedentes del transporte marítimo, es necesario adoptar urgentemente una serie de medidas de mercado y operacionales, por ejemplo, el comercio de derechos de emisión y el establecimiento de un gravamen, límites de velocidad y recortes obligatorios. Esta labor con los buques existentes se prolonga ya desde hace 15 años y debe acelerarse urgentemente.

\*\*\*



## ANEXO 21

### PROYECTO DE ENMIENDAS A LOS ANEXOS I, II, IV, V Y VI DEL CONVENIO MARPOL SOBRE LOS ARREGLOS REGIONALES PARA LAS INSTALACIONES PORTUARIAS DE RECEPCIÓN

#### **1 Se añaden los párrafos nuevos 3bis y 4bis a la regla 38 del Anexo I:**

*3bis* Los pequeños Estados insulares en desarrollo podrán satisfacer las prescripciones del párrafo 2 a través de arreglos regionales. Las Partes que participen en un arreglo regional elaborarán un plan regional de instalaciones de recepción teniendo en cuenta las directrices elaboradas por la Organización.

Los Gobiernos de las Partes que participen en el arreglo informarán a la Organización para que ésta notifique a las Partes del presente Convenio:

- .1 la forma en que se tienen en cuenta las Directrices en el plan regional de instalaciones de recepción;
- .2 los pormenores de los centros regionales de recepción de desechos de los buques que se hayan determinado; y
- .3 los pormenores de los puertos que sólo dispongan de instalaciones limitadas.

*4bis* Los pequeños Estados insulares en desarrollo podrán satisfacer las prescripciones del párrafo 4 a través de arreglos regionales. Las Partes que participen en un arreglo regional elaborarán un plan regional de instalaciones de recepción teniendo en cuenta las directrices elaboradas por la Organización.

Los Gobiernos de las Partes que participen en el arreglo informarán a la Organización para que ésta notifique a las Partes del presente Convenio:

- .1 la forma en que se tienen en cuenta las Directrices en el plan regional de instalaciones de recepción;
- .2 los pormenores de los centros regionales de recepción de desechos de los buques que se hayan determinado; y
- .3 los pormenores de los puertos que sólo dispongan de instalaciones limitadas.

#### **2 Se añade el párrafo nuevo 4bis a la regla 18 del Anexo II:**

*4bis* Los pequeños Estados insulares en desarrollo podrán satisfacer las prescripciones de los párrafos 1 a 4 a través de arreglos regionales. Las Partes que participen en un arreglo regional elaborarán un plan regional de instalaciones de recepción teniendo en cuenta las directrices elaboradas por la Organización.

Los Gobiernos de las Partes que participen en el arreglo informarán a la Organización para que ésta notifique a las Partes del presente Convenio:

- .1 la forma en que se tienen en cuenta las Directrices en el plan regional de instalaciones de recepción;
- .2 los pormenores de los centros regionales de recepción de desechos de los buques que se hayan determinado; y
- .3 los pormenores de los puertos que sólo dispongan de instalaciones limitadas.

**3 Se añade el párrafo nuevo 2bis a la regla 12 del Anexo IV:**

*2bis* Los pequeños Estados insulares en desarrollo podrán satisfacer las prescripciones del párrafo 1 a través de arreglos regionales. Las Partes que participen en un arreglo regional elaborarán un plan regional de instalaciones de recepción teniendo en cuenta las directrices elaboradas por la Organización.

Los Gobiernos de las Partes que participen en el arreglo informarán a la Organización para que ésta notifique a las Partes del presente Convenio:

- .1 la forma en que se tienen en cuenta las Directrices en el plan regional de instalaciones de recepción;
- .2 los pormenores de los centros regionales de recepción de desechos de los buques que se hayan determinado; y
- .3 los pormenores de los puertos que sólo dispongan de instalaciones limitadas.

**4 Se añaden los párrafos nuevos 2bis y 3.2bis a la regla 8 del Anexo V<sup>1</sup>**

*2bis* Los pequeños Estados insulares en desarrollo podrán satisfacer las prescripciones del párrafo 4 a) a través de arreglos regionales. Las Partes que participen en un arreglo regional elaborarán un plan regional de instalaciones de recepción teniendo en cuenta las directrices elaboradas por la Organización.

Los Gobiernos de las Partes que participen en el arreglo informarán a la Organización para que ésta notifique a las Partes del presente Convenio:

- .1 la forma en que se tienen en cuenta las Directrices en el plan regional de instalaciones de recepción;
- .2 los pormenores de los centros regionales de recepción de desechos de los buques que se hayan determinado; y
- .3 los pormenores de los puertos que sólo dispongan de instalaciones limitadas.

---

<sup>1</sup> Texto del Anexo V revisado, adoptado mediante la resolución MEPC.201(62).

3.2*bis* Los pequeños Estados insulares en desarrollo podrán satisfacer las prescripciones del párrafo 1 a través de arreglos regionales. Las Partes que participen en un arreglo regional elaborarán un plan regional de instalaciones de recepción teniendo en cuenta las directrices elaboradas por la Organización.

Los Gobiernos de las Partes que participen en el arreglo informarán a la Organización para que ésta notifique a las Partes del presente Convenio:

- .1 la forma en que se tienen en cuenta las Directrices en el plan regional de instalaciones de recepción;
- .2 los pormenores de los centros regionales de recepción de desechos de los buques que se hayan determinado; y
- .3 los pormenores de los puertos que sólo dispongan de instalaciones limitadas.

**5 Se añade el párrafo nuevo 1*bis* a la regla 17 del Anexo VI:**

1*bis* Los pequeños Estados insulares en desarrollo podrán satisfacer las prescripciones del párrafo 1 a través de arreglos regionales. Las Partes que participen en un arreglo regional elaborarán un plan regional de instalaciones de recepción teniendo en cuenta las directrices elaboradas por la Organización.

Los Gobiernos de las Partes que participen en el arreglo informarán a la Organización para que ésta notifique a las Partes del presente Convenio:

- .1 la forma en que se tienen en cuenta las Directrices en el plan regional de instalaciones de recepción;
- .2 los pormenores de los centros regionales de recepción de desechos de los buques que se hayan determinado; y
- .3 los pormenores de los puertos que sólo dispongan de instalaciones limitadas.

\*\*\*



**ANEXO 22**

**RESOLUCIÓN MEPC.204(62)**

**Adoptada el 15 de julio de 2011**

**DESIGNACIÓN DEL ESTRECHO DE BONIFACIO COMO  
ZONA MARINA ESPECIALMENTE SENSIBLE**

EL COMITÉ DE PROTECCIÓN DEL MEDIO MARINO,

CONSCIENTE de las características ecológicas, socioeconómicas y científicas del estrecho de Bonifacio, así como de su vulnerabilidad a los daños causados por las actividades del transporte marítimo internacional y de las medidas adoptadas por Francia e Italia para hacer frente a dicha vulnerabilidad,

TOMANDO NOTA de las Directrices revisadas para la determinación y designación de zonas marinas especialmente sensibles, adoptadas mediante la resolución A.982(24) (Directrices sobre las ZMES) y del Documento de orientación revisado para la presentación de propuestas sobre las ZMES a la OMI, que figura en la circular MEPC.1/Circ.510,

HABIENDO EXAMINADO la propuesta formulada por los Gobiernos de Francia e Italia de que se designe el estrecho de Bonifacio como zona marina especialmente sensible,

HABIENDO ACORDADO que se cumplen las disposiciones para la determinación y designación de zonas marinas especialmente sensibles que figuran en la resolución A.982(24) por lo que respecta al estrecho de Bonifacio,

HABIENDO TOMADO NOTA de que el Subcomité de Seguridad de la Navegación, en su 57º periodo de sesiones, aprobó la Recomendación sobre la navegación por el estrecho de Bonifacio como medida de protección correspondiente para la solicitud de zona marina especialmente sensible para el estrecho de Bonifacio, destinada a mejorar la seguridad de la navegación y la protección del medio marino,

1. DESIGNA el estrecho de Bonifacio descrito en el anexo 1 como zona marina especialmente sensible, a reserva de la adopción definitiva de la medida de protección correspondiente para la ZMES que figura en el anexo 2 del documento NAV 57/15;

2. INVITA a los Gobiernos Miembros a que reconozcan las características ecológicas, socioeconómicas y científicas de la zona, que se exponen en el anexo 2, así como su vulnerabilidad a los daños causados por las actividades del transporte marítimo internacional, que se describen en el anexo 3; y

3. INVITA ASIMISMO a los Gobiernos Miembros a que tomen nota de la medida de protección correspondiente, establecida para contrarrestar la vulnerabilidad de la zona, cuyos detalles se indican en el anexo 4 y cuya entrada en vigor está prevista tras la adopción definitiva, en una fecha que la Organización comunicará a todos los Gobiernos Miembros, y a que exijan a los buques que enarboles su pabellón que actúen de conformidad con tales medidas.



## ANEXO 1

### DESCRIPCIÓN DE LA ZMES DEL ESTRECHO DE BONIFACIO\*

#### **Descripción de la zona marina especialmente sensible del estrecho de Bonifacio**

Para evitar los daños causados por la varada de buques y la contaminación procedente de las actividades del transporte marítimo internacional, así como la destrucción y el deterioro de este ecosistema y hábitat únicos, diversos y significativos, los navegantes deberían tomar precauciones extremas cuando se encuentren en esta zona, limitada por una línea que une las siguientes posiciones geográficas y designada como zona marina especialmente sensible:

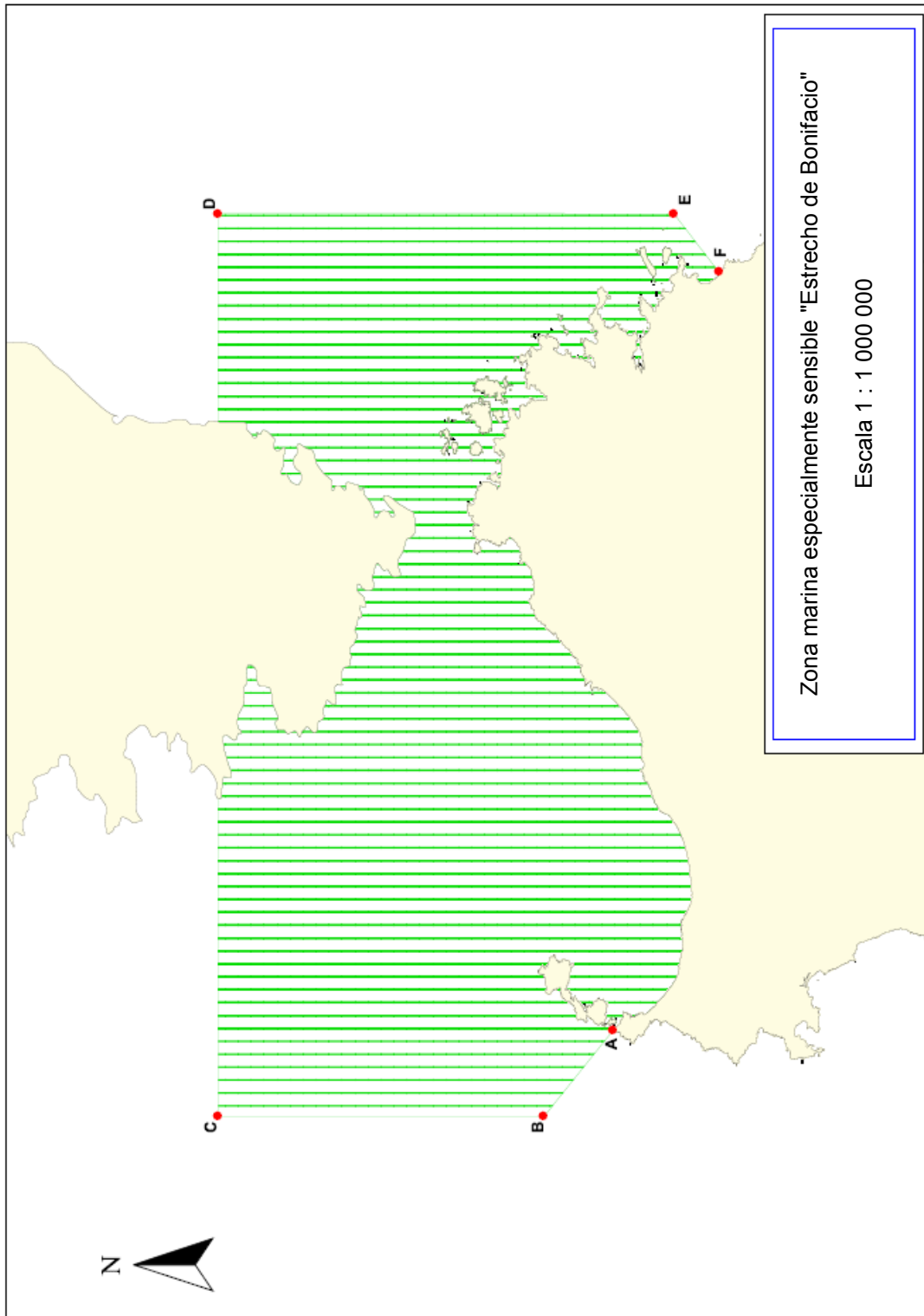
- al norte: la línea que une el punto 41°45'00" N – 008°01'48" E al punto 41°45'00" N – 009°48'30" E, pasando por la costa francesa (Cap Muro al oeste y Anse de Tarcu al este);
- al oeste: una línea que une los puntos 41°45'00" N – 008°01'48" E, 41°06'36" N – 008°01'48" E y 40°58'00" N – 008°12'00" E en la costa italiana; y
- al este: una línea que une los puntos 41°45'00" N – 009°48'30" E, 40°41'08" N – 009°48'30" E y 40°45'56" N – 009°41'42" E en la costa italiana al sur.

La zona marina especialmente sensible está limitada por los puntos A, B, C, D, E y F que se indican en el gráfico siguiente.

---

\* El texto del presente anexo procede de la propuesta formulada por Francia e Italia que figura en los documentos MEPC 61/9 y MEPC 61/INF.26.

GRÁFICO



## ANEXO 2

### RIQUEZA ECOLÓGICA, SOCIOECONÓMICA Y CIENTÍFICA DE LA ZMES DEL ESTRECHO DE BONIFACIO\*

#### 1 CRITERIOS ECOLÓGICOS

1.1 La importancia ecológica de la zona del estrecho de Bonifacio se reconoció a nivel internacional al otorgársele el estatuto de zona especialmente protegida de importancia para el Mediterráneo (ZEPIM) durante la XVI Conferencia de las Partes Contratantes del Convenio de Barcelona para la Protección del Medio Marino y de la Región Costera del Mediterráneo, que se celebró del 3 al 5 de noviembre de 2009 en Marrakech.

1.2 La importancia ecológica de la parte francesa del estrecho de Bonifacio está reconocida mediante varias clasificaciones que cubren unas 104 000 hectáreas, esencialmente marinas:

- clasificación como reserva natural por el decreto de 23 de septiembre de 1999 (80 000 hectáreas)
- clasificación como lugar de Natura 2000, la red de zonas de la Unión Europea que, dado su elevado valor ambiental, deben ser protegidas por los Estados:
  - zona de protección especial de conformidad con la Directiva 79/409/CEE (Aves) "Islas Lavezzi, Bocas de Bonifacio" para una extensión de 98 941 hectáreas, designada mediante la orden interministerial de 30 de octubre de 2008;
  - tres lugares de importancia comunitaria de conformidad con la Directiva 92/43/CEE (Hábitat) relativa a la conservación de los hábitats naturales y de la fauna y flora silvestres:

Estrecho de Bonifacio, islas Des Moines (94 612 hectáreas);  
Islas Cerbicale y franja litoral (3 698 hectáreas);  
Meseta de Pertusato/Bonifacio e islas Lavezzi (6 071 hectáreas).

1.3 La importancia ecológica de la parte italiana del estrecho de Bonifacio está reconocida mediante las siguientes clasificaciones:

Parque nacional del archipiélago de La Maddalena, por decreto del Presidente de la República de 17 de mayo de 1996 (5 100 hectáreas terrestres y 15 046 hectáreas submarinas)

Parque nacional de Asinara, por decreto del Presidente de la República de 13 de octubre de 2002 (5 170 hectáreas terrestres)

Zona marina protegida de la isla de Asinara, por decreto ministerial de 12 de agosto de 2002 (10 732 hectáreas marinas)

---

\* El texto del presente anexo se ha tomado de los documentos MEPC 61/9 y MEPC 61/INF.26 presentados por Francia e Italia.

Zona marina protegida de Tavolara Punta Coda Cavallo, por decreto ministerial de 12 de diciembre de 1997, modificado por el decreto ministerial de 28 de noviembre de 2001 (15 357 hectáreas)

Clasificación como lugar de la red Natura 2000:

Seis zonas de protección especial de conformidad con la Directiva 79/409/CEE (Aves):

- Isola Asinara (9 669 hectáreas)
- Isola Piana – Golfo dell'Asinara (399 hectáreas)
- Stagno di Pilo, Casaraccio e Saline di Stintino (1 290 hectáreas)
- Arcipelago La Maddalena (20 955 hectáreas)
- Isole del Nord-Est tra Capo Ceraso e Stagno di San Teodoro (18 174 hectáreas)
- Capo Figari, Cala Sabina, Punta Canigione e Isola Figarolo (4 053 hectáreas)

Doce lugares de importancia comunitaria de conformidad con la Directiva 92/43/CEE (hábitat) relativa a la conservación de los hábitats naturales y de la fauna y flora silvestres:

- Coste e Isolette a Nord Ovest della Sardegna (3 731 hectáreas)
- Isola Asinara (9 669 hectáreas)
- Isola Piana (510 hectáreas)
- Stagno di Pilo e di Casaraccio (1 879 hectáreas)
- Stagno e ginepreto di Platamona (1 618 hectáreas)
- Foci del Coghinas (2 267 hectáreas)
- Isola Rossa – Costa Paradiso (5 409 hectáreas)
- Monte Russu (1 971 hectáreas)
- Capo Testa (1 217 hectáreas)
- Arcipelago La Maddalena (20 955 hectáreas)
- Isola Tavolara, Molaro e Molarotto (3 764 hectáreas)
- Capo Figari e Isola Figarolo (851 hectáreas)

1.4 La Comisión Europea aprobó, mediante su decisión de 22 de diciembre de 2009, la lista de los lugares de importancia comunitaria indicados *supra*, en relación con la región biogeográfica mediterránea, aplicando lo dispuesto en la Directiva 92/43/CEE.

1.5 La información que aparece a continuación se ha sacado de los formularios de declaración de los citados lugares de la red Natura 2000, así como de la evaluación biológica de la reserva natural del estrecho de Bonifacio para el plan de gestión 2007-2011.

1.6 A esta zona se aplica también el Acuerdo Pelagos relativo a la creación en el Mediterráneo de un santuario para los mamíferos marinos, concluido en Roma el 25 de noviembre de 1999 y firmado por Francia, Italia y el Principado de Mónaco. El objetivo de este acuerdo es mantener un estado de conservación favorable para las poblaciones de mamíferos marinos y, para ello, proceder a la vigilancia de las poblaciones de cetáceos, reforzar la aplicación de la legislación existente sobre determinadas actividades de pesca y la reducción de la contaminación, reglamentar la observación turística de los cetáceos y mejorar la difusión de información al público. El delfín mular frecuenta habitualmente las aguas de esta zona.

1.7 La zona cubre una amplia gama de medios marinos de una excepcional riqueza ecológica, entre ellos:

- los declives y los bajos fondos rocosos que albergan una fauna y flora variadas;
- praderas de posidonia bien conservadas;
- cerca de Figari, uno de los raros sistemas estuarianos con zonas descubiertas con marea baja de la isla.

1.8 Las especies y los hábitats cuya singularidad o interés están reconocidos a nivel nacional, comunitario o internacional encuentran aquí condiciones ambientales ideales.

### **Singularidad o rareza**

1.9 La zona del estrecho de Bonifacio cuenta con el 37 % de las especies de interés patrimonial mediterráneo (anexos II y III ZEPIM, Convenio de Barcelona). La flora incluye unas quince especies endémicas (Córcega o Córcega-Cerdeña o Córcega/Cerdeña/Baleares), entre ellas una endémica de la isla Lavezzi.

1.10 En la zona se conserva entre el 40 y el 50 % de las estaciones de *Silene velutina*, pequeña flor endémica cuya zona de repartición se limita al extremo meridional de Córcega y al norte de Cerdeña. El *Limonium lambinonii*, otra planta protegida que tiene un valor florístico patrimonial de primer orden, es endémica de la isla Lavezzi.

1.11 A pesar de que no se ha observado la presencia de ninguna tortuga laúd desde los años 60, se viene señalando la presencia más regularmente de la tortuga boba en el estrecho de Bonifacio desde hace unos 10 años. En octubre de 2001 incluso se descubrieron nidos de esta tortuga en las playas de Palombaggia al sur del archipiélago de las islas Cerbicale.

1.12 Aunque el alga *Goniolithon byssoides* pasa difícilmente desapercibida, son extremadamente poco frecuentes las observaciones notificadas. Por consiguiente, parece que la especie es vulnerable debido a la escasez de sus estaciones. Además, sus cojinetes se desprenden muy fácilmente de modo que es muy vulnerable a las pisadas de los pescadores y de los turistas (Boudouresque y otros, 1990). Verlaque (1991) ha observado su presencia alrededor de las islas Lavezzi.

### **Hábitats críticos**

1.13 El potencial de esta zona es muy importante para la conservación de muchos hábitats y de especies de interés patrimonial. Ciertos grupos de especies representan núcleos de poblaciones genéticamente estables que se pueden considerar como poblaciones fuente (el cormorán moñudo de Desmaret y la lapa gigante *Patella ferruginea*) que pueden desempeñar la función de punto de partida de una colonización (natural o artificial) de los posibles hábitats situados geográficamente a escalas distintas en función de los modos de dispersión de las larvas y de los individuos de estas especies. Por consiguiente, esta zona del estrecho de Bonifacio tiene una importancia capital para poblaciones de especies degradadas o pequeñas subpoblaciones. Por ejemplo, la conservación del patrimonio genético de metapoblaciones de especies amenazadas, tales como la lapa gigante, podría permitir la reintroducción de estas especies en las zonas del Mediterráneo donde están actualmente extintas.

1.14 La zona es también muy importante para la avifauna marina. Este lugar desempeña un papel principal para el cormorán moñudo de Desmaret (*Phalacrocorax aristotelis aristotelis*) y para los grupos de pardelas cenicienta (*Calonectris diomedea*). El estrecho de Bonifacio es también uno de los lugares principales para el paso, el estacionamiento y la alimentación de la pardela mediterránea. El conjunto de la zona constituye un área de alimentación para estas especies.

1.15 La población del cormorán moñudo de Desmaret no sobrepasa las 10 000 parejas en toda su zona de repartición que se reduce al Mediterráneo. El estrecho de Bonifacio constituye un lugar de primera importancia para la conservación de esta especie. En 2001, la población anidadora del estrecho de Bonifacio representaba más del 50 % de la población francesa y aproximadamente el 7 % de la población mundial. Los principales problemas para esta especie son la perturbación de su lugar de anidación, la captura accidental por los pescadores y la desaparición de los hábitats debido a la expansión del turismo.

1.16 La población anidadora de pardelas cenicienta representa aproximadamente el 40 % de la población anidadora nacional. La colonia de la isla de Lavezzi, que cuenta con más de 345 parejas, es la más importante de Francia desde el punto de vista numérico. Esta especie se encuentra en regresión debido a la introducción de especies alóctonas (perros, gatos y ratas), a la toma de huevos en ciertas colonias y al desarrollo turístico, que entrafía la perturbación de las colonias y la destrucción de los hábitats de la especie.

1.17 La población del paíño común (*Hydrobates pelagicus*), ave muy discreta, representa aproximadamente el 30 % de la población francesa del Mediterráneo con aproximadamente 200 parejas anadoras en el perímetro de la zona, y entre el 15 % y el 18 % de la población francesa incluidas las aves atlánticas. El ave marina más pequeña de Europa (15 cm) se encuentra en fuerte regresión en el Mediterráneo debido esencialmente a la introducción de depredadores tales como la rata (*Rattus rattus*). Actualmente las colonias están muy localizadas y concentradas lo que las vuelve muy vulnerables.

## **Dependencia**

1.18 Los grandes sistemas ecológicos de la zona del estrecho de Bonifacio, ecosistemas marinos de altura o litorales (sistemas pelágicos de plena agua, golfos, zona intermareal, zona supralitoral, islotes y lagunas) están estrechamente interrelacionados.

1.19 El medio marino, que es un sistema abierto, no experimenta una fragmentación de los hábitats tan marcada como el medio terrestre. En el estrecho de Bonifacio las zonas antiguamente protegidas de las islas Lavezzi, del coto de pesca o de la zona de los Bruzzi-Moines objeto de una orden de protección de biotopo, albergan poblaciones equilibradas que incluyen todas las edades y garantizan la reproducción y la difusión de las larvas (peces, crustáceos, etc.) con destino a las zonas recientemente convertidas en reserva. Las producciones planctónicas y el reclutamiento de larvas animales condicionan el establecimiento de cadenas tróficas tanto marinas como litorales. Por su situación geográfica y por la existencia de corrientes violentas que pueden favorecer la difusión de las larvas, el estrecho de Bonifacio podría desempeñar un papel importante por lo que respecta a la gestión halieútica costera a escala del mar Mediterráneo noroccidental.

1.20 Mientras que los organismos planctotróficos constituyen un recurso indispensable para las especies pelágicas de gran tamaño, serviolas, atunes pero también cetáceos (entre otros, los delfines mulares), interesan igualmente a la avifauna marina presente (cormoranes moñudos, pardelas cenicientas, gaviotas).

### Carácter representativo

1.21 Están ampliamente presentes en la zona las praderas de *Posidonia oceanica*, que son hábitats prioritarios y protegidos. Las praderas de posidonia constituyen un ecosistema de mucho valor desde el punto de vista de la biodiversidad pero también de gran importancia para la pesca, la protección del litoral y el enriquecimiento de otros sistemas litorales. Constituyen un excelente indicador de la calidad general del medio natural. En numerosas zonas del Mediterráneo se ven gravemente dañados por la antropización y ciertas praderas están en declive. Las praderas de *Posidonia oceanica* son características de la etapa infralitoral del mar Mediterráneo. Las de la zona del estrecho de Bonifacio cubren más de 5 000 hectáreas y se encuentran en excelente estado de conservación. También desempeñan un papel fundamental para la productividad de la zona y constituyen zonas de reproducción, de desove y de cría.

1.22 El alga *Lithophyllum lichenoides*, que forma saledizos al nivel de la zona intermareal, está incluida en el anexo I de la directiva "Hábitat". Esta especie está bien representada en las zonas batidas de las costas graníticas y calcáreas del estrecho de Bonifacio. Los saledizos más antiguos y más grandes se encuentran en la zona de los acantilados de Bonifacio y en las islas Lavezzi.

1.23 Como otras algas típicas de los lugares abrigados del piso infralitoral, ciertas cistoseiras son ahora poco comunes debido a la contaminación y la eutrofización de su hábitat o a la destrucción de éste por la urbanización del litoral. El sobrepastoreo de los erizos de mar, cuyos depredadores han sido parcialmente eliminados por los seres humanos, también debe tenerse en cuenta. Las cistoseiras están bien representadas en el estrecho de Bonifacio y ciertas especies, como la *C. Funkii*, se observan en muy contadas ocasiones en las capas batimétricas superficiales (Ballesteros & Pineda, 2003).

### Diversidad

1.24 Hasta la fecha, se han contado en la zona del estrecho de Bonifacio 1 745 especies. Entre las 977 especies de fauna figuran 18 mamíferos, 165 aves, siete reptiles, dos anfibios, 187 peces, 11 procordados, 13 equinodermos, 262 insectos, 11 arácnidos, seis briozoarios, 103 crustáceos, 143 moluscos, siete anélidos, 23 cnidarios y 19 espongiarios.

1.25 Sobre el conjunto de los taxones faunísticos se puede observar lo siguiente:

- 23 especies animales son de interés comunitario. Esta zona es particularmente importante para los dos anfibios (*Discoglossus sardus* e *Hyla arborea sarda*), el delfín mular *Tursiops truncatus*, los quirópteros, los moluscos marinos, el pez *Aphanius fasciatus*, la tortuga marina *Caretta caretta*, el filodáctilo *Phyllodactylus europeus*, las lagartijas *Podarcis tiliguerta* y *Lacerta bedriagae* y la culebra *Coluber viridiflavus*. Entre las especies que revisten un interés comunitario y cuya toma de la naturaleza y explotación pueden ser objeto de gestión sólo el coral rojo *Corallium rubrum* puede ser objeto de explotación, y de hecho lo es.
- 77 taxones están inscritos en la Directiva "Aves" (todos los anexos). Entre estas aves figuran 16 especies que anidan en la zona (10 de ellas incluidas en el anexo I), 24 especies migradoras regulares, 30 migradoras ocasionales y cinco migradoras accidentales.

- 139 están estrictamente protegidos por el Convenio de Berna (anexo II), y 70 otras especies se consideran como especies protegidas cuya explotación debe estar reglamentada (anexo III).
- Tres especies migratorias en peligro de extinción, a saber, la gaviota de Audouin *Larus audouinii*, la tortuga boba *Caretta caretta* y la tortuga laúd *Demochelys coriacea*, necesitan ser protegidas mediante la aplicación estricta del anexo I del Convenio de Bonn. De acuerdo con este Convenio otras 67 especies (reptiles, mamíferos y aves) se encuentran en un estado de conservación desfavorable. Todas estas especies están incluidas en el Convenio de Berna.
- 37 especies poco comunes están incluidas en la Convención de Washington (CITES), entre ellas, por ejemplo, el halcón peregrino *Falco peregrinus*, la tortuga boba *Caretta caretta*, el delfín mular *Tursiops truncatus* y la tortuga mediterránea *Testudo hermanni*.
- 33 especies están identificadas en el Protocolo de Barcelona relativo a las zonas marinas especialmente protegidas ZEPIM (anexo II) como especies en peligro o amenazadas y la explotación de 14 especies tiene que estar reglamentada. Estas especies también están incluidas en los anexos del Convenio de Berna. Entre las especies explotadas cabe destacar las dos especies de peces grandes como el pez espada *Xiphias gladius* y el atún rojo *Thunnus thynnus*.
- 148 taxones de la fauna protegidos a nivel nacional, con una gran mayoría de aves (121 especies), 19 de las cuales anidan en la zona del estrecho de Bonifacio. De los mamíferos presentes, 13 están protegidos a nivel nacional: los siete cetáceos, los cuatro murciélagos, el erizo *Ericeanus europaeus italicus* y la comadreja *Mustella nivalis corsicana*. También están protegidos seis reptiles terrestres, dos anfibios, dos tortugas marinas y un sólo pez, la saboga *Alosa fallax nilotica*. Entre las especies marinas están protegidos el erizo de mar *Centrostephanus longispinus*, la cigala de mar *Scyllarides latus* y los dos moluscos: el bivalvo *Pinna nobilis* y la lapa gigante *Patella ferruginea*.
- De acuerdo con las listas rojas de la Unión Internacional para la Conservación de la Naturaleza (UICN), la tortuga laúd *Demochelys coriacea*, que se ha observado únicamente en contadas ocasiones en los 50 últimos años, está clasificada en la categoría de las especies en peligro crítico, cuatro especies se consideran en peligro (ballena aleta *Balaenoptera physalus*, la tortuga boba *Caretta caretta*, el mero moreno *Epinephelus marginatus* y el pargo *Pagrus pagrus*). Nueve especies se consideran vulnerables, es decir, que tienen que hacer frente a un riesgo elevado de extinción en estado silvestre. Entre ellas figuran la lagartija *Phyllodactylus europaeus*, el quiróptero *Myotis capaccini* y los peces cartilaginosos amenazados: el gran tiburón blanco *Carcharodon carcharias*, el tiburón peregrino *Cetorhinus maximus*, la manta *Mobula mobular*, el milandro *Galeorhinus galeus* y el angelote *Squatina squatina*. Para terminar, el estado de 161 especies se considera preocupante (10 mamíferos, 143 aves, un anfibio, dos reptiles y cuatro peces).



- 70 especies figuran en las listas rojas del Museo nacional de Historia Natural de París. Son 13 las especies en peligro, entre ellas la tortuga boba *Caretta caretta* y la gran cigala de mar *Scyllarides latus*. En Francia se consideran vulnerables las siguientes especies: el nácar *Pinna nobilis*, la lapa gigante *Patella ferruginea*, el corvallo *Sciaena umbra* y el alitán *Scyliorhinus stellaris*.

1.26 De los taxones de la flora:

- Ocho están incluidos en el anexo I del Convenio de Berna, entre ellos *Silene velutina* y *Posidonia oceanica*.
- Cinco algas también están incluidas en el anexo II de las ZEPIM.
- 15 especies vegetales están protegidas a nivel nacional y, de ellas, 12 son terrestres. Entre las especies marinas cabe destacar la posidonia *Posidonia oceanica* y otra fanerógama marina *Cymodocea nodosa*, también bien representada en la zona del estrecho de Bonifacio.
- Cuatro especies están consideradas como vulnerables por la UICN: *Helicodicerus muscivorus*, *Drimia fugax*, *Nananthea perpusilla* y *Silene velutina*. Todas se benefician del estatuto de protección.

1.27 La diversidad y la complementaridad entre los distintos compartimientos ecológicos litorales pueden considerarse como un punto a favor importante de este espacio. La zona, que cuenta con unos 50 hábitats elementales, incluye ecosistemas variados del matorral litoral a las praderas halófilas, y de las lagunas a las profundidades del circalitoral.

1.28 Los hábitats costeros, litorales y halófilos tales como las dunas móviles, las dunas fijas de litoral mediterráneo del *Crucianellion maritimae*, las malezas halófilas contienen todos estos taxones de la flora que tienen un gran valor patrimonial.

1.29 En el mar, el gran tipo de hábitat "arrecifes" agrupa los hábitats de la roca del mediolitoral así como toda la fauna y la flora de la zona intermareal. Las biocenosis de las algas fotófilas y del coral están también integradas en este gran tipo de hábitat. Los conjuntos de gorgonas, algas cistoseiras y grandes briozoos son también elementos importantes de la riqueza patrimonial de la zona y requieren una atención particular por lo que respecta al impacto de las actividades submarinas pero también de los cambios a nivel mundial relacionados con el aumento de la temperatura del mar.

## **Productividad**

1.30 La gran superficie marina de la zona, la presencia de corrientes importantes en ella y la riqueza de las poblaciones ictiológicas, ampliamente reconocida por los ictiólogos mediterráneos, otorgan a esta zona marina protegida una función importante para la dispersión de las larvas a escala del mar Mediterráneo occidental. Esta función es fundamental para la especies amenazadas y que tienen un buen estado de conservación en el estrecho de Bonifacio, tal como el mero marrón *Epinephelus marginatus*, pero también para otras especies de interés patrimonial y halieútico.

## **Zonas de desove y reproducción**

1.31 Las aguas ricas en sales nutritivas de los hábitats de las lagunas (Pisciu Cane, Testarella y Ventilègne), que provienen de las cuencas hidrográficas que atraviesan, favorecen el desarrollo del fitoplancton lagunero. De este modo, estas lagunas constituyen zonas de alimentación y protección para numerosas especies marinas. La densa vegetación

adaptada a la influencia conjunta del mar y la tierra alberga numerosas especies acuáticas y de aves. Estos biotopos representan de hecho un refugio ideal para la anidación y la reproducción y constituyen una importante fuente de alimentación. Se observa regularmente la presencia de gaviotas del Caspio, garzas reales, garcetas comunes e incluso de gavilanes jóvenes. El mosaico de la vegetación y la presencia de superficies de agua permanentes permite acoger de manera irregular a algunos anátidos hibernadores o migradores (ánade real, ánade rabudo, pato cuchara, cerceta carretona y cerceta común) y limícolas en migración (agachadiza común, agachadiza chica, archibeles, aguja colinegra y correlimos menudo). El ánade real, la polla de agua y el rascón anidan ocasionalmente en la laguna de Testarella. Como se ha indicado anteriormente, las praderas de posidonia desempeñan una función primordial para la productividad de la zona y constituyen zonas de reproducción, de desove y de cría.

### **Vulnerabilidad**

1.32 Numerosos hábitats presentan un valor patrimonial importante debido a sus criterios de representatividad en el mar Mediterráneo y de las amenazas directas e indirectas que pesan sobre ellos.

1.33 Desde hace 15 000 años el ser humano forma parte integral del sistema ecológico del estrecho de Bonifacio. Los factores antrópicos (toma de muestras, modificación, destrucción o perturbación del hábitat, introducción de especies, etc.), tanto antiguos como recientes, directos o indirectos, tienen repercusiones cada vez mayores en función de la evolución de los medios de navegación y de las técnicas de toma de muestras. Estos son también responsables de la desaparición de la foca monje (*Monachus monachus*), de la disminución de las poblaciones de la lapa gigante (*Patella ferruginea*), repercusiones que se dan desde la prehistoria hasta nuestros días por lo que respecta a ese molusco y repercusiones que se observan desde hace unos treinta años para los meros (*Epinephelus marginatus*).

1.34 Está claro también que el cambio climático, particularmente el aumento de la temperatura del aire y del mar, así como la gestión halieútica a nivel del mar Mediterráneo, tienen una influencia (cada vez más importante) sobre el funcionamiento general del estrecho de Bonifacio.

1.35 El aumento de la temperatura del agua del mar provoca cambios importantes en el funcionamiento de las comunidades pelágicas (tropicalización de las producciones planctónicas) o bénticas del Mediterráneo noroccidental. Éste favorece la aparición de especies de afinidad tropical tal como la barracuda *Sphryaena viridensis* en perjuicio de ciertas especies mediterráneas que no soportan este recalentamiento. A este respecto, es preocupante la mortalidad espectacular de las gorgonas que se ha venido observando desde 1998.

1.36 La actividad antrópica tiene también repercusiones que producen efectos de cascada. Estos fenómenos pueden estar limitados al territorio de la zona marina protegida o extenderse a su periferia. De este modo, la desestabilización de la posidonia (*Posidonia oceanica*) debida a la multiplicación de los fondeaderos no controlados o a la erosión de los sedimentos, supone la disminución de poblaciones de especies asociadas a este hábitat, en particular, la población del nácar (*Pinna nobilis*). La falta de gestión de los desechos de los hogares y la existencia de descargas públicas al descubierto desde hace más de 30 años han llevado a la proliferación de poblaciones de gaviotas del Caspio (*Larus cachinnans*) lo que tiene un efecto negativo importante en el funcionamiento de los sistemas micro insulares del sur de Córcega (desestabilización de la vegetación mediante la nitrofosfatofilización de los desfiles florísticos, la competición entre específica con la gaviota de Audouin (*Larus audouinii*), especie muy rara, con la ventaja a favor de la gaviota patiamarilla).

1.37 Las descargas de las instalaciones de depuración que se están reparando pueden también tener un impacto en los hábitats. Las frecuentes visitas de las embarcaciones de recreo a la zona genera efluentes, así como la descarga de macrodesechos y, particularmente, de bolsas de plástico que se asimilan a bancos de medusas y que las tortugas bobas y los delfines mulares pueden tragarse y que provoca la obstrucción de su tubo digestivo.

1.38 El hábitat "biocenosis de arenas fangosas en zonas calmas (Mediterráneo)" de las grandes calas y bahías poco profundas de Lavezzi, Cavallu, Ventilègne, Santa Manza, Porto Novo y Rondinara sigue sometido a la influencia de las aportaciones de nutrientes y de contaminantes procedentes de las cuencas hidrográficas, lo que supone el riesgo de fenómenos de hipoxia o anoxia a causa de la débil renovación de las aguas. Puede también resultar ser un buen indicador del nivel de antropización en estas mismas cuencas hidrográficas.

1.39 Las grutas marinas sumergidas o semi sumergidas constituyen un hábitat de una sensibilidad extrema por lo que respecta al impacto antrópico. La gruta de Sdragonato y las grutas submarinas en las que se practica el buceo son zonas que presentan hábitats particularmente sensibles.

1.40 En Francia, los saledizos de *Lithophyllum lichenoides* han experimentado una regresión en las zonas contaminadas. La propia situación de los saledizos de algas calcáreas, como los de las *Lithophyllum lichenoides*, a nivel del mediolitoral, así como su estructura porosa, hacen que estas formaciones sean muy vulnerables frente a la contaminación de superficie, tal como las aguas contaminadas de los emisarios, las películas de hidrocarburos, etc. El agua desalada, aunque lo sea ligeramente, impide la formación de los saledizos. Otra amenaza podría proceder también de los iones fosfato y de los detergentes (LABOREL, obs. Inéd. In Boudouresque y otros, 1990). La construcción de un saledizo es un fenómeno de una lentitud excepcional (varios siglos) por lo cual es imperativo proteger los saledizos actuales (Boudouresque y otros, 1990).

## **2 CRITERIOS CIENTÍFICOS Y PEDAGÓGICOS**

### **2.1 Referencia para estudios de vigilancia**

2.1.1 Cuando se considera la importancia de la conservación de los hábitats y de las metapoblaciones de las especies citadas anteriormente, es preciso analizar con precaución la vulnerabilidad de estos espacios. La observación a largo plazo mediante indicadores científicos fiables permitirá distinguir mejor los ciclos naturales de las verdaderas perturbaciones antrópicas.

2.1.2 Esta zona puede también desempeñar una función en la transferencia de genio ecológico en materia de gestión sostenible de los recursos. La antigüedad de las medidas de protección existentes en el sur de Córcega, la diferencia de reglamentación y, por consiguiente, de presiones halieúticas en el seno de este espacio protegido en Córcega y en Cerdeña, la preservación de las zonas de referencia (zonas de protección estrictas) y, para terminar, la adquisición antigua de datos científicos fiables pueden servir para establecer modelos de desarrollo sostenible a nivel de las zonas costeras mediterráneas.

## ANEXO 3

### VULNERABILIDAD A LOS DAÑOS CAUSADOS POR LAS ACTIVIDADES DEL TRANSPORTE MARÍTIMO INTERNACIONAL \*

#### **1 FACTORES NATURALES**

##### **1.1 Hidrográficos**

1.1.1 Las condiciones hidrográficas en el estrecho de Bonifacio se ven fuertemente influidas por el relieve y el clima de la región. Cabe destacar en particular la frecuencia de corrientes muy fuertes (de tres a cuatro nudos) determinadas en gran parte por los vientos. Estas corrientes fuertes ya han contribuido, en dos ocasiones, a que se desplazara una boya de señalización marítima al sur de Lavezzi. Estas corrientes proceden de las condiciones ciclónicas y anticiclónicas y son responsables de los intercambios superficiales entre las masas de agua tirreniana y argelino-provenzal. Los movimientos que provienen de los circuitos atlánticos y tirrenianos, menos influidos por los cambios meteorológicos, en lo que se refiere a las masas de agua de densidad permanente, afectan asimismo la franja barimétrica comprendida entre los 50 y los 100 metros. Esta situación explica (Romano, 2004), al menos para las aguas de superficie, la existencia de corrientes fuertes y esto teniendo en cuenta que el estrecho entre Córcega y Cerdeña se caracteriza por una surgencia de las aguas del fondo.

1.1.2 Las mareas son del tipo semidiurno con una desigualdad diurna que ocasiona una variación de mareas inferior a 0,5 m.

##### **1.2 Meteorológicos**

1.2.1 La región del estrecho de Bonifacio está sometida al clima mediterráneo, que es subhúmedo y con inviernos templados, y es particularmente ventosa. Los datos registrados en el semáforo de Pertusato, en la meseta de Bonifacio, indican que el viento sopla 328 días por año (171 días de viento > a 16 m/s, es decir, 57,6 km/h). La gran frecuencia de vientos de velocidad superior a 8 m/s va acompañada de un aspecto bimodal que es prácticamente exclusivo de las direcciones oeste (280°) y este (80°).

1.2.2 Teniendo en cuenta las condiciones hidrográficas, topográficas y meteorológicas (bajos fondos, corrientes y vientos fuertes), el principal riesgo para la zona del estrecho de Bonifacio guarda relación con las amenazas de contaminación accidental vinculada a todos los tipos de navegación en el propio estrecho de Bonifacio (varios naufragios de buques mercantes en los últimos 30 años) pero también en la zona periférica. El riesgo de colisión con los delfines mulares es también una amenaza identificada en el marco de las consideraciones del santuario Pelagos.

---

\* El texto del presente anexo procede de la propuesta formulada por Francia e Italia que figura en los documentos MEPC 61/9 y MEPC 61/INF.26.

## **2 CARACTERÍSTICAS DEL TRÁFICO MARÍTIMO**

2.1 En 2009 Bonifacio Traffic (servicio francoitaliano) recibió 2 984 notificaciones obligatorias para buques. De éstas se dieron 180 casos anormales (infracciones de la resolución A.766(18)), de las cuales 108 para el transporte de mercancías peligrosas, es decir, 147 013 toneladas (141 867 toneladas en 2008). Entre las infracciones destacaban 55 de buques que habían realizado la notificación tras haber entrado en el dispositivo, 19 de buques que seguían una derrota no recomendada (descenso del 33 % con respecto a 2008) y 108 de buques que transportaban materiales peligrosos (aumento del 9 %).

2.2 En 2009 atravesaron el estrecho de Bonifacio 157 buques que transportaban mercancías peligrosas, a saber:

- 70 buques portacontenedores;
- 61 buques de transbordo rodado;
- 13 graneleros;
- cinco quimiqueros;
- tres petroleros;
- tres gaseros; y
- dos transbordadores.

2.3 Los 2 984 buques que atravesaron el estrecho de Bonifacio en 2009 se reparten del siguiente modo:

### Países de la Unión Europea

Italia: 831; Francia: 371; Malta: 251; Países Bajos: 152; Portugal: 78; Reino Unido: 67 y Chipre: 50.

### Otros países

Turquía: 100; Antigua: 183; Bahamas: 165 y Panamá: 143.

2.4 El estado jurídico del estrecho internacional de Bonifacio y las disposiciones de la resolución A.766(18) de la OMI contribuyen a hacer que esta zona, aunque está apartada de las grandes rutas marítimas (3 000 buques por año) y que su peligrosidad está reconocida, una zona en la cual las autoridades de los Estados ribereños se ven obligadas a ser espectadoras en espera de que se produzca una catástrofe marítima.

## ANEXO 4

### MEDIDA DE PROTECCIÓN CORRESPONDIENTE PARA LA ZMES DEL ESTRECHO DE BONIFACIO

#### DESCRIPCIÓN DE LA ZONA

El estrecho de Bonifacio separa la isla italiana de Cerdeña de la isla francesa de Córcega, entre las cuales sólo media una distancia de 11 kilómetros. Su nombre procede de la ciudad corsa más meridional: Bonifacio. El estrecho permite la comunicación entre el mar de Cerdeña al oeste y el mar Tirreno al este. Tiene una anchura de ocho a 10 millas marinas y una profundidad máxima de 100 metros.

En el extremo oriental se encuentra el archipiélago italiano de La Magdalena y las islas francesas de Cavallo y Lavezzi. Esta zona de navegación es delicada: en la parte norte del estrecho los buques deben evitar los arrecifes de Perduto y las islas Lavezzi, y al sur se encuentran las islas sardas de Razzoli y Persa. La navegación debe realizarse en aguas angostas de tres millas de anchura y los buques están invitados a seguir una derrota recomendada de un poco más de una milla de longitud.

#### RECOMENDACIÓN SOBRE LA NAVEGACIÓN POR EL ESTRECHO DE BONIFACIO\*

##### 1 UTILIZACIÓN DEL SISTEMA DE ORGANIZACIÓN DEL TRÁFICO MARÍTIMO

Los buques que naveguen por el estrecho ejercerán total diligencia y consideración con respecto a las prescripciones de la derrota de dos direcciones recomendada en el estrecho de Bonifacio. Dado que el estrecho es angosto, los capitanes de los buques habrán de asegurarse de que se realiza a bordo una vigilancia adecuada de la derrota del buque a fin de evitar las varadas y los abordajes.

##### 2 NOTIFICACIÓN PARA BUQUES E INFORMACIÓN SOBRE LA NAVEGACIÓN

Los buques de arqueo bruto igual o superior a 300 que entren en el estrecho participarán en un sistema de notificación obligatoria para buques (BONIFREP), establecido por las autoridades competentes, según se describe en la publicación de la OMI sobre la organización del tráfico marítimo (sección G I/8).

##### 3 PRACTICAJE

Se recomienda a los capitanes de buques que atraviesen el estrecho que utilicen los servicios de un práctico cualificado.

##### 3.1 Categorías de buques afectados

Buques para los cuales la Asamblea de la OMI recomienda, en su resolución A.766(18) del 17 de noviembre de 1993, que los Gobiernos prohíban o, en todo caso, desalienten el tránsito por el estrecho de Bonifacio: petroleros con carga y buques que transporten productos químicos peligrosos o sustancias a granel, cuya lista figura en el anexo de la resolución MEPC.49(31), adoptada el 4 de julio de 1991.

---

\* El texto de esta medida de protección correspondiente sale directamente del anexo 2 del documento NAV 57/15.

### **3.2 Descripción del procedimiento aplicable para solicitar un práctico**

Los buques que deseen solicitar un práctico del estrecho de Bonifacio enviarán, en la medida de lo posible, por correo electrónico o por facsímil, la siguiente información al servicio llamado "Practicaje del estrecho de Bonifacio":

- nombre del buque y distintivo de llamada;
- tipo de buque y arqueado bruto;
- calado;
- puerto de destino/nombre y dirección del agente local;
- puesto de embarco y hora estimada de llegada.

24 horas antes de su llegada los buques informarán de su hora estimada de llegada o la confirmarán a la sede del servicio de practicaje del estrecho de Bonifacio.

Una vez que entren en la derrota del estrecho de Bonifacio, los buques confirmarán su hora estimada de llegada, dos horas antes de la llegada, llamando a "Bonifacio Traffic" en el canal 10 de ondas métricas.

### **3.3 Descripción del servicio de practicaje**

La zona de practicaje incluye el estrecho y sus accesos. Normalmente los buques que entren en el estrecho embarcan a los prácticos fuera de la zona "BONIFREP".

Los lugares de embarque son los siguientes (WGS 84):

- Lugar de embarque oriental: 41°24',80 N 009°30',00 E;
- Lugar de embarque occidental: 41°17',28 N 008°58',50 E

### **4.1 Normas y reglas pertinentes en la zona**

El estrecho de Bonifacio se encuentra dentro de la categoría de los "estrechos utilizados para la navegación internacional" regulados por la "Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar" (CONVEMAR), mejor conocida como la Convención de Montego Bay (10 de diciembre de 1982).

La mayoría del tráfico marítimo son buques mercantes que cruzan el estrecho en sentido este-oeste (varias docenas de buques por día). El tráfico que va en sentido norte-sur es principalmente de buques de pasaje (unas diez conexiones por día); este tráfico es muy intenso y se incrementa durante el verano, especialmente entre Bonifacio (Córcega) y Santa Teresa di Gallura (Cerdeña). Asimismo, unas 5 000 embarcaciones de recreo cruzan esta zona durante la temporada de verano.

Las reglas que se aplican a la navegación en el estrecho de Bonifacio se basan en la resolución A.766(18), adoptada por la OMI en 1993. Este texto insta a los buques que transportan materiales potencialmente peligrosos a que eviten esta vía marítima. Esto se ha complementado por las circulares SN/Circ.198 y 201 de la OMI (26 de mayo de 1998), que tratan de las "medidas de organización del tráfico marítimo distintas de los dispositivos de separación de tráfico" y "los sistemas obligatorios de notificación para buques" aplicables a las Bocas de Bonifacio desde el 1 de diciembre de 1998 a las 00 00 horas.

Francia e Italia han implantado estas disposiciones estableciendo la regla "Bonifacio Traffic", que representa un dispositivo más restringido, dado que está completamente prohibido el tránsito por las "Bocas de Bonifacio" de los buques franceses e italianos que transportan materiales potencialmente peligrosos.

Por esta razón, en 1993, tanto Italia, con el decreto del 26 de febrero de 1993 del Ministerio de Marina Mercante italiano, y Francia, mediante la ordenanza del 15 de febrero de la Prefectura de Tolón, han prohibido el tránsito de los buques tanque que enarbolan pabellón italiano o francés que transportan hidrocarburos y otras sustancias peligrosas o nocivas, como se definen en los convenios internacionales en vigor en ambos países<sup>1</sup>.

Basándose en esos decretos, la prohibición de navegar en el estrecho no se aplica a los buques mercantes que enarbolan pabellones de otros países ni a buques italianos o franceses vacíos o que transportan cargas diferentes que, aun cuando estén correctamente lastrados, igual representan un factor de riesgo ambiental en caso de accidente por la presencia de combustible en sus tanques. Esta prohibición ha llevado a una reducción del tráfico marítimo, pero al mismo tiempo, permite el posible pasaje de buques que enarbolan otros pabellones y, a menudo, estos buques se encuentran en estado de seguridad deficiente (especialmente por la falta de doble casco o tecnologías similares) y son objeto de un mantenimiento insuficiente.

Asimismo, el *arrêté* N° 84/98 del 3 de noviembre de 1998 de la Prefectura marítima de Tolón<sup>2</sup> (enmendado por el *arrêté* 56/2003 de la Prefectura marítima de Tolón) rige la navegación en el estrecho de Bonifacio a fin de evitar sucesos accidentales de contaminación marina.

Crea zonas de precaución en el extremo de las marcaciones en las que se recomienda un doble sentido de movimiento, y la creación de un sistema de seguimiento de los buques en un radio de 20 millas de distancia del estrecho de Bonifacio. En paralelo, el decreto del Ministerio italiano de transporte y navegación sobre la organización del tráfico en el estrecho de Bonifacio establece los mismos procedimientos que figuran en el decreto N° 84/98.

Por otra parte, el 3 de junio de 1999 se firmó en Roma un acuerdo técnico entre Italia y Francia para implantar el sistema de notificación de los buques en el estrecho de Bonifacio (Bonifacio Traffic).

Por otra parte, a fin de restringir el tráfico marítimo peligroso por el estrecho de Bonifacio, en Italia se elaboró el *"Accordo volontario per l'attuazione di una serie di interventi finalizzati al conseguimento di più elevati standard di sicurezza ambientale in materia di trasporti marittimi di sostanze pericolose"* (Acuerdo voluntario para efectuar una serie de intervenciones encaminadas a lograr normas de seguridad ambiental más elevadas en relación con el transporte marítimo de sustancias peligrosas), firmado por el Ministerio italiano de medio ambiente, ordenación territorial y mar, por el Ministerio italiano de transporte y navegación, por Confindustria, por Assoporti y por algunas organizaciones ambientales y sindicatos (Roma, 1 de junio de 2001).

---

<sup>1</sup> En particular el decreto N° 1/93 (firmado en Tolón el 15 de febrero de 1993) de la Prefectura marítima del Mediterráneo, aplicable solamente a buques franceses, prohíbe, en las Bocas de Bonifacio, el tránsito de buques tanque que transportan hidrocarburos y de buques que transportan materiales potencialmente peligrosos o tóxicos. El anexo del decreto lista los hidrocarburos y las sustancias en cuestión con referencia al Convenio MARPOL. Al mismo tiempo, el decreto de la Marina mercante italiana del 26 de febrero de 1993 prohíbe el desplazamiento de buques tanque italianos que transporten hidrocarburos y de buques que transporten materiales potencialmente peligrosos o tóxicos.

<sup>2</sup> *Arrêté* N° 84/94 de 3 de noviembre de 1998 de la Prefectura marítima de Tolón – "Que reglamenta la navegación en el estrecho de Bonifacio a fin de evitar la contaminación marina accidental".



Entre otras cosas, el sexto artículo del acuerdo prevé que las compañías se comprometerán a utilizar, desde el 1 de junio de 2001, buques que transportan sustancias peligrosas enumeradas en los Anexos I y II del Convenio MARPOL 73/78 basados exclusivamente en contratos que excluyen explícitamente el tránsito por el estrecho de Bonifacio, contra varias compensaciones por el Gobierno, incluida la concertación en un lugar internacional a fin de alentar a la institución de una ZMES en el estrecho de Bonifacio.

En particular, el sexto artículo del Acuerdo voluntario dispone lo siguiente:

"6.1 – Confindustria y los sectores industriales interesados se comprometen a promover inmediatamente la inserción de cláusulas que excluyen expresamente el tránsito por el estrecho de Bonifacio en la parte de la carta para el uso de buques que transportan sustancias peligrosas enumeradas en los Anexos I y II del Convenio MARPOL 73/78.

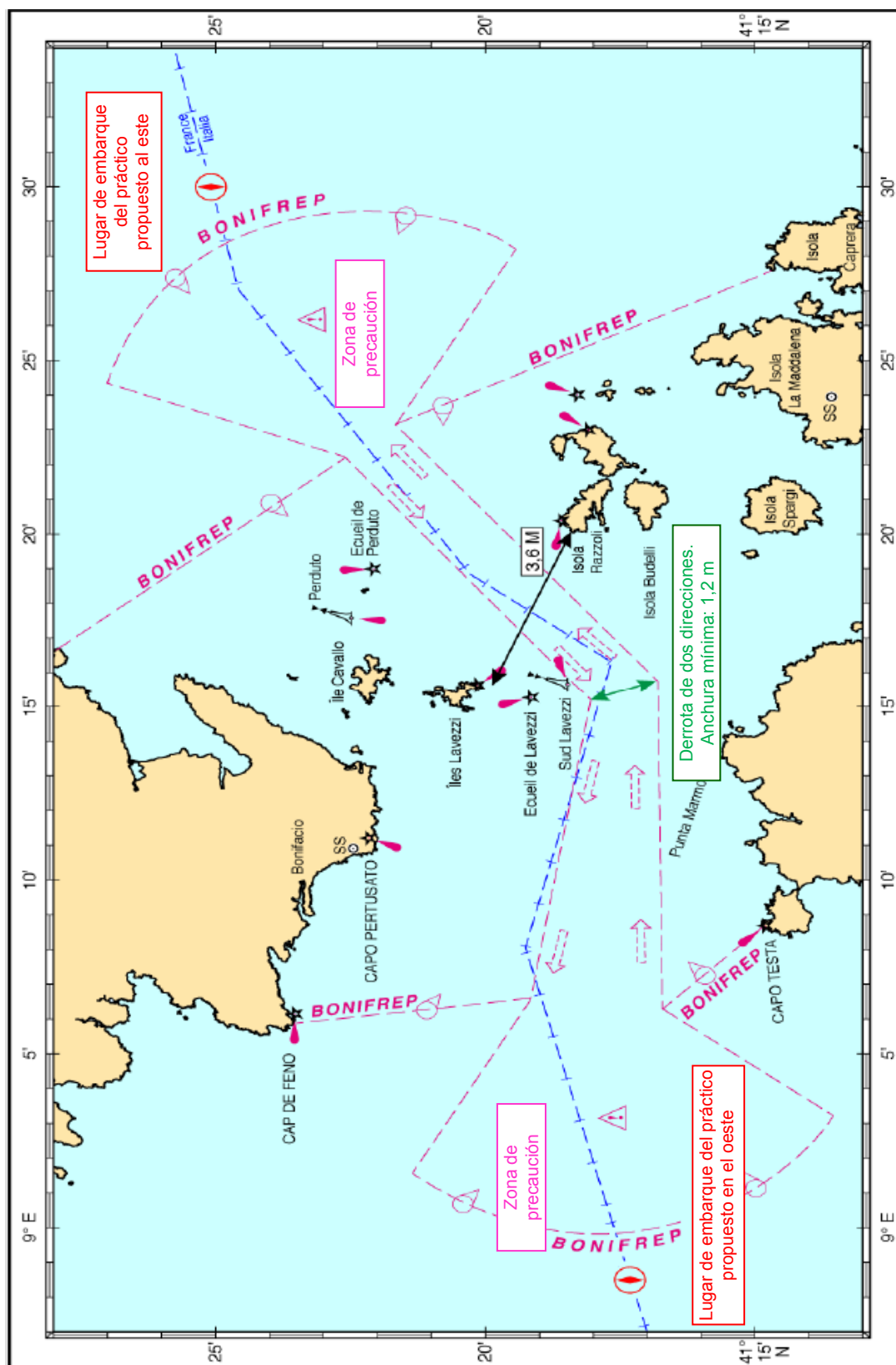
6.2 – Desde el 1 de julio de 2001, Confindustria y los sectores industriales interesados, también en nombre de firmas y compañías asociadas, se comprometen a utilizar buques que transporten sustancias peligrosas enumeradas en los Anexos I y II del Convenio MARPOL 73/78 basados exclusivamente en contratos que excluyan explícitamente el tránsito por el estrecho de Bonifacio.

6.3 – El Gobierno se compromete a actuar en todas las instancias de la UE e internacionales para eliminar el tráfico de sustancias peligrosas por el estrecho de Bonifacio, comenzando por la definición, por la OMI, del estrecho de Bonifacio como una zona marina especialmente sensible (ZMES). Asimismo, el Gobierno se compromete a promover todo tipo de adhesión voluntaria de los miembros de la Unión Europea y los Estados candidatos a la eliminación mencionada del tráfico de sustancias peligrosas por el estrecho de Bonifacio."

Al final, mediante el decreto del Ministerio de infraestructura y transporte de Italia del 29 de julio de 2008, "Definición del control de la zona de tráfico marítimo en las Bocas de Bonifacio y activación del centro de control pertinente en la oficina del puerto de la Maddalena", se activó el centro STM (Servicio de tráfico marítimo) de las Bocas de Bonifacio, cuyo nombre internacional es "Bonifacio Traffic" y cuya sede se encuentra en la zona Guardia Vecchia, bajo la autoridad de la Oficina del puerto, Servicio de guardacostas de la Maddalena.

Las medidas de organización del tráfico marítimo existentes y los sistemas obligatorios figuran en el gráfico que aparece a continuación.

### GRÁFICO DE LAS MEDIDAS DE ORGANIZACIÓN DEL TRÁFICO EXISTENTES Y DEL SISTEMA DE NOTIFICACIÓN OBLIGATORIA PARA BUQUES



\*\*\*



## ANEXO 23

### **DECLARACIÓN DE LA DELEGACIÓN DE SINGAPUR SOBRE LOS PROCEDIMIENTOS DE EVALUACIÓN DE LAS SOLICITUDES DE ZMES**

La delegación de Singapur desearía dar las gracias a Francia e Italia por sus esfuerzos constructivos para abordar las inquietudes manifestadas por dicha delegación. Asimismo, elogia los esfuerzos del Grupo técnico por examinar las solicitudes de ZMES para garantizar que se cumplan todos los criterios pertinentes.

La delegación de Singapur toma nota de que algunos procedimientos de evaluación de la solicitud de ZMES del estrecho de Bonifacio no cumplían la secuencia que figura en las Directrices revisadas para la determinación y designación de ZMES. La secuencia incluida en las Directrices revisadas presenta una lógica útil para el examen adecuado de las solicitudes de ZMES. Dicha secuencia debería respetarse de manera rigurosa para garantizar la integridad del proceso y aplicar de manera adecuada las Directrices.

Esta delegación desearía hacer hincapié en el principio de que todas las solicitudes de ZMES deben cumplir las directrices y procedimientos que hayan sido adoptados por la OMI.

Asimismo, la delegación de Singapur desearía dejar constancia de que los procedimientos de evaluación de la solicitud de ZMES del estrecho de Bonifacio no deberían considerarse un precedente para las solicitudes futuras de ZMES.

\*\*\*



**ANEXO 24**

**RESOLUCIÓN MEPC.205(62)**

**Adoptada el 15 de julio de 2011**

**DIRECTRICES Y ESPECIFICACIONES DE 2011 RELATIVAS AL EQUIPO AÑADIDO  
PARA MODERNIZAR EL EQUIPO FILTRADOR DE HIDROCARBUROS QUE  
SE AJUSTA A LO DISPUESTO EN LA RESOLUCIÓN MEPC.60(33)**

EL COMITÉ DE PROTECCIÓN DEL MEDIO MARINO,

RECORDANDO el artículo 38 a) del Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional, artículo que trata de las funciones del Comité,

TOMANDO NOTA de la resolución MEPC.107(49), adoptada el 18 de julio de 2003, mediante la cual el Comité de Protección del Medio Marino adoptó, en su 49º periodo de sesiones, las actuales Directrices y especificaciones revisadas relativas al equipo de prevención de la contaminación para las sentinas de los espacios de máquinas de los buques, e invitó a los Gobiernos a que las adoptaran y aplicaran en la mayor medida posible y notificaran a la Organización los resultados de tal aplicación,

TOMANDO NOTA ADEMÁS de las disposiciones de la regla 14.6 del Anexo I del Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, modificado por el Protocolo de 1978 (Convenio MARPOL), en la que se hace referencia a las Directrices y especificaciones revisadas antes mencionadas,

HABIENDO EXAMINADO, en su 62º periodo de sesiones, las Directrices y especificaciones relativas al equipo añadido para modernizar el equipo filtrador de hidrocarburos que se ajusta a lo dispuesto en la resolución MEPC.60(33), elaboradas por el Subcomité de Proyecto y Equipo del Buque,

1. ADOPTA las Directrices y especificaciones de 2011 relativas al equipo añadido para modernizar el equipo filtrador de hidrocarburos que se ajusta a lo dispuesto en la resolución MEPC.60(33), cuyo texto figura en el anexo de la presente resolución;
2. INVITA a los Gobiernos a que:
  - a) examinen las Directrices y especificaciones y fomenten su aplicación de modo que el equipo añadido instalado voluntariamente a bordo de los buques para modernizar el equipo filtrador de hidrocarburos existente que se ajusta a lo dispuesto en las Directrices y especificaciones revisadas relativas al equipo de prevención de la contaminación para las sentinas de los espacios de máquinas de los buques, adoptadas mediante la resolución MEPC.60(33), se ajuste a lo dispuesto en las Directrices y especificaciones relativas al equipo añadido; y
  - b) informen a la Organización sobre la experiencia adquirida en cuanto a dicha aplicación y, en particular, sobre los resultados positivos de las pruebas del equipo efectuadas conforme a las especificaciones;

3. PIDE a la Secretaría que, a partir de la información recibida, mantenga y actualice una lista del equipo aprobado y que la distribuya a las Partes a través del Sistema mundial integrado de información marítima (GISIS);
4. INVITA ADEMÁS a los Gobiernos a que expidan el correspondiente "Certificado de homologación", según se indica en el párrafo 4.2.1 de las especificaciones, y a que concedan a los certificados expedidos con la autoridad de otros Gobiernos la misma validez que a los propios.

## ANEXO

### DIRECTRICES Y ESPECIFICACIONES DE 2011 RELATIVAS AL EQUIPO AÑADIDO PARA MODERNIZAR EL EQUIPO FILTRADOR DE HIDROCARBUROS QUE SE AJUSTA A LO DISPUESTO EN LA RESOLUCIÓN MEPC.60(33)

#### ÍNDICE

1	INTRODUCCIÓN
1.1	Generalidades
1.2	Ámbito de aplicación
1.3	Opciones de modernización
2	DEFINICIONES
3	ESPECIFICACIONES TÉCNICAS
4	ESPECIFICACIONES RELATIVAS A LAS PRUEBAS DE HOMOLOGACIÓN DEL EQUIPO AÑADIDO
4.1	Prescripciones relativas a las pruebas
4.2	Procedimientos para la aprobación y la certificación
5	PRESCRIPCIONES RELATIVAS A LA INSTALACIÓN
ANEXO	ESPECIFICACIONES RELATIVAS A LA PRUEBA Y EL FUNCIONAMIENTO PARA LA HOMOLOGACIÓN DEL EQUIPO AÑADIDO PARA MODERNIZAR EL EQUIPO FILTRADOR DE HIDROCARBUROS QUE SE AJUSTA A LO DISPUESTO EN LA RESOLUCIÓN MEPC.60(33)
PARTE 1	EQUIPO AÑADIDO QUE VAYA A INSTALARSE EN UN EQUIPO FILTRADOR DE HIDROCARBUROS ESPECÍFICO APROBADO EN VIRTUD DE LA RESOLUCIÓN MEPC.60(33)
PARTE 2	EQUIPO AÑADIDO QUE VAYA A INSTALARSE EN CUALQUIER EQUIPO FILTRADOR DE HIDROCARBUROS
PARTE 3	DOCUMENTACIÓN NECESARIA PARA LA APROBACIÓN
Apéndice 1	Certificado de homologación para el equipo añadido
Apéndice 2	Datos y resultados de las pruebas realizadas al equipo añadido de conformidad con lo dispuesto en las partes 1 o 2 del anexo de las Directrices de 2011 que figuran en la resolución MEPC.205(62)



## **1 INTRODUCCIÓN**

### **1.1 Generalidades**

1.1.1 En 2003, el Comité de Protección del Medio Marino adoptó las Directrices y especificaciones revisadas relativas al equipo de prevención de la contaminación para las sentinas de los espacios de máquinas de los buques (resolución MEPC.107(49)). En esa revisión de las especificaciones del equipo filtrador de hidrocarburos se pretendía principalmente mejorar su capacidad para tratar hidrocarburos emulsionados.

1.1.2 Las presentes Directrices se han elaborado con objeto de ofrecer una mejor asistencia para modernizar los sistemas instalados a bordo de los buques con anterioridad al 1 de enero de 2005, y cuyo equipo filtrador de hidrocarburos se aprobó en virtud de la resolución MEPC.60(33).

1.1.3 Se ha reconocido que la mejor medida para prevenir la contaminación resultante de las aguas de sentina oleosas es la instalación de un sistema integrado de tratamiento de las aguas de sentina (SITAS) con arreglo a lo dispuesto en la circular MEPC.1/Circ.642, según sea enmendada. El SITAS evita que se generen aguas de sentina oleosas. Aunque puede que no sea fácil ni viable instalar SITAS completos en buques existentes, la limpieza previa de las aguas de sentina oleosas, por ejemplo, con la instalación de un tanque primario entre los pozos de sentina y los tanques de sentina, debería examinarse con detenimiento a fin de eliminar las impurezas en la sentina mediante emersión o sedimentación, que es una forma eficaz de evitar que se atasquen los separadores de sentina.

### **1.2 Ámbito de aplicación**

Las presentes Directrices se aplican al equipo añadido con posterioridad al tratamiento para el equipo filtrador de hidrocarburos que se ajusta a lo dispuesto en la resolución MEPC.60(33) con objeto de mejorar su capacidad para tratar hidrocarburos emulsionados de modo que el rendimiento demulsionante de los separadores de sentinas oleosas que vaya a obtenerse mediante la instalación del equipo añadido pueda ser equivalente al del equipo que se ajusta a lo dispuesto en la resolución MEPC.107(49).

### **1.3 Opciones de modernización**

Existen dos tipos de equipo, indicados a continuación, para la modernización del equipo filtrador de hidrocarburos existente:

- .1 equipo que podría utilizarse para modernizar una marca específica de equipo filtrador de hidrocarburos. Dicho equipo debería someterse a prueba de conformidad con lo dispuesto en la parte 1 de las especificaciones relativas a las pruebas recogidas en el anexo de las presentes Directrices, vincularse con un equipo filtrador de hidrocarburos regido por la resolución MEPC.60(33) y homologarse para su uso junto con la marca específica del equipo filtrador de hidrocarburos sometido a prueba, a reserva de: 1) las pruebas ambientales recogidas en la parte 3 del anexo de la resolución MEPC.107(49) y 2) las limitaciones impuestas en la certificación del equipo modernizado.
- .2 equipo que podría utilizarse para modernizar cualquier marca de equipo filtrador de hidrocarburos que se ajuste a lo dispuesto en la resolución MEPC.60(33). Dicho equipo debería someterse a prueba de conformidad con lo dispuesto en la parte 2 de las especificaciones relativas a las

pruebas recogidas en el anexo de las presentes Directrices y homologarse para su uso junto con cualquier marca de equipo filtrador de hidrocarburos, a reserva de: 1) las pruebas ambientales recogidas en la parte 3 del anexo de la resolución MEPC.107(49) y 2) las limitaciones impuestas en la certificación del equipo modernizado.

## **2 DEFINICIONES**

A menos que se indique lo contrario, en las presentes Directrices rigen las definiciones de las expresiones utilizadas en las Directrices y especificaciones revisadas relativas al equipo de prevención de la contaminación para las sentinas de los espacios de máquinas de los buques (resolución MEPC.107(49)).

## **3 ESPECIFICACIONES TÉCNICAS**

3.1 El equipo añadido debería ser de construcción robusta y adecuado para su uso a bordo, teniendo en cuenta el emplazamiento previsto en el buque.

3.2 Si se prevé instalarlo en espacios en que pueda haber una atmósfera inflamable, debería cumplir las reglas de seguridad aplicables a tales espacios. Todo elemento eléctrico que forme parte del equipo añadido debería ir situado en una zona no peligrosa, o bien la Administración debería certificar que puede instalarse sin riesgo en una zona potencialmente peligrosa. Toda pieza móvil instalada en zonas potencialmente peligrosas debería estar dispuesta de modo que se evite la acumulación de electricidad estática.

3.3 El equipo añadido debería estar proyectado de modo que funcione automáticamente junto con el equipo existente.

3.4 El equipo añadido debería requerir el mínimo de atención para ponerlo en funcionamiento. En el caso del equipo utilizado para las sentinas de la cámara de máquinas, no debería ser necesario efectuar ningún ajuste de las válvulas ni de otro equipo para poner en funcionamiento el equipo añadido. El equipo debería poder funcionar normalmente durante 24 horas como mínimo sin ser atendido.

3.5 Cabe señalar que la homologación completa con el líquido de prueba "C" debería llevarse a cabo sin interrupción para vigilar, limpiar o mantener el separador de aguas de sentina. Esa prueba se consideraría una simulación del funcionamiento sin vigilancia durante 24 horas que no requiere ninguna atención por parte de la tripulación.

3.6 El separador de sentina de 15 ppm debería funcionar de manera continua y automática sin ninguna interrupción. Debería garantizarse que el lavado a contracorriente, si se lleva a cabo durante la prueba de certificación, no cause:

- .1 dilución del líquido de prueba "C"; ni
- .2 dilución de la muestra de prueba enviada al laboratorio para análisis.

3.7 Si el flujo de entrada del líquido de prueba "C" se interrumpe durante la realización de la prueba, debería garantizarse que las cantidades totales de líquido de prueba "C" procesadas automáticamente no sean inferiores al flujo nominal del equipo sometido a prueba multiplicado por la duración de prueba especificada, es decir, 150 minutos (2,5 horas). Entretanto, el equipo sometido a prueba funcionará continua y automáticamente sin intervención humana.

3.8 El funcionamiento continuo y automático debería aplicarse a las pruebas de funcionamiento con el líquido de prueba "C" según los diagramas de los resultados de las pruebas que figuran en el apéndice del apéndice 1 de la resolución MEPC.107(49). No obstante, si debido al proceso de separación se considera que es necesario interrumpir la alimentación del líquido de prueba con el caudal nominal, por ejemplo para el lavado a contracorriente, durante la prueba de funcionamiento debería añadirse la duración de esas interrupciones al tiempo prescrito de la etapa de la prueba que se interrumpió. Entretanto, el equipo sometido a prueba funcionará continua y automáticamente sin intervención humana.

3.9 Todas las piezas del equipo añadido que puedan sufrir desgaste o daño deben ser de fácil acceso para el mantenimiento.

## **4 ESPECIFICACIONES RELATIVAS A LAS PRUEBAS DE HOMOLOGACIÓN DEL EQUIPO AÑADIDO**

### **4.1 Prescripciones relativas a las pruebas**

4.1.1 El modelo de producción del equipo añadido al cual corresponderá la aprobación debería ser idéntico al equipo sometido a pruebas de homologación acordes con las especificaciones relativas a la prueba y el funcionamiento que figuran en la parte 1 o en la parte 2 del anexo de las presentes Directrices. El equipo también debería someterse a pruebas de homologación acordes con las especificaciones para las pruebas ambientales que figuran en la parte 3 del anexo de la resolución MEPC.107(49).

4.1.2 Cuando una serie de equipos añadidos del mismo modelo y diferente capacidad requiera certificación de conformidad con las presentes especificaciones, la Administración podrá aceptar las pruebas realizadas con dos capacidades de la serie, en vez de pruebas de todas las capacidades, siempre que las dos pruebas que efectivamente se lleven a cabo correspondan al cuarto inferior y al cuarto superior de la serie.

### **4.2 Procedimientos para la aprobación y la certificación**

La Administración podrá aprobar la instalación a bordo de equipo añadido que satisfaga en todos los aspectos las disposiciones de las presentes Directrices. La aprobación debería hacerse mediante un certificado de homologación en el que se consignen las características más importantes del instrumento, así como todas las limitaciones necesarias que restrinjan su uso para garantizar su adecuado funcionamiento. Dicho certificado debería expedirse según el modelo indicado en la parte 3 del anexo.

## **5 PRESCRIPCIONES RELATIVAS A LA INSTALACIÓN**

5.1 Antes de la instalación del equipo añadido, es importante cerciorarse de que el equipo filtrador de hidrocarburos existente está bien mantenido y en buen estado y que la capacidad nominal se corresponde con la del equipo añadido.

5.2 El equipo añadido debería instalarse entre el equipo filtrador de hidrocarburos existente y el punto de muestreo provisto a efectos de inspecciones futuras a bordo.

5.3 El equipo añadido debería ir provisto de una placa fijada de manera permanente en la que se indiquen todas las limitaciones operacionales o de instalación que el fabricante o la Administración consideren necesarias.

5.4 Todo buque en el que se haya instalado un equipo añadido debería llevar a bordo, en todo momento, ejemplares de los manuales de instrucciones y mantenimiento.

5.5 A efectos de inspecciones a bordo, debería establecerse un punto de muestreo en una sección vertical de la tubería del efluente tan próximo como sea posible al orificio de descarga del separador de sentina de 15 ppm y del equipo añadido. Deberían instalarse medios de recirculación detrás y al lado de la salida de descarga al mar del dispositivo de detención que permitan someter a prueba el sistema separador de sentina de 15 ppm con la descarga al mar cerrada, incluidos la alarma de sentina de 15 ppm y el dispositivo de detención automático, si los hubiere.

5.6 Si la hubiere, la alarma de sentina debería aprobarse con arreglo a lo dispuesto en la resolución MEPC.107(49).

## ANEXO

### ESPECIFICACIONES RELATIVAS A LA PRUEBA Y EL FUNCIONAMIENTO PARA LA HOMOLOGACIÓN DEL EQUIPO AÑADIDO PARA MODERNIZAR EL EQUIPO FILTRADOR DE HIDROCARBUROS QUE SE AJUSTA A LO DISPUESTO EN LA RESOLUCIÓN MEPC.60(33)

#### PARTE 1

#### EQUIPO AÑADIDO QUE VAYA A INSTALARSE EN UN EQUIPO FILTRADOR DE HIDROCARBUROS ESPECÍFICO APROBADO EN VIRTUD DE LA RESOLUCIÓN MEPC.60(33)

### 1 GENERALIDADES

1.1 Las presentes especificaciones relativas a la prueba y el funcionamiento para la homologación se refieren al equipo añadido en el equipo filtrador de hidrocarburos homologado de conformidad con lo dispuesto en la resolución MEPC.60(33) (denominado en adelante "equipo filtrador de hidrocarburos"). Además, deberían someterse a prueba los sistemas eléctricos y electrónicos del equipo añadido de conformidad con las especificaciones para las pruebas ambientales que figuran en la parte 3 de la resolución MEPC.107(49).

1.2 La prueba del equipo añadido debería llevarse a cabo junto con la del equipo filtrador de hidrocarburos en el que está previsto que se instale el equipo añadido.

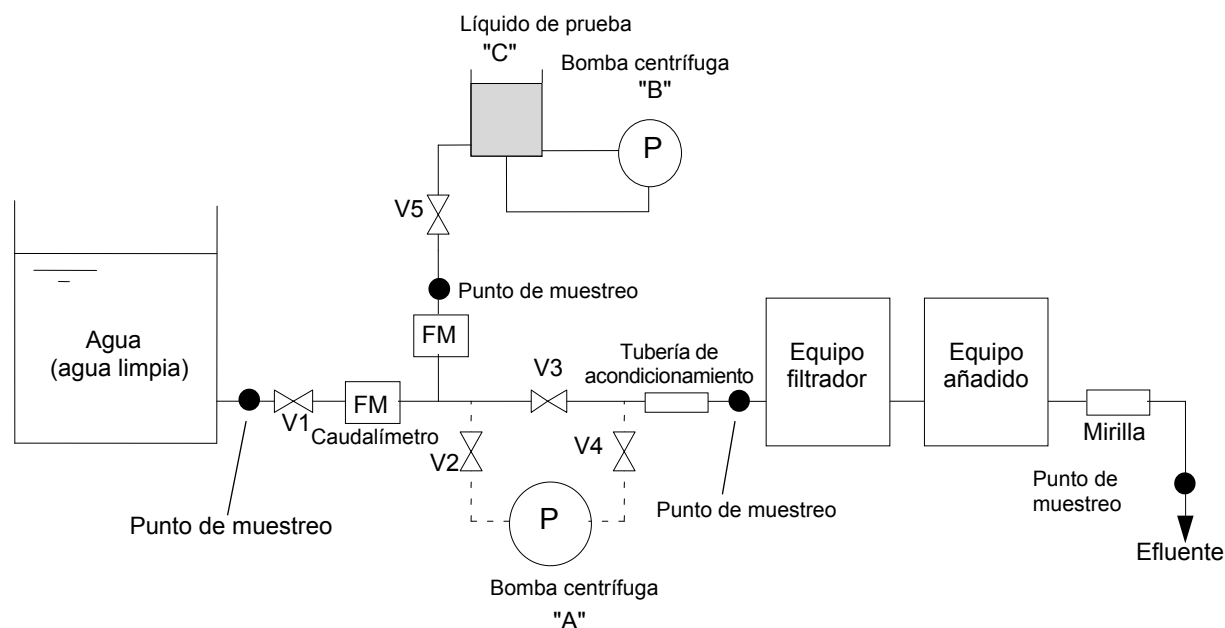
### 2 ESPECIFICACIONES RELATIVAS A LAS PRUEBAS

2.1 Las presentes especificaciones se refieren al equipo añadido en el equipo filtrador de hidrocarburos. El conjunto formado por el equipo filtrador de hidrocarburos y el equipo añadido debería ser capaz de producir un efluente para descargar en el mar que no contenga más de 15 ppm de hidrocarburos, cuando las emulsiones de entrada contengan 3 000 ppm de hidrocarburos en agua.

2.2 La instalación de prueba debe estar construida de modo que incluya no sólo el equipo filtrador de hidrocarburos y el equipo añadido, sino también las bombas, válvulas, tuberías y accesorios que se muestran en la figura 1:

- .1 en la prueba del equipo filtrador de hidrocarburos que no tenga una bomba incorporada, la bomba centrífuga "A" (figura 1) se utiliza para alimentar el equipo filtrador de hidrocarburos con las válvulas 2 y 4 abiertas y la válvula 3 cerrada. El caudal de la bomba centrífuga "A" se iguala al caudal de proyecto del equipo filtrador de hidrocarburos mediante el ajuste de la válvula de descarga de la bomba centrífuga;
- .2 debería instalarse una bomba centrífuga "B" para recircular en el tanque el líquido de prueba "C" a fin de asegurar que dicho líquido de prueba se mantiene en condición estable durante toda la prueba;

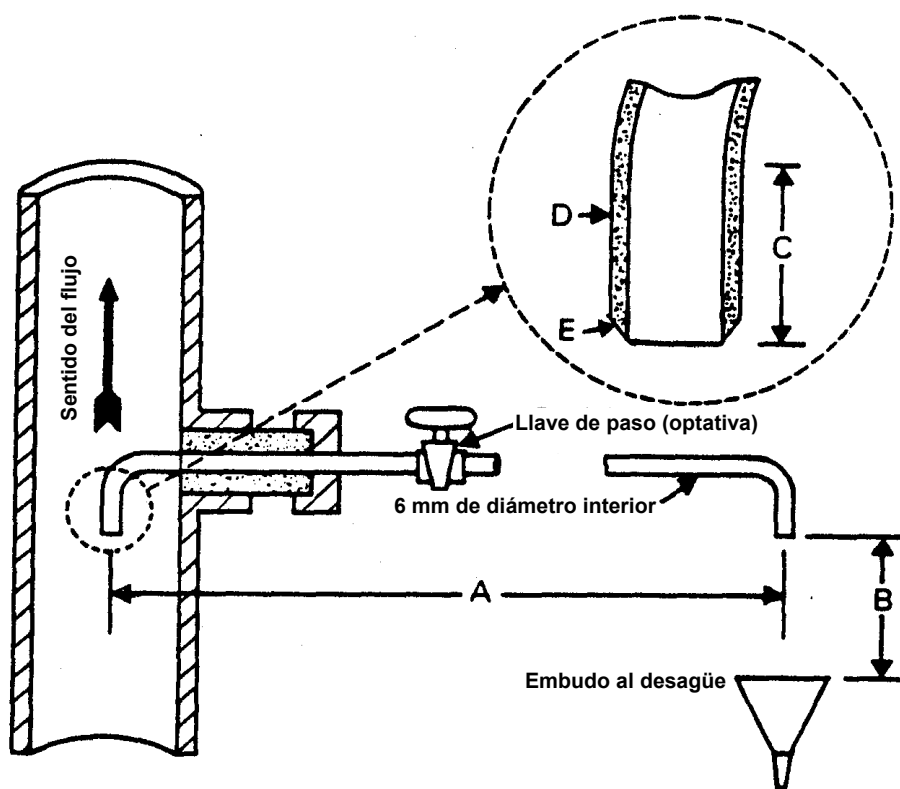
- .3 a fin de garantizar que el líquido de prueba y el agua se mezclan debidamente, debería instalarse inmediatamente antes del equipo filtrador de hidrocarburos una tubería de acondicionamiento, según se especifica en el párrafo 2.4;
- .4 en la instalación de prueba deberían montarse otras válvulas, caudalímetros y puntos de muestreo, según se muestra en la figura 1; y
- .5 las tuberías deberían estar proyectadas de modo que la velocidad máxima del líquido sea de 3 m/s.



**Figura 1: Instalación de prueba**

2.3 Las pruebas deberían realizarse utilizando el líquido de prueba "C" descrito en la resolución MEPC.107(49).

2.4 Si el equipo filtrador de hidrocarburos tiene incorporada una bomba de alimentación, el equipo filtrador de hidrocarburos y el equipo añadido deberían someterse a prueba mientras la bomba suministra al equipo filtrador de hidrocarburos la cantidad necesaria de líquido de prueba y agua a su capacidad nominal. Si el equipo filtrador de hidrocarburos va a ser alimentado por las bombas del buque, se someterá a prueba suministrando la cantidad necesaria de mezcla de líquido de prueba y agua al orificio de admisión de una bomba centrífuga que trabaje como mínimo a 1 000 rpm (véase la línea discontinua de la figura 1). Esa bomba debería tener una capacidad de bombeo no inferior a 1,1 veces la capacidad nominal del equipo filtrador de hidrocarburos a la presión de entrega exigida para la prueba. Si se usa una bomba centrífuga, el exceso de capacidad de la bomba debería disiparse mediante una válvula reguladora en el lado de descarga de la bomba. En todos los casos, para garantizar unas condiciones uniformes, la disposición de la tubería inmediatamente antes del equipo filtrador de hidrocarburos debería ser tal que el influente tenga un número de Reynolds no inferior a 10 000 calculado en agua dulce, la velocidad mínima del líquido sea de 1 m/s y la longitud de la tubería de alimentación desde el punto de inyección del líquido de prueba hasta el equipo filtrador de hidrocarburos sea de al menos 20 veces su diámetro. Cerca de la entrada del equipo filtrador de hidrocarburos debería haber un punto de muestreo de la mezcla entrante y una cavidad para un termómetro, y el conducto de descarga debería estar provisto de un punto de muestreo de la mezcla saliente y de una mirilla.



**Figura 2: Diagrama del dispositivo de muestreo**

A	Distancia A:	no superior a 400 mm
B	Distancia B:	suficiente para colocar la botella receptora de muestras
C	Dimensión C:	tramo recto (no debería ser inferior a 60 mm)
D	Dimensión D:	espesor de la pared del tubo (no debería ser superior a 2 mm)
E	Detalle E:	corte biselado (30°)

2.5 A fin de aproximarse a un muestreo isocinético, es decir, aquel en que la muestra entra en el conducto de muestreo a la velocidad del flujo, el dispositivo de muestreo debería ser según se indica en la figura 2 y, si el equipo tiene llave de paso, debería dejarse correr libremente el líquido durante un minuto como mínimo antes de tomar la muestra. Los puntos de muestreo deberían estar situados en tuberías tendidas verticalmente.

2.6 Si el funcionamiento del equipo filtrador de hidrocarburos y del equipo añadido depende esencialmente de la gravedad, la entrada al equipo añadido de la mezcla de agua y del líquido de prueba debería mantenerse a una temperatura no superior a 40 °C, y, cuando sea necesario, deberían proveerse serpentines de caldeo y de refrigeración. La densidad del agua no será superior a 1,015 a 20 °C. En otras formas de separación en que no se haya establecido que la eficacia de la separación depende de la temperatura, las pruebas deberían llevarse a cabo a una gama de temperaturas del influente que represente la gama normal del funcionamiento a bordo, de 10 °C a 40 °C, o a la temperatura de esta gama en que se sepa que la eficacia de separación es mínima.

2.7 En los casos en que el equipo filtrador de hidrocarburos y el equipo añadido requieran calentar el agua a una temperatura determinada y suministrar calor para mantener dicha temperatura, las pruebas deberían realizarse a esa temperatura.

2.8 Las pruebas con el líquido de prueba "C" deberían realizarse según se indica a continuación:

- .1 antes de llevar a cabo la prueba con el líquido de prueba "C", el equipo filtrador de hidrocarburos y el equipo añadido deberían llenarse de agua (de densidad no superior a 1,015 a 20 °C);
- .2 el equipo filtrador de hidrocarburos y el equipo añadido deberían ser alimentados con una mezcla compuesta por 6 % del líquido de prueba "C" y 94 % de agua para lograr un contenido de 3 000 ppm de hidrocarburos en emulsión en el agua de prueba, hasta que se hayan logrado condiciones estables. Se supone que las condiciones estables son aquellas que se logran después de bombear a través del equipo filtrador de hidrocarburos y el equipo añadido una cantidad de mezcla de líquido de prueba "C"/agua no inferior al doble del volumen del equipo filtrador de hidrocarburos y el equipo añadido; y
- .3 la prueba debería llevarse a cabo durante 2,5 horas. Deberían tomarse muestras de la descarga del efluente al cabo de 50 y 100 minutos después del acondicionamiento. Al finalizar esta prueba, debería abrirse una llave de paso de aire en el lado de aspiración de la bomba y, si es necesario, las válvulas del líquido de prueba "C" y del agua deberían cerrarse juntas despacio, y debería tomarse una muestra de la descarga del efluente al cesar el flujo (lo cual puede comprobarse mirando por la mirilla).

2.9 El muestreo debería realizarse como se indica en la figura 2, de modo que la muestra tomada represente convenientemente el fluido procedente del orificio de salida del efluente del equipo añadido.

2.10 Las muestras deberían tomarse de conformidad con la norma ISO 9377-2:2000. La muestra deberá extraerse el mismo día en que se recoge, sellarse y etiquetarse en presencia de un representante de la autoridad nacional, y deberían tomarse medidas para efectuar el análisis tan pronto como sea posible y, en todo caso, dentro de los siete días subsiguientes, siempre que las muestras se mantengan a una temperatura de entre 2 °C y 6 °C en laboratorios aprobados por la Administración.

2.11 El contenido de hidrocarburos de las muestras debería determinarse de conformidad con lo estipulado en la parte 4 del anexo de la resolución MEPC.107(49).

2.12 Cuando en la entrada y en la salida del equipo añadido haya instalados hidrocarbúrometros precisos y fiables, bastará tomar una muestra en ambos puntos durante cada prueba si las muestras confirman, con una tolerancia de  $\pm 10\%$ , los valores que indique el instrumento en ese mismo instante.



## PARTE 2

### EQUIPO AÑADIDO QUE VAYA A INSTALARSE EN CUALQUIER EQUIPO FILTRADOR DE HIDROCARBUROS

#### 3 GENERALIDADES

Las presentes especificaciones relativas a la prueba y el funcionamiento para la homologación se refieren al equipo añadido en cualquier equipo filtrador de hidrocarburos homologado de conformidad con lo dispuesto en la resolución MEPC.60(33). Además, deberían someterse a prueba los sistemas eléctricos y electrónicos del equipo añadido de conformidad con las especificaciones para las pruebas ambientales que figuran en la parte 3 de la resolución MEPC.107(49).

#### 4 ESPECIFICACIONES RELATIVAS A LAS PRUEBAS

4.1 Las presentes especificaciones se refieren al equipo añadido. El equipo añadido debería ser capaz de producir un efluente para descargar en el mar que no contenga más de 15 ppm de hidrocarburos, cuando las emulsiones de entrada contengan 3 000 ppm de hidrocarburos en agua.

4.2 La instalación de prueba debe estar construida de modo que incluya no sólo el equipo añadido, sino también las bombas, válvulas, tuberías y accesorios que se muestran en la figura 3:

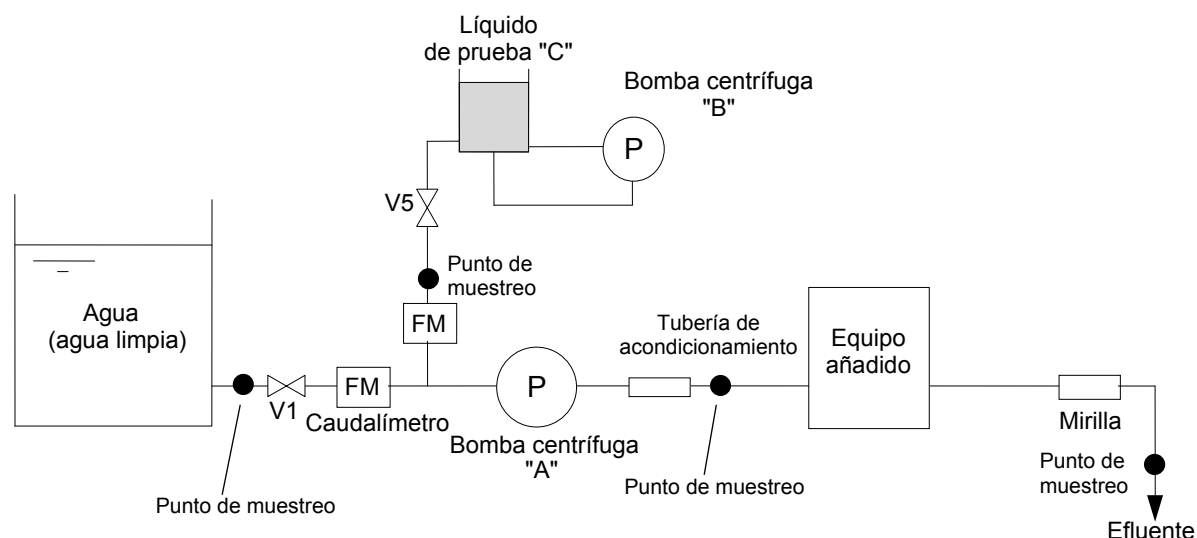
- .1 en la prueba, la bomba centrífuga "A" (figura 3) se utiliza para alimentar el equipo añadido. El caudal de la bomba centrífuga "A" se iguala al caudal de proyecto del equipo añadido mediante el ajuste de la válvula de descarga de la bomba centrífuga;
- .2 debería instalarse una bomba centrífuga "B" para recircular al tanque el líquido de prueba "C" a fin de asegurar que dicho líquido de prueba se mantiene en condición estable durante toda la prueba;
- .3 a fin de garantizar que el líquido de prueba y el agua se mezclan debidamente, debería instalarse inmediatamente antes del equipo añadido una tubería de acondicionamiento, según se especifica en el párrafo 4.4;
- .4 en la instalación de prueba deberían montarse otras válvulas, caudalímetros y puntos de muestreo, según se muestra en la figura 3; y
- .5 las tuberías deberían estar proyectadas de modo que la velocidad máxima del líquido sea de 3 m/s.

4.3 Las pruebas deberían realizarse utilizando el líquido de prueba "C" descrito en la resolución MEPC.107(49).

4.4 El equipo añadido se somete a prueba suministrando la cantidad necesaria de mezcla de líquido de prueba y agua al orificio de admisión por medio de una bomba centrífuga que trabaje como mínimo a 1 000 rpm. Esa bomba debería tener una capacidad de bombeo no inferior a 1,1 veces la capacidad nominal del equipo añadido a la presión de entrega exigida para la prueba. El exceso de capacidad de la bomba debería disiparse mediante una válvula reguladora en el lado de descarga de la bomba. En todos los casos,

para garantizar unas condiciones uniformes, la disposición de la tubería inmediatamente antes del equipo añadido debería ser tal que el influente tenga un número de Reynolds no inferior a 10 000 calculado en agua dulce, la velocidad mínima del líquido sea de 1 m/s y la longitud de la tubería de alimentación desde el punto de inyección del líquido de prueba hasta el equipo añadido sea de al menos 20 veces su diámetro. Cerca de la entrada del equipo añadido debería haber un punto de muestreo de la mezcla entrante y una cavidad para un termómetro, y el conducto de descarga debería estar provisto de un punto de muestreo de la mezcla saliente y de una mirilla.

4.5 A fin de aproximarse a un muestreo isocinético, es decir, aquel en que la muestra entra en el conducto de muestreo a la velocidad del flujo, el dispositivo de muestreo debería ser según se indica en la figura 2 y, si el equipo tiene llave de paso, debería dejarse correr libremente el líquido durante un minuto como mínimo antes de tomar la muestra. Los puntos de muestreo deberían estar situados en tuberías tendidas verticalmente.



**Figura 3: Instalación de prueba**

4.6 Si el funcionamiento del equipo añadido depende esencialmente de la gravedad, la entrada al equipo añadido de la mezcla de agua y del líquido de prueba debería mantenerse a una temperatura no superior a 40 °C, y, cuando sea necesario, deberían proveerse serpentines de caldeo y de refrigeración. La densidad del agua no debería ser superior a 1,015 a 20 °C. En otras formas de separación en que no se haya establecido que la eficacia de la separación depende de la temperatura, las pruebas deberían llevarse a cabo a una gama de temperaturas del influente que represente la gama normal del funcionamiento a bordo, de 10 °C a 40 °C, o a la temperatura de esta gama en que se sepa que la eficacia de separación es mínima.

4.7 En los casos en que el equipo añadido requiera calentar el agua a una temperatura determinada y suministrar calor para mantener dicha temperatura, las pruebas deberían realizarse a esa temperatura.

4.8 Las pruebas con el líquido de prueba "C" deberían realizarse según se indica a continuación:

- .1 antes de llevar a cabo la prueba con el líquido de prueba "C", el equipo añadido debería llenarse de agua (de densidad no superior a 1,015 a 20 °C);

- .2 el equipo añadido debería ser alimentado con una mezcla compuesta por 6 % del líquido de prueba "C" y 94 % de agua para lograr un contenido de 3 000 ppm de hidrocarburos en emulsión en el agua de prueba, hasta que se hayan logrado condiciones estables. Se supone que las condiciones estables son aquellas que se logran después de bombear a través del equipo añadido una cantidad de mezcla de líquido de prueba "C"/agua no inferior al doble del volumen del equipo añadido; y
- .3 la prueba debería llevarse a cabo durante 2,5 horas. Deberían tomarse muestras de la descarga del efluente al cabo de 50 y 100 minutos después del acondicionamiento. Al finalizar esta prueba, debería abrirse una llave de paso de aire en el lado de aspiración de la bomba y, si es necesario, las válvulas del líquido de prueba "C" y del agua deberían cerrarse juntas despacio, y debería tomarse una muestra en la descarga del efluente al cesar el flujo (lo cual puede comprobarse mirando por la mirilla).

4.9 El muestreo debería realizarse como se indica en la figura 2, de modo que la muestra tomada represente convenientemente el fluido procedente del orificio de salida del efluente del equipo añadido.

4.10 Las muestras deberían tomarse de conformidad con la norma ISO 9377-2:2000. La muestra deberá extraerse el mismo día en que se recoge, sellarse y etiquetarse en presencia de un representante de la autoridad nacional, y deberían tomarse medidas para efectuar el análisis tan pronto como sea posible y, en todo caso, dentro de los siete días subsiguientes, siempre que las muestras se mantengan a una temperatura de entre 2 °C y 6 °C en laboratorios aprobados por la Administración.

4.11 El contenido de hidrocarburos de las muestras debería determinarse de conformidad con lo estipulado en la parte 4 del anexo de la resolución MEPC.107(49).

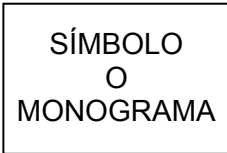
4.12 Cuando en la entrada y en la salida del equipo añadido haya instalados hidrocarbурómetros precisos y fiables, bastará tomar una muestra en ambos puntos durante cada prueba si las muestras confirman, con una tolerancia de  $\pm 10\%$ , los valores que indique el instrumento en ese mismo instante.

### PARTE 3

#### DOCUMENTACIÓN NECESARIA PARA LA APROBACIÓN

5.1 En el certificado de homologación que expida la Administración, según el modelo señalado en el párrafo 5.2 *infra*, debería indicarse que se han cumplido satisfactoriamente todas las prescripciones sobre las pruebas enumeradas en las partes 1 y 2 del presente anexo. La Administración podrá expedir un certificado de homologación basado en pruebas efectuadas por separado o en pruebas ya efectuadas bajo la supervisión de otra Administración.

5.2 El certificado de homologación debería expedirse según el modelo que aparece en el apéndice del presente anexo. En él deberían indicarse el tipo y el modelo del equipo añadido a que se refiere, con los dibujos de montaje del equipo, debidamente fechados. Cada dibujo debería llevar los números de las especificaciones del modelo o pormenores de identificación equivalentes. El certificado debería incluir el protocolo completo de las pruebas de funcionamiento en que esté basado. Cuando una Administración expida un certificado de homologación basado en un certificado previamente expedido por otra Administración, dicho certificado debería indicar la Administración que efectuó las pruebas del equipo añadido y llevar adjunta una copia de los resultados de las pruebas originales.



**APÉNDICE 1**

**Certificado de homologación para el equipo añadido**

**Nombre de la Administración**

Se certifica que el equipo añadido indicado a continuación se ha examinado y sometido a prueba de conformidad con lo prescrito en el anexo de las Directrices de 2011 que figuran en la resolución MEPC.205(62). El presente certificado es válido únicamente para el equipo añadido que se indica a continuación.

Equipo añadido provisto por

.....  
del modelo y tipo .....

que comprende:

- \* Equipo añadido fabricado por .....  
según especificación/dibujo de montaje N° ..... de fecha .....
- \* Coalescedor/absorbente/membrana/filtro fabricado por  
según especificación/dibujo de montaje N° .....
- \* Equipo de control fabricado por .....  
según especificación/dibujo de montaje N° ..... de fecha .....
- \* Otros dispositivos .....  
según especificación/dibujo de montaje N° .....

\* A efectos de instalación en equipo filtrador de hidrocarburos provisto por  
.....  
del modelo y tipo .....

Caudal máximo del sistema ..... m<sup>3</sup>/h \_\_\_\_\_

Limitaciones impuestas .....  
Los datos y resultados de las pruebas se adjuntan en el apéndice.

Sello oficial

Firmado .....  
Administración de .....  
A ..... días del mes de ..... de 20 .....

\* Táchese según proceda.

## APÉNDICE 2

### Datos y resultados de las pruebas realizadas al equipo añadido de conformidad con lo dispuesto en las partes 1 o 2 del anexo de las Directrices de 2011 que figuran en la resolución MEPC.205(62)

Equipo añadido suministrado por .....

Lugar de la prueba .....

Método de análisis de las muestras .....

Muestras analizadas por .....

Las pruebas ambientales de las secciones eléctrica y electrónica del equipo añadido se llevaron a cabo de conformidad con la parte 3 del anexo de las Directrices de 2011 que figuran en la resolución MEPC.205(62). El equipo funcionó satisfactoriamente al término de cada una de las pruebas especificadas en el protocolo de las pruebas ambientales.

Líquido de prueba "C".

Surfactante – prueba documental\*

Óxidos de hierro – prueba documental\*

---

Agua de prueba

Densidad

a 20 °C

Sustancias sólidas presentes

---

Temperaturas de prueba

Ambiente

°C

Líquido de prueba "C"

°C

Agua de prueba

°C

---

Se adjunta diagrama de la instalación de prueba

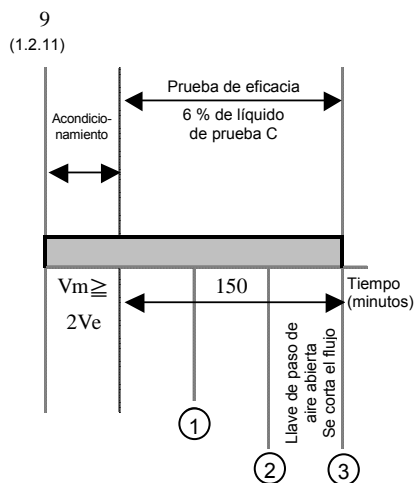
Se adjunta diagrama del dispositivo de muestreo

---

\* Certificado o análisis en laboratorio.

**RESULTADOS DE LAS PRUEBAS (EN PPM) Y PROCEDIMIENTOS DE PRUEBA**

Líquido de prueba "C"



	1	2	3
Influente			
Efluente			

Firma ..... Fecha ..... Sello oficial

(Deberá ponerse el sello oficial o un signo de identificación equivalente y la fecha de aprobación en todas las páginas del protocolo de prueba.)

\*\*\*

**ANEXO 25**

**RESOLUCIÓN MEPC.206(62)**

**Adoptada el 15 de julio de 2011**

**PROCEDIMIENTO PARA LA APROBACIÓN DE OTROS MÉTODOS DE GESTIÓN DEL AGUA DE LASTRE DE CONFORMIDAD CON LA REGLA B-3.7 DEL CONVENIO BWM**

EL COMITÉ DE PROTECCIÓN DEL MEDIO MARINO,

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

RECORDANDO TAMBIÉN que la Conferencia internacional sobre la gestión del agua de lastre para buques, celebrada en la sede de la Organización en 2004, adoptó el Convenio internacional para el control y la gestión del agua de lastre y los sedimentos de los buques (denominado en adelante "Convenio BWM"),

RECORDANDO ASIMISMO que en la regla A-2 del Convenio BWM se establece que la descarga del agua de lastre sólo se realizará mediante la gestión del agua de lastre de conformidad con las disposiciones del anexo del Convenio,

TOMANDO NOTA de que la regla B-3.7 del Convenio BWM permite el uso de "otros métodos" de gestión del agua de lastre para conseguir, como mínimo, el mismo grado de protección del medio ambiente, la salud de los seres humanos, los bienes o los recursos que el que se dispone en las reglas B-3.1 a B-3.5,

RECONOCIENDO que estos "otros métodos" deberían tener en cuenta los aspectos relacionados con la seguridad del buque y la tripulación, la aceptabilidad desde el punto de vista ambiental, los aspectos prácticos, la eficacia en función de los costos, los aspectos económicos y la eficacia desde el punto de vista biológico, y que el Comité de Protección del Medio Marino debería aprobarlos en principio,

HABIENDO EXAMINADO, en su 62º periodo de sesiones, el proyecto de procedimiento para la aprobación de otros métodos de gestión del agua de lastre de conformidad con la regla B-3.7 del Convenio BWM, elaborado por el Subcomité de Transporte de Líquidos y Gases a Granel en su 15º periodo de sesiones,

1. ADOPTA el Procedimiento para la aprobación de otros métodos de gestión del agua de lastre de conformidad con la regla B-3.7 del Convenio BWM, el cual figura en el anexo de la presente resolución;
2. INVITA a las Administraciones a que apliquen el procedimiento que figura en el anexo tan pronto como sea posible o cuando el Convenio les sea aplicable;
3. INSTA a los Estados Miembros a que pongan el procedimiento del anexo en conocimiento de los propietarios de buques, constructores de buques, fabricantes de sistemas de gestión del agua de lastre y cualquier otra parte interesada; y
4. ACUERDA mantener el Procedimiento sometido a examen.



## ANEXO

### PROCEDIMIENTO PARA LA APROBACIÓN DE OTROS MÉTODOS DE GESTIÓN DEL AGUA DE LASTRE DE CONFORMIDAD CON LA REGLA B-3.7 DEL CONVENIO BWM

#### 1 INTRODUCCIÓN

1.1 La regla B-3.7 del Convenio internacional para el control y la gestión del agua de lastre y los sedimentos de los buques, 2004 (el Convenio BWM) permite el uso de otros métodos de gestión del agua de lastre para conseguir, como mínimo, el mismo grado de protección del medio ambiente, la salud de los seres humanos, los bienes o los recursos que el que se dispone en las reglas B-3.1 a B-3.5 y que ha aprobado, en principio, el MEPC.

1.2 Quienes elaboren otros métodos deberían también tener en cuenta los aspectos relacionados con la seguridad del buque y la tripulación, su aceptabilidad desde el punto de vista ambiental (es decir, que no causen mayores problemas ambientales de los que resuelven), su aspecto práctico (es decir, que sean compatibles con el proyecto y el funcionamiento de los buques), su eficacia en función de los costos y los aspectos económicos, y su eficacia desde el punto de vista biológico.

1.3 El Procedimiento para la aprobación de otros métodos de gestión del agua de lastre de conformidad con la regla B-3.7 del Convenio BWM (denominado en adelante "el Procedimiento") tiene como finalidad facilitar criterios para la evaluación y aprobación de otros métodos de gestión del agua de lastre (denominados en adelante "otros métodos").

1.4 El presente Procedimiento se ha elaborado a fin de garantizar que estos otros métodos faciliten, como mínimo, el mismo grado de protección del medio ambiente, la salud de los seres humanos, los bienes o los recursos que los métodos permitidos de conformidad con las reglas B-3.1 a B-3.5.

1.5 Los otros métodos de gestión del agua de lastre han de ser aprobados, en principio, por el Comité antes de la aprobación de otro método por la Administración.

1.6 Los sistemas basados en otro método en el que se añadan al agua de lastre preparados y sustancias activas o éstos sean generados a bordo de los buques por el sistema también deberían estar sujetos a la aprobación del Comité, de conformidad con el Procedimiento para la aprobación de sistemas de gestión del agua de lastre en los que se utilicen sustancias activas (D9).

1.7 Todos los sistemas de a bordo basados en otro método también tendrán que ser homologados u obtener la aprobación de prototipo, según proceda, de conformidad con las Directrices para la aprobación de los sistemas de gestión del agua de lastre (D8) o las Directrices para la aprobación de los prototipos de tecnologías de tratamiento del agua de lastre (D10).

1.8 Cuando no pueda homologarse otro método debido a su naturaleza, la Administración debería recomendar al Comité un método apropiado de reconocimiento o certificación.

1.9 Durante el proceso de aprobación, la Administración también tendrá que evaluar los efectos ambientales de todos los productos químicos secundarios y/o los efectos físicos del otro método por lo que respecta a la seguridad para el medio ambiente.

1.10 En este Procedimiento se identifica la información que se ha de facilitar, se determinan las partes responsables de facilitar tal información y se reseñan los procedimientos de aprobación prescritos por el Comité.

1.11 La utilización de otros métodos de gestión del agua de lastre debería ser coherente con los objetivos del Convenio de "prevenir, reducir al mínimo y, en último término, eliminar los riesgos para el medio ambiente, la salud de los seres humanos, los bienes y los recursos, resultantes de la transferencia de organismos acuáticos perjudiciales y agentes patógenos por medio del control y la gestión del agua de lastre y los sedimentos de los buques, así como evitar los efectos secundarios ocasionados por dicho control y promover los avances de los conocimientos y la tecnología conexos". Según la nueva tecnología que se utilice en el otro método, las verificaciones para la aprobación podrían ser distintas de las especificadas en el párrafo 1.7, pero deberían mantener el mismo nivel de protección.

1.12 Los otros métodos que utilicen organismos no entran dentro del ámbito del presente Procedimiento.

## **2 FINALIDAD**

2.1 El Procedimiento tiene por objeto garantizar que los otros métodos aprobados ofrezcan un grado de protección equivalente al de las normas que figuran en el Convenio BWM. El Procedimiento se mantendrá sometido a examen y será actualizado por el Comité a la luz de la experiencia adquirida durante su aplicación y tal como lo exija la evolución de los conocimientos y la tecnología.

2.2 La finalidad del Procedimiento es:

- .1 ofrecer una interpretación y una aplicación uniformes de las prescripciones para la aprobación de otros métodos permitidos de conformidad con la regla B-3.7;
- .2 garantizar que los otros métodos aprobados por la Administración puedan, como mínimo, alcanzar un grado de protección equivalente al dispuesto en las normas del Convenio BWM en relación con la prevención de la transferencia de organismos acuáticos perjudiciales y agentes patógenos, de conformidad con lo prescrito en las reglas B-3.1 a B-3.5;
- .3 ayudar a determinar la información necesaria para la aprobación en principio de otros métodos de conformidad con la regla B-3.7 del Convenio BWM y determinar los cometidos y responsabilidades por lo que respecta a facilitar tal información;
- .4 ayudar a las Administraciones a llevar a cabo la aprobación de otro método;
- .5 servir de orientación a los fabricantes, propietarios de buques y otras partes interesadas por lo que respecta a determinar la idoneidad de otro método en lo que se refiere a dar cumplimiento a las prescripciones del Convenio BWM; y
- .6 facilitar el proceso de aprobación utilizado por el Comité.

### **3 DEFINICIONES**

3.1 A efectos del presente Procedimiento se aplican las definiciones que figuran en el Convenio y las siguientes:

- .1 *Método*: proceso desarrollado y proyectado para reducir la transferencia de organismos acuáticos perjudiciales a través del agua de lastre de los buques a fin de satisfacer las prescripciones especificadas en las reglas B-3.1 a B-3.5 del Convenio BWM.
- .2 *Otro método*: alternativa a un método definido de conformidad con la regla 3.1.1 *supra* que facilite un grado de protección equivalente a las prescripciones especificadas en las reglas B-3.1 a B-3.5 del Convenio BWM.

### **4 APLICABILIDAD**

4.1 El Procedimiento se aplica a todas las Administraciones, Partes en el Convenio BWM y otros Estados Miembros de la OMI que deseen obtener la aprobación en principio para otro método de conformidad con la regla B-3.7, o evaluar u otorgar la aprobación del otro método en cuestión. Este Procedimiento es también para uso del Comité cuando examine la aprobación en principio.

4.2 Los fabricantes de equipos que deseen obtener la aprobación de otro método también deberían consultar el presente Procedimiento.

4.3 Los métodos de gestión del agua de lastre sujetos a la regla A-4.1 del Convenio BWM no están sujetos al presente Procedimiento ni a la regla B-3.7.

### **5 PRESENTACIÓN AL COMITÉ DE UNA SOLICITUD DE APROBACIÓN EN PRINCIPIO DE OTRO MÉTODO**

5.1 La información facilitada en apoyo de una solicitud de aprobación en principio debería ser completa, de calidad suficiente y conforme con el presente Procedimiento.

5.2 El solicitante de la aprobación en principio de otro método debería facilitar pruebas validadas independientemente y/o pruebas operacionales de que el otro método que se presenta:

- .1 facilita un grado de protección al menos equivalente al de las prescripciones especificadas en las reglas B-3.1 a B-3.5 del Convenio BWM; y
- .2 puede facilitar un grado de protección constante, en todo momento, en todos los medios/ubicaciones.

#### **Equivalencia y criterios de referencia para una solicitud de aprobación en principio de otro método**

5.3 En las solicitudes de otros métodos debería incluirse un enfoque totalmente elaborado y validado independientemente para evaluar el grado de protección ofrecido por el otro método en cuestión contra la transferencia de organismos acuáticos perjudiciales y agentes patógenos y su equivalencia a las prescripciones de las reglas B-3.1 a B-3.5 del Convenio BWM y las prescripciones adicionales reseñadas en el presente Procedimiento,

según proceda. Un posible punto de partida para llegar a dicho enfoque podría ser la comparación entre el grado de protección garantizado por la gestión del agua de lastre de conformidad con las reglas B-3.1 a B-3.5 y el grado de protección garantizado por el otro método si se utiliza en buques comparables.

5.4 En el caso de otros métodos, debería demostrarse mediante evaluación de riesgos, modelos físicos y biológicos validados independientemente, pruebas operacionales de estos modelos y pruebas operacionales a escala natural, según proceda, que pueden satisfacer, en todo momento, un grado de protección como mínimo equivalente al de las prescripciones existentes con respecto a la transferencia de organismos acuáticos perjudiciales y agentes patógenos a través de la descarga del agua de lastre. La evaluación de riesgos debería ser tan rigurosa como la estipulada en las Directrices D7.

5.5 En las solicitudes pertinentes para otros métodos debería especificarse la referencia con respecto a la cual puede medirse el rendimiento de cualquier sistema basado en ese otro método concreto. Esta referencia:

- .1 haría posible que el Comité llevase a cabo una comparación transparente entre el grado de protección ofrecido por el otro método y el facilitado por las prescripciones de las reglas B-3.1 a B-3.5 del Convenio BWM;
- .2 sería mensurable y podría evaluarse de cara a su aprobación (de forma similar a las prescripciones del Convenio, es decir, siendo D-1 un proceso de evaluación, mientras que la regla D-2 constituye una norma de eficacia mensurable);
- .3 podría ser verificada por los Estados rectores del puerto y los Estados de abanderamiento mediante la toma de muestras, la comprobación de registros u otros procesos (que se definirán y enumerarán y cuyos detalles técnicos se explicarán/aclararán adecuadamente en la solicitud pertinente, por lo que respecta a las verificaciones propuestas para las inspecciones por el Estado de abanderamiento o el Estado rector del puerto que se realicen a bordo);
- .4 debería incluirse en la solicitud, ser aprobada por el Comité y ser utilizada posteriormente para el examen de la aprobación mediante las pruebas relativas al cumplimiento realizadas en el marco de la supervisión por el Estado rector del puerto;
- .5 constituiría una garantía de que los sistemas basados en otro método facilitan el mismo grado de protección para el medio ambiente que el otro método que ha recibido la aprobación en principio del Comité; y
- .6 estaría basada en una norma internacional reconocida, según proceda, siempre que pueda demostrarse que esta es equivalente a las prescripciones existentes.

5.6 El otro método puede facilitar el mismo grado de protección para el medio ambiente, la salud de los seres humanos, los bienes o los recursos si:

- .1 el proceso de lastrado y deslastrado no transfiere organismos acuáticos perjudiciales ni agentes patógenos; o
- .2 la descarga del agua de lastre no contiene organismos acuáticos perjudiciales ni agentes patógenos.

### **Criterios para el protocolo de muestreo con respecto a la solicitud de aprobación en principio de otro método**

5.7 La solicitud del otro método debería incluir un protocolo de muestreo y análisis del agua de lastre que sea coherente con las Directrices para el muestreo del agua de lastre (D2).

### **Criterios relativos a la seguridad del buque y el personal con respecto a la solicitud de aprobación en principio de otro método**

5.8 La solicitud debería incluir una evaluación formal de la seguridad o un análisis de la seguridad para garantizar que el otro método, o el sistema basado en otro método, sea seguro para su instalación a bordo de un buque y que se hayan determinado y abordado adecuadamente todos los riesgos para la tripulación del buque que plantee el sistema. Esta evaluación formal de la seguridad o análisis de la seguridad debería ser coherente con la parte 3 del anexo de las Directrices para la aprobación de los sistemas de gestión del agua de lastre (D8) y debería ser aprobada por la Administración.

## **6 PROCESO DE PRESENTACIÓN**

6.1 El solicitante debería evaluar el otro método con respecto a la referencia, de manera acorde con un protocolo aprobado por una Administración.

6.2 El solicitante debería preparar una solicitud relativa al otro método y presentarla al Estado Miembro en cuestión.

6.3 La Administración debería examinar la solicitud a fin de asegurarse de que es satisfactoria (es decir, que contiene toda la información necesaria y que la información facilitada es suficiente para que el Comité adopte una decisión). Si la solicitud es satisfactoria, el Estado Miembro debería presentar al Comité una propuesta para su aprobación en principio teniendo en cuenta los plazos de entrega, antes del periodo de sesiones del MEPC en el cual se quiera obtener la aprobación en principio.

6.4 Durante el periodo de sesiones, el Comité debería decidir si la propuesta es aceptable para su examen por el Comité y establecer el calendario para la evaluación de la propuesta de la siguiente manera:

- .1 el Comité puede encargar un examen independiente del método de evaluación de riesgos, los datos y las hipótesis a fin de garantizar que se lleve a cabo un análisis riguroso desde el punto de vista científico. El examen debería ser realizado por expertos independientes con conocimientos de cuestiones ecológicas, biología acuática, funcionamiento y proyecto del buque y evaluación de riesgos; y
- .2 el informe de los evaluadores debería presentarse por escrito y distribuirse a las Partes, Miembros de la Organización, las Naciones Unidas y sus organismos especializados, organizaciones intergubernamentales que tengan acuerdos con la Organización y organizaciones no gubernamentales con carácter consultivo ante la Organización, con antelación a su examen por el Comité.

6.5 El Comité, las autoridades competentes involucradas y los evaluadores independientes, en caso de haberlos, deberían tratar de manera confidencial todos los datos de dominio privado. No obstante, debería tratarse como información no confidencial toda aquella relativa a la seguridad y la protección del medio ambiente, incluidas las propiedades físicas y químicas, y los datos sobre el destino en el medio ambiente y la toxicidad.

6.6 El Comité debería evaluar la solicitud de aprobación en principio de otro método de conformidad con el presente Procedimiento.

## **7 EVALUACIÓN DE LA EQUIVALENCIA**

7.1 El Comité debería examinar las referencias que figuran en la solicitud y, según proceda, tenerlas en cuenta al evaluar la equivalencia con el grado de protección para el medio ambiente, la salud de los seres humanos, los bienes o los recursos previsto en las reglas B-3.1 a B-3.5.

7.2 Otros métodos proyectados para ofrecer como mínimo un grado de protección equivalente con respecto a la prevención de la transferencia de organismos acuáticos perjudiciales y agentes patógenos a través de la descarga del agua de lastre deberían demostrar, mediante la evaluación de riesgos, modelos físicos y biológicos validados independientemente, pruebas operacionales de estos modelos y pruebas operacionales a escala natural, de ser aplicables, que el otro método puede ofrecer un grado de protección en todo momento que es, como mínimo, equivalente, o superior, a las prescripciones aplicables que figuran en el Convenio BWM.

7.3 La evaluación de riesgos es el proceso lógico para determinar la probabilidad y consecuencias de sucesos específicos tales como la entrada, el establecimiento o la propagación de organismos acuáticos perjudiciales y agentes patógenos en situaciones en las que no es posible una comparación directa de las referencias de la solicitud con las normas D-1 y D-2.

7.4 Al llevar a cabo una evaluación de riesgos para examinar y evaluar la equivalencia de otro método con las normas actuales deberían aplicarse con cautela los principios sobre la evaluación de riesgos reseñados en las Directrices para la evaluación de los riesgos a efectos de la regla A-4 del Convenio BWM (D7). La falta de plena certeza científica debería considerarse cuidadosamente en el proceso de adopción de decisiones.

### **Equivalencia con la norma D-1**

7.5 Otros métodos concebidos para facilitar la equivalencia con la norma D-1 pueden utilizarse solamente hasta que se exija, en virtud del Convenio BWM, que el tipo de buque cumpla la norma D-2 (a menos que se demuestre que el sistema también puede ofrecer la equivalencia con la norma D-2):

- .1 estos métodos deberían demostrar, mediante la evaluación de riesgos, modelos físicos y biológicos validados independientemente, pruebas operacionales de estos modelos y pruebas operacionales a escala natural de los sistemas basados en otros métodos, de ser aplicables, que el otro método puede ofrecer en todo momento un grado de protección que es, como mínimo, equivalente, o superior, al de la regla D-1 del Convenio BWM;

- .2 si se duda sobre el efecto ambiental del otro método durante su elaboración, la aprobación debería dividirse del mismo modo que en el Procedimiento (D9). Es decir, la Administración y el Comité deberían aprobar otros métodos basándose en datos validados independientemente antes de que dichos métodos se sometan a prueba en el mar; y
- .3 los parámetros de calidad del agua pertinentes (por ejemplo, sólidos en suspensión, salinidad, concentración de oxígeno, materia orgánica particulada) deberían ser, dentro de lo razonable, los mismos en el agua que entra y en la que sale.

### **Equivalencia con la norma D-2**

7.6 Otros métodos concebidos para facilitar la equivalencia con a la norma D-2 deberían demostrar, mediante la evaluación de riesgos, modelos físicos y biológicos validados independientemente, pruebas operacionales de estos modelos y pruebas operacionales a escala natural de los sistemas basados en otros métodos, de ser aplicables, que el otro método puede ofrecer en todo momento un grado de protección que es, como mínimo, equivalente, o superior, al de la regla D-2 del Convenio BWM, tal como se indica a continuación:

- .1 cuando sea oportuno, las referencias deberían basarse en normas internacionales reconocidas, siempre que pueda demostrarse que facilitan un grado de protección equivalente al de la norma D-2;
- .2 la descripción de las características principales del agua de lastre, así como la ausencia y presencia de organismos acuáticos perjudiciales, deberá ser sustentada mediante verificación independiente; y
- .3 debería disponerse de los resultados de las pruebas a bordo, las especificaciones del equipo y la garantía de calidad.

## **8 APROBACIÓN**

8.1 La aprobación se lleva a cabo en dos etapas:

- .1 una aprobación en principio del otro método tras el examen y la evaluación por el Comité (regla B-3.7); y
- .2 la aprobación del otro método de un modo análogo a las Directrices D8 y D10 por la Administración.

### **Evaluación para la aprobación en principio**

8.2 La solicitud de aprobación en principio debería ser evaluada por el Comité a fin de determinar si:

- .1 la solicitud de aprobación en principio está completa, es de calidad suficiente y es conforme al presente Procedimiento;
- .2 el otro método no causa ningún efecto adverso inaceptable al medio ambiente, la salud de los seres humanos, los bienes o los recursos;
- .3 el otro método no contraviene otras reglas del Convenio BWM, ni de ningún otro convenio o código aplicable al tipo de buque;

- .4 el otro método garantiza, como mínimo, el mismo grado de protección del medio ambiente, la salud de los seres humanos, los bienes o los recursos que los métodos permitidos de conformidad con las reglas B-3.1 a B-3.5; y
- .5 el Procedimiento para la aprobación establecido por la Administración es adecuado.

8.3 No debería concederse la aprobación en principio a la solicitud en caso de falta de información o de incertidumbre significativa.

8.4 El Comité debería decidir si aprueba en principio la propuesta, o si debe introducir alguna modificación en ella, si procede, teniendo en cuenta el informe de los evaluadores.

8.5 La Administración que ha presentado la solicitud al Comité debería informar por escrito al solicitante de la decisión adoptada con respecto al otro método.

### **Aprobación por la Administración**

8.6 Otro método que haya recibido la aprobación en principio del Comité ha de ser aprobado por una Administración.

8.7 Cabe la posibilidad de que un sistema de a bordo deba evaluarse para su homologación.

8.8 La Administración debería evaluar otro método por lo que respecta a la seguridad del medio ambiente, la salud de los seres humanos, los bienes o los recursos.

## **9 NOTIFICACIÓN DE LA APROBACIÓN**

9.1 El Comité registrará la aprobación en principio de otros métodos y distribuirá anualmente la lista, incluida la información siguiente:

- referencia del documento de aprobación en principio del otro método por el Comité;
- nombre y breve descripción del otro método;
- nombre del sistema de gestión del agua de lastre en el que se hace uso del otro método, si procede;
- fecha de aprobación;
- nombre del solicitante;
- referencia que el otro método debe cumplir y métodos de evaluación del cumplimiento de dicha referencia;
- copias de los informes de las pruebas, métodos de prueba, etc. (como la resolución MEPC.175(58)) o vías de acceso a ellos; y
- cualquier otra especificación, de ser necesario.

9.2 Cuando aprueben otro método, las Administraciones deberían informar al Comité de un modo conforme a la resolución MEPC.175(58): "Presentación de información sobre los sistemas de gestión del agua de lastre homologados".



## **10 MODIFICACIÓN**

10.1 El titular de una aprobación de otro método debería notificar cualquier modificación a la Administración.

10.2 Toda modificación de otro método aprobado debería volver a evaluarse de conformidad con el presente Procedimiento.

## **11 RETIRADA DE LA APROBACIÓN**

11.1 El Comité podrá retirar toda aprobación en principio en las siguientes circunstancias:

- .1 si el otro método o sistema basado en otro método ya no cumple las prescripciones debido a enmiendas al Convenio BWM;
- .2 si alguno de los datos o de los resultados de las pruebas difieren sensiblemente de los datos considerados fiables en el momento de la aprobación y se estima que no cumplen los criterios de aprobación;
- .3 si la Administración solicita la retirada de la aprobación en nombre del titular de una aprobación de otro método; y
- .4 si se determina que el otro método aprobado ha causado daños inaceptables al medio ambiente, la salud de los seres humanos, los bienes o los recursos.

11.2 En la decisión de retirar la aprobación en principio deberían especificarse todos los pormenores adicionales necesarios, incluida la fecha en la que la retirada tiene efecto.

## **12 UTILIZACIÓN EN LOS BUQUES**

12.1 Los buques que hagan uso de otro método en virtud de la regla B-3.7 del Convenio BWM, a fin de dar cumplimiento a sus obligaciones de conformidad con dicho Convenio, sólo podrán hacerlo una vez que el otro método haya sido aprobado en principio por el Comité y haya sido aprobado por una Administración.

\*\*\*

**ANEXO 26**

**RESOLUCIÓN MEPC.207(62)**

**Adoptada el 15 de julio de 2011**

**DIRECTRICES DE 2011 PARA EL CONTROL Y LA GESTIÓN DE LA CONTAMINACIÓN BIOLÓGICA DE LOS BUQUES A LOS EFECTOS DE REDUCIR AL MÍNIMO LA TRANSFERENCIA DE ESPECIES ACUÁTICAS INVASIVAS**

EL COMITÉ DE PROTECCIÓN DEL MEDIO MARINO,

RECORDANDO el artículo 38 del Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional, artículo que trata de las funciones del Comité de Protección del Medio Marino relacionadas con todas las cuestiones de competencia de la Organización sobre la prevención y el control de la contaminación del mar por los buques,

RECORDANDO TAMBIÉN que los Estados Miembros de la Organización Marítima Internacional manifestaron su claro compromiso por reducir al mínimo la transferencia de especies acuáticas invasivas ocasionada por el transporte marítimo mediante la adopción del Convenio internacional para el control y la gestión del agua de lastre y los sedimentos de los buques, 2004,

RECORDANDO ASIMISMO que los estudios han revelado que la contaminación biológica de los buques es un mecanismo importante de transferencia de especies acuáticas invasivas que, si se establecen en nuevos ecosistemas, pueden representar una amenaza para el medio ambiente, la salud de los seres humanos, los bienes y los recursos,

TOMANDO NOTA de los objetivos del Convenio sobre la Diversidad Biológica, 1992, y de que la transferencia e introducción de especies acuáticas invasivas mediante contaminación biológica de los buques representan una amenaza para la conservación y el uso sostenible de la diversidad biológica,

TOMANDO NOTA TAMBIÉN de que la introducción de prácticas para controlar y gestionar la contaminación biológica de los buques puede ayudar en gran medida a reducir el riesgo de transferencia de especies acuáticas invasivas,

TOMANDO NOTA ASIMISMO de que, al ser esta una cuestión de interés mundial, exige un enfoque coherente a nivel mundial para la gestión de la contaminación biológica,

HABIENDO EXAMINADO, en su 62º periodo de sesiones, el proyecto de directrices para el control y la gestión de la contaminación biológica de los buques a los efectos de reducir al mínimo la transferencia de especies acuáticas invasivas, elaborado por el Subcomité de Transporte de Líquidos y Gases a Granel,

1. ADOPTA las Directrices de 2011 para el control y la gestión de la contaminación biológica de los buques a los efectos de reducir al mínimo la transferencia de especies acuáticas invasivas, las cuales figuran en el anexo de la presente resolución;

2. PIDE a los Estados Miembros que adopten medidas urgentes para la aplicación de las presentes Directrices, entre ellas distribuirlas al sector naviero y otras partes interesadas, tenerlas en cuenta al adoptar medidas para reducir al mínimo el riesgo de introducir especies acuáticas invasivas mediante contaminación biológica, e informar al MEPC de toda experiencia que se adquiera con su implantación; y
3. ACUERDA mantener las Directrices sometidas a examen a la luz de la experiencia adquirida.

ANEXO

DIRECTRICES DE 2011 PARA EL CONTROL Y LA GESTIÓN DE LA CONTAMINACIÓN  
BIOLÓGICA DE LOS BUQUES A LOS EFECTOS DE REDUCIR AL MÍNIMO  
LA TRANSFERENCIA DE ESPECIES ACUÁTICAS INVASIVAS

ÍNDICE

- 1 INTRODUCCIÓN**
  - 2 DEFINICIONES**
  - 3 ÁMBITO DE APLICACIÓN**
  - 4 OBJETIVOS**
  - 5 PLAN DE GESTIÓN Y LIBRO REGISTRO DE LA CONTAMINACIÓN BIOLÓGICA**  
Plan de gestión de la contaminación biológica  
Libro registro de la contaminación biológica
  - 6 INSTALACIÓN Y MANTENIMIENTO DE LOS SISTEMAS ANTIINCRUSTANTES**  
Elección del sistema antiincrustante  
Instalación, reinstalación o reparación del sistema antiincrustante  
Procedimientos relativos a las instalaciones de mantenimiento y reciclaje de buques
  - 7 INSPECCIÓN, LIMPIEZA Y MANTENIMIENTO CON EL BUQUE EN EL AGUA**  
Inspecciones con el buque en el agua  
Limpieza y mantenimiento con el buque en el agua
  - 8 PROYECTO Y CONSTRUCCIÓN**
  - 9 DISTRIBUCIÓN DE INFORMACIÓN**
  - 10 FORMACIÓN E INSTRUCCIÓN**
  - 11 OTRAS MEDIDAS**
  - 12 LABOR FUTURA**  
Labor de investigación necesaria  
Información independiente necesaria
- APÉNDICE 1 PLAN DE GESTIÓN Y LIBRO REGISTRO DE LA CONTAMINACIÓN BIOLÓGICA**
- Formato y contenido del Plan de gestión de la contaminación biológica
- APÉNDICE 2 PLAN DE GESTIÓN Y LIBRO REGISTRO DE LA CONTAMINACIÓN BIOLÓGICA**
- Formulario del Libro registro de la contaminación biológica

## 1 INTRODUCCIÓN

1.1 Al adoptar el Convenio internacional para el control y la gestión del agua de lastre y los sedimentos de los buques, 2004 (Convenio BWM), los Estados Miembros de la Organización Marítima Internacional (OMI) contrajeron un compromiso claro para reducir al mínimo la transferencia de especies acuáticas invasivas debida al transporte marítimo. Los estudios han revelado que la contaminación biológica también puede ser un vector significativo para la transferencia de especies acuáticas invasivas. Los buques con contaminación biológica que entran en aguas de los Estados pueden causar el asentamiento de especies acuáticas invasivas que representen una amenaza para la vida humana, la flora y la fauna, las actividades económicas y culturales y el medio marino.

1.2 Si bien el Convenio internacional sobre el control de los sistemas antiincrustantes perjudiciales en los buques, 2001 (Convenio AFS) reglamenta los sistemas antiincrustantes en los buques, su principal objetivo no es evitar la transferencia de especies acuáticas invasivas, sino prevenir los efectos adversos del uso de sistemas antiincrustantes y los biocidas que puedan contener.

1.3 Los posibles daños de las especies acuáticas invasivas transferidas mediante contaminación biológica han sido reconocidos por la OMI, el Convenio sobre la Diversidad Biológica, varios convenios de mares regionales del PNUMA (por ejemplo, el Convenio de Barcelona para la protección del mar Mediterráneo contra la contaminación), el foro de Cooperación Económica de Asia y el Pacífico (CEAP) y la Secretaría del Programa regional del medio ambiente para el Pacífico (SPREP).

1.4 Todos los buques tienen cierto nivel de contaminación biológica, incluso los que se hayan limpiado recientemente o a los que se les haya aplicado un nuevo sistema de revestimiento antiincrustante. Los estudios han revelado que el proceso de contaminación biológica comienza en las primeras horas de inmersión del buque en el agua. La contaminación biológica que puede encontrarse en los buques se ve afectada por una variedad de factores, entre ellos los siguientes:

- .1 el proyecto y la construcción, en particular el número, la ubicación y el proyecto de las zonas nicho;
- .2 la modalidad operativa, incluidos factores como las velocidades de funcionamiento, la relación entre el tiempo que el buque está navegando y el tiempo que está atracado, amarrado o fondeado, y la ubicación geográfica del buque cuando no está en servicio (por ejemplo, fondeaderos abiertos o puertos situados en estuarios);
- .3 los lugares visitados y las rutas comerciales; y
- .4 el historial de mantenimiento, incluidos el tipo, la edad y el estado de cualquier sistema de revestimiento antiincrustante, la instalación y el funcionamiento de los sistemas antiincrustantes y las prácticas de entrada en dique seco/varadero y de limpieza del casco.

1.5 La implantación de prácticas para el control y la gestión de la contaminación biológica puede contribuir enormemente a reducir los riesgos relacionados con la transferencia de especies acuáticas invasivas. Dichas prácticas de gestión también pueden servir para mejorar el rendimiento hidrodinámico de los buques y pueden ser un instrumento eficaz para mejorar la eficiencia energética y reducir las emisiones atmosféricas de los buques. La OMI ha señalado esta cuestión en las "Orientaciones para la elaboración de un plan de gestión de la eficiencia energética del buque (SEEMP)" (MEPC.1/Circ.683).

1.6 La finalidad de estas Directrices para el control y la gestión de la contaminación biológica de los buques a los efectos de reducir al mínimo la transferencia de especies acuáticas invasivas (en lo sucesivo, "las Directrices") es ofrecer un enfoque coherente a nivel mundial para la gestión de la contaminación biológica. Las directrices irán perfeccionándose conforme vayan surgiendo innovaciones científicas y tecnológicas a fin de abordar los riesgos de manera más adecuada. Los Estados rectores de puertos, los Estados de abanderamiento, los Estados ribereños y demás partes que puedan ayudar a mitigar los problemas relacionados con la contaminación biológica deberían aplicar la diligencia debida en su esfuerzo por ceñirse a las Directrices en la mayor medida posible.

## **2 DEFINICIONES**

2.1 A los efectos de las presentes Directrices regirán las siguientes definiciones:

*Autoridad del Estado rector del puerto:* todo funcionario u organización autorizados por el Gobierno de un Estado rector del puerto para comprobar la observancia y el cumplimiento de las normas y reglas pertinentes a la aplicación de medidas de control del tráfico marítimo nacional e internacional.

*Buque:* embarcación de cualquier tipo cuya actividad se realiza en el medio acuático y que comprende hidroalas, aerodeslizadores, sumergibles, embarcaciones flotantes, plataformas fijas o flotantes, unidades flotantes de almacenamiento (UFA) e instalaciones flotantes de producción, almacenamiento y descarga (IFPAD).

*Contaminación biológica:* acumulación de organismos acuáticos, como microorganismos, plantas y animales en las superficies o estructuras sumergidas o expuestas al medio acuático. Esta contaminación puede ser microbiológica o macrobiológica (véase más abajo).

*Contaminación macrobiológica:* organismos multicelulares de gran tamaño visibles a simple vista, como lapas, anélidos tubícolas y frondas de algas.

*Contaminación microbiológica:* organismos microscópicos, como por ejemplo bacterias y diatomeas, y las sustancias viscosas que producen. A la contaminación microbiológica pura se la llama comúnmente capa de limo.

*Convenio AFS:* Convenio internacional sobre el control de los sistemas antiincrustantes perjudiciales en los buques, 2001.

*Especies acuáticas invasivas:* especies que pueden entrañar una amenaza para el ser humano, la flora y la fauna, las actividades económicas y culturales y para el medio marino.

*Estados:* Estados ribereños, Estados rectores de puertos o Estados Miembros, según proceda.

*Estados Miembros:* Estados Miembros de la Organización Marítima Internacional.

*Limpieza con el buque en el agua:* eliminación física de la contaminación biológica con el buque en el agua.

*Organización:* Organización Marítima Internacional.

*Sistema antiincrustante:* revestimientos, pinturas, tratamientos para superficies, superficies o dispositivos utilizados a bordo de los buques para controlar o evitar la fijación de organismos no deseados.

*Sistema de protección contra la proliferación de incrustaciones marinas:* sistema antiincrustante utilizado para evitar la acumulación de contaminación biológica en los sistemas internos de refrigeración por agua de mar y en los cajones de toma de mar; pueden comprender el uso de ánodos, sistemas de inyección y electrolisis.

*Sistema de revestimiento antiincrustante:* combinación de todos los componentes de revestimiento, tratamientos para superficies (incluidas imprimaciones, selladores, aglutinantes, revestimientos anticorrosivos y antiincrustantes) u otros tratamientos para superficies utilizados en el buque para controlar o evitar la fijación de organismos acuáticos no deseados.

*Tratamiento:* proceso que puede utilizar un método mecánico, físico, químico o biológico para extraer o esterilizar las especies acuáticas invasivas o potencialmente invasivas causantes de la contaminación biológica de un buque.

*Zonas nicho:* zonas del buque que pueden ser más propensas a la contaminación biológica a causa de distintas fuerzas hidrodinámicas, desgaste o daño del sistema de revestimiento, una pintura inadecuada o falta de pintura (por ejemplo, cajones de toma de mar, impulsores laterales de proa, ejes portahélices, rejillas de entrada, tiras de soporte en dique seco, etc.).

### **3 ÁMBITO DE APLICACIÓN**

3.1 Las Directrices tienen por objeto proporcionar recomendaciones útiles sobre medidas generales destinadas a reducir al mínimo los riesgos asociados con la contaminación biológica para todos los tipos de buques, y están dirigidas a Estados, capitanes de buques, armadores y propietarios, constructores de buques, compañías de mantenimiento y limpieza de buques, autoridades portuarias, instalaciones de reparación, dique seco y reciclaje de buques, proyectistas de buques, sociedades de clasificación, fabricantes y proveedores de pinturas antiincrustantes y otras partes interesadas. Cada Estado debería determinar el alcance de la aplicación de las Directrices en ese Estado en particular.

3.2 Otro documento de orientación basado en estas Directrices facilita asesoramiento pertinente para los propietarios y/o armadores de embarcaciones de recreo de menos de 24 metros de eslora utilizando terminología apropiada para dicho sector.

3.3 Los Estados deberían informar a la Organización de todas las reglas, prescripciones de gestión o restricciones pertinentes sobre contaminación biológica que estén aplicando en el transporte marítimo internacional.

### **4 OBJETIVOS**

4.1 El objetivo de las presentes Directrices es ofrecer a los Estados, capitanes de buques, armadores y propietarios, constructores de buques, instalaciones de reparación, dique seco y reciclaje de buques, compañías de mantenimiento y limpieza de buques, proyectistas de buques, sociedades de clasificación, fabricantes y proveedores de pinturas antiincrustantes y demás partes interesadas orientación relativa a las medidas destinadas a reducir al mínimo el riesgo de transferencia de especies acuáticas invasivas debida a la contaminación biológica de los buques. Es importante que los procedimientos de gestión de la contaminación biológica sean eficaces, seguros desde el punto de vista del medio ambiente, prácticos, proyectados para reducir al mínimo los costos y las demoras del buque, y que se basen en las presentes Directrices en la mayor medida posible.

4.2 Para reducir al mínimo la transferencia de especies acuáticas invasivas, los buques deberían implantar prácticas de gestión de la contaminación biológica, incluida la aplicación de sistemas antiincrustantes y otras prácticas de gestión operativas para reducir la acumulación de contaminación biológica. El objetivo de dichas prácticas es mantener las superficies sumergidas del buque y los sistemas internos de refrigeración por agua de mar tan limpios de contaminación biológica como sea posible. Los buques que sigan esta orientación y reduzcan al mínimo la contaminación microbiológica reducirían su potencial de transferencia de especies acuáticas invasivas mediante contaminación biológica.

4.3 Las medidas de gestión reseñadas en estas directrices tienen por objetivo complementar las prácticas de mantenimiento actuales del sector.

## **5 PLAN DE GESTIÓN Y LIBRO REGISTRO DE LA CONTAMINACIÓN BIOLÓGICA**

5.1 Es fundamental implantar un régimen eficaz de gestión de la contaminación biológica para reducir al mínimo la transferencia de especies acuáticas invasivas. Deben describirse las medidas de gestión de la contaminación biológica que se apliquen en los buques en un plan de gestión de la contaminación biológica, y los registros de las prácticas de gestión de la contaminación biológica deben mantenerse en un libro registro de la contaminación biológica, como se describe a continuación.

### **Plan de gestión de la contaminación biológica**

5.2 Se recomienda que cada buque cuente con un plan de gestión de la contaminación biológica. El objetivo del plan debería ser proporcionar procedimientos eficaces para la gestión de la contaminación biológica. En el apéndice 1 de las presentes Directrices figura un ejemplo de plan de gestión de la contaminación biológica. El plan de gestión de la contaminación biológica puede ser un documento independiente, o estar integrado plena o parcialmente en los manuales de funcionamiento y procedimientos y/o en el sistema de mantenimiento previsto de los buques existentes.

5.3 El plan de gestión de la contaminación biológica debería ser específico para cada buque y debería incluirse en la documentación operativa del buque. Dicho plan debería tratar, entre otras cosas, los siguientes puntos:

- .1 las partes pertinentes de estas Directrices;
- .2 los pormenores de los sistemas antiincrustantes y las prácticas operativas o los tratamientos aplicados, entre ellos los utilizados en las zonas nicho;
- .3 los lugares del casco propensos a la contaminación biológica, el programa de inspecciones previstas, las reparaciones, el mantenimiento y la renovación de los sistemas antiincrustantes;
- .4 los detalles de las condiciones de funcionamiento recomendadas que sean apropiadas para los sistemas antiincrustantes elegidos y las prácticas operativas;
- .5 los detalles pertinentes para la seguridad de la tripulación, incluidos los pormenores del sistema o sistemas antiincrustantes aplicados; y
- .6 los detalles de la documentación necesaria para comprobar todo tratamiento registrado en el Libro registro de la contaminación biológica que figura en el apéndice 2.



5.4 El plan de gestión de la contaminación biológica debería actualizarse según sea necesario.

#### **Libro registro de la contaminación biológica**

5.5 Se recomienda mantener un Libro registro de la contaminación biológica para cada buque. En este libro se deben registrar los detalles de todas las inspecciones y todas las medidas de gestión de la contaminación biológica adoptadas en el buque. Esto ayudará al propietario del buque y al armador a evaluar la eficacia de los sistemas antiincrustantes y prácticas operativas específicos del buque en particular y del plan de gestión de la contaminación biológica en general. El Libro registro también podría utilizarse para que las autoridades interesadas del Estado puedan evaluar rápida y eficientemente el riesgo potencial de contaminación biológica del buque, reduciendo al mínimo así los retrasos de las operaciones del buque. En los buques existentes, el Libro registro de la contaminación biológica podría ser un documento independiente o integrarse plena o parcialmente en los manuales de funcionamiento y procedimientos y/o en el sistema de mantenimiento planificado.

5.6 Se recomienda que el Libro registro de la contaminación biológica se mantenga a bordo durante toda la vida del buque.

5.7 La información que debería registrarse en el Libro registro de la contaminación biológica incluye lo siguiente:

- .1 los detalles de los sistemas antiincrustantes y las prácticas operativas aplicadas (según proceda, como se registraron en el certificado del sistema antiincrustante), dónde y cuándo se instalaron, las superficies del buque que se revistieron, su mantenimiento y, si procede, su funcionamiento;
- .2 las fechas y los lugares de entrada en dique seco/varadero, incluida la fecha en la que se reflató el buque y cualquier medida adoptada para eliminar la contaminación biológica o renovar o reparar el sistema antiincrustante;
- .3 la fecha y el lugar de las inspecciones con el buque en el agua, los resultados de dichas inspecciones y cualquier medida correctiva adoptada para tratar la contaminación biológica observada;
- .4 las fechas y los detalles de la inspección y el mantenimiento de los sistemas internos de refrigeración por agua de mar, los resultados de dichas inspecciones y toda medida correctiva adoptada para tratar la contaminación biológica observada y todos los bloqueos notificados; y
- .5 los detalles de cuándo el buque no ha funcionado en su modalidad operativa normal, incluido cualquier detalle de cuándo el buque fue retirado de servicio o estuvo inactivo durante periodos prolongados.

5.8 En el apéndice 2 de estas Directrices figura un ejemplo de Libro registro de la contaminación biológica y de la información que debe registrarse en el mismo.

## **6 INSTALACIÓN Y MANTENIMIENTO DE LOS SISTEMAS ANTIINCRUSTANTES**

6.1 Los sistemas antiincrustantes y las prácticas operativas son los principales medios para evitar la contaminación biológica y controlar las superficies sumergidas de los buques existentes, incluidos el casco y las zonas nicho. Los sistemas antiincrustantes pueden ser sistemas de revestimiento aplicados a las superficies expuestas, materiales resistentes a la contaminación biológica utilizados en tuberías y otros componentes no pintados, sistemas de protección contra la proliferación de incrustaciones marinas para cajones de toma de mar y sistemas internos de refrigeración por agua de mar, u otras medidas innovadoras para controlar la contaminación biológica.

6.2 El sistema antiincrustante utilizado debería cumplir lo dispuesto en el Convenio AFS, según proceda.

### **Elección del sistema antiincrustante**

6.3 Diferentes sistemas antiincrustantes están proyectados para distintas modalidades operativas de los buques, por lo cual es esencial que los armadores, los proyectistas y los constructores obtengan asesoramiento técnico apropiado para asegurarse de que se aplique o instale un sistema apropiado. Si no se aplica un sistema antiincrustante apropiado, será mayor la acumulación de contaminación biológica.

6.4 Entre los factores que deben tenerse en cuenta al seleccionar un sistema antiincrustante se encuentran los siguientes:

- .1 los periodos previstos entre entradas en dique seco, incluida toda prescripción obligatoria para los reconocimientos de los buques;
- .2 la velocidad del buque; cada sistema antiincrustante está proyectado para optimizar su rendimiento a velocidades específicas del buque;
- .3 la modalidad operativa; los modelos de utilización, las rutas comerciales y los niveles de actividad, incluidos los periodos de inactividad, afectan al ritmo de acumulación de la contaminación biológica;
- .4 el tipo y construcción del buque; y
- .5 cualquier prescripción legal para la venta y utilización de sistemas antiincrustantes.

6.5 También debería examinarse la necesidad de adaptar la instalación y diferenciar los sistemas de revestimiento antiincrustantes según las diferentes zonas del buque a fin de proporcionar revestimientos con el nivel apropiado de rendimiento y de duración para los niveles previstos de desgaste, abrasión y caudal de agua en zonas específicas, como la proa, el timón, o en los sistemas internos de refrigeración por agua de mar y el interior de los cajones de toma de mar.

### **Instalación, reinstalación o reparación del sistema antiincrustante**

6.6 Si se instala, reinstala o repara el sistema antiincrustante, deberían tomarse precauciones al preparar la superficie para garantizar que se eliminen completamente todos los residuos de contaminación biológica, la pintura descascarada y toda contaminación de la superficie, en particular en las zonas nicho, a fin de facilitar una buena adhesión y durabilidad del sistema antiincrustante.

6.7 Para los cajones de toma de mar debería tenerse en cuenta lo siguiente al instalar, reinstalar o reparar los sistemas antiincrustantes:

- .1 las rejillas de entrada y las superficies internas de los cajones de toma de mar deberían protegerse con un sistema de revestimiento antiincrustante adecuado para el flujo de agua de mar que pase por la rejilla y atraviese el cajón de toma de mar;
- .2 deberían tomarse precauciones al preparar las superficies y aplicar cualquier sistema de revestimiento antiincrustante para garantizar una adhesión y un espesor de revestimiento adecuados. Debería dedicarse atención especial a las esquinas y los bordes de los cajones de toma de mar, las tuberías de descarga de vapor, los soportes de sujeción y las barras de las rejillas. Es posible que las rejillas necesiten que la preparación de la superficie se someta a un acondicionamiento especialmente intenso en cada entrada en dique seco a fin de garantizar la durabilidad del revestimiento; y
- .3 como parte del plan de gestión de la contaminación biológica, se fomenta la instalación de sistemas de protección contra la proliferación de incrustaciones marinas como ayuda para el tratamiento de los cajones de toma de mar y las tuberías internas de agua de mar. Antes de proceder a su instalación, deberían evaluarse detenidamente las repercusiones de dichos sistemas de protección en el buque y/o en el medio marino y la existencia de reglas que afecten al uso de dichos sistemas.

6.8 Otras zonas nicho también pueden ser particularmente propensas a la acumulación de contaminación biológica. A continuación se reseñan las medidas de gestión para las zonas nicho.

- .1 **Tiras de soporte en dique seco** – Debería variarse la posición de los bloques y soportes en dique seco cada vez que el buque entre en dique seco o deberían disponerse otras medidas para garantizar que las zonas situadas debajo de los bloques se cubran con pintura antiincrustante, al menos en entradas en dique alternas. La preparación de la superficie debería someterse a un acondicionamiento especialmente intenso en dichas zonas y éstas deberían pintarse en cada entrada en dique seco en la que sean accesibles. Cuando no sea posible alternar la posición de las tiras de soporte en dique seco (por ejemplo, en zonas críticas que soporten peso, por ejemplo, debajo de la cámara de máquinas), estas superficies deberían examinarse en especial y gestionarse con otros medios, por ejemplo, mediante la aplicación de revestimientos o procedimientos especializados.

- .2 **Impulsores laterales de proa y de popa** – El cuerpo y las zonas que circundan los impulsores laterales de proa y de popa, así como otros impulsores, son susceptibles de sufrir daños en su revestimiento deberían someterse a un mantenimiento periódico durante las entradas en dique seco. Debería prestarse atención especial a los espacios de inundación libre que pueda haber alrededor del túnel del impulsor. Las cavidades/huecos y accesorios desmontables, como los estabilizadores y los cuerpos de los impulsores laterales, deberían contar con un revestimiento antiincrustante de espesor adecuado para optimizar la eficacia de los sistemas.
- .3 **Filos y juntas de soldadura** – Los filos expuestos del casco, como los que bordean las quillas de balance y las palas, así como las juntas de soldadura, deberían alisarse y revestirse de modo que el revestimiento sea del espesor adecuado para optimizar la eficacia del sistema.
- .4 **Aberturas de las bisagras del timón y de las aletas estabilizadoras** – Los huecos situados dentro de las bisagras del timón y detrás de las aletas estabilizadoras deben limpiarse con cuidado y eficacia y deben volver a revestirse durante los mantenimientos en dique seco. Durante el proceso de revestimiento, los timones y las aletas estabilizadoras deberían desplazarse en toda su amplitud de movimiento para garantizar que todas las superficies queden correctamente revestidas de conformidad con las especificaciones del sistema antiincrustante. Los timones, los accesorios de los timones y las zonas del casco a su alrededor deberían revestirse del modo adecuado para soportar el mayor desgaste que se experimenta en estas zonas.
- .5 **Hélice y eje portahélices** – Con el fin de mantener la eficacia y permitir su autolimpieza, a las hélices y los ejes portahélices sumergidos deberían aplicárseles en la medida de lo posible revestimientos que favorezcan el desprendimiento de incrustaciones a fin de reducir al mínimo la necesidad de efectuar limpiezas y pulidos periódicos con el buque en el agua.
- .6 **Juntas de la bocina y superficies internas de los guardacabos** – En las secciones expuestas de las juntas de la bocina y las superficies internas de los guardacabos deberían aplicarse cuidadosamente sistemas de revestimientos antiincrustantes apropiados para el flujo de agua por encima y alrededor de dichas superficies.
- .7 **Ánodos de protección catódica (CP)** – Las zonas nicho relacionadas con la contaminación biológica pueden reducirse al mínimo si los ánodos se empotran en el casco, si se inserta una zapata de goma entre el ánodo y el casco o si se calafatea el hueco. Al calafatearse el hueco, el solape o la junta serán estancos al agua. Si los ánodos no se empotran en el casco, la superficie bajo el ánodo y la sujeción del ánodo deberían revestirse con un sistema de revestimiento antiincrustante adecuado para caudales bajos a fin de evitar la acumulación de contaminación biológica. Si los ánodos se sujetan con pernos empotrados en su superficie, debería calafatearse el hueco para eliminar un posible nicho.
- .8 **Tubos de Pitot** – Si hay instalados tubos de Pitot desmontables, su alojamiento debería recubrirse internamente con un sistema de revestimiento antiincrustante adecuado para las condiciones estáticas.

- .9 **Tuberías de toma de mar y descargas por la borda** – También deberían aplicarse sistemas de revestimientos antiincrustantes en el interior de las aberturas de las tuberías y en las partes internas accesibles. El revestimiento anticorrosivo o de imprimación elegido debería ser idóneo para el material específico de las tuberías si este es distinto del material del casco. Deberían tomarse precauciones al preparar las superficies y aplicar el revestimiento para garantizar una adhesión y un espesor del revestimiento adecuados.

### **Procedimientos relativos a las instalaciones de mantenimiento y reciclaje de buques**

6.9 Las instalaciones de mantenimiento y reciclaje de buques deberían adoptar medidas (en consonancia con la legislación y los reglamentos nacionales y locales aplicables) a fin de evitar la evacuación en el medio marino local de organismos biocontaminantes o contaminantes químicos y físicos viables. Estas medidas comprenden:

- .1 la captura de material biológico a fin de reducir al mínimo el riesgo de supervivencia y asentamiento de los organismos, así como otras repercusiones de la evacuación de material biológico en el medio marino;
- .2 el tratamiento y/o la eliminación del material biológico capturado de manera ecológica;
- .3 la información correspondiente a la llegada y la salida del buque a las instalaciones de limpieza y mantenimiento, y respecto del lugar de atraque del buque en espera de limpieza y mantenimiento a fin de reducir al mínimo el riesgo de que los buques contaminados contaminen a otros buques y el medio circundante;
- .4 la eliminación, en dique seco, de la contaminación biológica de todas las superficies sumergidas del buque (incluidas las zonas nicho); y
- .5 el descenso o la extensión del equipo desmontable, como estabilizadores, impulsores, transductores y equipo similar, cuando el buque está en dique seco o en el varadero, a fin de permitir el acceso para eliminar la contaminación biológica del equipo y de su alojamiento.

## **7 INSPECCIÓN, LIMPIEZA Y MANTENIMIENTO CON EL BUQUE EN EL AGUA**

7.1 Pese a la utilización de sistemas antiincrustantes y prácticas operativas eficaces, cantidades no deseadas de contaminación biológica pueden seguir acumulándose durante la vida útil prevista del sistema antiincrustante. Para mantener al buque tan libre de contaminación biológica como sea posible, es posible que sea conveniente llevar a cabo inspecciones, operaciones de limpieza y tareas de mantenimiento con el buque en el agua.

### **Inspección con el buque en el agua**

7.2 La inspección con el buque en el agua puede ser un medio útil y flexible de inspeccionar el estado de los sistemas antiincrustantes y la contaminación biológica de los buques. Las inspecciones con el buque en el agua deberían realizarse de forma periódica como medida general de vigilancia rutinaria y deberían efectuarse además las inspecciones específicas que resulten necesarias para tratar todas las situaciones que entrañen un mayor riesgo. Entre las ocasiones concretas en las que podría ser apropiado efectuar una inspección con el buque en el agua se incluyen las siguientes:

- .1 antes y después de cualquier periodo previsto de inactividad o de una modificación considerable o imprevista de la modalidad operativa del buque;
- .2 antes de realizar la limpieza con el buque en el agua a fin de determinar la presencia de especies acuáticas invasivas conocidas o sospechosas, o de otras especies que puedan afectar al buque;
- .3 después de que se haya descubierto en los sistemas internos de refrigeración por agua de mar del buque una plaga marina perjudicial conocida o sospechosa u otras especies peligrosas; y
- .4 tras una avería o fallo prematuro del sistema antiincrustante.

7.3 Se recomienda que los armadores de buques determinen las zonas nicho a bordo del buque en las que se pueda acumular contaminación biológica a fin de posibilitar el tratamiento eficaz de dichas zonas durante las inspecciones. Estas zonas pueden comprender:

- los impulsores laterales y las unidades propulsoras;
- los cajones de toma de mar;
- la mecha y la bisagra del timón;
- las aberturas de las aletas estabilizadoras;
- los guardacabos, las juntas de la bocina y los ejes portahélices;
- los ánodos de protección catódica;
- la cadena del ancla y la caja de cadenas;
- los espacios de inundación libre propios del proyecto del buque;
- los cajones de toma de mar y las rejillas del túnel de los impulsores;
- las sondas acústicas y las sondas de velocidad;
- las salidas para la descarga por la borda y las tuberías de toma de mar; y
- las superficies en las que el sistema de revestimiento antiincrustante es más propenso a dañarse o desgastarse (por ejemplo, las zonas del casco dañadas por las defensas cuando el buque está abarloado, los salientes de las quillas de balance y los armazones en forma de "y" del eje portahélices).

7.4 Los reconocimientos por buzos y con vehículos telemandados pueden resultar una opción práctica para llevar a cabo las inspecciones con el buque en el agua, si bien presentan algunas limitaciones en cuanto a la visibilidad y al tiempo de inmersión disponible teniendo en cuenta la superficie de la zona que debe inspeccionarse y dificultades para acceder de forma eficaz a muchas zonas nicho propensas a la contaminación biológica. Las personas que efectúen dichos reconocimientos deberían contar con la experiencia y cualificaciones adecuadas y estar familiarizadas con la contaminación biológica, los riesgos conexos que presentan las especies acuáticas invasivas y los riesgos para la seguridad de los reconocimientos con el buque en el agua. Las autoridades reguladoras podrán recomendar o acreditar buzos de inspección de la contaminación biológica.

### **Limpieza y mantenimiento con el buque en el agua**

7.5 La limpieza con el buque en el agua puede ser una parte importante de la gestión de la contaminación biológica. La limpieza con el buque en el agua también puede introducir diferentes grados de riesgo ambiental, según sea la naturaleza de la contaminación biológica (es decir, contaminación microbiológica o macrobiológica), la cantidad de residuos del sistema de revestimiento antiincrustante liberados y el contenido de biocida del sistema de revestimiento antiincrustante. En comparación con la contaminación macrobiológica, la contaminación microbiológica puede eliminarse con técnicas más suaves que reducen al mínimo el deterioro del sistema de revestimiento antiincrustante y/o la liberación de biocidas. Eliminando la contaminación microbiológica se puede mejorar la eficiencia del casco del buque, reducir el consumo de combustible y las emisiones de gases de efecto invernadero. Por consiguiente, se recomienda que, cuando sea posible, el casco del buque se limpie aplicando métodos suaves en caso de que haya una acumulación considerable de contaminación microbiológica. La limpieza con el buque en el agua también puede reducir el riesgo de propagación de especies acuáticas invasivas evitando la acumulación de contaminación macrobiológica.

7.6 Quizá sea apropiado que los Estados efectúen una evaluación de riesgos para estimar el riesgo de las actividades de limpieza con el buque en el agua y reducir al mínimo las amenazas posibles a su entorno, bienes y recursos. Los factores de evaluación de riesgos podrían incluir lo siguiente:

- .1 el riesgo biológico de los organismos biocontaminantes que se eliminan del buque (incluida la viabilidad de los organismos biocontaminantes o la capacidad de recoger el material biocontaminante);
- .2 los factores que pueden afectar la acumulación de contaminación biológica, como las variaciones de la modalidad operativa del buque;
- .3 la zona geográfica de la que procede la contaminación biológica del buque, si se conoce; y
- .4 los efectos tóxicos relacionados con sustancias del sistema de revestimiento antiincrustante que podrían liberarse durante la actividad de limpieza y cualquier daño posterior que sufra el sistema de revestimiento antiincrustante.

7.7 El personal que proponga la realización de una limpieza con el buque en el agua debería ser consciente de todas las reglas y prescripciones pertinentes, incluidas las reglas sobre la descarga de productos químicos en el medio marino y la ubicación de zonas sensibles (como las zonas marítimas protegidas y las zonas de cambio de agua de lastre). Si se detecta una acumulación considerable de contaminación macrobiológica, ésta debería

eliminarse o tratarse (siempre que se pueda hacer sin dañar el sistema antiincrustante) con arreglo a dichas reglas. Cuando se disponga de las tecnologías adecuadas, éstas deberían utilizarse para reducir al mínimo la liberación de detritos de revestimientos antiincrustantes o de pintura y de organismos macrocontaminantes viables en fase adulta, juvenil o reproductiva. El material recogido debería eliminarse de manera que no represente un riesgo para el entorno acuático.

7.8 En las zonas sumergidas cubiertas de revestimientos antiincrustantes con biocidas, deberían utilizarse técnicas de limpieza que reduzcan al mínimo la liberación de biocidas en el medio ambiente. La limpieza de sistemas de revestimientos antiincrustantes muy contaminados no sólo puede generar detritos de contaminación biológica, sino que agota prematuramente el sistema de revestimiento antiincrustante y tal vez ocasione aumentos puntuales de la concentración de biocida que pueden afectar al medio ambiente local y tener repercusiones en actividades futuras de la autoridad portuaria en cuanto a la eliminación de los fangos de dragado. Los sistemas de revestimientos antiincrustantes agotados que permanezcan en el casco volverán a contaminarse rápidamente. En consecuencia, no se recomienda la limpieza con el buque en el agua o el raspado de los cascos con el fin de retrasar las entradas en dique seco más allá de la vida útil de servicio especificada del revestimiento.

7.9 Las zonas sumergidas con sistemas de revestimientos antiincrustantes sin biocidas podrán requerir una limpieza con el buque en el agua como parte del mantenimiento previsto para mantener la eficacia del casco y reducir al mínimo el riesgo de transferencia de especies acuáticas invasivas. Deberían utilizarse técnicas de limpieza que no dañen el revestimiento ni perjudiquen a su rendimiento.

7.10 Toda actividad de mantenimiento o reparación debería efectuarse teniendo cuidado de no impedir la limpieza y/o el mantenimiento en servicio en el futuro, por ejemplo, deberían tomarse precauciones para no soldar las rejillas del cajón de toma de mar durante las labores de reparación.

7.11 Es necesario asegurarse de que los sistemas de protección contra la proliferación de incrustaciones marinas que haya instalados estén funcionando eficazmente para evitar la acumulación de contaminación biológica.

7.12 El pulido periódico de las hélices sin revestimiento para mantener la eficacia operativa también reducirá al mínimo la acumulación de contaminación microbiológica. Es posible que sea necesario limpiar los ejes portahélices sin revestimiento al mismo tiempo que la hélice. Como para la labor de pulido de la hélice se emplean buzos, se recomienda aprovechar esta operación para inspeccionar los cajones de toma de mar y otras zonas similares en busca de contaminación microbiológica.

7.13 Será preciso supervisar regularmente los sistemas internos de refrigeración por agua de mar para garantizar que se mantiene un control eficaz de la contaminación biológica. Los sistemas de refrigeración por agua de mar que funcionan mientras el buque está en el puerto pueden ser vulnerables a la acumulación de contaminación biológica y deberían supervisarse con especial cuidado. Los sistemas de refrigeración por agua de mar deberían someterse al tratamiento adecuado en caso de contaminación. Toda descarga de agua tratada procedente de los sistemas internos de refrigeración por agua de mar debería realizarse de conformidad con las normas pertinentes.



## 8 PROYECTO Y CONSTRUCCIÓN

8.1 El proyecto y la construcción iniciales del buque son el medio más completo, eficaz y duradero para reducir al mínimo los riesgos asociados con la contaminación biológica de los buques. Durante el proyecto y la construcción del buque, o cuando se efectúen modificaciones considerables en éste, debería tenerse en cuenta lo siguiente:

- .1 Las zonas nicho y las zonas resguardadas pequeñas deberían quedar excluidas del buque en la medida de lo posible (por ejemplo, empotrando las tuberías en los cajones de toma de mar). Cuando esto no sea viable, dichas zonas deberían proyectarse de manera que sea posible acceder a ellas fácilmente para su inspección, limpieza y aplicación de medidas antiincrustantes.
- .2 Redondeo y/o biselado de las esquinas, las rejillas y los salientes a fin de conseguir una cobertura más eficaz de los sistemas de revestimientos antiincrustantes y colocación de bisagras en las rejillas para facilitar el acceso de los buzos.
- .3 Facilitación de los medios para aislar los cajones de toma de mar y otras zonas, como pozos de sondeo, diques inundables y demás espacios de inundación libre a efectos de tratamiento y/o limpieza.

8.2 Los sistemas internos de refrigeración por agua de mar deberían proyectarse y fabricarse con los materiales adecuados a efectos de reducir al mínimo la contaminación biológica y deberían construirse con un mínimo de curvas, codos y bridas en las tuberías de agua de mar.

8.3 Para evitar la creación de nichos evitables y garantizar el funcionamiento eficaz y en condiciones de seguridad del buque, cuando sea posible, debería prestarse especial atención para evitar uniones abiertas en todos los dispositivos fijados al forro y al proyecto detallado de los componentes de la manera siguiente:

- .1 cajones de toma de mar – reducir al mínimo el tamaño y el número, trabajar con superficies lisas para potenciar al máximo la eficiencia del flujo, instalar sistemas de protección contra la proliferación de incrustaciones marinas y sistemas de limpieza por vapor o agua caliente; las rejillas y sus componentes de apertura deben proyectarse teniendo presente la inspección y el mantenimiento con el buque en el agua;
- .2 accesorios y equipo desmontables – evitar refuerzos externos en la medida de lo posible, proyectar teniendo presente la inspección y el mantenimiento con el buque en el agua;
- .3 impulsores de túnel – los túneles deben estar por encima de la línea de flotación con el buque en rosca o ser accesibles para los buzos; las rejillas y sus componentes de apertura deben proyectarse teniendo presente la inspección, el mantenimiento y el funcionamiento con el buque en el agua;
- .4 embonos y ampollas del casco – utilizar preferentemente tipos totalmente cerrados en vez de tipos de inundación libre y prever medios de acceso para la inspección, la limpieza y el mantenimiento con el buque en el agua;
- .5 juntas de la bocina y guardacabos – proyectarlos teniendo presente la inspección, la limpieza y el mantenimiento con el buque en el agua; y

- .6 equipo sumergible y de fondo marino – asegurarse de que se cuenta con instalaciones para el lavado del equipo durante la recuperación y con zonas de lavado cerradas para la limpieza del equipo a bordo si es necesario.

## **9 DISTRIBUCIÓN DE INFORMACIÓN**

9.1 Se alienta a los Estados a que mantengan e intercambien información sobre estas Directrices por medio de la Organización. En consecuencia, se alienta a los Estados a que faciliten a la Organización la siguiente información sobre la gestión de la contaminación biológica:

- .1 ejemplares de las leyes, reglamentos, normas, exenciones o directrices regionales, nacionales y locales vigentes;
- .2 información técnica y sobre investigaciones, incluidos los estudios efectuados sobre las repercusiones y el control de las especies acuáticas invasivas debidas a la contaminación biológica de los buques y sobre la eficacia y viabilidad de las tecnologías de limpieza con el buque en el agua que protejan al medio ambiente;
- .3 material didáctico, como CD, DVD y publicaciones; y
- .4 ubicación y condiciones de utilización de los servicios y las instalaciones de limpieza y mantenimiento de los buques y equipos que se ajusten a estas Directrices.

9.2 Las autoridades de los Estados deberían facilitar al buque información oportuna, clara y concisa sobre las medidas de gestión de la contaminación biológica y las prescripciones de tratamiento que se estén aplicando en el transporte marítimo y asegurarse de que esta información se distribuya ampliamente. Los propietarios de buques y armadores deberían procurar familiarizarse con todas las prescripciones relacionadas con la contaminación biológica tras solicitar esta información a las autoridades portuarias, los agentes navieros o las autoridades competentes (es decir, las autoridades estatales). Las autoridades estatales también deberían proporcionar oportunamente a los buques toda información disponible sobre las especies acuáticas invasivas concretas que puedan estar presentes en un puerto y que podrían fijarse a los buques como contaminación biológica (por ejemplo, si una especie peligrosa concreta está desovando).

9.3 Las organizaciones o los agentes navieros que representan a los propietarios de buques y armadores deberían conocer las prescripciones de las autoridades estatales por lo que respecta a la gestión de la contaminación biológica y los procedimientos de tratamiento, incluida la información necesaria para obtener la autorización de entrada. El buque debería obtener la verificación y la información detallada respecto de las prescripciones del Estado antes de su llegada.

9.4 Para hacer un seguimiento de la eficacia de estas Directrices, como parte del proceso de evaluación, los Estados podrían proporcionar a la Organización registros en los que se describan las razones por las cuales los buques no han podido cumplir lo dispuesto en estas Directrices, por ejemplo, cuestiones de proyecto, de construcción o de funcionamiento del buque, en particular desde el punto de vista de la seguridad del buque; o la falta de información en cuanto a las Directrices.

## **10 FORMACIÓN E INSTRUCCIÓN**

10.1 La formación para capitanes de buques, tripulaciones, operadores de instalaciones de limpieza y mantenimiento con el buque en el agua y encargados de los reconocimientos o inspecciones de buques, según proceda, debería incluir capacitación sobre la aplicación de la gestión de la contaminación biológica y los procedimientos de tratamiento basada en la información que figura en estas Directrices. También debería proporcionarse capacitación sobre los siguientes aspectos:

- .1 el mantenimiento de los diarios y libros registro pertinentes;
- .2 las repercusiones de las especies acuáticas invasivas de la contaminación biológica de los buques;
- .3 los beneficios que presenta para el buque la gestión de la contaminación biológica y los peligros de no aplicar los procedimientos de gestión;
- .4 las medidas de gestión de la contaminación biológica y los procedimientos de seguridad conexos; y
- .5 las cuestiones pertinentes relacionadas con la salud y la seguridad.

10.2 Los Estados y las organizaciones del sector deberían asegurarse de que los organismos de formación marítima pertinentes conocen estas Directrices y de que las incluyan en sus programas de estudios, según proceda.

## **11 OTRAS MEDIDAS**

11.1 En la medida de lo posible, los Estados y las autoridades portuarias deberían garantizar que el flujo de los buques que entran en sus puertos y salen de ellos sea uniforme para evitar mantener a los buques en espera mar adentro a fin de que los sistemas antiincrustantes funcionen de la manera más eficaz posible.

11.2 Los Estados podrán aplicar otras medidas en los buques que se encuentren dentro de su jurisdicción con la finalidad de ofrecer protección adicional al medio marino o en situaciones de emergencia. Al gestionar situaciones de contaminación biológica de emergencia, los Estados deberían tener presente el documento de orientación para las situaciones de emergencia relacionadas con el agua de lastre (BWM.2/Circ.17).

11.3 Los Estados deberían observar las presentes Directrices al elaborar otras medidas y/o restricciones para la gestión de la contaminación biológica de los buques.

11.4 Cuando se apliquen otras medidas, los Estados deberían comunicar a la Organización las prescripciones específicas, aportando documentos de apoyo, para su distribución a los demás Estados y los organismos no gubernamentales, según proceda.

11.5 La aplicación de otras medidas por parte de los Estados no debería poner en riesgo la seguridad del buque y de la tripulación.

## **12 LABOR FUTURA**

### **Labor de investigación necesaria**

12.1 Los Estados y otras partes interesadas deberían alentar y apoyar la investigación y la elaboración de tecnologías para:

- .1 reducir al mínimo y/o gestionar la contaminación macrobiológica y la contaminación microbiológica, en especial en las zonas nicho (por ejemplo, sistemas antiincrustantes nuevos o diferentes y proyectos distintos de las zonas nicho a fin de reducir al mínimo la contaminación biológica);
- .2 efectuar la limpieza con el buque en el agua de manera que se garantice la gestión eficaz del sistema antiincrustante, de la contaminación biológica y otros contaminantes, incluida la captura eficaz del material biológico;
- .3 crear métodos completos para evaluar los riesgos que entraña la limpieza con el buque en el agua;
- .4 poder supervisar y detectar la contaminación biológica a bordo del buque;
- .5 reducir el riesgo de contaminación macrobiológica que entrañan las tiras de soporte en dique seco (por ejemplo, con proyectos de bloques de quilla alternativos que dejen sin revestimiento una superficie menor del casco);
- .6 evaluar la distribución geográfica de las especies acuáticas invasivas que generan contaminación biológica; y
- .7 dar una respuesta rápida a las incursiones de especies acuáticas invasivas, incluidas las herramientas de diagnóstico y los métodos de erradicación.

12.2 También deberían destacarse los posibles beneficios operativos de dichas tecnologías y debería suministrarse la información pertinente a la Organización.

### **Información independiente necesaria**

12.3 Es necesario disponer de reseñas de los diferentes tipos de sistemas antiincrustantes y otras medidas de gestión de la contaminación biológica actualmente disponibles, cómo funcionan y su desempeño en diferentes situaciones y condiciones de funcionamiento. Esta información podría ayudar a los propietarios de buques y armadores cuando adopten decisiones acerca de los revestimientos y sistemas de revestimiento más apropiados para sus tipos de buques y actividades.

## APÉNDICE 1

### PLAN DE GESTIÓN Y LIBRO REGISTRO DE LA CONTAMINACIÓN BIOLÓGICA

#### Formato y contenido del Plan de gestión de la contaminación biológica

Al elaborar un plan de gestión de la contaminación biológica (el Plan) debería tenerse en cuenta la siguiente información. Es importante que el Plan sea específico para cada buque.

El Plan puede ser un documento independiente o estar incorporado total o parcialmente en los manuales operativos y de procedimientos y/o los sistemas de planificación del mantenimiento del buque.

#### INTRODUCCIÓN

Esta sección debería contener una introducción breve para los miembros de la tripulación del buque en la que se explique la necesidad de gestionar la contaminación biológica y la importancia de llevar registros precisos.

El Plan debería indicar que está disponible para su consulta previa solicitud de la autoridad del Estado rector del puerto y debería redactarse en el idioma de trabajo de la tripulación.

#### CARACTERÍSTICAS DEL BUQUE

Debería incluirse, como mínimo, la información siguiente:

- Nombre del buque.
- Pabellón.
- Puerto de matrícula.
- Arqueo bruto.
- Número de matrícula (es decir, número IMO y/u otros números de matrícula, según corresponda).
- Eslora reglamentaria.
- Manga.
- Tipo de buque (según la clasificación del Lloyd's Register – véase el cuadro 1).
- Distintivo de llamada internacional e identidad del servicio móvil marítimo (ISMM).

**Cuadro 1: Tipos de buques según la clasificación del Lloyd's Register**

remolcador de anclaje de lucha contra incendios/buque de suministro	draga	buque faro/buque auxiliar	buque de transbordo rodado
remolcador de anclaje	plataforma de perforación	buque para el transporte de gas natural licuado	remolcador de salvamento
remolcador de anclaje/buque de suministro	buque de perforación	buque para el transporte de gas de petróleo licuado	buque de investigación sísmográfica
asfaltero	transbordador	buque para el transporte de ganado	buque semisumergible para carga pesada
gabarra	remolcador de lucha contra incendios	buque de investigación meteorológica	draga de succión
granelero	remolcador de lucha contra incendios/buque de suministro	buque tanque auxiliar de la armada	buque de suministro
granelero con capacidad para contenedores	buque para el transporte de pescado	buque militar	buque de apoyo
granelero de cemento	buque factoría de peces	buque de investigación oceanográfica	gabarra tanque
granelero mineralero	buque de protección de pesquerías	buque de seguridad mar adentro	buque tanque (sin especificar)
buque tanque para toma de combustible	buque pesquero (general)	buque de pasaje (cruce)	draga de succión para dragado en marcha
buque cablero	buque de extracción de gas flotante	buque de pasaje de transbordo rodado	buque escuela
buque tanque quimiquero	buque tanque de producción flotante	buque patrulla	buque arrastrero (todos los tipos)
buque combinado granelero/petrolero	buque tanque de almacenamiento flotante	buque de tendido de tuberías	remolcador
buque combinado quimiquero/petrolero	buque portacontenedores totalmente celular	buque de control de la contaminación	remolcador/buque de suministro
gasero combinado para el transporte de GNL y GPL	buque de carga general	pontón	buque para el transporte de vehículos
buque combinado mineralero/petrolero	buque de carga general con capacidad para contenedores	petrolero para productos	buque ballenero
gabarra grúa	draga de cuchara	remolcador de empuje	buque para el transporte de astillas de madera
buque grúa	gánguil	buque frigorífico	yate
petrolero para crudos	draga con cántara	buque de investigación	
draga de succión con disgregador	rompehielos	buque de investigación/suministro	
buque de apoyo de buceo	lancha de desembarco	buque de transbordo rodado con capacidad para contenedores	

## **ÍNDICE**

Debería incluirse un índice.

## **FINALIDAD**

La finalidad del Plan es reseñar las medidas para el control y la gestión de la contaminación biológica de los buques de conformidad con las Directrices para el control y la gestión de la contaminación biológica de los buques a los efectos de reducir al mínimo la transferencia de especies acuáticas invasivas (las Directrices). Proporciona las orientaciones operativas para la planificación y las medidas requeridas para gestionar la contaminación biológica de los buques.

## **DESCRIPCIÓN DE LOS SISTEMAS ANTIINCRUSTANTES**

El Plan debería describir los sistemas antiincrustantes utilizados en diferentes partes del buque, incluido lo siguiente:

- los tipos de sistemas de revestimiento antiincrustantes aplicados;
- los pormenores de en qué partes se han aplicado o instalado sistemas antiincrustantes y dónde no se han aplicado o instalado;
- nombres de fabricante y de producto de todos los revestimientos o productos utilizados en los sistemas de revestimiento antiincrustantes; y
- las especificaciones del sistema antiincrustante (incluido el espesor de película seca para revestimientos, la dosificación y la frecuencia para los sistemas marinos de protección contra la proliferación de incrustaciones marinas, etc.) junto con la vida útil prevista, las condiciones de funcionamiento necesarias para que los revestimientos sean eficaces, las prescripciones de limpieza y otras especificaciones pertinentes para el rendimiento de la pintura.

Deberían incluirse, según proceda, los informes previos sobre el rendimiento de los sistemas antiincrustantes del buque, y también debería hacerse referencia al certificado AFS o a la declaración de cumplimiento u otra documentación, según proceda.

## **DESCRIPCIÓN DE LA MODALIDAD OPERATIVA**

El Plan debería describir la modalidad operativa del buque que determina las especificaciones de los sistemas antiincrustantes del buque y las prácticas operativas, incluidos los siguientes aspectos:

- las velocidades de funcionamiento habituales;
- los periodos de navegación del buque en comparación con los periodos de atraque, fondeo o amarre;
- las zonas de navegación o las rutas comerciales habituales; y
- la duración prevista entre las entradas en dique seco/varadero.

## DESCRIPCIÓN DE LAS ZONAS DEL BUQUE PROPENSAS A LA CONTAMINACIÓN BIOLÓGICA

En el Plan deberían señalarse las zonas del casco, las zonas nicho y los sistemas de refrigeración por agua de mar de a bordo que son particularmente propensos a la contaminación biológica, y deberían describirse las medidas de gestión necesarias para cada zona. También deberían reseñarse las medidas que deben adoptarse cuando el buque no está funcionando en la modalidad operativa deseada, o si se ha constatado una contaminación biológica excesiva imprevista, así como otras medidas que pueden adoptarse para reducir al mínimo la acumulación de contaminación biológica en el buque. El cuadro 1 contiene un ejemplo de plan de acción.

**Cuadro 2: Plan de acción para la gestión de la contaminación biológica**

<b>Zonas del buque particularmente propensas a la contaminación biológica</b>	<b>Medidas de gestión necesarias para cada zona</b> (por ejemplo, inspecciones, limpieza, reparaciones y mantenimiento)	<b>Medidas de gestión que deben adoptarse si el buque no funciona en su modalidad operativa habitual</b>
Superficies de la parte exterior del casco: <ul style="list-style-type: none"> <li>– costados verticales</li> <li>– plataformas</li> <li>– superficie comprendida entre las flotaciones en lastre y en carga</li> <li>– bulbo de proa</li> <li>– espejo de popa</li> </ul>		
Apéndices y accesorios del casco: <ul style="list-style-type: none"> <li>– quillas de balance</li> <li>– soportes en forma de "A"</li> <li>– aletas estabilizadoras</li> <li>– ánodos de protección catódica</li> </ul>		
Gobierno y propulsión: <ul style="list-style-type: none"> <li>– hélice</li> <li>– eje portahélices</li> <li>– junta de la bocina</li> <li>– cadena del ancla</li> <li>– caja de cadenas</li> <li>– guardacabos</li> <li>– timón</li> <li>– impulsores laterales de proa/popa                             <ul style="list-style-type: none"> <li>– hélice</li> <li>– cuerpo de los impulsores laterales</li> <li>– túnel</li> </ul> </li> <li>– rejillas del túnel</li> </ul>		
Tomas de agua de mar y sistemas internos de refrigeración por agua de mar: <ul style="list-style-type: none"> <li>– sistema de refrigeración del motor</li> <li>– cajones de toma de mar (número y ubicación)</li> <li>– rejillas de los cajones de toma de mar</li> <li>– tuberías internas e intercambiador de calor</li> <li>– Sistema de lucha contra incendios</li> <li>– Sistema de toma de agua de lastre</li> <li>– Sistema de servicios auxiliares</li> </ul>		



En el Plan debería incluirse un diagrama del buque con el fin de señalar el emplazamiento de las zonas del buque que son especialmente propensas a la contaminación biológica (incluidos los puntos de acceso en los sistemas internos de refrigeración por agua de mar). Si es necesario, deberían incluirse vistas de alzado y planta del buque.

## **FUNCIONAMIENTO Y MANTENIMIENTO DEL SISTEMA ANTIINCRUSTANTE**

En esta sección debería figurar una descripción detallada del funcionamiento y el mantenimiento del sistema o sistemas antiincrustantes utilizados, incluidos los programas de actividades y los procedimientos operativos por etapas.

### **Programación de las actividades operativas y de mantenimiento**

En esta sección debería estipularse el programa de inspecciones, reparaciones, mantenimiento y renovación de los sistemas antiincrustantes.

### **Procedimientos de limpieza y mantenimiento con el buque en el agua**

En esta sección deberían establecerse los procedimientos de mantenimiento previstos (distintos de los correspondientes a los procesos de tratamiento de a bordo) que habrán de efectuarse durante el tiempo que medie entre las entradas en dique seco a fin de reducir al mínimo la contaminación biológica. Debería incluirse la limpieza rutinaria u otros tratamientos, así como los pormenores relativos al tratamiento/limpieza que se va a realizar, las especificaciones del equipo necesario, las zonas en las que se va a aplicar cada limpieza/tratamiento específico, los procedimientos operativos por etapas cuando corresponda y demás pormenores pertinentes para los procesos (por ejemplo, las sustancias químicas necesarias para el tratamiento y las normas relativas a las descargas).

### **Funcionamiento de los procesos de tratamiento de a bordo**

En esta sección debería facilitarse asesoramiento específico sobre los sistemas de protección contra la proliferación de incrustaciones marinas instaladas, los sistemas internos de refrigeración por agua de mar cubiertos y no cubiertos por el sistema, y el programa y los procedimientos de mantenimiento e inspección conexos. Se incluiría información como por ejemplo cuándo y durante cuánto tiempo funciona el sistema de protección contra la proliferación de incrustaciones marinas, así como cualesquiera prescripciones de limpieza/mantenimiento del sistema una vez haya concluido su uso. Asimismo, en esta sección debería incluirse asesoramiento dirigido a los armadores de buques sobre los procedimientos de gestión de la contaminación en caso de que el sistema de protección contra la proliferación de incrustaciones marinas esté momentáneamente fuera de servicio.

## **PROCEDIMIENTOS DE SEGURIDAD PARA EL BUQUE Y LA TRIPULACIÓN**

Se incluirán detalles sobre restricciones operativas y de seguridad específicas, incluidas las que guardan relación con el sistema de gestión pertinente para el buque y/o la tripulación.

Se incluirán detalles sobre los procedimientos de seguridad específicos que deben seguirse durante las inspecciones del buque.

### **ELIMINACIÓN DE LOS DESECHOS BIOLÓGICOS**

En esta sección deberían figurar los procedimientos relativos a la eliminación de los desechos biológicos generados por los procesos de tratamiento o limpieza cuando la operación de limpieza es realizada por el propietario, el capitán o la tripulación del buque, o cuando se lleva a cabo bajo su supervisión directa.

### **PRESCRIPCIONES RELATIVAS A LOS REGISTROS**

En esta sección deberían figurar los detalles relativos a los tipos de documentos que deben conservarse para verificar las operaciones y tratamientos que deben registrarse en el Libro registro de la contaminación biológica que figura en el apéndice 2.

### **FAMILIARIZACIÓN Y FORMACIÓN DE LA TRIPULACIÓN**

En esta sección debería figurar la información relativa a la familiarización y formación de la tripulación.

## APÉNDICE 2

### PLAN DE GESTIÓN Y LIBRO REGISTRO DE LA CONTAMINACIÓN BIOLÓGICA

#### Formulario del Libro registro de la contaminación biológica

#### Directrices de 2011 para el control y la gestión de la contaminación biológica de los buques a los efectos de reducir al mínimo la transferencia de especies acuáticas invasivas

Periodo de: ..... a: .....

Nombre del buque .....

Número de matrícula\* .....

Arqueo bruto .....

Pabellón .....

\* Número de registro = el número IMO y/u otros números de matrícula.

El buque dispone de un Plan de gestión de la contaminación biológica

Diagrama del buque en el que se indique la forma del casco bajo el agua (con vistas de alzado y planta del buque, si es necesario) y los nichos de contaminación biológica reconocidos:

#### 1 Introducción

Las Directrices recomiendan que se mantenga un Libro registro de la contaminación biológica para cada buque, en el que deberían anotarse los datos de todas las inspecciones y las medidas de gestión de la contaminación biológica aplicadas al buque.

#### 2 Anotaciones en el Libro registro de la contaminación biológica

En el Libro registro de la contaminación biológica debería anotarse la siguiente información:

2.1 Tras cada entrada en dique seco:

- a. Fecha y lugar de la entrada en dique seco del buque.
- b. Fecha de reflotación del buque.
- c. Toda limpieza del casco realizada con el buque en dique seco, incluidas las zonas que se limpiaron, el método de limpieza utilizado y el emplazamiento de los bloques del dique seco.

- d. Todo sistema de revestimiento antiincrustante aplicado durante la permanencia en dique seco (incluidas las reparaciones mediante parches), con detalles sobre el tipo de revestimiento antiincrustante, las superficies revestidas y su posición, el espesor de revestimiento obtenido y la labor de preparación de las superficies (por ejemplo, eliminación total del sistema de revestimiento antiincrustante subyacente o aplicación de un sistema de revestimiento antiincrustante nuevo sobre el existente).
  - e. Nombre, puesto y firma de la persona a cargo de la actividad para el buque.
- 2.2 Cuando la superficie del casco, los accesorios, los nichos y los huecos situados por debajo de la línea de flotación hayan sido inspeccionados por buzos:
- a. Fecha y lugar en que los buzos efectuaron el reconocimiento y razones para la realización de dicho reconocimiento.
  - b. Zona o banda del buque que hayan sido objeto del reconocimiento.
  - c. Observaciones generales sobre la contaminación biológica (es decir, nivel de contaminación biológica y tipos predominantes de contaminación biológica, por ejemplo, mejillones, lapas, anélidos tubícolas, algas y limo).
  - d. Medidas adoptadas para eliminar o tratar la contaminación biológica.
  - e. Todas las pruebas que respalden las medidas adoptadas (por ejemplo, informe de la sociedad de clasificación o el contratista, fotografías y recibos).
  - f. Nombre, puesto y firma de la persona a cargo de la actividad.
- 2.3 Cuando la superficie del casco, los accesorios, los nichos y los huecos situados por debajo de la línea de flotación hayan sido limpiados por buzos:
- a. Fecha y lugar en que estaba el buque al efectuar la limpieza o el tratamiento.
  - b. Zonas del casco, accesorios, nichos y huecos que hayan sido objeto de limpieza/tratamiento.
  - c. Método de limpieza o tratamiento utilizado.
  - d. Observaciones generales sobre la contaminación biológica (es decir, nivel de contaminación biológica y tipos predominantes de contaminación biológica, por ejemplo, mejillones, lapas, anélidos tubícolas, algas y limo).
  - e. Todas las pruebas que respalden las medidas adoptadas (por ejemplo, informe de la sociedad de clasificación o el contratista, fotografías y recibos).
  - f. Registros de los permisos necesarios para efectuar una limpieza con el buque en el agua, si procede.
  - g. Nombre, puesto y firma de la persona a cargo de la actividad.

- 2.4 Cuando se hayan inspeccionado y limpiado o tratado los sistemas internos de refrigeración por agua de mar:
- a. Fecha y lugar en que se encontraba el buque al efectuar la inspección y/o la limpieza.
  - b. Observaciones generales sobre la contaminación biológica del sistema interno de refrigeración por agua mar (es decir, nivel de contaminación biológica y tipos predominantes de contaminación biológica, por ejemplo, mejillones, lapas, anélidos tubícolas, algas, limo).
  - c. Limpieza o tratamiento realizados.
  - d. Métodos de limpieza o tratamiento utilizados.
  - e. Todas las pruebas que respalden las medidas adoptadas (por ejemplo, informe de la sociedad de clasificación o el contratista, fotografías y recibos).
  - f. Nombre, puesto y firma de la persona a cargo de la actividad.
- 2.5 En el caso de buques provistos de sistemas de protección contra la proliferación de incrustaciones marinas:
- a. Registros de funcionamiento y mantenimiento (como la supervisión regular de las funciones eléctricas y mecánicas de los sistemas).
  - b. Todos los casos en los que el sistema no ha funcionado conforme al Plan de gestión de la contaminación biológica.
- 2.6 Periodos prolongados de retirada de servicio y/o inactividad del buque:
- a. Fecha y lugar en que se retiró de servicio el buque.
  - b. Fecha en la que el buque volvió a su actividad normal.
  - c. Medidas de mantenimiento adoptadas con anterioridad y posterioridad al periodo de retirada de servicio.
  - d. Precauciones adoptadas para evitar la acumulación de contaminación biológica (por ejemplo, aislamiento de los conductos de los cajones de toma de mar).
- 2.7 Periodos en los que el buque no funcionó en su modalidad operativa normal:
- a. Duración y fechas en las que el buque no funcionó en su modalidad operativa normal.
  - b. Razón por la cual el buque no funcionó en su modalidad operativa normal (por ejemplo, necesidad de efectuar un mantenimiento imprevisto).

- 2.8 Pormenores relativos a la inspección o el examen oficial de los riesgos de contaminación biológica del buque (para los buques de procedencia internacional, si procede):
- a. Fecha y lugar en que estaba el buque al efectuar la inspección o el examen.
  - b. Autoridad del Estado rector del puerto que realizó la inspección/examen e información sobre los procedimientos aplicados o el protocolo que se siguió, e inspector o inspectores que participaron.
  - c. Resultado de la inspección/examen.
  - d. Nombre, puesto y firma de la persona a cargo de la actividad.
- 2.9 Otras observaciones generales y adicionales:
- a. Desde que el buque fue limpiado por última vez, si el buque ha pasado periodos en lugares que podrían repercutir considerablemente en la acumulación de contaminación biológica (por ejemplo, navegación en agua dulce, en altas latitudes (Ártico y Antártico) o en puertos tropicales).

**Registro de medidas de gestión de la contaminación biológica**

**PÁGINA ILUSTRATIVA DEL LIBRO REGISTRO DE LA CONTAMINACIÓN BIOLÓGICA**

Nombre del buque: .....

Número de matrícula: .....

<b>Fecha</b>	<b>Punto (número)</b>	<b>Registro de las medidas de gestión</b>	<b>Firma de los oficiales a cargo</b>

Firma del capitán .....

\*\*\*



**ANEXO 27**

**RESOLUCIÓN MEPC.208(62)**

**Adoptada el 15 de julio de 2011**

**DIRECTRICES DE 2011 PARA LA INSPECCIÓN DE LOS  
SISTEMAS ANTIINCRUSTANTES EN LOS BUQUES**

EL COMITÉ DE PROTECCIÓN DEL MEDIO MARINO,

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

RECORDANDO TAMBIÉN que la Conferencia internacional sobre el control de los sistemas antiincrustantes perjudiciales para buques, celebrada en octubre de 2001, adoptó el Convenio internacional sobre el control de los sistemas antiincrustantes perjudiciales en los buques, 2001 (Convenio AFS), junto con cuatro resoluciones de la Conferencia,

RECORDANDO ADEMÁS que el artículo 11 del Convenio AFS dispone que todo buque al que sean aplicables las disposiciones del Convenio podrá ser inspeccionado, en cualquier puerto, astillero o terminal mar adentro de una Parte, por funcionarios autorizados por dicha Parte, con objeto de determinar si el buque cumple el Convenio,

TOMANDO NOTA de que el artículo 33) del Convenio AFS dispone que las Partes aplicarán las prescripciones del Convenio según sea necesario para garantizar que no se otorga un trato más favorable a los buques de Estados que no sean Partes en el Convenio,

TOMANDO NOTA TAMBIÉN de la resolución MEPC.105(49), mediante la cual el Comité adoptó, el 18 de julio de 2003, las Directrices para la inspección de los sistemas antiincrustantes en los buques,

TOMANDO NOTA ADEMÁS de que mediante la resolución MEPC.105(49) el Comité decidió mantener las Directrices de 2003 sometidas a examen, a la luz de la experiencia adquirida,

HABIENDO EXAMINADO, en su 62º período de sesiones, el proyecto de directrices de 2011 para la inspección de los sistemas antiincrustantes en los buques, elaborado por el Subcomité de Implantación por el Estado de Abanderamiento en su 19º período de sesiones,

1. ADOPTA las Directrices de 2011 para la inspección de los sistemas antiincrustantes en los buques, 2011, cuyo texto figura en el anexo de la presente resolución;
2. INVITA a los Gobiernos a aplicar las Directrices de 2011 al llevar a cabo las inspecciones en el marco de la supervisión por el Estado rector del puerto;
3. RECOMIENDA QUE se adopten las Directrices de 2011 como enmiendas a la resolución A.787(19): "Procedimientos para la supervisión por el Estado rector del puerto", en su forma enmendada;
4. ACUERDA mantener las Directrices de 2011 sometidas a examen, a la luz de la experiencia adquirida; y
5. REVOCA las Directrices adoptadas mediante la resolución MEPC.105(49).



## ANEXO

### DIRECTRICES DE 2011 PARA LA INSPECCIÓN DE LOS SISTEMAS ANTIINCRUSTANTES EN LOS BUQUES

#### 1 INTRODUCCIÓN

1.1 El derecho del Estado rector del puerto a realizar inspecciones de los sistemas antiincrustantes en los buques está contemplado en el artículo 11 del Convenio AFS. Las directrices para la realización de estas inspecciones se describen a continuación.

1.2 Los buques de arqueo bruto igual o superior a 400 que efectúen viajes internacionales, excluidas las plataformas fijas o flotantes, las UFA y las unidades FPAD, se someterán a un reconocimiento inicial antes de que el buque entre en servicio o antes de que se le expida por primera vez el Certificado internacional relativo al sistema antiincrustante (Certificado IAFS), así como un reconocimiento cuando se cambie o reemplace el sistema antiincrustante.

1.3 Los buques de eslora igual o superior a 24 metros y de arqueo bruto inferior a 400 que efectúen viajes internacionales (excluidas las plataformas fijas o flotantes, las UFA y las unidades FPAD) habrán de disponer de una Declaración relativa al sistema antiincrustante firmada por el propietario o agente autorizado. Dicha declaración deberá estar acompañada de la documentación correspondiente (como por ejemplo, un recibo de pintura o una factura de un contratista) o contendrá el refrendo correspondiente.

#### 2 INSPECCIÓN INICIAL

##### 2.1 Buques que deben llevar un Certificado IAFS o bien una Declaración relativa al sistema antiincrustante (Partes en el Convenio AFS)

2.1.1 El funcionario encargado de la supervisión por el Estado rector del puerto (funcionario de supervisión) debería examinar la validez del Certificado IAFS o la Declaración relativa al sistema antiincrustante, y el Registro de sistemas antiincrustantes adjunto, cuando proceda.

2.1.2 La única forma práctica de aplicar la pintura al fondo del buque (parte sumergida) es haciéndolo en un dique seco. Esto significa que debería verificarse la fecha de aplicación de la pintura que figura en el Certificado IAFS comparando el periodo de entrada en dique seco con la fecha que se indica en el certificado.

2.1.3 Si la pintura se ha aplicado durante un período programado de entrada en dique seco, ese acto ha de quedar registrado en el diario de navegación del buque (para que tenga valor legal). Por otra parte, ese periodo programado de entrada en dique seco puede verificarse mediante la consulta de la fecha del refrendo del Certificado de seguridad de construcción (obligatorio) (Convenio SOLAS, regla I/10).

2.1.4 En el caso de un periodo de entrada en dique seco no programado, la fecha de aplicación de la pintura podría ser corroborada mediante la entrada en el diario de navegación (para que tenga valor legal).

2.1.5 Además, la fecha de aplicación de la pintura también puede verificarse mediante la consulta de la fecha del refrendo que figura en el Certificado del casco (clase), las fechas de la declaración del fabricante o por confirmación de los astilleros.

2.1.6 El Certificado IAFS contiene una serie de casillas en las que se indican:

- .1 si un sistema antiincrustante sujeto a medidas de control en virtud de lo dispuesto en el anexo 1 del Convenio AFS se ha aplicado o no, se ha retirado o ha sido recubierto con un revestimiento aislante;
- .2 si un sistema antiincrustante sujeto a medidas de control en virtud del anexo 1 del Convenio AFS se ha aplicado en el buque con anterioridad al 1 de enero de 2003 o en una fecha posterior, si así lo indica la Administración; y
- .3 si un sistema antiincrustante sujeto a medidas de control en virtud del anexo 1 del Convenio AFS se ha aplicado en el buque el 1 de enero de 2003 o en una fecha posterior, si así lo indica la Administración.

2.1.7 Debería verificarse con especial cuidado que el reconocimiento para la expedición del actual Certificado IAFS coincide con el periodo de entrada en dique seco que consta en el diario de navegación y que sólo se marca una casilla.

2.1.8 El registro de sistemas antiincrustantes debería adjuntarse al Certificado IAFS y estar al día. El registro más reciente debería coincidir con lo indicado en la casilla que figura en el anverso del Certificado IAFS.

## **2.2 Buques de Estados que no son Parte en el Convenio AFS**

2.2.1 Los buques de Estados que no son Parte en el Convenio AFS no tienen derecho a que se les expida un Certificado IAFS. Por lo tanto, el funcionario de supervisión debería solicitar documentación que contenga la misma información que figura en un Certificado IAFS y tener en cuenta dicha información a la hora de determinar si se observan las prescripciones.

2.2.2 Si se declara que el sistema antiincrustante existente no está sujeto a medidas de control en virtud de lo dispuesto en el anexo 1 del Convenio, sin que ello esté documentado mediante un Certificado internacional relativo al sistema antiincrustante, debería llevarse a cabo una verificación para confirmar que el sistema antiincrustante cumple las prescripciones del Convenio. Esta verificación podrá basarse en muestras y/o pruebas y/o documentación fiable, según se estime oportuno en virtud de la experiencia adquirida y de las circunstancias imperantes. Dicha documentación podría consistir en las hojas informativas sobre la seguridad de los materiales (MSDS) o un documento similar, una declaración de cumplimiento del fabricante del sistema antiincrustante, o bien en facturas de los astilleros o del fabricante del sistema antiincrustante.

2.2.3 Podrán extenderse declaraciones de cumplimiento a favor de buques de Estados que no son Parte en el Convenio AFS a fin de observar las prescripciones regionales, como por ejemplo, el Reglamento (CE) 782/2003, modificado por el Reglamento (CE) 536/2008, que podrían considerarse como prueba suficiente del cumplimiento de las prescripciones correspondientes.

2.2.4 En todos los demás aspectos el funcionario de supervisión debería guiarse por los procedimientos aplicables a los buques que han de contar con un Certificado IAFS.

2.2.5 El funcionario de supervisión debería asegurar que no se aplique un trato favorable a los buques de Estados que no son Parte en el Convenio AFS.

### **3 INSPECCIÓN MÁS DETALLADA**

#### **3.1 Motivos fundados**

3.1.1 Se podrá llevar a cabo una inspección más detallada en caso de que haya motivos fundados para creer que el buque no se ajusta en lo esencial a las prescripciones del Convenio AFS. Puede haber motivos fundados para llevar a cabo una inspección más detallada cuando:

- .1 el buque es de un Estado de abanderamiento que no es Parte en el Convenio y no cuenta con documentación sobre los sistemas antiincrustantes;
- .2 el buque es de un Estado de abanderamiento que es Parte en el Convenio pero no cuenta con un Certificado IAFS válido;
- .3 la fecha de pintura que figura en el Certificado IAFS no coincide con el período de entrada en dique seco del buque;
- .4 el casco del buque muestra demasiadas manchas de diversas pinturas; y
- .5 el Certificado IAFS no está debidamente cumplimentado.

3.1.2 Si el Certificado IAFS no está debidamente cumplimentado, puede ser pertinente obtener información mediante las siguientes preguntas:

- .1 "¿cuándo se aplicó por última vez un sistema antiincrustante en el buque?";
- .2 "si el sistema antiincrustante del buque está sujeto a medidas de control en virtud del anexo 1 del Convenio AFS y se retiró, ¿cuál es el nombre de la instalación en la que se realizó la labor y en qué fecha?";
- .3 "si el sistema antiincrustante está sujeto a medidas de control en virtud del anexo 1 del Convenio AFS y ha sido recubierto con un revestimiento aislante, ¿cuál es el nombre de la instalación en la que se realizó la aplicación y en qué fecha?";
- .4 "¿cuál es el nombre de los productos antiincrustantes/aislantes y quién es el fabricante o distribuidor del sistema antiincrustante existente?"; y
- .5 "si el actual sistema antiincrustante es distinto del sistema anterior, ¿cuál era el tipo del sistema antiincrustante anterior y cuál la denominación del fabricante o distribuidor?".

#### **3.2 Muestreo**

3.2.1 Una inspección más detallada podrá incluir el muestreo y el análisis del sistema antiincrustante del buque, si es necesario, para determinar si éste cumple las prescripciones del Convenio AFS. Dicho muestreo y análisis podrán incluir la utilización de laboratorios y de minuciosos procedimientos de prueba científicos.

3.2.2 De realizarse el muestreo, el tiempo necesario para procesar las muestras no podrá esgrimirse como motivo para retrasar el buque.

3.2.3 Toda decisión de realizar un muestreo debería estar supeditada a la viabilidad práctica y a las limitaciones relacionadas con la seguridad de las personas, el buque o el puerto. (Véase el apéndice 1 relativo a los procedimientos de muestreo: se adjunta a las Directrices un formulario de informe de inspección de sistemas antiincrustantes).

### **3.3 Medidas adoptadas en virtud del Convenio AFS**

#### **Detención**

3.3.1 El Estado rector del puerto podría decidir detener el buque tras haberse constatado deficiencias durante una inspección a bordo.

3.3.2 La detención de un buque podría ser una medida adecuada en cualquiera de los siguientes casos:

- .1 la certificación no es válida o no se dispone de ella;
- .2 el buque admite que no cumple las prescripciones correspondientes (por lo que resulta innecesario recoger pruebas mediante muestreo); y
- .3 el muestreo demuestra que el buque no cumple la jurisdicción portuaria.

3.3.3 La adopción de otras medidas dependerá de si el problema está relacionado con la certificación o con los propios sistemas antiincrustantes.

3.3.4 Si en el puerto de detención no existen instalaciones que permitan que el buque se ajuste a las prescripciones correspondientes, el Estado rector del puerto podría permitir al buque dirigirse hacia otro puerto para que el sistema antiincrustante pueda cumplir lo prescrito. Esto requeriría la conformidad de ese puerto.

#### **Expulsión**

3.3.5 El Estado rector del puerto podría expulsar al buque, lo cual implicaría que el Estado rector del puerto exija que el buque salga del puerto; por ejemplo, si el buque decide no tomar medidas para que el sistema antiincrustante pueda cumplir lo prescrito, pero al Estado rector del puerto le preocupa que el buque lixivie tributilestaño en sus aguas.

3.3.6 La expulsión podría ser una medida adecuada si el buque admite el incumplimiento o si el muestreo lo demuestra mientras el buque permanece en puerto. Habida cuenta de que tales circunstancias también constituirían una deficiencia susceptible de acarrear la detención del buque, el funcionario de supervisión podrá, como primera medida, detener el buque y luego exigir que el incumplimiento se subsane antes de liberar el buque. Sin embargo, es posible que en el puerto de detención no existan instalaciones disponibles para subsanar las anomalías. En ese caso, el Estado rector del puerto podrá permitir que el buque se dirija hacia otro puerto para que el sistema antiincrustante pueda cumplir lo prescrito. Esto puede requerir la conformidad de ese puerto.

3.3.7 La expulsión del buque podría ser una medida adecuada en cualquiera de los siguientes supuestos:

- .1 la certificación no es válida o no se dispone de ella;
- .2 el buque admite que no cumple las prescripciones correspondientes (por lo que resulta innecesario recoger pruebas mediante muestreo); y
- .3 el muestreo demuestra que el buque no cumple la jurisdicción portuaria.

3.3.8. En estos casos, el buque probablemente ya habrá sido detenido. Sin embargo, la detención por sí misma no obliga al buque a tomar medidas para que el sistema antiincrustante pueda cumplir lo prescrito (sólo si desea salir del puerto). En tal circunstancia, al Estado rector del puerto podría preocuparle que el buque lixivie tributilestaño mientras se encuentre en sus aguas.

### **Exclusión**

3.3.9 El Estado rector del puerto podría ordenar la exclusión del buque para evitar que entre en sus aguas. La orden de exclusión podría ser una medida adecuada si el muestreo demuestra que el buque no cumple lo prescrito, pero los resultados se han obtenido después de que el buque haya navegado o después de haber sido expulsado.

3.3.10 La exclusión podría ser una medida adecuada si el muestreo demuestra que el buque no cumple lo prescrito, pero los resultados se han obtenido después de que el buque haya navegado o después de haber sido expulsado. En el artículo 11 3) del Convenio AFS sólo se menciona que la "Parte que efectúe la inspección" podrá tomar tales medidas. Esto significa que, si un Estado rector del puerto ordena la exclusión de un buque, esa medida no podrá ser aplicada de forma automática por otros Estados rectores del puerto.

3.3.11 De conformidad con los Procedimientos para la supervisión por el Estado rector del puerto (resolución A.787(19), enmendada), en virtud de la cual las deficiencias no pueden remediarse en el puerto de inspección, el funcionario de supervisión podrá permitir que el buque se dirija a otro puerto, a reserva de las condiciones adecuadas que puedan establecerse. En tales circunstancias, el funcionario de supervisión debería garantizar que tanto la autoridad competente del próximo puerto de escala como del Estado de abanderamiento reciban una notificación al respecto.

### **Notificación al Estado de abanderamiento**

3.3.12 En el Artículo 11 3) del Convenio AFS se dispone que cuando se detiene, expulsa o excluye a un buque de un puerto por infringir el Convenio, la Parte que tome dichas medidas informará inmediatamente a la Administración del Estado de abanderamiento del buque así como a toda organización reconocida que haya expedido un certificado pertinente.

## **4 INFORME SOBRE SISTEMAS ANTIINCRUSTANTES PARA EL ESTADO DE ABANDERAMIENTO COMO RESPUESTA A SUPUESTAS INFRACCIONES**

4.1 En el artículo 11 4) del Convenio AFS se permite que las Partes inspeccionen los buques a petición de otra Parte si se presentan pruebas suficientes de que el buque infringe o ha infringido el Convenio. En el artículo 12 2) se permite que los Estados rectores del puerto que llevan a cabo la inspección faciliten a la Administración (el Estado de abanderamiento) del buque de que se trate toda la información y las pruebas que obren en su poder con respecto a la infracción cometida. La información facilitada al Estado de abanderamiento es muchas veces insuficiente para el enjuiciamiento. En los siguientes párrafos se detalla el tipo de información que debe proporcionarse.

4.2 En el informe para las autoridades del Estado rector del puerto o del Estado ribereño debería incluirse, en la medida de lo posible, la información que figura en la sección 3. La información que figure en el informe debería estar respaldada por hechos que, considerados en su conjunto, lleven al Estado rector del puerto o al Estado ribereño a creer que se ha cometido una infracción.

- 4.3 Dicho informe debería ir acompañado de documentos tales como:
- .1 el informe del Estado rector del puerto sobre las deficiencias detectadas;
  - .2 una declaración del funcionario de supervisión, incluidos su rango así como la organización a la que pertenece, sobre el sistema antiincrustante sospechoso de no cumplir lo prescrito. Además de la información requerida en la sección 3, la declaración debería incluir los motivos en los que se fundó el funcionario de supervisión para llevar a cabo una inspección más detallada;
  - .3 una declaración sobre el muestreo del sistema antiincrustante que incluya:
    - .3.1 la ubicación del buque;
    - .3.2 el lugar del casco en el que se tomó la muestra, incluida la distancia vertical desde la superficie comprendida entre las flotaciones en lastre y en carga;
    - .3.3 el momento en que se realizó el muestreo;
    - .3.4 la identidad de la persona o personas que tomaron las muestras; y
    - .3.5 los recibos que identifiquen a las personas encargadas de guardar las muestras o a aquellas a las cuales se entreguen;
  - .4 los informes sobre los análisis de cualesquiera muestras, incluido lo siguiente:
    - .4.1 los resultados de los análisis;
    - .4.2 el método empleado;
    - .4.3 las referencias a la documentación científica que dé fe de la precisión y la validez del método empleado o copias de esos documentos;
    - .4.4 los nombres de las personas que efectúen los análisis, con indicación de su experiencia profesional; y
    - .4.5 una descripción de las medidas de garantía de la calidad de los análisis;
  - .5 las declaraciones de las personas que han sido interrogadas;
  - .6 las declaraciones de los testigos;
  - .7 las fotografías del casco y de las zonas de muestreo; y
  - .8 una copia del Certificado IAFS, incluidas copias de las páginas pertinentes del Registro de sistemas antiincrustantes, diarios de navegación, MSDS o un documento similar, la declaración de cumplimiento del fabricante del sistema antiincrustante, facturas del astillero y otros documentos del dique seco relativos al sistema antiincrustante.

4.4 Todas las observaciones, fotografías y documentos deberían estar respaldados por una declaración de autenticidad firmada. Todas las certificaciones, autenticaciones y verificaciones deberían realizarse de conformidad con la legislación del Estado que las prepare. Todas las declaraciones deberían estar firmadas y fechadas por la persona que las haga, y su nombre debería insertarse en caracteres legibles encima o debajo de la firma.

4.5 Los informes mencionados en los párrafos 2 y 3 de la presente sección deberían enviarse al Estado de abanderamiento. Si el Estado ribereño que ha observado la infracción y el Estado rector del puerto que lleva a cabo la investigación a bordo no son el mismo, el Estado rector del puerto que efectúe dicha investigación debería enviar también una copia de los resultados de dicha investigación al Estado ribereño.

## APÉNDICE 1

### MUESTREO

En la sección 2.1 de las Directrices para el muestreo sucinto de los sistemas antiincrustantes en los buques (resolución MEPC.104(49)) pueden encontrarse consideraciones relacionadas con el muestreo sucinto.

Toda obligación de tomar muestras debería estar sujeta a su viabilidad práctica así como a las limitaciones relativas a la seguridad de las personas, el buque o el puerto.

El funcionario de supervisión debería tomar en consideración la posibilidad de:

- coordinar con el buque el lugar y el tiempo oportunos para tomar las muestras; el funcionario de supervisión debería verificar que el tiempo necesario para llevar a cabo la toma de muestras no entorpecerá la carga y/o descarga, el traslado ni salida del buque;
- no esperar a que el buque tome medidas para ofrecer un acceso seguro, sino coordinar con el buque las medidas adoptadas por la autoridad competente del Estado rector del puerto, como por ejemplo un bote, plataformas de trabajo de extensión hidráulica, andamios de acceso, etc.;
- seleccionar puntos de muestreo que abarquen zonas representativas;
- tomar fotografías del casco, de las áreas de muestreo y del proceso de toma de muestras;
- evitar emitir juicios sobre la calidad de la pintura (por ejemplo, la superficie, el estado, el grosor, la aplicación);
- invitar al representante del buque para que esté presente durante la realización del muestro sucinto para así garantizar que las pruebas se obtienen de manera lícita;
- cumplimentar y firmar el formulario del informe de inspección junto con las hojas de registro del muestreo (que debe ser rellenado por la persona encargada de tomar las muestras), en la medida de lo posible, y entregar una copia al buque como una prueba de la realización de la inspección y/o del muestreo;
- informar al próximo Estado rector del puerto en donde el buque inspeccionado haga escala;
- convenir con el representante del buque la persona a la que se enviará una copia del informe de la inspección finalizada, en los casos en que dicho informe no pueda concluirse en el transcurso de la inspección; y
- garantizar que los recibos que identifiquen a las personas encargadas de guardar las muestras o a aquellas a las cuales se entreguen hayan sido rellenados de modo que en ellos conste la cadena de transferencia de dichas muestras. Se recuerda a los funcionarios de supervisión que los procedimientos establecidos en la legislación nacional en materia de custodia de pruebas no se ven afectados por esta reglamentación. Por lo tanto, en las presentes directrices no se aborda esa cuestión de manera minuciosa.



## 1 Métodos de muestreo

El Estado rector del puerto elegirá la metodología de muestreo según su criterio. En las Directrices para el muestreo sucinto de los sistemas antiincrustantes en los buques adoptadas mediante la resolución MEPC.104(49) se permite la utilización de cualquier otro método científicamente reconocido de muestreo y análisis de los sistemas antiincrustantes en los buques controlados por el Convenio AFS distinto de los que figuran en el apéndice de las Directrices (si la Administración o el Estado rector del puerto los juzga satisfactorios). El método de muestreo dependerá, entre otras cosas, de la dureza de la superficie de la pintura, que puede variar considerablemente. La masa de pintura retirada puede variar en proporción.

Los procedimientos de muestreo que se basan en la remoción de pintura del casco precisan la determinación de la masa de pintura. Es importante que los procedimientos utilizados hayan sido validados, arrojen resultados inequívocos y prevean un control adecuado.

La autoridad competente del Estado rector del puerto podrá decidir contratar empresas especializadas para llevar a cabo el muestreo. En este caso, el funcionario de supervisión debería estar presente en el buque cuando se lleve a cabo el procedimiento de muestreo para asegurarse de que se observen las medidas de coordinación y se faciliten los medios anteriormente mencionados.

Si no se contratan los servicios de una empresa especializada, la autoridad competente del Estado rector del puerto debería proporcionar al funcionario de supervisión formación adecuada en relación con los procedimientos y métodos de muestreo disponibles y asegurarse de que se observen los procedimientos acordados.

Deberían observarse las siguientes condiciones generales:

- el funcionario de supervisión debería elegir varios puntos de muestreo, preferiblemente de modo que abarquen todas las zonas representativas del casco, pero también resulta conveniente determinar al menos ocho (8) puntos de muestreo equidistantes hacia abajo y a lo largo del casco, si es posible, divididos en babor y estribor (teniendo en cuenta que las diferentes partes del casco pueden ser tratadas con diferentes sistemas antiincrustantes);
- deberían tomarse muestras por triplicado de la pintura en cada punto de muestreo dejando espacios muy reducidos entre ellos en la superficie del casco (por ejemplo, unos 10 cm);
- debería evitarse la contaminación de las muestras, para lo cual suelen utilizarse guantes descartables no esterilizados y sin polvo de un material impermeable adecuado: por ejemplo, guantes de goma de nitrilo;
- las muestras deberían recogerse y almacenarse en un contenedor inerte (es decir, los contenedores no deberían construirse con materiales que contengan organoestaños o que tengan la capacidad de absorber tales compuestos);
- las muestras deberían tomarse de una zona en la que la superficie del sistema antiincrustante esté intacta, limpia y no presente incrustaciones;

- no deberían utilizarse para el muestreo pedazos de pintura pequeños de zonas del casco que se hayan separado, descascarado o que presenten ampollas;
- no deberían tomarse muestras de zonas calientes ni de aquellas partes en las que la pintura sea blanda (como por ejemplo, tanques de combustible pesado); y
- no deberían incluirse en el muestreo capas subyacentes (imprimaciones, pinturas aislantes, sistemas antiincrustantes que contengan TBT) si no existen pruebas contundentes de que zonas grandes han quedado expuestas.

## **2 Validez del muestreo**

A fin de garantizar la validez del muestreo como prueba de incumplimiento, debería tenerse en cuenta lo siguiente:

- sólo deberían utilizarse muestras que hayan sido tomadas directamente de la superficie del casco y no contengan ningún tipo de contaminación;
- todas las muestras deberían almacenarse en contenedores, marcados y anotados en la hoja de registro. Esa hoja de registro debería ser presentada a la Administración correspondiente;
- los recibos que identifiquen a las personas encargadas de guardar las muestras o a aquellas a las cuales se entreguen deberían ser rellenos e ir acompañados de las muestras de modo que se refleje la cadena de transferencia de las muestras;
- el funcionario de supervisión debería verificar la fecha de validez del calibrado de los instrumentos (de acuerdo con las instrucciones del fabricante);
- en los casos en que se utilicen los servicios de una empresa especializada para llevar a cabo el muestreo, el funcionario de supervisión debería acompañar a su representante para controlar las muestras; y
- las fotografías del casco, de las zonas de muestreo y del proceso de toma de muestras podrían constituir una prueba adicional.

Cabe señalar que pueden certificarse tanto las empresas encargadas de realizar el muestreo como los procedimientos de muestreo.

## **3 Salud y seguridad en el muestreo**

Toda obligación de realizar un muestreo debería estar supeditada a la viabilidad práctica así como a las limitaciones relacionadas con la seguridad de las personas, el buque o el puerto.

Se aconseja a todos los funcionarios de supervisión que garanticen la seguridad de dicho procedimiento teniendo en cuenta los siguientes elementos:

- las prescripciones generales impuestas por la terminal o la autoridad portuaria y las políticas nacionales en materia de salud, seguridad y medio ambiente;

- el estado del buque (condición de lastre, operaciones del buque, amarre, fondeadero, etc.);
- el entorno (situación del buque, tráfico, movimiento de buques, operaciones de muelle, gabarras u otras embarcaciones flotantes que se encuentren en las proximidades);
- medidas de seguridad para el uso de equipos de acceso (plataformas, plataformas de trabajo de extensión hidráulica, andamios de acceso, escalas, barandillas, arnés de escalada, etc.), es decir, la norma ISO 18001;
- el tiempo (estado de la mar, viento, lluvia, temperatura, etc.); y
- precauciones para evitar caer en el agua entre el muelle y el buque. En caso de duda, durante el muestreo debería utilizarse un chaleco salvavidas y, de ser posible, un cabo de seguridad.

Se informará al coordinador de seguridad de toda situación adversa encontrada durante el muestreo que pueda poner en peligro la seguridad del personal.

Debería evitarse el contacto de la pintura retirada con la piel y los ojos, no deberían ingerirse partículas de dicha pintura y debería impedirse que tales partículas entren en contacto con alimentos. Se prohíbe comer o beber durante la realización del muestreo, y los encargados de su realización deberían lavarse las manos después. Las personas que realicen el muestreo deberían ser conscientes de que los sistemas antiincrustantes, los disolventes o demás materiales utilizados para el muestreo pueden ser nocivos, y deberían tomarse precauciones. Debería analizarse la posibilidad de adoptar medidas de protección personal mediante la utilización de guantes de manga larga resistentes a disolventes, mascarilla contra el polvo, gafas de seguridad, etc.

Cuando se lleven a cabo los procedimientos de muestreo y análisis posteriores, deberían observarse en todo momento los procedimientos de seguridad de laboratorio normalizados (y específicos, si procede).

#### **4 Realización de análisis**

En las Directrices para el muestreo sucinto de los sistemas antiincrustantes en los buques se contempla un análisis en dos fases de las muestras para los dos métodos que figuran en el apéndice de las Directrices. La primera fase consiste en una prueba básica, que puede realizarse in situ, como en el caso del Método 2. La segunda fase se lleva a cabo en caso de que los resultados de la primera fase sean positivos. Cabe señalar que en las Directrices de la OMI, estas fases se conocen como Fase 1 y 2, tal como ocurre en el caso del Método 1. Las autoridades competentes del Estado rector del puerto elegirán qué métodos de análisis adoptarán según su criterio.

Se presentan, a la consideración del Estado rector del puerto, los siguientes elementos:

- las autoridades competentes del Estado rector del puerto deberían establecer un procedimiento de aprobación para el reconocimiento de laboratorios que se ajusten a las normas ISO 17025 u otras instalaciones adecuadas. Tales procedimientos deberían establecer los criterios de reconocimiento. Sería conveniente que entre los Estados rectores del puerto se lleve a cabo un intercambio de información sobre estos procedimientos, criterios y laboratorios/instalaciones, por ejemplo, a los efectos de compartir información sobre prácticas óptimas y de permitir un posible reconocimiento y prestación de servicios de carácter internacional;

- la empresa que lleva a cabo el análisis y/o la toma de muestras debería observar las normas nacionales y ser independiente de los fabricantes de pintura;
- el funcionario de supervisión que realice la inspección de un sistema antiincrustante en un buque debería verificar la validez del certificado ISO 17025 y/o el reconocimiento del laboratorio;
- si para llevar a cabo el análisis se necesita contar con más tiempo del que se dispone, teniendo en cuenta la hora de salida prevista del buque, el funcionario de supervisión comunicará dicha situación al buque y también informará al respecto a la autoridad competente del Estado rector del puerto. Sin embargo, el tiempo que se estime necesario para realizar el análisis no autoriza a demorar el buque de forma injustificada; y
- los funcionarios de supervisión deberían asegurarse de que se han cumplimentado las hojas de registro relativas al procedimiento de muestreo para su utilización como prueba del análisis. En los casos en que en los procedimientos de laboratorio se establece que los resultados de los análisis deben presentarse en un formato diferente, este informe técnico podría añadirse a las hojas de registro.

## **5 Primera fase del análisis**

La primera fase del análisis sirve para detectar la cantidad total de estaño en los sistemas antiincrustantes aplicados.

La autoridad competente del Estado rector del puerto elegirá el método de la primera fase del análisis según su criterio. Sin embargo, se podría considerar como práctica óptima el uso de un analizador por fluorescencia de rayos X portátil (mencionado en el Método 2) o cualquier otro método científicamente justificado que permita realizar la primera fase del análisis en el lugar.

La autoridad competente del Estado rector del puerto tiene que decidir si la primera fase del análisis debe ser llevada a cabo por el funcionario de supervisión o por empresas contratadas.

La autoridad competente del Estado rector del puerto podría proporcionar a los funcionarios de supervisión ese equipo (es decir, un analizador por fluorescencia de rayos X portátil) y también brindarles formación adecuada.

## **6 Segunda fase del análisis**

La segunda fase del análisis (final) se utiliza para verificar si el sistema antiincrustante cumple o no las prescripciones del Convenio, por ejemplo, si en el sistema antiincrustante se encuentran presentes compuestos de organoestaños en un nivel que podría considerarse de biocida.

El Estado rector del puerto podría considerar la posibilidad de aplicar sólo la segunda fase del análisis.

La autoridad elegirá el método de la segunda fase del análisis según su criterio. En este sentido, se hace constar que el método de la segunda fase del análisis para el Método 2 de muestreo, previsto en las Directrices, es sólo provisional y "es preciso que el método sea examinado en detalle por expertos partiendo de pruebas científicas" (sección 5.1 del Método 2).

## **7 Conclusiones sobre el cumplimiento**

La autoridad sólo debería formular conclusiones sobre el cumplimiento teniendo en cuenta la segunda fase del análisis de la muestra (organoestaño). En caso de que los resultados indiquen que existe un incumplimiento en esa fase, habrá motivos fundados para adoptar nuevas medidas.

Si se considera necesario, también podrá llevarse a cabo un muestreo más exhaustivo, además del muestreo sucinto o en lugar de éste.

Los resultados del muestreo deberían ser comunicados lo antes posible al buque (como parte del informe de inspección) y, en caso de incumplimiento, también deberían ser comunicados al Estado de abanderamiento y a la organización reconocida que actúe en nombre del Estado de abanderamiento, si procede.

De conformidad con la sección 5.2 de las Directrices para el muestreo sucinto de los sistemas antiincrustantes en los buques, las autoridades deberían elaborar y adoptar los procedimientos que deben seguirse en aquellos casos en que no quede claro si se respetan o no los límites aceptables, teniendo en cuenta un muestreo adicional u otros métodos de muestreo.

FORMULARIO S/1

INFORME DE LA INSPECCIÓN de los sistemas antiincrustantes de un buque

DATOS DEL BUQUE

1. Nombre del buque: \_\_\_\_\_ 2. Número IMO: \_\_\_\_\_  
3. Tipo de buque: \_\_\_\_\_ 4. Distintivo de llamada: \_\_\_\_\_  
5. Pabellón del buque: \_\_\_\_\_ 6. Arqueo bruto: \_\_\_\_\_  
7. Fecha de colocación de la quilla/fecha de transformación importante: \_\_\_\_\_

DATOS DE LA INSPECCIÓN

8. Fecha y hora: \_\_\_\_\_  
9. Nombre de la instalación:  
(dique seco, muelle, ubicación) \_\_\_\_\_  
Lugar y país: \_\_\_\_\_  
10. Zonas inspeccionadas:  Diario de navegación  Certificados  Casco del buque  
11. Certificados pertinentes:

	<u>a) Título</u>	<u>b) Autoridad expedidora</u>	<u>c) Fechas de emisión</u>
1.	Cert. IAFS	_____	_____
2.	Registro de sistemas antiincrustantes	_____	_____
3.	Declaración relativa al sistema antiincrustante	_____	_____
4.		_____	_____

12. Periodo de dique seco en el que se aplicó el sistema antiincrustante: \_\_\_\_\_  
13. Nombre de la instalación en la que se aplicó el sistema antiincrustante: \_\_\_\_\_  
14. Lugar y país en el que se aplicó el sistema antiincrustante: \_\_\_\_\_  
15. Muestras del sistema antiincrustante tomadas:  No  Sí Tipo de muestreo:  Sucinto  Amplio  
16. Motivo por el que se realiza el muestreo del sistema antiincrustante: \_\_\_\_\_  
17. Hoja de registro adjunta:  
(código del país / número IMO / dd-mm-aa) \_\_\_\_\_  
18. Copia a:  Funcionario de supervisión  Estado de abanderamiento  Organización reconocida  
 Jefe de la oficina  Capitán  Otros:

**DATOS DEL ESTADO RECTOR DEL PUERTO**

**Autoridad que presenta el informe:** ..... **Oficina de distrito:** .....

**Dirección:** .....  
.....

**Teléfono/facsimil/móvil:** .....

**Correo electrónico:** .....

**Nombre:** .....  
*(inspector debidamente autorizado de la autoridad que presenta el informe)*

**Fecha:** ..... **Firma:** .....

**FORMULARIO S/2**

**Hoja de registro relativa al procedimiento de muestreo para el cumplimiento del Convenio en cuanto a la presencia de organoestaño que actúe como biocida en los sistemas antiincrustantes en los cascos de los buques**

**NÚMERO DE REGISTRO**  (código de país / número IMO / dd-mm-aa)

**Nombre del buque:** ..... **Número IMO:** .....

**DATOS DEL MUESTREO**

1. **Fecha y hora de inicio:** ..... 2. **Fecha y hora de finalización:** .....
3. **Nombre del fabricante de la pintura:** .....
4. **Nombre y color del sistema antiincrustante:** .....
5. **Motivo por el que se realiza el muestreo:**  **Supervisión por el Estado rector del puerto**  **Reconocimiento y certificación**  **Otra inspección relativa al cumplimiento por el Estado de abanderamiento**
6. **Método de muestreo:** .....
7. **Zonas del casco objeto de muestreo:**  **Babor**  **Estribor**  **Fondo**
- Número de puntos de muestreo:** .....  
.....  
.....
8. **Lugar de almacenamiento de las muestras de reserva:**  
(por ejemplo, oficina de inspección del Estado rector del puerto)
9.  **Fotos que se tomaron de las áreas de muestreo** **Observaciones:** .....
10.  **Muestras de la pintura (húmeda)** **Observaciones:** .....
11.  **Primera fase del análisis** **Observaciones:** .....
12.  **Segunda fase del análisis** **Observaciones:** .....
13. **Observaciones sobre el procedimiento de muestreo**

14. **Empresa encargada de realizar el muestreo** **Nombre**  
**Fecha**  
**Firma**



**DATOS DEL ESTADO RECTOR DEL PUERTO**

**Autoridad que presenta el informe:** ..... **Oficina de distrito:** .....

**Dirección:** .....  
.....

**Teléfono/facsimil/móvil:** .....

**Correo electrónico:** .....

**Nombre:** .....  
*(inspector debidamente autorizado de la autoridad que presenta el informe)*

**Fecha:** ..... **Firma:** .....

**FORMULARIO S/3**

<b>NÚMERO DE REGISTRO</b>	
---------------------------	--

**Nombre del buque:** ..... **Número IMO:** .....

**MÉTODO DE ANÁLISIS 1**

<b>1. Identificador del instrumento:</b>		<b>Fecha de vencimiento del calibrado:</b>			
<b>2.</b>	<b>Resultados de la muestra "A"</b>		número total de muestras "A" analizadas:		
<b>3.</b>	<b>Ubicación de la muestra</b> <i>(marco y distancia desde la superficie comprendida entre las flotaciones en lastre y en carga)</i>			<b>Ubicación de la muestra</b> <i>(marco y distancia desde la superficie comprendida entre las flotaciones en lastre y en carga)</i>	
	<b>Nº</b>	<b>mg Sn/kg</b>	<b>Nº</b>	<b>mg Sn/kg</b>	
	<b>1</b>		<b>9</b>		
	<b>2</b>		<b>10</b>		
	<b>3</b>		<b>11</b>		
	<b>4</b>		<b>12</b>		
	<b>5</b>		<b>13</b>		
	<b>6</b>		<b>14</b>		
	<b>7</b>		<b>15</b>		
<b>8</b>		<b>16</b>			
<b>4.</b>	<b>Resultados</b>			<input type="checkbox"/> <u>Es preciso realizar la segunda fase</u> <input type="checkbox"/> Cumplimiento, no se necesitan análisis adicionales	
	Número de muestras que superan los 2 500 mg/kg  1 o más muestras superan los 3 000 mg/kg: <input type="checkbox"/> Sí <input type="checkbox"/> No				
<b>5.</b>	<b>Observaciones adicionales sobre los análisis de los resultados de las muestras "A"</b>				
<b>6.</b>	<b>Empresa</b>		<b>Nombre</b>		
			<b>Fecha</b>		
			<b>Firma</b>		

7.		<b>Identificador del instrumento:</b>		<b>Fecha de vencimiento del calibrado:</b>			
8.	Resultados de la <b>Muestra "B"</b> número total de muestras "B" analizadas:						
9.		<b>organoestaño</b> (mg Sn/kg) como Sn		<b>organoestaño</b> (mg Sn/kg) como Sn		<b>organoestaño</b> (mg Sn/kg) como Sn	
	<b>Nº</b>		<b>Nº</b>		<b>Nº</b>		<b>Nº</b>
	<b>1</b>		<b>5</b>		<b>9</b>		<b>13</b>
	<b>2</b>		<b>6</b>		<b>10</b>		<b>14</b>
	<b>3</b>		<b>7</b>		<b>11</b>		<b>15</b>
	<b>4</b>		<b>8</b>		<b>12</b>		<b>16</b>
10.	<b>Resultados</b>						
	Número de muestras que superan los 2 500 mg/kg:					<input type="checkbox"/> <u>Presunto incumplimiento</u>	
	1 o más muestras superan los 3 000 mg/kg:					<input type="checkbox"/> Presunto cumplimiento	
	<input type="checkbox"/> Sí <input type="checkbox"/> No						
11.	<b>Observaciones adicionales sobre los análisis de los resultados de las muestras "B"</b>						
12.	<b>Empresa</b>			<b>Nombre</b>			
				<b>Fecha</b>			
				<b>Firma</b>			

**FORMULARIO S/4**

<b>NÚMERO DE REGISTRO</b>	
---------------------------	--

Nombre del buque: ..... Número IMO: .....

**MÉTODO 2 PRIMERA FASE DEL ANÁLISIS**

1. Identificador del instrumento:		Fecha de vencimiento del calibrado:					
2.	Ubicación de la muestra (marco y distancia desde la superficie comprendida entre las flotaciones en lastre y en carga)	Identificador de las muestras	Disco de la muestra	Contenido de estaño (mg/ kg)	máx	mín	Promedio
<b>A</b>		A1	<input type="checkbox"/> abrasivo		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
		A2	<input type="checkbox"/> metal		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
		A3	<input type="checkbox"/> otros		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Promedio
		A4	<input type="checkbox"/> abrasivo		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
		A5	<input type="checkbox"/> metal		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	mg/kg
		A6	<input type="checkbox"/> otros		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> >2 500 mg/kg
		A7	<input type="checkbox"/> abrasivo		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> >3 000 mg/kg
		A8	<input type="checkbox"/> metal		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
		A9	<input type="checkbox"/> otros		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
<b>B</b>		B1	<input type="checkbox"/> abrasivo		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
		B2	<input type="checkbox"/> metal		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
		B3	<input type="checkbox"/> otros		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Promedio
		B4	<input type="checkbox"/> abrasivo		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
		B5	<input type="checkbox"/> metal		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	mg/kg
		B6	<input type="checkbox"/> otros		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> >2 500 mg/kg
		B7	<input type="checkbox"/> abrasivo		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> >3 000 mg/kg
		B8	<input type="checkbox"/> metal		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
		B9	<input type="checkbox"/> otros		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
<b>C</b>		C1	<input type="checkbox"/> abrasivo		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
		C2	<input type="checkbox"/> metal		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
		C3	<input type="checkbox"/> otros		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Promedio
		C4	<input type="checkbox"/> abrasivo		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
		C5	<input type="checkbox"/> metal		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	mg/kg
		C6	<input type="checkbox"/> otros		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> >2 500 mg/kg
		C7	<input type="checkbox"/> abrasivo		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> >3 000 mg/kg
		C8	<input type="checkbox"/> metal		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
		C9	<input type="checkbox"/> otros		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
<b>D</b>		D1	<input type="checkbox"/> abrasivo		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
		D2	<input type="checkbox"/> metal		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
		D3	<input type="checkbox"/> otros		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Promedio
		D4	<input type="checkbox"/> abrasivo		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
		D5	<input type="checkbox"/> metal		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	mg/kg
		D6	<input type="checkbox"/> otros		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> >2 500 mg/kg
		D7	<input type="checkbox"/> abrasivo		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> >3 000 mg/kg
		D8	<input type="checkbox"/> metal		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
		D9	<input type="checkbox"/> otros		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	

3.	<b>Resultados</b> <b>Primera fase del análisis</b>  <input type="checkbox"/> muestras de                    superan los 2 500 mg/kg  <input type="checkbox"/> muestra(s)                    supera(n) los 3 000 mg/kg	<input type="checkbox"/> Cumplimiento  <input type="checkbox"/> <u>Es preciso realizar la segunda fase del análisis</u>
4.	<b>Observaciones</b>	
5.	<b>Empresa</b>	<b>Nombre</b>  <b>Fecha</b>  <b>Firma</b>

**FORMULARIO S/5**

<b>NÚMERO DE REGISTRO</b>	
---------------------------	--

Nombre del buque: ..... Número IMO: .....

**MÉTODO 2 SEGUNDA FASE DEL ANÁLISIS**

1. Identificador del instrumento:		Fecha de vencimiento del calibrado:		
2.	<b>Muestra utilizada</b> (identificador de las muestras)	<b>Contenido de estaño Primera fase</b> (Análisis por <i>XRF</i> ) (mg Sn/kg)	<b>Contenido de estaño Segunda fase</b> (como organoestaño) (mg Sn/kg)	<b>Cumplimiento</b>
<b>A</b>				<input type="checkbox"/> >2 500mg/kg <input type="checkbox"/> >3 000mg/kg
<b>B</b>				<input type="checkbox"/> >2 500mg/kg <input type="checkbox"/> >3 000mg/kg
<b>C</b>				<input type="checkbox"/> >2 500mg/kg <input type="checkbox"/> >3 000mg/kg
<b>D</b>				<input type="checkbox"/> >2 500mg/kg <input type="checkbox"/> >3 000mg/kg

3.	<b>Resultados Segunda fase del análisis</b>  <input type="checkbox"/> Muestras de supera(n) los 2 500 mg (Sn)/kg (pintura seca)  <input type="checkbox"/> Muestra(s) de supera(n) los 3 000 mg (Sn)/kg (pintura seca)	<input type="checkbox"/> Cumplimiento  <input type="checkbox"/> Incumplimiento
4.	<b>Observaciones</b>	
5.	<b>Laboratorio</b>	<b>Nombre</b>  <b>Fecha</b>  <b>Firma</b>

**DATOS DEL ESTADO RECTOR DEL PUERTO**

**Autoridad que presenta el informe:** ..... **Oficina de distrito:** .....

**Dirección:** .....  
.....

**Teléfono/facsimil/móvil:** .....

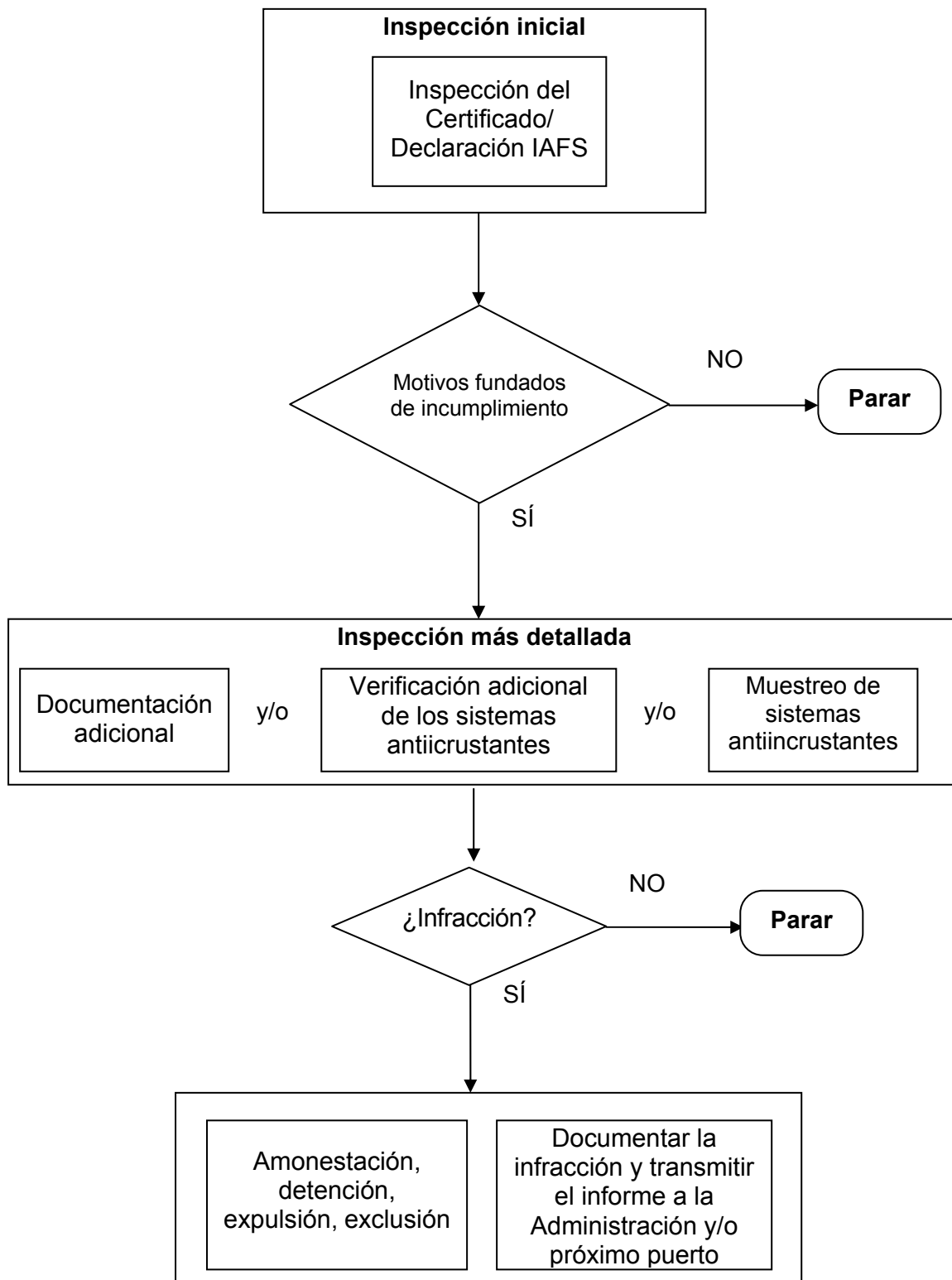
**Correo electrónico:** .....

**Nombre:** .....  
*(inspector debidamente autorizado de la autoridad que presenta el informe)*

**Fecha:** ..... **Firma:** .....

## APÉNDICE 2

### PROCESO DE INSPECCIÓN DE LOS SISTEMAS ANTIINCRUSTANTES



\*\*\*





## ANEXO 28

### PROYECTO DE RESOLUCIÓN DE LA ASAMBLEA SOBRE LOS PROCEDIMIENTOS PARA LA SUPERVISIÓN POR EL ESTADO RECTOR DEL PUERTO, 2011

LA ASAMBLEA,

RECORDANDO el artículo 15 j) del Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional, artículo que trata de las funciones de la Asamblea por lo que respecta a las reglas y directrices relativas a la seguridad marítima y a la prevención y contención de la contaminación del mar ocasionada por los buques,

RECORDANDO TAMBIÉN la resolución A.787(19), mediante la cual adoptó los Procedimientos para la supervisión por el Estado rector del puerto, y la resolución A.882(21), mediante la cual adoptó enmiendas a los Procedimientos para la supervisión por el Estado rector del puerto adoptados mediante la resolución A.787(19),

RECORDANDO ASIMISMO que, en su vigésimo primer periodo de sesiones, al adoptar la resolución A.882(21), pidió al Comité de Seguridad Marítima y al Comité de Protección del Medio Marino que continuaran examinando los Procedimientos revisados teniendo en cuenta la experiencia adquirida mediante su implantación,

RECONOCIENDO que los esfuerzos de los Estados rectores de puertos han contribuido considerablemente a incrementar la seguridad y la protección marítimas y a prevenir la contaminación del mar,

RECONOCIENDO ADEMÁS la necesidad de revisar nuevamente los Procedimientos revisados para tener en cuenta las enmiendas a los instrumentos de la OMI que han entrado en vigor desde la adopción de las resoluciones A.787(19) y A.882(21),

HABIENDO EXAMINADO las recomendaciones formuladas por el Comité de Seguridad Marítima en su 89º periodo de sesiones y por el Comité de Protección del Medio Marino en su 62º periodo de sesiones,

1. ADOPTA los Procedimientos para la supervisión por el Estado rector del puerto, 2011, cuyo texto figura en el anexo de la presente resolución;
2. INVITA a los Gobiernos a que, cuando ejerzan las funciones de supervisión por el Estado rector del puerto, apliquen los procedimientos mencionados;
3. PIDE al Comité de Seguridad Marítima y al Comité de Protección del Medio Marino que continúen examinando los Procedimientos y que los enmienden según sea necesario; y
4. REVOCA las resoluciones A.787(19) y A.882(21).

ANEXO

PROCEDIMIENTOS PARA LA SUPERVISIÓN POR  
EL ESTADO RECTOR DEL PUERTO, 2011

[MSC 89/25, anexo 24]

\*\*\*

## ANEXO 29

### PROYECTO DE RESOLUCIÓN DE LA ASAMBLEA SOBRE LAS DIRECTRICES PARA EFECTUAR RECONOCIMIENTOS DE CONFORMIDAD CON EL SISTEMA ARMONIZADO DE RECONOCIMIENTOS Y CERTIFICACIÓN (SARC), 2011

LA ASAMBLEA,

RECORDANDO el artículo 15 j) del Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional, artículo que trata de las funciones de la Asamblea por lo que respecta a las reglas y directrices relativas a la seguridad marítima y a la prevención y contención de la contaminación del mar ocasionada por los buques,

RECORDANDO TAMBIÉN:

- a) la adopción, por la Conferencia internacional sobre el sistema armonizado de reconocimientos y certificación de 1988, del Protocolo de 1988 relativo al Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974, y del Protocolo de 1988 relativo al Convenio internacional sobre líneas de carga, 1966, que introdujeron, entre otras cosas, el sistema armonizado de reconocimientos y certificación en virtud del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974, y del Convenio internacional sobre líneas de carga, 1966, respectivamente;
- b) la adopción, mediante la resolución MEPC.39(29), de enmiendas para introducir el sistema armonizado de reconocimientos y certificación en el Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, modificado por el Protocolo de 1978 (Convenio MARPOL 73/78);
- c) la adopción, mediante la resolución MEPC.132(53), de enmiendas para introducir el sistema armonizado de reconocimientos y certificación en el Anexo VI del Convenio MARPOL; y
- d) la adopción, mediante las resoluciones que se citan a continuación, de enmiendas para introducir el sistema armonizado de reconocimientos y certificación en los siguientes instrumentos:
  - i) el Código internacional para la construcción y el equipo de buques que transporten productos químicos peligrosos a granel (Código CIQ) (resoluciones MEPC.40(29) y MSC.16(58));
  - ii) el Código internacional para la construcción y el equipo de buques que transporten gases licuados a granel (Código CIG) (resolución MSC.17(58)); y
  - iii) el Código para la construcción y el equipo de buques que transporten productos químicos peligrosos a granel (Código CGrQ) (resoluciones MEPC.41(29) y MSC.18(58)),

RECORDANDO ADEMÁS que, mediante la resolución A.1020(26), adoptó enmiendas a las Directrices para efectuar reconocimientos de conformidad con el sistema armonizado de reconocimientos y certificación, 2007, adoptadas mediante la resolución A.997(25), con objeto de ayudar a los Gobiernos a implantar las prescripciones de los instrumentos mencionados,

RECONOCIENDO la necesidad de revisar nuevamente las Directrices para efectuar reconocimientos a fin de tener en cuenta las enmiendas a los instrumentos de la OMI mencionados anteriormente, que han entrado en vigor tras la adopción de la resolución A.1020(26),

HABIENDO EXAMINADO las recomendaciones formuladas por el Comité de Seguridad Marítima en su 89º periodo de sesiones y por el Comité de Protección del Medio Marino en su 62º periodo de sesiones,

1. ADOPTA las Directrices para efectuar reconocimientos de conformidad con el sistema armonizado de reconocimientos y certificación, 2011, cuyo texto figura en el anexo de la presente resolución;
2. INVITA a los Gobiernos que efectúen los reconocimientos prescritos en los instrumentos pertinentes de la OMI a que sigan las disposiciones de las Directrices para efectuar reconocimientos que figuran en el anexo;
3. PIDE al Comité de Seguridad Marítima y al Comité de Protección del Medio Marino que mantengan sometidas a examen las Directrices para efectuar reconocimientos y las enmienden según sea necesario;
4. REVOCA las resoluciones A.997(25), A.1020(26) y MEPC.180(59).

ANEXO

DIRECTRICES PARA EFECTUAR RECONOCIMIENTOS DE CONFORMIDAD CON EL  
SISTEMA ARMONIZADO DE RECONOCIMIENTOS Y CERTIFICACIÓN (SARC), 2011

[MSC 89/25, anexo 25]

\*\*\*



### ANEXO 30

#### PROYECTO DE RESOLUCIÓN DE LA ASAMBLEA SOBRE EL CÓDIGO PARA LA IMPLANTACIÓN DE LOS INSTRUMENTOS OBLIGATORIOS DE LA OMI, 2011

LA ASAMBLEA,

RECORDANDO el artículo 15 j) del Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional, artículo que trata de las funciones de la Asamblea por lo que respecta a las reglas y directrices relativas a la seguridad marítima y a la prevención y contención de la contaminación del mar ocasionada por los buques,

RECORDANDO TAMBIÉN la resolución A.1019(26), mediante la cual se adoptaron enmiendas al Código para la implantación de los instrumentos obligatorios de la OMI, 2007, adoptado mediante la resolución A.996(25),

RECONOCIENDO la necesidad de que dicho Código siga revisándose a fin de tener en cuenta las enmiendas a los instrumentos de la OMI mencionados *supra* que han entrado en vigor o han pasado a tener efecto desde la adopción de la resolución A.1019(26),

CONSCIENTE de que la Comisión sobre el Desarrollo Sostenible de las Naciones Unidas, en su 7º periodo de sesiones (CSD 7), había solicitado que se elaboraran medidas para asegurarse de que los Estados de abanderamiento den pleno y completo efecto al Convenio constitutivo de la OMI y a otros convenios en los que son Partes con el objetivo de que los buques de todos los Estados de abanderamiento cumplan las reglas y normas internacionales,

RECONOCIENDO que, como parte del proceso de ratificación, las Partes en los convenios internacionales pertinentes han aceptado cumplir plenamente sus responsabilidades y cumplir sus obligaciones en virtud de los convenios y otros instrumentos en los cuales son Partes,

REAFIRMANDO que los Estados son los principales responsables de mantener un sistema adecuado y eficaz para supervisar los buques que tienen derecho a enarbolar su pabellón, y de garantizar que cumplen la reglamentación internacional pertinente relativa a la seguridad y la protección marítimas y la protección del medio marino,

REAFIRMANDO TAMBIÉN que los Estados, en su calidad de Estados rectores de puertos y Estados ribereños, tienen otras obligaciones y responsabilidades en virtud del derecho internacional aplicable con respecto a la seguridad y la protección marítimas y la protección del medio marino,

TOMANDO NOTA de que, aunque los Estados pueden obtener ciertos beneficios al constituirse en Partes en instrumentos destinados a fomentar la seguridad y la protección marítimas y la prevención de la contaminación por los buques, esos beneficios sólo pueden disfrutarse plenamente cuando todas las Partes cumplen las obligaciones que les imponen dichos instrumentos,



TOMANDO NOTA TAMBIÉN de que, en última instancia, la eficacia de un instrumento depende, entre otras cosas, de que todos los Estados:

- a) se constituyan en Partes en todos los instrumentos relacionados con la seguridad y la protección marítimas y la prevención y contención de la contaminación;
- b) implanten y hagan cumplir dichos instrumentos plena y eficazmente; y
- c) informen a la Organización según sea necesario,

TOMANDO NOTA ASIMISMO de que, en el contexto del Plan voluntario de auditorías de los Estados Miembros de la OMI, la promulgación, la implantación y el cumplimiento de la legislación pertinente son las tres cuestiones clave que permiten evaluar la actuación del Estado Miembro,

TENIENDO PRESENTE que el Plan voluntario de auditorías de los Estados Miembros de la OMI contiene referencias al Código para la implantación de los instrumentos obligatorios de la OMI, según proceda, y que ese Código, además de proporcionar orientación para la implantación y el cumplimiento de los instrumentos de la OMI, constituye la base del Plan de auditorías, en particular en lo que se refiere a la identificación de las esferas en que procede efectuar auditorías,

HABIENDO EXAMINADO las recomendaciones formuladas por el Comité de Seguridad Marítima en su 89º periodo de sesiones y por el Comité de Protección del Medio Marino en su 62º periodo de sesiones,

1. ADOPTA el Código para la implantación de los instrumentos obligatorios de la OMI, 2011, que figura en el anexo de la presente resolución;
2. INSTA a los Gobiernos de todos los Estados a que, en su calidad de Estados de abanderamiento, Estados rectores de puertos y Estados ribereños, implanten las enmiendas al Código en el ámbito nacional;
3. PIDE al Comité de Seguridad Marítima y al Comité de Protección del Medio Marino que mantengan el Código sometido a examen y que, en colaboración con el Consejo, propongan a la Asamblea enmiendas al mismo;
4. REVOCA las resoluciones A.996(25) y A.1019(26).

ANEXO

CÓDIGO PARA LA IMPLANTACIÓN DE LOS INSTRUMENTOS  
OBLIGATORIOS DE LA OMI, 2011

[MSC 89/25, anexo 27]

\*\*\*



## ANEXO 31

### CRITERIOS DE EVALUACIÓN DEL RIESGO AMBIENTAL EN EL MARCO DE LA EVALUACIÓN FORMAL DE LA SEGURIDAD (EFS):

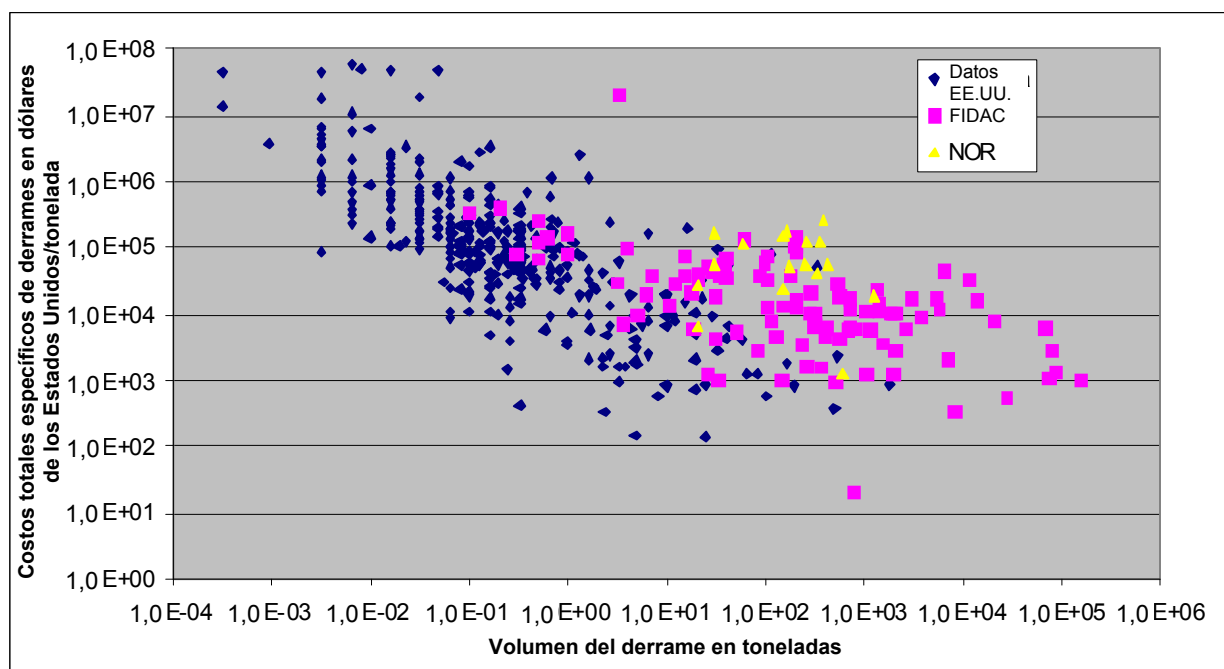
#### ENMIENDAS A LAS DIRECTRICES EFS – PROPUESTA DE NUEVO APÉNDICE

Tras tomar nota de que la fórmula de conversión más apropiada que se utilice dependerá del ámbito específico de cada EFS que se vaya a realizar, en los siguientes ejemplos propuestos se reseña un enfoque general.

1 Base de datos refundida sobre derrames de hidrocarburos, basada en:

- a) datos de los FIDAC;
- b) datos de los Estados Unidos; y
- c) datos de Noruega.

En el cuadro 1 se muestran los datos de la base de datos refundida sobre derrames de hidrocarburos en términos de costos específicos por tonelada derramada (figura 5 del documento MEPC 62/INF.24). Se puede encontrar información adicional con respecto a los fundamentos de la base de datos en el documento MEPC 62/INF.24. Debe tenerse presente que la base de datos refundida sobre derrames de hidrocarburos tiene limitaciones y posibles deficiencias. Éstas se describen en el documento MEPC 62/INF.24 y pueden incluir datos incompletos o ausentes sobre costos u otra información.



**Cuadro 1: Datos de todos los costos específicos de derrames de hidrocarburos (costo del derrame por tonelada). Fuente: MEPC 62/INF.24.**

Quien remita la EFS puede enmendar esta base de datos con nuevos datos sobre derrames de hidrocarburos; no obstante, la enmienda ha de documentarse adecuadamente.

2 Algunas fórmulas de regresión derivadas de la base de datos refundida sobre derrames de hidrocarburos se resumen en el cuadro 1, en el que V es el volumen del derrame en toneladas.

Serie de datos	f(V)=Costo total del derrame (dólares EE.UU. de 2009)	Referencia
Todos los derrames	$67\,275 V^{0,5893}$	MEPC 62/INF.24
V > 0,1 toneladas	$42\,301 V^{0,7233}$	MEPC 62/18 <sup>1</sup>

**Cuadro 1: Fórmulas de regresión derivadas de la base de datos refundida**

Los analistas de EFS tienen libertad para utilizar otras fórmulas de conversión, siempre y cuando los datos las corroboren. Por ejemplo, si en una EFS se tienen en cuenta únicamente los derrames pequeños, el analista que presente los datos puede filtrarlos y llevar a cabo su propio análisis de regresión.

3 Se recomienda que el analista de EFS utilice la siguiente fórmula para calcular el costo social del derrame de hidrocarburos (SC) utilizado en el análisis:

$$SC_{umbra}l = F_{Garantía} \cdot F_{Incertidumbre} \cdot f(V)$$

En esta ecuación se tienen en cuenta:

- .1 el factor de garantía ( $F_{Garantía}$ ): refleja la disposición de la sociedad a pagar para evitar accidentes;
- .2 factor de incertidumbre ( $F_{Incertidumbre}$ ): refleja las incertidumbres en la información de los costos derivados de los accidentes de derrames producidos; y
- .3 función del costo total respecto al volumen ( $f(V)$ ): representa el hecho de que el costo por unidad de hidrocarburo derramado disminuye conforme aumenta el volumen del derrame en dólares por tonelada de hidrocarburo derramado.

Los valores de los factores de garantía e incertidumbre deberían documentarse apropiadamente.

Para tener en cuenta la dispersión amplia, el analista de EFS puede realizar una regresión a fin de determinar la función  $f(V)$  que abarque un percentil distinto del 50 % y documentarlo en el informe.

4 Aplicación en la evaluación de las opciones de control del riesgo (RCO)

El analista de EFS debería llevar a cabo una evaluación costo-beneficio y de eficacia en función de los costos de las RCO identificadas, así como incluir todos los pormenores pertinentes en el informe, según se indica a continuación.

<sup>1</sup> Regresión actualizada basada en la serie de datos refundida final.

4.1 RCO que afecten únicamente a los derrames de hidrocarburos

En el caso de una RCO que afecte únicamente a los derrames de hidrocarburos:

**La RCO es eficaz en función de los costos si  $\Delta C < \Delta SC$**

$\Delta C$  = coste previsto de la RCO

$\Delta SC$  = (SC previsto **sin** la RCO) – (SC previsto **con** la RCO) = Beneficio previsto de la RCO

4.2 RCO que afecten tanto a la seguridad como al medio ambiente

En el caso de RCO que abarquen tanto la seguridad como el medio ambiente, se recomienda utilizar la siguiente fórmula:

$NCAF = (\Delta C - \Delta SC) / \Delta PLL$

donde:

$\Delta C$  = coste previsto de la RCO

$\Delta SC$  = (SC previsto **sin** la RCO) – (SC previsto **con** la RCO) = Beneficio previsto de la RCO

$\Delta PLL$  = Reducción prevista de las muertes gracias a la RCO

Los criterios de NCAF son los que figuran en el cuadro 2 del apéndice 7 del documento MSC 83/INF.2.

En caso de que haya un beneficio económico ( $\Delta B$ ),  $\Delta C$  debería sustituirse por  $\Delta C - \Delta B$ .

Asimismo, se hace hincapié en el hecho de que, para mayor transparencia, en un estudio de EFS deberían incluirse todos los componentes de costo y beneficio de las desigualdades costo-beneficio o eficacia en función de los costos.

El usuario tiene libertad para desarrollar otros planteamientos teniendo en cuenta los objetivos de la EFS.

5 Índice de los criterios ambientales

El cuadro que figura a continuación debería incluirse en el **apéndice 4 (párrafo 3) de las Directrices EFS**.

ÍNDICE DE GRAVEDAD (IG)		
IG	Gravedad	Definición
1	Categoría 1	Volumen del derrame de hidrocarburos: < 1 tonelada
2	Categoría 2	Volumen del derrame de hidrocarburos: de 1 a 10 toneladas
3	Categoría 3	Volumen del derrame de hidrocarburos: de 10 a 100 toneladas
4	Categoría 4	Volumen del derrame de hidrocarburos: de 100 a 1 000 toneladas
5	Categoría 5	Volumen del derrame de hidrocarburos: de 1 000 a 10 000 toneladas
6	Categoría 6	Volumen del derrame de hidrocarburos: > 10 000 toneladas

\*\*\*



**ANEXO 32**

**ORDEN DEL DÍA BIENAL DEL SUBCOMITÉ BLG Y ORDEN DEL DÍA PROVISIONAL DEL BLG 16**

<b>SUBCOMITÉ DE TRANSPORTE DE LÍQUIDOS Y GASES A GRANEL (BLG)*</b>					
<b>RESULTADOS PREVISTOS PARA 2012-2013 (resolución A.[...](27))</b>		<b>Órgano u órganos superiores</b>	<b>Órgano u órganos coordinadores</b>	<b>Órgano u órganos participantes</b>	<b>Año de ultimación previsto</b>
<b>Número**</b>	<b>Descripción</b>				
1.1.2.2	<b>Cooperación con la IACS: Examen de las interpretaciones unificadas</b>	MSC/MEPC		BLG	De plazo indefinido
2.0.1.13	<b>Instrumentos no obligatorios: directrices adicionales para la implantación del Convenio BWM, incluida la supervisión por el Estado de abanderamiento</b>	MEPC	BLG		2012
5.2.1.3	<b>Elaboración del código internacional de seguridad para los buques que utilicen gas u otros combustibles de bajo punto de inflamación</b>	MSC	BLG	FP y DE	2013
5.2.1.4	<b>Elaboración del Código CIG revisado</b>	MSC	BLG	FP, DE, SLF y STW	2013
5.2.2.9	<b>Examen de las enmiendas al Convenio SOLAS para introducir ejercicios obligatorios de entrada y salvamento en espacios cerrados</b>	MSC	DSC	BLG	2012
7.1.2.14	<b>Orientaciones sobre la contaminación biológica para las embarcaciones de recreo de menos de 24 metros de eslora</b>	MEPC	BLG		2012
7.1.2.32	<b>Elaboración de un código para el transporte y la manipulación de cantidades limitadas de sustancias líquidas a granel nocivas y potencialmente peligrosas en buques de apoyo mar adentro</b>	MSC/MEPC	BLG	DE	2012 2013

\* Los puntos impresos en negrita se han seleccionado para el proyecto de orden del día provisional del BLG 16.

\*\* Los números remiten a los resultados previstos para el bienio 2010-2011.



<b>SUBCOMITÉ DE TRANSPORTE DE LÍQUIDOS Y GASES A GRANEL (BLG)*</b>					
<b>RESULTADOS PREVISTOS PARA 2012-2013 (resolución A.[...](27))</b>		<b>Órgano u órganos superiores</b>	<b>Órgano u órganos coordinadores</b>	<b>Órgano u órganos participantes</b>	<b>Año de ultimación previsto</b>
<b>Número**</b>	<b>Descripción</b>				
7.2.2.4	<b>Evaluación de los riesgos de los productos químicos desde el punto de vista de la seguridad y la contaminación y preparación de las enmiendas consiguientes</b>	MEPC	BLG		De plazo indefinido
7.3.1.1	<b>Examen de los instrumentos no obligatorios pertinentes como consecuencia de las enmiendas al Anexo VI del Convenio MARPOL y al Código Técnico sobre los NO<sub>x</sub></b>	MEPC	BLG		2012
12.3.1 12.1.2.2	<b>Análisis de siniestros</b>	MSC	FSI	BLG	De plazo indefinido

**SUBCOMITÉ DE TRANSPORTE DE LÍQUIDOS Y GASES  
A GRANEL (BLG) – 16º PERIODO DE SESIONES**

- Apertura del periodo de sesiones
- 1 Adopción del orden del día
  - 2 Decisiones de otros órganos de la OMI
  - 3 Evaluación de los riesgos de los productos químicos desde el punto de vista de la seguridad y la contaminación y preparación de las enmiendas consiguientes
  - 4 Elaboración de directrices y otros documentos para la implantación uniforme del Convenio BWM 2004
  - 5 Elaboración de medidas internacionales para reducir al mínimo la transferencia de especies acuáticas invasivas debida a la contaminación biológica de los buques
  - 6 Elaboración del código internacional de seguridad para los buques que utilicen gas u otros combustibles de bajo punto de inflamación
  - 7 Elaboración del Código CIG revisado
  - 8 Examen de los instrumentos no obligatorios pertinentes como consecuencia de las enmiendas al Anexo VI del Convenio MARPOL y al Código Técnico sobre los NO<sub>x</sub>
  - 9 Elaboración de un código para el transporte y la manipulación de cantidades limitadas de sustancias líquidas a granel nocivas y potencialmente peligrosas en buques de apoyo mar adentro
  - 10 Examen de las enmiendas al Convenio SOLAS para introducir ejercicios obligatorios de entrada y salvamento en espacios cerrados
  - 11 Examen de las interpretaciones unificadas de la IACS
  - 12 Análisis de siniestros
  - 13 Orden del día bienal y orden del día provisional del BLG 17
  - 14 Elección de Presidente y Vicepresidente para 2013
  - 15 Otros asuntos
  - 16 Informe para los Comités

\*\*\*



ANEXO 33

ORDEN DEL DÍA BIENAL DEL SUBCOMITÉ FSI Y ORDEN DEL DÍA PROVISIONAL DEL FSI 20

SUBCOMITÉ DE IMPLANTACIÓN POR EL ESTADO DE ABANDERAMIENTO (FSI)*					
RESULTADOS PREVISTOS PARA 2012-2013 (resolución A.[...](27))		Órgano u órganos superiores	Órgano u órganos coordinadores	Órgano u órganos participantes	Año de ultimación previsto
Número**	Descripción				
1.1.2.1	<b>Cooperación con la FAO: Preparación y celebración de la 3ª reunión del Grupo mixto de trabajo FAO/OMI sobre la pesca ilícita, no regulada y no declarada y cuestiones conexas</b>	MSC/MEPC	FSI	SLF	2013
1.1.2.2	<b>Cooperación con la IACS: Examen de las interpretaciones unificadas</b>	MSC/MEPC		FSI	De plazo indefinido
1.1.2.4	<b>Elaboración de directrices sobre la supervisión por el Estado rector del puerto de las horas de descanso de la gente de mar teniendo en cuenta el Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006</b>	MSC	FSI	STW	2013
2.0.1.13	<b>Instrumentos no obligatorios: directrices adicionales para la implantación del Convenio BWM, incluida la supervisión por el Estado de abanderamiento</b>	MEPC	FSI		2013
2.0.1.18	<b>Elaboración de un código para las organizaciones reconocidas</b>	MSC/MEPC	FSI		2012
2.0.1.25	<b>Examen detallado de las cuestiones relacionadas con las responsabilidades de los Gobiernos y elaboración de medidas para fomentar el cumplimiento por el Estado de abanderamiento</b>	MSC/MEPC	FSI		2013

\* Los puntos impresos en negrita se han seleccionado para el proyecto de orden del día provisional del FSI 20.

\*\* Los números remiten a los resultados previstos para el bienio 2010-2011.

<b>SUBCOMITÉ DE IMPLANTACIÓN POR EL ESTADO DE ABANDERAMIENTO (FSI)*</b>					
<b>RESULTADOS PREVISTOS PARA 2012-2013 (resolución A.[...](27))</b>		<b>Órgano u órganos superiores</b>	<b>Órgano u órganos coordinadores</b>	<b>Órgano u órganos participantes</b>	<b>Año de ultimación previsto</b>
<b>Número**</b>	<b>Descripción</b>				
2.0.1.27	<b>Informes resumidos y análisis de los informes obligatorios en virtud del Convenio MARPOL</b>	MEPC	FSI		De plazo indefinido
2.0.2.2	<b>Examen del Código para la implantación de los instrumentos obligatorios de la OMI y de los compendios de informes resumidos de auditoría, adopción del nuevo código para la implantación de los instrumentos de la OMI (IIIC) y conferir obligatoriedad al Código III y a las auditorías</b>	MSC/MEPC	FSI		2013
5.1.2.1.1	<b>Conferir obligatoriedad a las disposiciones de la circular MSC.1/Circ.1206/Rev.1</b>	MSC	DE	FSI, NAV y STW	2012
5.1.2.3	<b>Medidas para salvaguardar la seguridad de las personas rescatadas en el mar</b>	MSC	COMSAR	FSI/FAL	2012
5.2.1.22	<b>Elaboración de un instrumento no obligatorio sobre reglas para los buques no regidos por los convenios</b>	MSC	FSI		2013
5.2.1.23	<b>Examen y actualización de las Directrices para efectuar reconocimientos de conformidad con el SARC y de los anexos del Código para la implantación de los instrumentos obligatorios de la OMI</b>	MSC/MEPC	FSI		De plazo indefinido
5.3.1.6	<b>Fomento de la armonización de las actividades de supervisión por el Estado rector del puerto y recopilación de datos sobre la supervisión por el Estado rector del puerto</b>	MSC	FSI		De plazo indefinido
12.1.2.1/2 12.3.1.1	<b>Recopilación y análisis de datos sobre siniestros para determinar tendencias y elaborar recomendaciones basadas en conocimientos y riesgos</b>	MSC	FSI	Todos los subcomités	De plazo indefinido

---

**SUBCOMITÉ DE IMPLANTACIÓN POR EL ESTADO DE ABANDERAMIENTO (FSI) –  
20º PERIODO DE SESIONES**

- Apertura del periodo de sesiones
- 1 Adopción del orden del día
  - 2 Decisiones de otros órganos de la OMI
  - 3 Responsabilidades de los Gobiernos y medidas para fomentar el cumplimiento por el Estado de abanderamiento
  - 4 Informes obligatorios en virtud del Convenio MARPOL
  - 5 Estadísticas e investigaciones de siniestros
  - 6 Armonización de las actividades de supervisión por el Estado rector del puerto
  - 7 Directrices para la supervisión por el Estado rector del puerto de las horas de descanso de la gente de mar y Directrices sobre la supervisión por el Estado rector del puerto en relación con el Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006
  - 8 Elaboración de directrices sobre la supervisión por el Estado rector del puerto en virtud del Convenio BWM 2004
  - 9 Análisis detallado de las dificultades experimentadas en la implantación de los instrumentos de la OMI
  - 10 Examen de las Directrices para efectuar reconocimientos de conformidad con el SARC y de los anexos del Código para la implantación de los instrumentos obligatorios de la OMI
  - 11 Examen de las interpretaciones unificadas de la IACS
  - 12 Examen del Código para la implantación de los instrumentos obligatorios de la OMI
  - 13 Elaboración de un código para las organizaciones reconocidas
  - 14 Medidas para salvaguardar la seguridad de las personas rescatadas en el mar
  - 15 Pesca ilegal, no declarada y no reglamentada y cuestiones conexas
  - 16 Orden del día bienal y orden del día provisional del FSI 21
  - 17 Elección de Presidente y Vicepresidente para 2013
  - 18 Otros asuntos
  - 19 Informe para los Comités

\*\*\*



**ANEXO 34**

**PUNTOS DE LOS ÓRDENES DEL DÍA BIENALES DE LOS SUBCOMITÉS DE, DSC,  
NAV y STW QUE GUARDAN RELACIÓN CON CUESTIONES AMBIENTALES**

<b>SUBCOMITÉ DE PROYECTO Y EQUIPO DEL BUQUE (SUBCOMITÉ DE)</b>					
<b>RESULTADOS PREVISTOS PARA 2012-2013 (resolución A.[...](27))</b>		<b>Órgano u órganos superiores</b>	<b>Órgano u órganos coordinadores</b>	<b>Órgano u órganos participantes</b>	<b>Año de ultimación previsto</b>
<b>Número *</b>	<b>Descripción</b>				
NUEVO	<b>Revisión de la especificación normalizada para los incineradores de a bordo (resolución MEPC.76(40))</b>	MEPC	DE		2012
5.2.1.19	<b>Elaboración de un código obligatorio para los buques que naveguen en aguas polares</b>	MSC/MEPC	DE		2012
7.1.2.4	<b>Disposiciones para reducir el ruido debido al transporte marítimo y sus efectos adversos en la fauna marina</b>	MEPC	DE		2012
7.1.2.31	<b>Revisión de las Directrices revisadas sobre la implantación de las normas relativas a efluentes y pruebas de rendimiento de las instalaciones de tratamiento de aguas sucias (resolución MEPC.159(55))</b>	MEPC	DE		2012

\* Los números remiten a los resultados previstos para el bienio 2010-2011.



<b>SUBCOMITÉ DE TRANSPORTE DE MERCANCÍAS PELIGROSAS, CARGAS SÓLIDAS Y CONTENEDORES (SUBCOMITÉ DSC)</b>					
<b>RESULTADOS PREVISTOS PARA 2012-2013 (resolución A.[...](27))</b>		<b>Órgano u órganos superiores</b>	<b>Órgano u órganos coordinadores</b>	<b>Órgano u órganos participantes</b>	<b>Año de ultimación previsto</b>
<b>Número</b>	<b>Descripción</b>				
5.2.3.3	<b>Enmiendas al Código IMSBC, incluida la evaluación de las propiedades de las cargas sólidas a granel</b>	MSC/MEPC	DSC		De plazo indefinido
NUEVO	<b>Elaboración de criterios para la evaluación de las cargas sólidas a granel potencialmente peligrosas para el medio ambiente en relación con el Anexo V revisado del Convenio MARPOL</b>	MEPC	DSC		2012
12.3.1.3	<b>Informes sobre sucesos en que intervengan mercancías peligrosas o contaminantes del mar transportados en bultos, ocurridos a bordo de los buques o en zonas portuarias</b>	MSC/MEPC	DSC		De plazo indefinido

<b>SUBCOMITÉ DE SEGURIDAD DE LA NAVEGACIÓN (SUBCOMITÉ NAV)</b>					
<b>RESULTADOS PREVISTOS PARA 2012-2013 (resolución A.[...](27))</b>		<b>Órgano u órganos superiores</b>	<b>Órgano u órganos coordinadores</b>	<b>Órgano u órganos participantes</b>	<b>Año de ultimación previsto</b>
<b>Número</b>	<b>Descripción</b>				
5.2.4.1	<b>Organización del tráfico marítimo, notificación para buques y cuestiones conexas</b>	MSC/MEPC	NAV		De plazo indefinido

<b>SUBCOMITÉ DE NORMAS DE FORMACIÓN Y GUARDIA (STW)</b>					
<b>RESULTADOS PREVISTOS PARA 2012-2013 (resolución A.[...](27))</b>		<b>Órgano u órganos superiores</b>	<b>Órgano u órganos coordinadores</b>	<b>Órgano u órganos participantes</b>	<b>Año de ultimación</b>
<b>Número</b>	<b>Descripción</b>				
5.4.1	<b>Examen de la influencia de las cuestiones relacionadas con el factor humano</b>	MSC/MEPC	STW		De plazo indefinido

\*\*\*

**ANEXO 35**

**SITUACIÓN DE LOS RESULTADOS PREVISTOS DEL COMITÉ PARA EL BIENIO 2010-2011**

Número del resultado previsto en el Plan de acción de alto nivel para 2010-2011 <sup>a</sup>	Descripción	Año de ultimación <sup>b</sup>	Situación del resultado para el año 1 <sup>c</sup>	Situación del resultado para el año 2 <sup>c</sup>	Referencias <sup>d</sup>
1.1.1.1	Análisis, demostración y fomento constantes de los vínculos existentes entre la infraestructura del transporte marítimo seguro, protegido, eficaz y ecológicamente racional, el desarrollo del comercio y la economía mundiales y el logro de los ODM	Tarea continuada	De plazo indefinido	De plazo indefinido	
1.1.2.2	Cooperación con la IACS: examen de las interpretaciones unificadas	Tarea continuada	De plazo indefinido	De plazo indefinido	
1.1.2.7	Cooperación con proveedores de datos: protocolos de intercambio de datos con entidades internacionales, regionales y nacionales	Tarea continuada	De plazo indefinido	De plazo indefinido	
1.1.2.26	Aportación de políticas u orientaciones para el Grupo de gestión ambiental (constituido en virtud de la resolución A/53/463UN de la Asamblea General de las Naciones Unidas): intercambio de información y conclusión de acuerdos sobre las prioridades entre organismos	Tarea continuada	De plazo indefinido	De plazo indefinido	
1.1.2.27	Aportación de políticas u orientaciones para el GESAMP: novedades conexas en el seno de la OMI	Tarea continuada	De plazo indefinido	De plazo indefinido	
1.1.2.28	Aportación de políticas u orientaciones para el Grupo de trabajo del GESAMP sobre el agua de lastre: evaluación de los sistemas de gestión del agua de lastre	Tarea continuada	De plazo indefinido	De plazo indefinido	
1.1.2.29	Aportación de políticas u orientaciones para el Grupo de trabajo EHS del GESAMP: evaluación de los productos químicos a granel	Tarea continuada	De plazo indefinido	De plazo indefinido	
1.1.2.30	Aportación de políticas u orientaciones para la CMNUCC: emisiones de gases de efecto invernadero procedentes de los buques	Tarea continuada	De plazo indefinido	De plazo indefinido	
1.1.2.31	Aportación de políticas u orientaciones para el Sistema Globalmente Armonizado de las Naciones Unidas: clasificación y etiquetado de productos	Tarea continuada	De plazo indefinido	De plazo indefinido	

Número del resultado previsto en el Plan de acción de alto nivel para 2010-2011 <sup>a</sup>	Descripción	Año de ultimación <sup>b</sup>	Situación del resultado para el año 1 <sup>c</sup>	Situación del resultado para el año 2 <sup>c</sup>	Referencias <sup>d</sup>
1.1.2.32	Aportación de políticas u orientaciones para la ONU-Océanos: mecanismo de coordinación interorganismos para las cuestiones oceánicas y costeras	Tarea continuada	De plazo indefinido	De plazo indefinido	
1.1.2.33	Aportación de políticas u orientaciones para el Proceso ordinario de las Naciones Unidas: evaluación del estado del medio marino	Tarea continuada	De plazo indefinido	De plazo indefinido	
1.1.2.42	Seguimiento de la 3ª reunión del Grupo mixto de trabajo OIT/OMI/Convenio de Basilea sobre el desguace de buques	Tarea continuada	De plazo indefinido	De plazo indefinido	
1.3.1.3	Determinación de las ZMES, teniendo en cuenta el artículo 211 y otros artículos pertinentes de la CONVEMAR	Tarea continuada	De plazo indefinido	De plazo indefinido	
1.3.2.1	Contribuciones al seguimiento de la CNUMAD y la Cumbre Mundial sobre el Desarrollo Sostenible	Tarea continuada	De plazo indefinido	De plazo indefinido	
1.3.3.1	Perfiles de peligrosidad y evaluación de las nuevas sustancias presentadas que han de incorporarse en el código CIQ	Tarea continuada	De plazo indefinido	De plazo indefinido	
1.3.3.2	Aprobación de los sistemas de gestión del agua de lastre	Tarea continuada	De plazo indefinido	De plazo indefinido	
2.0.1.2	Instrumentos obligatorios: Enmiendas a los Anexos I a VI del Convenio MARPOL, incluido el Anexo V revisado	2011	En curso	En curso	El Anexo V revisado del Convenio MARPOL se adoptó en el MEPC 62
2.0.1.11	Instrumentos no obligatorios: Aclaración de los límites entre el Convenio MARPOL y el Convenio de Londres 1972	2011	En curso	En curso	
2.0.1.12	Instrumentos no obligatorios: directrices para la aplicación del Anexo I del Convenio MARPOL	Tarea continuada	De plazo indefinido	De plazo indefinido	
2.0.1.13	Instrumentos no obligatorios: Directrices relativas al Convenio BWM (actualización y refundición de las directrices existentes)	Tarea continuada	De plazo indefinido	De plazo indefinido	

Número del resultado previsto en el Plan de acción de alto nivel para 2010-2011 <sup>a</sup>	Descripción	Año de ultimación <sup>b</sup>	Situación del resultado para el año 1 <sup>c</sup>	Situación del resultado para el año 2 <sup>c</sup>	Referencias <sup>d</sup>
2.0.1.14	Instrumentos no obligatorios: Directrices para los motores de sustitución que no tienen que ajustarse al límite del nivel III (Anexo VI del Convenio MARPOL)	2011	En curso	En curso	
2.0.1.15	Instrumentos no obligatorios: Directrices sobre la provisión de instalaciones de recepción (Anexo VI del Convenio MARPOL)	2011	En curso	Alcanzado	Se adoptaron mediante la resolución MEPC.199(62) en el MEPC 62
2.0.1.16	Instrumentos no obligatorios: otras directrices pertinentes que guarden relación con las equivalencias indicadas en la regla 4 del Anexo VI del Convenio MARPOL que no estén incluidas en otras directrices	2011	En curso	En curso	
2.0.1.17	Instrumentos no obligatorios: directrices exigidas en el párrafo 2.2.5.6 del Código Técnico sobre los NO <sub>x</sub>	2011	En curso	En curso	
2.0.1.24	Interpretaciones unificadas de las reglas del Convenio MARPOL	Tarea continuada	De plazo indefinido	De plazo indefinido	
2.0.1.25	Fomento de la implantación de los instrumentos obligatorios y no obligatorios	Tarea continuada	De plazo indefinido	De plazo indefinido	
2.0.1.26	Informes sobre el contenido medio de azufre del fueloil residual suministrado para uso a bordo de los buques	Tarea continuada	De plazo indefinido	En curso	
2.0.1.27	Informes resumidos y análisis de los informes obligatorios en virtud del Convenio MARPOL	Tarea continuada	De plazo indefinido	En curso	
2.0.1.29	Interpretación sobre la aplicación de las prescripciones del Convenio SOLAS, el Convenio MARPOL y el Convenio de Líneas de Carga a las transformaciones importantes de petroleros	Tarea continuada	En curso	Alcanzado	Interpretación unificada aprobada por el MSC 89 y el MEPC 62
2.0.2.1	Aportación al Plan voluntario de auditorías de los Estados Miembros de la OMI y al Código para la implantación de los instrumentos obligatorios de la OMI en lo que respecta a la protección del medio marino	Tarea continuada	De plazo indefinido	De plazo indefinido	
2.0.2.2	Código revisado para la implantación de los instrumentos obligatorios de la OMI	2011	En curso	Alcanzado	Aprobado por el MSC 89 y el MEPC 62 para su adopción por la A 27
2.0.2.3	Implantación de las propuestas aprobadas para el desarrollo futuro del Plan de auditorías	2011	En curso	En curso	

Número del resultado previsto en el Plan de acción de alto nivel para 2010-2011 <sup>a</sup>	Descripción	Año de ultimación <sup>b</sup>	Situación del resultado para el año 1 <sup>c</sup>	Situación del resultado para el año 2 <sup>c</sup>	Referencias <sup>d</sup>
3.1.1.1	Orientaciones para la Secretaría acerca de los programas y proyectos ambientales que la Organización ejecuta o a los cuales contribuye, como los del FMAM, el PNUMA, el PNUD y el Banco Mundial, y del Foro OMI/PNUMA sobre cooperación regional para combatir la contaminación del mar	Tarea continuada	De plazo indefinido	De plazo indefinido	
3.1.1.2	Informes sobre la movilización de recursos para los programas ambientales y sobre su ejecución	Tarea continuada	De plazo indefinido	De plazo indefinido	
3.1.2.1	Orientaciones para la Secretaría sobre las asociaciones con el sector (iniciativa mundial) para fomentar la aplicación del Convenio de Cooperación y del Protocolo de Cooperación-SNPP	2011	En curso	En curso	
3.4.1.1	Orientación sobre la identificación de las necesidades que surjan en los Estados en desarrollo, en particular en los PEID y PMA	Tarea continuada	De plazo indefinido	De plazo indefinido	
3.5.1.3	Aportación al PICT en materia de protección del medio marino	Tarea continuada	De plazo indefinido	De plazo indefinido	
3.5.3.2	Un mecanismo de creación de capacidad para las nuevas medidas o instrumentos, según se recomienda en la resolución A.998(25)	2011	En curso	En curso	
4.0.2.1	Orientaciones sobre el establecimiento o perfeccionamiento de los sistemas de información (bases de datos, sitios en la Red, etc.) como parte de la plataforma del Sistema mundial integrado de información marítima (GISIS), según proceda	Tarea continuada	De plazo indefinido	De plazo indefinido	
4.0.2.3	Protocolos de intercambio de datos con otros proveedores internacionales, regionales y nacionales de datos	Tarea continuada	De plazo indefinido	De plazo indefinido	
4.0.5.1	Revisión de las directrices sobre organización y método de trabajo, según proceda	2011	En curso	Alcanzado	El MSC 89 y el MEPC 62 aprobaron las Directrices revisadas, que se publicaron como circular MSC-MEPC.1/Circ.4
5.2.2.2	Instrumentos obligatorios: Aportaciones relativas a los Convenios MARPOL y BWM y otros convenios sobre el medio ambiente en relación con los procedimientos operacionales y de formación para el personal marítimo	Tarea continuada	De plazo indefinido	De plazo indefinido	

Número del resultado previsto en el Plan de acción de alto nivel para 2010-2011 <sup>a</sup>	Descripción	Año de ultimación <sup>b</sup>	Situación del resultado para el año 1 <sup>c</sup>	Situación del resultado para el año 2 <sup>c</sup>	Referencias <sup>d</sup>
5.2.3.10	Instrumentos obligatorios: Aportaciones relativas a los Anexos I y II del Convenio MARPOL y al código CIQ para el examen de las normas relativas a la manipulación y el transporte sin riesgos por mar de cargas sólidas y líquidas	Tarea continuada	De plazo indefinido	De plazo indefinido	
5.2.3.11	Instrumentos obligatorios: Enmiendas al Anexo III del Convenio MARPOL sobre el examen de las normas relativas a la manipulación y el transporte sin riesgos por mar de cargas sólidas y líquidas	2011	Alcanzado		El Anexo III revisado del Convenio MARPOL se adoptó mediante la resolución MEPC.193(61)
5.3.1.5	Instrumentos no obligatorios: Examen de las Directrices para la inspección de los sistemas antiincrustantes en los buques	2011	En curso	En curso	Adoptadas mediante la resolución MEPC.208(62) en el MEPC 62
7.1.1.1	Seguimiento del estudio del GESAMP sobre los "Cálculos aproximados de la cantidad de hidrocarburos que penetran en el medio marino procedentes de actividades desarrolladas en el mar"	Tarea continuada	De plazo indefinido	De plazo indefinido	
7.1.1.2	Orientación técnica que permita a la Secretaría elaborar, a partir de las prescripciones de notificación estipuladas en los convenios MARPOL y de Cooperación y en el Protocolo de Cooperación-SNPP, así como de otras fuentes de información pertinentes, la estructura que adoptará la información sobre sucesos de contaminación para la presentación de informes periódicos a los Subcomités FSI y BLG y/o al MEPC	2011	En curso	En curso	
7.1.2.1	Instrumentos obligatorios: Seguimiento del Convenio de Hong Kong sobre el Reciclaje de Buques, incluida la elaboración y adopción de directrices conexas	2011	En curso	En curso	
7.1.2.2	Instrumentos obligatorios: Designación de zonas especiales y de zonas marinas especialmente sensibles y adopción de las medidas de protección correspondientes	Tarea continuada	De plazo indefinido	De plazo indefinido	
7.1.2.3	Instrumentos no obligatorios: Refundición de las directrices sobre la gestión del agua de lastre	2011	En curso	En curso	
7.1.2.4	Disposiciones para reducir el ruido debido al transporte marítimo y sus efectos adversos en la fauna marina	2011	En curso	En curso	
7.1.2.5	Aprobación de sistemas de gestión del agua de lastre	Tarea continuada	De plazo indefinido	De plazo indefinido	

Número del resultado previsto en el Plan de acción de alto nivel para 2010-2011 <sup>a</sup>	Descripción	Año de ultimación <sup>b</sup>	Situación del resultado para el año 1 <sup>c</sup>	Situación del resultado para el año 2 <sup>c</sup>	Referencias <sup>d</sup>
7.1.2.6	Aprobación de la lista de sustancias activas utilizadas por los sistemas de gestión del agua de lastre	Tarea continuada	De plazo indefinido	De plazo indefinido	
7.1.2.7	Elaboración de un manual titulado "Gestión del agua de lastre – Cómo llevarla a la práctica"	2011	En curso	En curso	
7.1.2.8	Celebración del Tercer simposio de investigación y desarrollo sobre la gestión del agua de lastre	2011	Alcanzado		Celebrado en enero de 2010 en Malmö (Suecia), en cooperación con la UMM
7.1.2.9	Políticas y prácticas en materia de reducción de las emisiones de los gases de efecto invernadero procedentes de los buques (resolución A.963(23)): Sistema de establecimiento de índices de emisión de CO <sub>2</sub> para los buques; nivel de referencia para las emisiones de CO <sub>2</sub>	2011	En curso	En curso	
7.1.2.10	Medidas para fomentar la aplicación del Convenio AFS	Tarea continuada	De plazo indefinido	De plazo indefinido	
7.1.2.11	Manual sobre contaminación química para abordar los aspectos jurídicos y administrativos de los sucesos relacionados con SNPP	2011	En curso	En curso	
7.1.2.12	Revisión del Manual sobre la contaminación ocasionada por hidrocarburos, Parte 1 – Prevención	2011	Alcanzado		Será publicado por el Servicio de publicaciones de la OMI
7.1.2.13	Orientaciones sobre el transporte de cargas de biocombustibles y mezclas que los contengan	2011	En curso	En curso	Aprobadas en el MEPC 62 y distribuidas como circular MEPC.1/Circ.761
7.1.2.14	Orientaciones sobre la translocación de especies acuáticas invasivas debida a la contaminación biológica de los buques	2011	En curso	En curso	Adoptadas mediante la resolución MEPC.207(62) en el MEPC 62
7.1.2.15	Documento de orientación sobre la identificación y observación de los hidrocarburos derramados	2011	Alcanzado		Se publicará como publicación conjunta OMI/PIECA
7.1.2.16	Directrices técnicas sobre la evaluación de los hidrocarburos sumergidos y técnicas de remoción	2011	En curso	En curso	

Número del resultado previsto en el Plan de acción de alto nivel para 2010-2011 <sup>a</sup>	Descripción	Año de ultimación <sup>b</sup>	Situación del resultado para el año 1 <sup>c</sup>	Situación del resultado para el año 2 <sup>c</sup>	Referencias <sup>d</sup>
7.1.2.17	Documento de orientación sobre el sistema de mando para incidentes durante la lucha contra los derrames de hidrocarburos	2011	Alcanzado		Será publicado por el Servicio de publicaciones de la OMI
7.1.2.18	Orientaciones sobre la respuesta a derrames de hidrocarburos en corrientes rápidas	2011	En curso	En curso	
7.1.2.19	Documento guía sobre la lucha contra los derrames de hidrocarburos en condiciones de hielo y nieve	2011	En curso	En curso	
7.1.2.20	Actualización de las Directrices de la OMI sobre la aplicación de dispersantes	2011	En curso	En curso	
7.1.2.21	Directrices para hacer frente a los derrames de hidrocarburos mediante la incineración in situ mar adentro	2011	En curso	En curso	
7.1.2.22	Instrumento de apoyo para la toma de decisiones sobre la gestión de desechos	2011	En curso	En curso	
7.1.2.23	Orientaciones sobre la cartografía de las zonas sensibles relacionada con la lucha contra los derrames de hidrocarburos	2011	En curso	En curso	
7.1.2.24	Guía operacional sobre el uso de sorbentes	2011	En curso	En curso	
7.1.2.25	Lista de comprobaciones de la publicación de los nuevos manuales, documentos de orientación y materiales didácticos de la OMI	2011	Alcanzado		Aprobada en el MEPC 60
7.1.2.26	Orientaciones sobre las obligaciones de los Estados y las medidas que deben adoptar con objeto de prepararse para la implantación del Protocolo de Cooperación-SNPP	2011	En curso	En curso	
7.1.2.27	Normas de ensayo para la homologación del equipo añadido	2011	En curso	Alcanzado	Adoptadas mediante la resolución MEPC.205(62) en el MEPC 62
7.1.2.28	Medidas para fomentar los sistemas integrados de tratamiento de las aguas de sentina	2011	En curso	Alcanzado	Aprobadas en el MEPC 62 y distribuidas como circular MEPC.1/Circ.760
7.1.2.29	Directrices relativas a un plan de a bordo para la prevención de la contaminación por desechos de hidrocarburos	2011	En curso	Alcanzado	Aprobadas en el MEPC 62 y distribuidas como circular MEPC.1/Circ.759



Número del resultado previsto en el Plan de acción de alto nivel para 2010-2011 <sup>a</sup>	Descripción	Año de ultimación <sup>b</sup>	Situación del resultado para el año 1 <sup>c</sup>	Situación del resultado para el año 2 <sup>c</sup>	Referencias <sup>d</sup>
7.1.2.30	Alternativas de accionamiento manual en caso de funcionamiento defectuoso del equipo de prevención de la contaminación	2011	En curso	En curso	
7.1.2.31	Elaboración de orientaciones sobre el funcionamiento seguro y las normas de rendimiento del equipo de lucha contra la contaminación por hidrocarburos	2012	En curso	En curso	
7.1.3.1	Informes sobre la insuficiencia de las instalaciones portuarias de recepción	Tarea continuada	De plazo indefinido	De plazo indefinido	
7.1.3.2	Seguimiento de la implantación del Plan de acción sobre las instalaciones portuarias de recepción	2011	En curso	En curso	
7.1.4.1	Plan de acción sobre la prevención y contención de la contaminación del mar procedente de embarcaciones pequeñas, incluida la elaboración de las medidas adecuadas	Tarea continuada	De plazo indefinido	De plazo indefinido	
7.2.1.2	Aportación al examen de las Directrices sobre la determinación de los lugares de refugio en relación con la protección del medio marino	Tarea continuada	De plazo indefinido	De plazo indefinido	
7.2.2.2	Aspectos medioambientales de las variantes de proyecto de buques tanque	Tarea continuada	De plazo indefinido	De plazo indefinido	
7.2.2.3	Enmiendas al Anexo I del Convenio MARPOL sobre la utilización y el transporte de hidrocarburos pesados a bordo de los buques en la zona del Antártico	2010	Alcanzado		Resolución MEPC.189(60)
7.2.2.4	Evaluación de los riesgos de los productos químicos desde el punto de vista de la seguridad y la contaminación, y preparación de las enmiendas consiguientes	Tarea continuada	De plazo indefinido	De plazo indefinido	
7.2.2.5	Aplicación de las prescripciones para el transporte de biocombustibles y mezclas que los contengan	2011	En curso	Alcanzado	Aprobadas en el MEPC 62
7.2.3.1	Incremento de las actividades del PICT en lo que respecta al Convenio de Cooperación y al Protocolo de Cooperación-SNPP	Tarea continuada	De plazo indefinido	De plazo indefinido	
7.3.1.1	Examen de los instrumentos no obligatorios como consecuencia de la revisión del Anexo VI del Convenio MARPOL	2011	En curso	En curso	
7.3.1.2	Enmiendas al Anexo VI del Convenio MARPOL en virtud de las cuales se introduce una ECA norteamericana	2010	Alcanzado		Resolución MEPC.190(60)

Número del resultado previsto en el Plan de acción de alto nivel para 2010-2011 <sup>a</sup>	Descripción	Año de ultimación <sup>b</sup>	Situación del resultado para el año 1 <sup>c</sup>	Situación del resultado para el año 2 <sup>c</sup>	Referencias <sup>d</sup>
7.3.2.1	Ultimación del plan de trabajo con objeto de determinar y elaborar los mecanismos necesarios para lograr la limitación o reducción de las emisiones de CO <sub>2</sub> ocasionadas por el transporte marítimo internacional	Tarea continuada	De plazo indefinido	De plazo indefinido	
7.4.1.1	Seguimiento del Plan de acción actualizado sobre la estrategia de la Organización para abordar el factor humano (MSC-MEPC.7/Circ.4)	Tarea continuada	De plazo indefinido	De plazo indefinido	
9.0.1.3	Provisión de instalaciones de recepción en los PEID en virtud del Convenio MARPOL	2011	En curso	En curso	
11.1.1.1	Análisis, demostración y fomento constantes de los vínculos existentes entre la infraestructura del transporte marítimo seguro, protegido, eficaz y ecológicamente racional, el desarrollo del comercio y la economía mundiales y el logro de los Objetivos de Desarrollo del Milenio	Tarea continuada	De plazo indefinido	De plazo indefinido	
11.1.1.6	Medidas para fomentar el concepto de "Embajador de la OMI para la infancia" en colaboración con asociaciones juveniles dedicadas a la protección del medio marino en todo el mundo	Tarea continuada	De plazo indefinido	De plazo indefinido	
12.1.1.1	Revisión de las Directrices relativas a la EFS, incluidos los criterios del riesgo ambiental	2011	En curso	Alcanzado	Aprobadas en el MEPC 62. Véase el documento MEPC 62/24/Add.1, anexo 31
12.3.1.3	Informes sobre sucesos en que intervengan mercancías peligrosas o contaminantes del mar transportados en bultos, ocurridos a bordo de buques o en zonas portuarias	2011	En curso	En curso	
12.4.1.1	Directrices y circulares MEPC para dar una mayor difusión al concepto de "cadena de responsabilidad" entre todas las partes interesadas por conducto de las organizaciones reconocidas como entidades consultivas	Tarea continuada	De plazo indefinido	De plazo indefinido	
13.0.2.1	Orientaciones para la Secretaría sobre el desarrollo del GISIS y el acceso a la información	Tarea continuada	De plazo indefinido	De plazo indefinido	
13.0.2.2	Bases de datos como parte del GISIS, y otros medios, incluidos los medios electrónicos	Tarea continuada	De plazo indefinido	De plazo indefinido	

Número del resultado previsto en el Plan de acción de alto nivel para 2010-2011 <sup>a</sup>	Descripción	Año de ultimación <sup>b</sup>	Situación del resultado para el año 1 <sup>c</sup>	Situación del resultado para el año 2 <sup>c</sup>	Referencias <sup>d</sup>
13.0.2.3	Inventario de información, investigación y desarrollo y mejores prácticas relacionadas con la preparación y lucha contra las SNPP	Tarea continuada	De plazo indefinido	De plazo indefinido	
13.0.2.4	Plataforma en la Red para la información relacionada con el Convenio de Cooperación y el Protocolo de Cooperación-SNPP	Tarea continuada	De plazo indefinido	De plazo indefinido	
13.0.3.1	Aprobación de tecnologías nuevas y mejoradas para los sistemas de gestión del agua de lastre y la reducción de la contaminación atmosférica	Tarea continuada	De plazo indefinido	De plazo indefinido	
13.0.3.2	Celebración del Tercer simposio de investigación y desarrollo sobre la gestión del agua de lastre	2011	Alcanzado		Véase 7.1.2.8 <i>supra</i>

**Notas:**

- a Cuando un resultado determinado comprenda varios resultados esperados, en el informe debería consignarse cada resultado esperado por separado.
- b En lo que respecta a la fecha de ultimación prevista, ésta debería indicarse con un año, o debería especificarse que el punto constituye una tarea continuada. No debería indicarse un número de periodo de sesiones.
- c Los términos que figuran en las columnas tituladas "Situación del resultado" se definen de la siguiente manera:
  - por "alcanzado" se entiende que se han obtenido debidamente los resultados en cuestión;
  - por "en curso" se entiende que la labor relativa a los resultados en cuestión ha progresado, frecuentemente con resultados provisionales (por ejemplo, proyectos de enmienda o directrices), cuya aprobación está prevista para una fecha posterior en el mismo bienio;
  - por "de plazo indefinido" se entiende que los resultados se relacionan con la labor de los respectivos órganos de la OMI que constituye una tarea permanente o continuada; y
  - por "aplazado" se entiende que el órgano respectivo de la OMI ha decidido aplazar la consecución de los resultados pertinentes hasta otro momento (por ejemplo, hasta la recepción de los documentos correspondientes).
- d Si el resultado consiste en la adopción/aprobación de un instrumento (por ejemplo, resolución, circular, etc.), debería incluirse una referencia clara a dicho instrumento en esta columna.

\*\*\*

**ANEXO 36**

**PROPUESTAS DEL COMITÉ SOBRE EL PLAN DE ACCIÓN DE ALTO NIVEL DE LA ORGANIZACIÓN Y LAS PRIORIDADES PARA EL BIENIO 2012-2013\***

N°*	Medidas de alto nivel (MAN)	N°**	Resultados previstos (RP) para 2012-2013
<b>Categoría general: Mejora de la posición y la eficacia de la OMI</b>			
1.1.1	Tomar la iniciativa y promover de forma activa su función de principal foro internacional para debatir las cuestiones de su competencia	1.1.1.1	<p><b>Nota:</b> Los resultados previstos de la Organización que se ajustan a esta medida de alto nivel se tabulan en el presente anexo junto a las MAN más pertinentes</p> <p>Análisis, demostración y fomento constantes de los vínculos existentes entre la infraestructura del transporte marítimo seguro, protegido, eficaz y ecológicamente racional, el desarrollo del comercio y la economía mundiales y el logro de los ODM (Asamblea, Consejo, todos los comités y la Secretaría)</p>
1.1.2	Cooperar con las Naciones Unidas y otros organismos internacionales en las cuestiones de interés común	1.1.2.1R	Cooperación con la FAO: preparación y celebración de la tercera reunión del Grupo mixto de trabajo OMI/FAO sobre la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada y cuestiones conexas, incluida la adopción de un nuevo tratado para facilitar la implantación de las disposiciones técnicas del Protocolo de Torremolinos de 1993 (MSC/MEPC)
		1.1.2.2R	Cooperación con la IACS: examen de las interpretaciones unificadas (MSC/MEPC)
		1.1.2.3	Cooperación con el OIEA: establecimiento de acuerdos oficiales para hacer frente a situaciones de emergencia nuclear o radiológica ocasionadas por los buques, incluida la contribución de la OMI a la próxima versión del "Plan conjunto para la gestión de emergencias radiológicas de las organizaciones internacionales" (MSC/MEPC)
		1.1.2.4	Cooperación con la OIT: elaboración de directrices sobre la supervisión por el Estado rector del puerto sobre las horas de descanso de la gente de mar, teniendo en cuenta el Convenio sobre el Trabajo Marítimo, 2006 (MSC)

\* En relación con el anexo de la resolución A.1012(26), el texto que se propone suprimir aparece tachado y el texto que se propone añadir/revisar (R = revisión) aparece subrayado.

\*\* El Consejo asignará oportunamente nuevos números a las medidas de alto nivel y a los resultados previstos para el bienio 2012-2013. Los nuevos resultados previstos que actualmente no tienen número se indican como "NUEVO".

N°*	Medidas de alto nivel (MAN)	N°**	Resultados previstos (RP) para 2012-2013
		1.1.2.5	Cooperación con la OIT y otros: aprobación de recomendaciones basadas en la labor, de haberla, del Grupo de trabajo mixto especial de expertos OMI/OIT sobre el trato justo de la gente de mar en caso de accidente marítimo, el CMI y otros acerca de la aplicación de las Directrices OMI/OIT sobre el trato justo de la gente de mar y otras medidas consiguientes que pueda ser necesario adoptar (LEG)
		1.1.2.6	Cooperación con la OHI: cuestiones de hidrografía (MSC)
		1.1.2.7	Cooperación con proveedores de datos: protocolos de intercambio de datos con entidades internacionales, regionales y nacionales (Comités, según proceda, y la Secretaría)
		1.1.2.8	Cooperación con instituciones donantes: movilización de recursos para el PICT (Secretaría)
		1.1.2.9	Cooperación con la OACI: reunión anual del Grupo de trabajo mixto OACI/OMI sobre la armonización de los servicios aeronáuticos y marítimos de búsqueda y salvamento (supervisión de las novedades SAR, revisión continua del Manual IAMSAR y elaboración de recomendaciones para su examen por el Subcomité COMSAR); examen por el Subcomité DE de las disposiciones del Convenio SOLAS relativas a los helicópteros (MSC)
		1.1.2.10	Cooperación con la UIT: examen de las cuestiones tratadas por las comisiones de estudio de radiocomunicaciones del UIT-R y la Conferencia Mundial de Radiocomunicaciones de la UIT (MSC)
		1.1.2.11R	Cooperación con el PNUMA: iniciativas conjuntas sus programas de mares regionales y sus programas asociados (Secretaría)
		1.1.2.12	Cooperación con la Dependencia Común de Inspección (Secretaría)
		1.1.2.13	Declaraciones de coordinación para o de la AISM: servicios de tráfico marítimo, ayudas a la navegación, navegación electrónica y SIA (MSC)
		1.1.2.14	Declaraciones de coordinación para o de la CEI: radiocomunicaciones y seguridad de la navegación (MSC)
		1.1.2.15	Declaraciones de coordinación para o de la OHI: cuestiones hidrográficas y fomento de las CNE levantadas para diversas partes del globo (MSC)
		1.1.2.16	Declaraciones de coordinación para o de la OIT: cuestiones relativas a la gente de mar (MSC)
		1.1.2.17	Declaraciones de coordinación para o de la UIT: radiocomunicaciones (MSC)

N°*	Medidas de alto nivel (MAN)	N°**	Resultados previstos (RP) para 2012-2013
		1.1.2.18	Declaraciones de coordinación para o de la ACNUR: personas rescatadas en el mar (MSC)
		1.1.2.19	Declaraciones de coordinación para o de la OMM: cuestiones meteorológicas (MSC)
		1.1.2.20	Aportación de políticas u orientaciones para el OIEA: elaboración de los requisitos de transporte de los materiales radiactivos de la Clase 7 y elaboración de orientaciones para los Estados ribereños sobre las emergencias en el mar relacionadas con materiales radiactivos (MSC)
		1.1.2.21	Aportación de políticas u orientaciones para la OIT: elaboración de directrices para la supervisión por el Estado rector del puerto en el contexto del Convenio sobre el trabajo marítimo (CTM), 2006 (MSC)
		1.1.2.22	Aportación de políticas u orientaciones para el Grupo de trabajo OMI/FAO: aprobación de las Directrices que sirven de ayuda a las autoridades competentes en la implantación de la Parte B del Código de seguridad para pescadores y buques pesqueros, las Directrices de aplicación voluntaria para el proyecto, la construcción y el equipo de buques pesqueros pequeños y las Recomendaciones de seguridad para los buques pesqueros con cubierta de menos de 12 metros de eslora y buques pesqueros sin cubierta (MSC)
		1.1.2.23	Aportación de políticas u orientaciones para el Comité Técnico 8 de la ISO: elaboración de normas consensuadas por el sector (MSC)
		1.1.2.24R	Aportación de políticas u orientaciones para los regímenes de supervisión por el Estado rector del puerto: novedades conexas en el seno de la OMI (MSC/MEPC)
		1.1.2.25	Aportación de políticas u orientaciones para el Subcomité de Expertos de las Naciones Unidas en Transporte de Mercaderías Peligrosas: armonización del transporte multimodal de mercancías peligrosas (MSC)
		1.1.2.26	Aportación de políticas u orientaciones para el Grupo de gestión ambiental (constituido en virtud de la resolución A/53/463UN de la Asamblea General de las Naciones Unidas): intercambio de información y conclusión de acuerdos sobre las prioridades entre organismos (MEPC/Secretaría)
		1.1.2.27	Aportación de políticas u orientaciones para el GESAMP: novedades conexas en el seno de la OMI (MEPC)

N°*	Medidas de alto nivel (MAN)	N°**	Resultados previstos (RP) para 2012-2013
		1.1.2.28	Aportación de políticas u orientaciones para el Grupo de trabajo del GESAMP sobre el agua de lastre: evaluación de las sustancias activas de los sistemas de gestión del agua de lastre (MEPC)
		1.1.2.29	Aportación de políticas u orientaciones para el Grupo de trabajo EHS del GESAMP: evaluación de los productos químicos a granel (MEPC)
		1.1.2.30	Aportación de políticas u orientaciones para la CMNUCC: emisiones de gases de efecto invernadero procedentes de los buques (MEPC)
		1.1.2.31	Aportación de políticas u orientaciones para el Sistema Globalmente Armonizado de las Naciones Unidas: clasificación y etiquetado de productos (MEPC)
		1.1.2.32	Aportación de políticas u orientaciones para la ONU-Océanos: mecanismo de coordinación interorganismos para las cuestiones oceánicas y costeras (MEPC/Secretaría)
		1.1.2.33	Aportación de políticas u orientaciones para el Proceso ordinario de las Naciones Unidas: evaluación del estado del medio marino (MEPC/Secretaría)
		1.1.2.34	Aportación de políticas u orientaciones para el OIEA: facilitación del transporte de los materiales radiactivos de la Clase 7, incluidos los retrasos y los rechazos (FAL)
		1.1.2.35	Aportación de políticas u orientaciones para CEPE-Naciones Unidas y CEFAC-T-Naciones Unidas: facilitación del comercio y transmisión electrónica de información conexas (FAL)
		1.1.2.36	Aportación de políticas u orientaciones para la Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Crimen/OMA: prevención y control del tráfico ilícito de drogas (FAL)
		1.1.2.37	Aportación de políticas u orientaciones para la OMA: despacho de buques, personas y cargas, y cuestiones relacionadas con la protección de la cadena de suministro (FAL)
		1.1.2.38	Aportación de política y estrategia al Equipo Especial sobre la Ejecución de la Lucha contra el Terrorismo y a cualquiera de sus 30 entidades para la implantación de los aspectos relacionados con la OMI de la Estrategia global de las Naciones Unidas contra el terrorismo (MSC/LEG/TCC/FAL)
		1.1.2.39	Seguir el progreso de las enmiendas al CTM 2006 de la OIT y abordar la cuestión de la garantía financiera en caso de abandono de la gente de mar y las responsabilidades de los propietarios de buques con respecto a las reclamaciones contractuales por lesión corporal o muerte de la gente de mar, de ser necesario (LEG)

N°*	Medidas de alto nivel (MAN)	N°**	Resultados previstos (RP) para 2012-2013
		1.1.2.40	Asesoramiento y orientaciones que se puedan solicitar sobre cuestiones relacionadas con la implantación de los instrumentos SUA 1988/2005 en el ámbito de los esfuerzos internacionales para combatir el terrorismo y la proliferación de las armas de destrucción masiva y materiales conexos (LEG)
		1.1.2.41	Reuniones y/o consultas sobre el tema "Unidos en la acción: colaboración de las Naciones Unidas con el sector marítimo sobre cooperación técnica" en respuesta al informe "Unidos en la acción" del Grupo de Alto Nivel del Secretario General de las Naciones Unidas sobre la coherencia en todo el sistema de las Naciones Unidas en las esferas del desarrollo, asistencia humanitaria y la protección del medio ambiente (Secretaría)
		1.1.2.42	Seguimiento de la 3ª reunión del Grupo mixto de trabajo OIT/OMI/Convenio de Basilea sobre el desguace de buques (MEPC)
1.2.1	Fomentar más la participación activa de todos los interesados para lograr los objetivos declarados de la Organización mediante contactos y consultas	1.2.1.1	Adopción del Protocolo relativo al Convenio SNP lo antes posible (LEG)
		1.2.1.2	Programas, reuniones y conferencias de prensa conjuntos con las Naciones Unidas y otras organizaciones internacionales, así como con las partes interesadas del sector y de la sociedad en general (Secretaría)
		1.2.1.3	Acuerdos de cooperación con organizaciones intergubernamentales y aprobación del carácter consultivo de las ONG (Asamblea, Consejo, Secretaría)
		1.2.1.4	Coordinación y gestión de la Oficina del GESAMP multiorganismos (Secretaría)
		1.2.1.5	Directrices revisadas sobre la implantación del Protocolo SNP para facilitar las ratificaciones y la interpretación armonizada (LEG)
		1.2.1.6	Elaboración de estrategias para facilitar la entrada en vigor del Protocolo de 2002 al Convenio de Atenas, el Protocolo de 2005 relativo al Convenio SUA y el Convenio de Nairobi sobre la remoción de restos de naufragio, 2007 (LEG)
1.3.1	Examinar las cuestiones relacionadas con la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de interés para el papel que desempeña la Organización	1.3.1.1	Prestación de asesoramiento y orientaciones cuando otros órganos de la OMI y los Estados Miembros remitan cuestiones (LEG)
		1.3.1.2	Circular sobre las repercusiones de la CONVEMAR para la OMI (Secretaría)
		1.3.1.3	Determinación de las ZMES, teniendo en cuenta el artículo 211 y otros artículos pertinentes de la CONVEMAR (MEPC)



N°*	Medidas de alto nivel (MAN)	N°**	Resultados previstos (RP) para 2012-2013
1.3.2	Participar en la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Desarrollo Sostenible 2012 (Río+20) para poner de relieve la contribución de la OMI al desarrollo sostenible a través de sus actividades ambientales y de cooperación técnica	1.3.2.1R	Contribuciones a la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Desarrollo Sostenible 2012 (Río+20) y sus reuniones preparatorias para poner de relieve la labor pertinente y el seguimiento de las decisiones de la Conferencia (MEPC/Secretaría)
		1.3.2.2R	Medidas de seguimiento de creación de capacidad reflejadas en el PICT (TCC/MEPC)
1.3.3	Seguir las novedades relacionadas con el GESAMP y aprovechar plenamente los conocimientos disponibles y adquiridos	1.3.3.1	Perfiles de peligrosidad y evaluación de las nuevas sustancias presentadas que han de incorporarse en el Código CIQ (MEPC)
		1.3.3.2	Aprobación de sustancias activas utilizadas por los sistemas de gestión del agua de lastre (MEPC)
1.3.4	Fomentar las medidas de facilitación	1.3.4.1	Participación en foros internacionales pertinentes (Secretaría)
		1.3.4.2	Incorporación de un módulo sobre facilitación en el programa de actividades de formación en protección marítima (Secretaría)
		1.3.4.3	Ultimación del Manual explicativo del Convenio de Facilitación (FAL)
1.3.5	Armonizar los instrumentos de la OMI con otros instrumentos internacionales pertinentes, según sea necesario	1.3.5.1R	Disposiciones armonizadas relativas a la seguridad, la protección y la eficacia del transporte de mercancías peligrosas, tras la participación en las actividades del Comité de Expertos de las Naciones Unidas en Transporte de Mercancías Peligrosas y en el Sistema Globalmente Armonizado de Clasificación y Etiquetado de Productos Químicos y del OIEA (MSC/MEPC/Secretaría)
		1.3.5.2	Elaboración de enmiendas al Manual IAMSAR de la OACI/OMI (MSC)
		1.3.5.3	Armonización de las disposiciones del Convenio SOLAS relativas a los helicópteros con el Convenio de la OACI (MSC)
2.0.1	Supervisar y mejorar los convenios, etc., y facilitar interpretaciones de los mismos cuando lo soliciten los Estados Miembros	2.0.1.1	Se propone suprimirlo (MSC 89)
		2.0.1.2R	Perfeccionamiento del actual Convenio MARPOL: Anexos I a VI (MEPC)
		2.0.1.3	Instrumentos obligatorios: Medios para recargar las botellas de aire de los aparatos respiratorios (MSC)
		2.0.1.4	Instrumentos no obligatorios: Elaboración de directrices para la verificación de la estabilidad con avería de petroleros (MSC)

N°*	Medidas de alto nivel (MAN)	N°**	Resultados previstos (RP) para 2012-2013
		2.0.1.5	Instrumentos no obligatorios: Elaboración de directrices para la verificación de las prescripciones sobre estabilidad con avería de los graneleros (MSC)
		2.0.1.6	Se propone suprimirlo (MSC 89)
		2.0.1.7	Se propone suprimirlo (MSC 89)
		2.0.1.8	Instrumentos no obligatorios: Elaboración de disposiciones para garantizar la integridad y la implantación uniforme del Convenio de Arqueo 1969 (MSC)
		2.0.1.9	Instrumentos no obligatorios: Revisión de las pruebas de funcionamiento y normas de aprobación de los sistemas de seguridad contra incendios (MSC)
		2.0.1.10	Se propone suprimirlo (MSC 89)
		2.0.1.11	Instrumentos no obligatorios: Aclaración de los límites entre el Convenio MARPOL y el Convenio de Londres 1972 (MEPC)
		2.0.1.12	Instrumentos no obligatorios: Directrices para la aplicación del Anexo I del Convenio MARPOL (MEPC)
		2.0.1.13	Instrumentos no obligatorios: Directrices adicionales para la implantación del Convenio BWM, incluida la supervisión por el Estado de abanderamiento (MEPC)
		2.0.1.14	Instrumentos no obligatorios: Directrices para los motores de sustitución que no tienen que ajustarse al límite del nivel III (Anexo VI del Convenio MARPOL) (MEPC)
		NUEVO	Revisión de la especificación normalizada para los incineradores de a bordo (resolución MEPC.76(40))
		2.0.1.16	Instrumentos no obligatorios: otras directrices pertinentes que guarden relación con las equivalencias indicadas en la regla 4 del Anexo VI del Convenio MARPOL que no estén incluidas en otras directrices (MEPC)
		2.0.1.17	Instrumentos no obligatorios: Directrices exigidas en el párrafo 2.2.5.6 del Código Técnico sobre los NO <sub>x</sub> (MEPC)
		2.0.1.18	Elaboración de un código para las organizaciones reconocidas (MSC/MEPC)
		2.0.1.19	Adopción del Protocolo relativo al Convenio SNP lo antes posible (LEG)

N°*	Medidas de alto nivel (MAN)	N°**	Resultados previstos (RP) para 2012-2013
		2.0.1.20	Directrices revisadas sobre la implantación del Protocolo SNP para facilitar las ratificaciones y la interpretación armonizada (LEG)
		2.0.1.21	Elaboración de estrategias para facilitar la entrada en vigor del Protocolo de 2002 al Convenio de Atenas, el Protocolo de 2005 relativo al Convenio SUA y el Convenio de Nairobi sobre la remoción de restos de naufragio, 2007 (LEG)
		2.0.1.22	Asesoramiento y orientaciones sobre las cuestiones señaladas a la atención del Comité en relación con la implantación de los instrumentos de la OMI (LEG)
		2.0.1.23	Examen de la propuesta de enmienda de los límites de responsabilidad que figuran en el Protocolo de 1996 relativo al Convenio sobre limitación de la responsabilidad nacida de reclamaciones de derecho marítimo, 1976 (Protocolo de 1996 relativo al Convenio de Limitación de la Responsabilidad 1976), de conformidad con lo dispuesto en el artículo 8 del Protocolo de 1996 relativo al Convenio de Limitación de la Responsabilidad 1976 (LEG)
		2.0.1.24	Interpretaciones unificadas de las reglas del Convenio MARPOL (MEPC)
		2.0.1.25	Examen detallado de las cuestiones relacionadas con responsabilidades de los Gobiernos y elaboración de medidas para fomentar el cumplimiento por el Estado de abanderamiento (MSC/MEPC)
		2.0.1.26	Informes sobre el contenido medio de azufre del fueloil residual suministrado para uso a bordo de los buques (MEPC/Secretaría)
		2.0.1.27	Informes resumidos y análisis de los informes obligatorios en virtud del Convenio MARPOL (MEPC/Secretaría)
		2.0.1.28	Módulo del GISIS sobre las prescripciones obligatorias y no obligatorias (Secretaría)
		2.0.1.30	Instrumentos no obligatorios: Elaboración de interpretaciones unificadas del capítulo 7 del Código NGV 2000 (MSC)
		2.0.1.31	Instrumentos obligatorios: Elaboración de enmiendas a la regla II-1/40.2 del Convenio SOLAS relativas a las prescripciones generales sobre las instalaciones eléctricas (MSC)
		2.0.1.32	Revisión de las disposiciones sobre las instalaciones para helicópteros que figuran en el Convenio SOLAS y en el Código MODU (MSC)

N°*	Medidas de alto nivel (MAN)	N°**	Resultados previstos (RP) para 2012-2013
2.0.2	Fomentar y apoyar la implantación del Plan voluntario de auditorías de los Estados Miembros de la OMI	2.0.2.1	Aportación al Plan voluntario de auditorías de los Estados Miembros de la OMI y al Código para la implantación de los instrumentos obligatorios de la OMI en lo que respecta a la protección del medio marino (MEPC)
		2.0.2.2	Examen del Código para la implantación de los instrumentos obligatorios de la OMI y compendios de informes resumidos de auditoría, adopción del nuevo código para la implantación de los instrumentos de la OMI (código III) y obligatoriedad del Código y las auditorías (Asamblea, Consejo, MSC y MEPC)
		2.0.2.3	Implantación de las propuestas aprobadas para el desarrollo futuro del Plan de auditorías (Asamblea, Consejo, comités (según proceda), Secretaría)
		2.0.2.4	Organización, realización y presentación de informes de las auditorías de los Estados (Secretaría)
		2.0.2.5	Formación anual de un máximo de 60 auditores (Secretaría)
		2.0.2.6	Aspectos del Plan relacionados con la creación de capacidad reflejados en el PICT (TCC)
		2.0.2.7	Ejecución de actividades de asistencia técnica anteriores y posteriores a las auditorías (Secretaría)
		2.0.2.8	Metodología para el análisis del compendio de informes resumidos de auditoría (Secretaría)
2.0.3	Fomentar la provisión a escala mundial de servicios marítimos de búsqueda y salvamento	2.0.3.1	Orientaciones técnicas para el establecimiento de MRCC y MRSC regionales en África con apoyo financiero del Fondo ISAR (MSC)
		2.0.3.2	Ampliación del Plan mundial de búsqueda y salvamento para la provisión de servicios marítimos de búsqueda y salvamento, incluidos los procedimientos para encaminar las comunicaciones de socorro en el SMSSM (MSC)
		2.0.3.3	Implantación de un programa PICT que contribuya a la provisión a escala mundial de servicios marítimos de búsqueda y salvamento (Secretaría)
		2.0.3.4	Se propone suprimirlo (MSC 89)
		2.0.3.5	Supervisión de los informes sobre el sistema Cospas-Sarsat y actualización de la lista de documentos y publicaciones de la OMI que deberían tener los MRCC (MSC)
		2.0.3.6	Elaboración de directrices sobre la armonización de los procedimientos aeronáuticos y marítimos de búsqueda y salvamento, incluidas las cuestiones relativas a la formación en búsqueda y salvamento (MSC)

N°*	Medidas de alto nivel (MAN)	N°**	Resultados previstos (RP) para 2012-2013
3.1.1	Participar en programas ambientales con el PNUD, el PNUMA, el Banco Mundial, etc.	3.1.1.1R	Orientaciones para la Secretaría acerca de los programas y proyectos ambientales que la Organización ejecuta o a los cuales contribuye, como los del FMAM, el PNUMA, el PNUD y el Banco Mundial, y del Foro OMI/PNUMA sobre cooperación regional para abordar la contaminación del mar (MEPC)
		3.1.1.2	Informes sobre la movilización de recursos para los programas ambientales y sobre su ejecución (MEPC/TCC/Secretaría)
3.1.2	Establecer asociaciones con los Gobiernos, otras organizaciones y el sector para mejorar la ejecución de los programas de creación de capacidad de la OMI	3.1.2.1	Orientaciones para la Secretaría sobre las asociaciones con el sector (iniciativa mundial) para fomentar la aplicación del Convenio de Cooperación y del Protocolo de Cooperación-SNPP (MEPC)
		3.1.2.2	Informes sobre la implantación de la resolución A.965(23): "Desarrollo y mejora de los acuerdos de asociación para la cooperación técnica" (TCC/Secretaría)
3.1.3	Fomentar y reforzar las asociaciones con las instituciones y los programas de formación marítima de ámbito mundial	3.1.3.1	Implantación de un programa PICT para mejorar la capacidad de formación marítima (Secretaría)
3.2.1	Movilizar y asignar recursos financieros o en especie, incluido el fomento de la cooperación técnica y económica entre países en desarrollo	3.2.1.1	Cooperación técnica entre países en desarrollo reflejada en el PICT y en las asociaciones (TCC/Secretaría)
		3.2.1.2	Informes sobre el Fondo de Cooperación Técnica, los fondos fiduciarios voluntarios, las contribuciones en efectivo y el apoyo en especie en el marco del PICT (TCC/Secretaría)
3.2.2	Implantar el mecanismo aprobado para garantizar la financiación sostenible del PICT	3.2.2.1	Examen de la implantación del mecanismo aprobado para garantizar la financiación sostenible del PICT (TCC/Secretaría)
3.3.1	Establecer, mantener y promover el vínculo entre el PICT y los Objetivos de Desarrollo del Milenio	3.3.1.1	Informes acerca de la promoción e implantación de la resolución A.1006(25): "El vínculo entre el Programa integrado de cooperación técnica y los Objetivos de Desarrollo del Milenio" (TCC/Secretaría)

N°*	Medidas de alto nivel (MAN)	N°**	Resultados previstos (RP) para 2012-2013
3.4.1	Implantar los medios para identificar las necesidades que surjan en los Estados en desarrollo en general y las necesidades en materia de desarrollo de los PEID y los PMA en particular (véase la MAN 9-1.1)	3.4.1.1	Orientación sobre la identificación de las necesidades que surjan en los Estados en desarrollo, en particular en los PEID y PMA (MEPC)
		3.4.1.2	Examen de la implantación de las medidas adoptadas para las necesidades identificadas que surjan en los Estados en desarrollo en general y las necesidades en materia de desarrollo de los PEID y los PMA en particular (TCC/Secretaría)
		3.4.1.3	Aprobación de un PICT para 2012-2013 que refleje las necesidades que surjan en los países en desarrollo, los PEID y los PMA (TCC)
3.5.1	Examinar, establecer un orden de prioridad e implantar programas de cooperación técnica	3.5.1.1	Gestión de la ejecución de los programas financiados por la OMI y por donantes durante 2010-2011 (Secretaría)
		3.5.1.2	Aportación al PICT en materia de seguridad y protección marítimas (MSC)
		3.5.1.3	Aportación al PICT en materia de protección del medio marino (MEPC)
		3.5.1.4	Aportación al PICT en materia de legislación marítima (LEG)
		3.5.1.5	Aportación al PICT en materia de facilitación del tráfico marítimo internacional (FAL)
		3.5.1.6	Aportación al PICT en materia de desarrollo sostenible y logro de los objetivos de desarrollo del Milenio (TCC)
		3.5.1.7	Orden de prioridades mejorado del PICT para 2012-2013 (TCC/Secretaría)
3.5.2	Reforzar el papel de la mujer en el sector marítimo	3.5.2.1	Informes sobre la implantación del programa mundial mejorado sobre la integración de la mujer en el sector marítimo, incluido un examen de las asociaciones regionales para mujeres en los sectores marítimo y portuario (TCC/Secretaría)
3.5.3	Elaborar nuevas medidas para la prestación de la asistencia técnica	3.5.3.1	Informes sobre las medidas nuevas y eficaces en función de los costos para la prestación de la asistencia técnica (TCC/Secretaría)
3.5.4	Realizar evaluaciones periódicas de los efectos de la cooperación técnica	3.5.4.1	Parámetros aprobados para la evaluación de los resultados del PICT que abarquen el periodo 2008-2011 (TCC)
4.0.1	Conseguir que, dentro de los límites de las consignaciones acordadas, la Organización utilice sus recursos de manera eficaz	4.0.1.1	Aprobación de las cuentas y de los informes financieros verificados (Asamblea/Consejo)
		4.0.1.2	Fortalecimiento de la gestión y control presupuestarios y financieros (Secretaría)
		4.0.1.3	Implantación del presupuesto basado en resultados para 2010-2011 y perfeccionamiento de la gestión basada en resultados (Secretaría)
		4.0.1.4	Establecimiento de un Fondo Comercial (Secretaría)

N°*	Medidas de alto nivel (MAN)	N°**	Resultados previstos (RP) para 2012-2013
		4.0.1.5	Implantación eficaz de las políticas y reglamentación sobre recursos humanos (Secretaría)
		4.0.1.6	Implantación de políticas y prácticas para armonizar aún más las operaciones de la Secretaría, incluida la gestión del edificio de la sede, con la iniciativa "Sistema de las Naciones Unidas inocuo para el clima" (Secretaría)
		4.0.1.7	Aprobación del informe sobre la ejecución del PICT en 2008-2009 (TCC)
		4.0.1.8	Elaboración de sistemas, reglas y procedimientos internos para la introducción de las NICSP a partir de 2010 (Secretaría)
		4.0.1.9	Actualización constante del sistema SAP e introducción de los módulos correspondientes a recursos humanos y nóminas de dicho sistema (Secretaría)
4.0.2	Crear una Organización basada en el conocimiento y en la información mediante la mejora de la gestión y la difusión de información, utilizando la tecnología adecuada	4.0.2.1	Orientaciones sobre el establecimiento o perfeccionamiento de los sistemas de información (bases de datos, sitios en la red, etc.) como parte de la plataforma del Sistema mundial integrado de información marítima (GISIS), según proceda (todos los comités, según proceda)
		4.0.2.2	Elaboración y gestión de sistemas de asignación de un número de la OMI de carácter obligatorio (MSC)
		4.0.2.3	Protocolos de intercambio de datos con otros proveedores internacionales, regionales y nacionales de datos (todos los comités, según proceda/Secretaría)
		4.0.2.4	Mejora de los sitios en la Red de la OMI, IMODOCS e Intranet (Secretaría)
		4.0.2.5	Aumento del número de publicaciones electrónicas (Secretaría)
		NUEVO	Publicaciones electrónicas sobre la preparación y lucha contra la contaminación accidental del mar elaboradas conjuntamente con el sector petrolero (MEPC/Secretaría)
		NUEVO	Actualizaciones electrónicas trimestrales de la lista de planes de emergencia de a bordo contra la contaminación del mar/ planes de emergencia de a bordo en caso de contaminación por hidrocarburos en virtud de los Anexos I y II del Convenio MARPOL (Secretaría)
		4.0.2.6	Perfeccionamiento del Centro de Estudios Marítimos y de sus servicios de información (Secretaría)
		4.0.2.7	Perfeccionamiento de IMODData, que proporciona información sobre el transporte/sector marítimos (Secretaría)
		4.0.2.8	Prestación de servicios TIC en función de los objetivos de disponibilidad acordados (Secretaría)

N°*	Medidas de alto nivel (MAN)	N°**	Resultados previstos (RP) para 2012-2013
4.0.3	Incrementar la transparencia de las actividades de la Organización	4.0.3.1	Plan estratégico, Plan de acción de alto nivel y presupuesto basado en resultados para 2012-2013 exhaustivos, transparentes, ejecutables y aprobados (Asamblea/Consejo/Secretaría)
		4.0.3.2	Perfeccionamiento de una base de datos sobre los indicadores de resultados del Plan estratégico (Secretaría)
		4.0.3.3	Creación de una base de datos sobre el Plan de acción de alto nivel (Secretaría)
4.0.4	Mantener un marco para la gestión de riesgos	4.0.4.1R	Tercera iteración del proceso de gestión de riesgos (Secretaría)
		4.0.4.2	Propuestas sobre la aplicación del marco para la gestión de riesgos a todos los elementos del Plan estratégico y el Plan de acción de alto nivel (Consejo)
4.0.5	Mantener sometidos a examen los métodos y procedimientos de trabajo	4.0.5.1	Revisión de las directrices sobre organización y método de trabajo, según proceda (Consejo y todos los comités)
4.0.6	Desempeñar funciones de evaluación y supervisión internas independientes y eficaces	4.0.6.1	Implantación del programa de auditorías internas anuales (Secretaría)
		4.0.6.2	Informes independientes sobre la evaluación de las actividades de formación (Secretaría)
4.0.7	Coordinar y supervisar la ejecución de los planes de trabajo de la Organización	4.0.7.1	Supervisión de los planes de trabajo por el Secretario General y el Comité de Dirección, y adopción de las medidas de seguimiento (Secretaría)
		4.0.7.2	Establecimiento de mecanismos de gestión e intercambio de conocimientos, en particular para ayudar en la supervisión de los objetivos del plan de trabajo (Secretaría)
		4.0.7.3	Coordinación, organización y realización de las actividades del Secretario General (Secretaría)
		4.0.7.4	Desempeño de las funciones de depositario y acreditación de forma eficaz (Secretaría)
		4.0.7.5	Ejecución del programa de reuniones mediante labores de interpretación, traducción, tratamiento de textos y producción y distribución de documentos (Secretaría)
<b>Categoría general: Elaboración y mantenimiento del marco general para un transporte marítimo seguro, protegido, eficaz y ecológicamente racional</b>			
5.1.1	Examinar la idoneidad de las disposiciones relativas a la seguridad de los buques de pasaje	5.1.1.1	Instrumentos obligatorios: Elaboración de normas de funcionamiento para los sistemas de rescate de todos los tipos de buques (MSC)
		5.1.1.2	Se propone suprimirlo (MSC 89)
		5.1.1.3	Instrumentos obligatorios: Elaboración de directrices relativas al regreso a puerto en condiciones de seguridad de los buques de pasaje (MSC)



N°*	Medidas de alto nivel (MAN)	N°**	Resultados previstos (RP) para 2012-2013
		5.1.1.4	Instrumentos obligatorios: Examen de las prescripciones de protección contra incendios para las zonas de carga en cubierta (MSC)
		5.1.1.5	Instrumentos obligatorios: Examen de las reglas de estabilidad con avería aplicables a los buques de pasaje de transbordo rodado (MSC)
		5.1.1.6	Se propone suprimirlo (MSC 89)
		5.1.1.7	Se propone suprimirlo (MSC 89)
		5.1.1.8	Se propone suprimirlo (MSC 89)
		5.1.1.9	Instrumentos no obligatorios: Elaboración de normas de formación para los sistemas de rescate (MSC)
		5.1.1.10	Se propone suprimirlo (MSC 89)
		5.1.1.11	Recomendación sobre el análisis de la evacuación de los buques de pasaje nuevos y existentes (MSC)
5.1.2	Elaborar y revisar las disposiciones relativas a la evacuación en condiciones de seguridad, la supervivencia, el rescate y el trato que debe darse a las personas tras un siniestro marítimo o en caso de peligro	5.1.2.1	Instrumentos obligatorios: Conferir obligatoriedad a las disposiciones de la circular MSC.1/Circ.1206/Rev.1 (MSC)
		5.1.2.2	Instrumentos no obligatorios: Directrices para la normalización de los medios de control de los botes salvavidas (MSC)
		5.1.2.3	Elaboración de medidas para salvaguardar la seguridad de las personas rescatadas en el mar (MSC)
		5.1.2.4	Elaboración de un nuevo marco de prescripciones aplicables a los dispositivos de salvamento (MSC)
5.1.3	Incrementar la seguridad de la navegación en las vías de navegación esenciales	5.1.3.1	Participación de la OMI en el mecanismo de cooperación para los estrechos de Malaca y Singapur (Secretaría)
		5.1.3.2	Asistencia del PICT para la implantación del Código de conducta de Djibouti sobre la represión de los actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques en el océano Índico occidental y en el golfo de Adén (TCC/Secretaría)

N°*	Medidas de alto nivel (MAN)	N°**	Resultados previstos (RP) para 2012-2013
5.2.1	Mantener sometidos a examen los aspectos de la seguridad técnica y operacional de todos los tipos de buques, incluidos los pesqueros	5.2.1.1	Instrumentos obligatorios: Elaboración de enmiendas al criterio del ángulo máximo de escora en las maniobras establecido en el Código IS 2008 (MSC)
		5.2.1.2	Instrumentos obligatorios: Enmiendas al Convenio SOLAS relativas a la piroresistencia de los conductos de ventilación (MSC)
		5.2.1.3	Instrumentos obligatorios: Elaboración del código internacional de seguridad para los buques que utilicen gas u otros combustibles de bajo punto de inflamación (MSC)
		5.2.1.4	Instrumentos obligatorios: Revisión del Código CIG (MSC)
		5.2.1.5	Instrumentos obligatorios: Elaboración de enmiendas a la regla II-1/4 del Convenio SOLAS sobre las normas de compartimentado para los buques de carga (MSC)
		5.2.1.6	Instrumentos obligatorios: Enmiendas relativas a los medios de evacuación desde los espacios de máquinas (MSC)
		5.2.1.7	Examen de la seguridad de los buques de carga general (MSC)
		5.2.1.8	Se propone suprimirlo (MSC 89)
		5.2.1.9	Instrumentos obligatorios: Armonización de las prescripciones para el emplazamiento de las entradas, admisiones de aire y aberturas en las superestructuras de los buques tanque (MSC)
		5.2.1.10	Instrumentos obligatorios: Examen de las prescripciones de protección contra incendios para las zonas de carga en cubierta (MSC)
		5.2.1.11	Se propone suprimirlo (MSC 89)
		5.2.1.12	Instrumentos obligatorios: Prescripciones aplicables a los buques que transporten vehículos de hidrógeno y de gas natural comprimido (MSC)
		5.2.1.13	Instrumentos obligatorios: Elaboración de los objetivos de seguridad y las prescripciones funcionales de las Directrices sobre los proyectos y disposiciones alternativos contemplados en los capítulos II-1 y III del Convenio SOLAS (MSC)
		5.2.1.14	Instrumentos obligatorios: Elaboración de enmiendas al Código IDS relativas al comportamiento térmico de los trajes de inmersión (MSC)
		5.2.1.15	Instrumentos obligatorios: Elaboración de enmiendas al Código IDS relativas a los botes salvavidas de caída libre autozafables (MSC)

N°*	Medidas de alto nivel (MAN)	N°**	Resultados previstos (RP) para 2012-2013
		5.2.1.16	Instrumentos obligatorios: Elaboración de criterios de estabilidad sin avería de segunda generación (MSC)
		5.2.1.17	Instrumentos obligatorios: Revisión de las reglas del capítulo II-1 del Convenio SOLAS sobre compartimentado y estabilidad con avería (MSC)
		5.2.1.18	Instrumentos obligatorios: Elaboración de enmiendas al capítulo II-1 del Convenio SOLAS relativas a las normas de compartimentado para los buques de carga (MSC)
		5.2.1.19R	Instrumentos obligatorios: Elaboración de un código para los buques que naveguen en aguas polares (MSC/MEPC)
		5.2.1.20	Se propone suprimirlo (MSC 89)
		5.2.1.21	Se propone suprimirlo (MSC 89)
		5.2.1.22	Instrumentos no obligatorios: Elaboración de un instrumento no obligatorio sobre reglas para los buques no regidos por los convenios (MSC)
		5.2.1.23	Instrumentos no obligatorios: Examen y actualización de las Directrices para efectuar reconocimientos de conformidad con el sistema armonizado de reconocimientos y certificación y los anexos del Código para la implantación de los instrumentos obligatorios de la OMI (MSC/MEPC)
		5.2.1.24	Se propone suprimirlo (MSC 89)
		5.2.1.25	Se propone suprimirlo (MSC 89)
		5.2.1.26	Instrumentos no obligatorios: Protección contra los ruidos a bordo de los buques (MSC)
		5.2.1.27	Se propone suprimirlo (MSC 89)
		5.2.1.28	Instrumentos no obligatorios: Clasificación de los buques dedicados a las actividades mar adentro y examen de la necesidad de un código relativo a los buques de apoyo para la construcción mar adentro (MSC)
		5.2.1.29	Fomento de la implantación de la resolución A.925(22): "Entrada en vigor e implantación del Convenio de Formación para Pescadores, 1995" (MSC)
		5.2.1.30	Se propone suprimirlo (MSC 89)
		5.2.1.31	Se propone suprimirlo (MSC 89)

N°*	Medidas de alto nivel (MAN)	N°**	Resultados previstos (RP) para 2012-2013
		5.2.1.32	Instrumento no obligatorio: Elaboración de directrices para el empleo de plástico reforzado con fibra de vidrio (PRFV) en las estructuras de los buques (MSC)
		5.2.1.33	Elaboración de directrices para las naves de vuelo rasante (MSC)
		5.2.1.34	Instrumentos no obligatorios: Elaboración de enmiendas a la parte B del Código IS 2008 en lo que respecta a las operaciones de remolque y anclaje (MSC)
		5.2.1.35	Instrumentos obligatorios: Revisión de las prescripciones para las pruebas de los DPR de los chalecos salvavidas que figuran en la resolución MSC.81(70) (MSC)
		5.2.1.36	Revisión de la Recomendación sobre las condiciones para la aprobación de estaciones de servicio de balsas salvavidas inflables (resolución A.761(18)) (MSC)
		5.2.1.37	Enmiendas a la regla II-1/11 del Convenio SOLAS y elaboración de las directrices conexas para garantizar la idoneidad de los medios de prueba de los compartimientos estancos (MSC)
5.2.2	Elaborar y revisar las normas de formación y guardia y los procedimientos operacionales aplicables al personal marítimo	5.2.2.1	Instrumentos no obligatorios: Elaboración de orientaciones para la implantación de las Enmiendas de Manila de 2010 (MSC)
		5.2.2.2	Instrumentos obligatorios: Aportaciones relativas a los convenios MARPOL, BWM y otros convenios sobre el medio ambiente (MEPC)
		5.2.2.3	Se propone suprimirlo (MSC 89)
		5.2.2.4	Se propone suprimirlo (MSC 89)
		5.2.2.5	Validación de los cursos modelo de formación (MSC)
		5.2.2.6	Se propone suprimirlo (MSC 89)
		5.2.2.7	Informes sobre las prácticas ilícitas relacionadas con los certificados de competencia (Secretaría)
		5.2.2.8	Informes para el MSC sobre la información comunicada por las Partes en el Convenio de Formación (Secretaría)
		5.2.2.9	Instrumentos obligatorios: Elaboración de enmiendas al Convenio SOLAS para introducir ejercicios obligatorios de entrada y salvamento en espacios cerrados (MSC)

N°*	Medidas de alto nivel (MAN)	N°**	Resultados previstos (RP) para 2012-2013
		5.2.2.10	Instrumentos obligatorios: Elaboración de enmiendas al Código SSCI sobre el equipo de comunicaciones para los grupos de lucha contra incendios (MSC)
		5.2.2.11	Preparación de directrices para la implantación de las normas técnicas de las Enmiendas de Manila (MSC)
5.2.3	Mantener sometidas a examen las normas relativas a la manipulación y el transporte marítimo en condiciones de seguridad de las cargas sólidas y líquidas transportadas a granel y en bultos	5.2.3.1	Instrumentos obligatorios: Enmiendas al Convenio CSC 1972 y circulares conexas (MSC)
		5.2.3.2	Instrumentos obligatorios: Elaboración de medidas para evitar la pérdida de contenedores (MSC)
		5.2.3.3R	Instrumentos obligatorios: Elaboración de enmiendas al Código IMSBC, incluida la evaluación de las propiedades de las cargas sólidas a granel (MSC/MEPC)
		5.2.3.4	Instrumentos obligatorios: Elaboración de enmiendas al Código IMDG y a sus suplementos (MSC)
		5.2.3.5	Instrumentos obligatorios: Armonización del Código IMDG con las Recomendaciones relativas al transporte de mercancías peligrosas, de las Naciones Unidas (MSC)
		5.2.3.6	Instrumentos obligatorios: Examen de los dispositivos de prevención de incendios para la estiba de materias que reaccionan con el agua (MSC)
		5.2.3.7	Se propone suprimirlo (MSC 89)
		5.2.3.8	Se propone suprimirlo (MSC 89)
		5.2.3.9	Se propone suprimirlo (MSC 89)
		5.2.3.10	Instrumentos obligatorios: Aportaciones relativas a los Anexos I y II del Convenio MARPOL y al Código CIQ (MEPC)
		5.2.3.11R	Instrumentos obligatorios: Enmiendas al Anexo III del Convenio MARPOL, según sea necesario (MEPC)
		5.2.3.12	Se propone suprimirlo (MSC 89)
		5.2.3.13	Se propone suprimirlo (MSC 89)
		5.2.3.14	Instrumentos no obligatorios: Revisión de las Directrices sobre la arrumazón de las unidades de transporte (MSC)

N°*	Medidas de alto nivel (MAN)	N°**	Resultados previstos (RP) para 2012-2013
		5.2.3.15	Instrumentos no obligatorios: Medidas para prevenir los incendios y las explosiones en los petroleros para productos y químicos de menos de 20 000 toneladas de peso muerto que operen sin sistemas de gas inerte (MSC)
		5.2.3.16	Disposiciones para la instalación de equipo para la detección de fuentes radiactivas y de objetos contaminados por la radiactividad en los puertos (MSC)
5.2.4	Mantener sometidas a examen las medidas destinadas a mejorar la seguridad de la navegación, las medidas de organización del tráfico marítimo, los sistemas de notificación y seguimiento para buques, los servicios de tráfico marítimo y las prescripciones y normas aplicables a las ayudas náuticas y el equipo náutico de a bordo, e identificación y seguimiento de largo alcance de los buques (LRIT)	5.2.4.1	Instrumentos obligatorios: Nuevas medidas de organización del tráfico y sistemas de notificación obligatoria para buques, incluidas las correspondientes medidas de protección de las ZMES (MSC)
		5.2.4.2	Instrumentos no obligatorios: Revisión de la Recomendación relativa a la protección del enlace de datos en ondas métricas del SIA (resolución MSC.140(76)) (MSC)
		5.2.4.3	Instrumentos obligatorios: enmiendas a las Disposiciones generales sobre organización del tráfico marítimo (resolución A.572(14), en su forma enmendada) (MSC)
		5.2.4.4	Instrumentos no obligatorios: Establecimiento del sistema LRIT (Secretaría) (MSC)
		5.2.4.5	Instrumentos no obligatorios: Orientaciones sobre la interpretación de las disposiciones de CONVEMAR en relación con los instrumentos de la OMI (MSC)
		5.2.4.6	Instrumentos no obligatorios: Examen de las cuestiones relativas a la LRIT (MSC)
		5.2.4.7	Se propone suprimirlo (MSC 89)
		5.2.4.8	Se propone suprimirlo (MSC 89)
		5.2.4.9	Se propone suprimirlo (MSC 89)
		5.2.4.10	Se propone suprimirlo (MSC 89)
		5.2.4.11	Instrumentos no obligatorios: Enmiendas a las normas de funcionamiento de los RDT y los RDT-S (MSC)
		5.2.4.12	Se propone suprimirlo (MSC 89)
		5.2.4.13	Instrumentos no obligatorios: Elaboración de políticas y nuevos símbolos para las ayudas a la navegación del SIA (MSC)
		5.2.4.14	Elaboración de normas de funcionamiento para clinómetros (MSC)
		5.2.4.15	Se propone suprimirlo (MSC 89)

N°*	Medidas de alto nivel (MAN)	N°**	Resultados previstos (RP) para 2012-2013
5.2.5	Vigilar y evaluar el funcionamiento del sistema mundial de socorro y seguridad marítima (SMSSM)	5.2.5.1	Se propone suprimirlo (MSC 89)
		5.2.5.2	Instrumentos no obligatorios: Examen de las disposiciones sobre la coordinación de los aspectos operacionales y técnicos de los servicios de información sobre seguridad marítima (ISM), incluidos la elaboración y el examen de los documentos conexos (MSC)
		5.2.5.3	Instrumentos no obligatorios: Directrices sobre radiocomunicaciones de emergencia, incluidos los falsos alertas (MSC)
		5.2.5.4	Perfeccionamiento del Plan general del SMSSM relativo a las instalaciones en tierra (MSC)
		5.2.5.5	Examen y novedades de Inmarsat y Cospas-Sarsat (MSC)
		5.2.5.6	Se propone suprimirlo (MSC 89)
		5.2.5.7	Avances en los sistemas y técnicas de las radiocomunicaciones marítimas (MSC)
		5.2.5.8	Se propone suprimirlo (MSC 89)
		5.2.5.9	Se propone suprimirlo (MSC 89)
		5.2.5.10	Elaboración de medidas para evitar falsos alertas de socorro (MSC)
		5.2.5.11	Estudio exploratorio para determinar la necesidad de someter a revisión los elementos y procedimientos del SMSSM (MSC)
5.2.6	Elaborar e implantar la estrategia de navegación electrónica	5.2.6.1	Instrumentos no obligatorios: Elaboración de un plan de implantación de la estrategia de navegación electrónica (MSC)
5.3.1	Mantener sometidos a examen y apoyar la implantación por los Estados de abanderamiento, los Estados rectores de puertos y los Estados ribereños para la mejora y la vigilancia del cumplimiento	5.3.1.1	Elaboración de enmiendas al Código ESP (MSC)
		5.3.1.2	Instrumentos no obligatorios: Directrices revisadas sobre las medidas de control y cumplimiento para incrementar la protección marítima, si es necesario (MSC)
		5.3.1.3	Instrumentos no obligatorios: Procedimientos revisados para la supervisión por el Estado rector del puerto (resolución A.787(19), enmendada mediante la resolución A.882(21)) (MSC)
		5.3.1.4	Instrumentos no obligatorios: Examen de la eficacia del Programa de inspección de contenedores (MSC)
		5.3.1.6	Fomento de la armonización de las actividades de supervisión por el Estado rector del puerto y recopilación de datos sobre la supervisión por el Estado rector del puerto (MSC)

N°*	Medidas de alto nivel (MAN)	N°**	Resultados previstos (RP) para 2012-2013
		5.3.1.7	Método para el análisis detallado de los informes anuales sobre supervisión por el Estado rector del puerto (MSC)
		5.3.1.8	Comparación basada en la evaluación de riesgos entre los siniestros y sucesos marítimos y las inspecciones de supervisión por el Estado rector del puerto (MSC)
		5.3.1.9	Instrumentos no obligatorios: Elaboración de orientaciones para los Programas aprobados de exámenes continuos (ACEP) (MSC)
5.4.1	Elaborar una estrategia para la labor relativa al papel del factor humano, incluido el aspecto de la cadena de responsabilidad en el ámbito de la seguridad marítima	5.4.1.1	Se propone suprimirlo (MSC 89)
		5.4.1.2	Instrumentos no obligatorios: Directrices sobre la forma de presentar la información pertinente a la gente de mar (MSC)
6.1.1	Mantener sometidas a examen las medidas destinadas a incrementar la protección de los buques y de las instalaciones portuarias (por ejemplo, el Código PBIP), incluidos los aspectos de la interfaz buque-puerto y las vías de navegación de importancia estratégica	6.1.1.1	Instrumentos no obligatorios: Directrices y orientaciones sobre la aplicación e interpretación del capítulo XI-2 del Convenio SOLAS y del Código PBIP (MSC)
		6.1.1.2	Instrumentos no obligatorios: Medidas para mejorar la protección de las unidades de transporte cerradas y de los contenedores (MSC/FAL)
		6.1.1.3	Se propone suprimirlo (MSC 89)
6.1.2	Mantener sometida a examen la idoneidad del marco jurídico para la represión de los actos ilícitos contra los buques y las plataformas fijas mediante el Convenio y el Protocolo SUA	6.1.2.1	Asesoramiento y orientaciones sobre cuestiones que se puedan solicitar en relación con la implantación de los instrumentos SUA 1988/2005 en el ámbito de los esfuerzos internacionales para combatir el terrorismo y la proliferación de las armas de destrucción masiva y materiales conexos (LEG)
6.2.1	Difundir información sobre la prevención y represión de los actos de piratería y robos a mano armada contra los buques	6.2.1.1	Informes mensuales y anuales (MSC)
		6.2.1.2	Orientaciones revisadas sobre la prevención de los actos de piratería y robos a mano armada para reflejar las tendencias emergentes y los patrones de conducta (MSC/LEG)
		6.2.1.3	Asesoramiento y orientaciones para apoyar el examen de los instrumentos de la OMI sobre la lucha contra la piratería y los robos a mano armada (LEG)
		6.2.1.4	Asesoramiento y orientaciones para apoyar los esfuerzos internacionales para garantizar el enjuiciamiento eficaz de los autores de los actos de piratería y robos a mano armada (LEG)
		6.2.1.5	Asesoramiento y orientaciones para apoyar la disponibilidad de información sobre la legislación nacional general y la creación de capacidad judicial (LEG)



N°*	Medidas de alto nivel (MAN)	N°**	Resultados previstos (RP) para 2012-2013
6.2.2	Ayudar a las regiones en desarrollo a introducir y aplicar medidas efectivas de protección y para combatir los actos de piratería y robos a mano armada contra los buques	6.2.2.1	Realización de las actividades conexas del PICT (Secretaría)
		6.2.2.2	Legislación modelo sobre protección marítima (Secretaría)
		6.2.2.3	Asesoramiento y orientaciones para apoyar el examen de los instrumentos de la OMI sobre la lucha contra la piratería y los robos a mano armada (LEG)
		6.2.2.4	Asesoramiento y orientaciones para apoyar los esfuerzos internacionales para garantizar el enjuiciamiento eficaz de los autores de los actos de piratería y robos a mano armada (LEG)
		6.2.2.5	Asesoramiento y orientaciones para apoyar la disponibilidad de información sobre la legislación nacional general y la creación de capacidad judicial (LEG)
6.3.1	Participar activamente en la labor de los grupos mixtos especiales de expertos OMI/OIT sobre cuestiones relativas a la salvaguarda de los derechos humanos de la gente de mar	6.3.1.1	Recomendaciones aprobadas basadas en la labor, de haberla, del Grupo mixto especial de expertos OMI/OIT sobre el trato justo de la gente de mar en caso de accidente marítimo, el CMI y otros, en relación con la aplicación de las Directrices conjuntas OMI/OIT sobre el trato justo de la gente de mar, y posibles medidas resultantes según sea necesario (LEG)
		6.3.1.2	Seguir el progreso de las enmiendas al Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, de la OIT y abordar la cuestión de la garantía financiera en caso de abandono de la gente de mar, y las responsabilidades de los propietarios de buques con respecto a las reclamaciones contractuales por lesión corporal o muerte de la gente de mar, de ser necesario (LEG)
6.3.2	Se propone suprimirlo (MSC 89)	6.3.2.1	Se propone suprimirlo (MSC 89)
7.1.1	Vigilar la contaminación y los efectos negativos sobre el medio marino de los buques y su carga	7.1.1.1	Seguimiento del estudio del GESAMP sobre los "Cálculos aproximados de la cantidad de hidrocarburos que penetran en el medio marino procedentes de actividades desarrolladas en el mar" (MEPC)
		7.1.1.2	Orientación técnica que permita a la Secretaría elaborar, a partir de las prescripciones de notificación estipuladas en los convenios MARPOL y de Cooperación y en el Protocolo de Cooperación-SNPP, así como de otras fuentes de información pertinentes, la estructura que adoptará la información sobre sucesos de contaminación para la presentación de informes periódicos a los subcomités FSI y BLG y/o al MEPC (MEPC)
7.1.2	Mantener sometidas a examen las medidas para reducir los efectos negativos sobre el medio marino de los buques	7.1.2.1	Instrumentos obligatorios: Seguimiento del Convenio de Hong Kong sobre el Reciclaje de Buques, incluida la elaboración y adopción de directrices conexas (MEPC)
		7.1.2.2	Instrumentos obligatorios: Designación de zonas especiales y de zonas marinas especialmente sensibles y adopción de las medidas de protección correspondientes (MEPC)

N°*	Medidas de alto nivel (MAN)	N°**	Resultados previstos (RP) para 2012-2013
		7.1.2.4	Disposiciones para reducir el ruido debido al transporte marítimo y sus efectos adversos en la fauna marina (MEPC)
		7.1.2.5	Aprobación de sistemas de gestión del agua de lastre (MEPC)
		7.1.2.7	Elaboración de un Manual titulado "Gestión del agua de lastre – Cómo llevarla a la práctica" (MEPC)
		7.1.2.10	Medidas para fomentar la aplicación del Convenio AFS (MEPC)
		7.1.2.11	Manual sobre contaminación química para abordar los aspectos jurídicos y administrativos de los sucesos relacionados con SNPP (MEPC)
		7.1.2.13	Orientaciones sobre el transporte de cargas de biocombustibles y mezclas que los contengan (MEPC)
		7.1.2.14	Orientaciones sobre la contaminación biológica para las embarcaciones de recreo de menos de 24 metros de eslora (MEPC)
		7.1.2.16	Directrices técnicas sobre la evaluación de los hidrocarburos sumergidos y técnicas de remoción (MEPC)
		7.1.2.19	Documento guía sobre la lucha contra los derrames de hidrocarburos en condiciones de hielo y nieve (MEPC)
		7.1.2.20	Actualización de las Directrices de la OMI sobre la aplicación de dispersantes (MEPC)
		7.1.2.21	Directrices para hacer frente a los derrames de hidrocarburos mediante la incineración <i>in situ</i> mar adentro (MEPC)
		7.1.2.26	Orientaciones sobre las obligaciones de los Estados y las medidas que deben adoptar con objeto de prepararse para la implantación del Protocolo de Cooperación-SNPP (MEPC)
		NUEVO	Elaboración de orientaciones para los ofrecimientos internacionales de asistencia en la lucha contra un suceso de contaminación por hidrocarburos en el mar (MEPC)
		NUEVO	Orientaciones sobre el funcionamiento seguro y las normas de rendimiento del equipo de lucha contra la contaminación por hidrocarburos (MEPC)
		NUEVO	Método para llevar a cabo evaluaciones del riesgo ambiental y de las ventajas de la respuesta (MEPC)

N°*	Medidas de alto nivel (MAN)	N°**	Resultados previstos (RP) para 2012-2013
		7.1.2.31	Revisión de las Directrices revisadas sobre la implantación de las normas relativas a efluentes y pruebas de rendimiento de las instalaciones de tratamiento de aguas sucias (resolución MEPC.159(55)) (MEPC)
		7.1.2.32	Elaboración de un código para el transporte y la manipulación de cantidades limitadas de sustancias líquidas a granel nocivas y potencialmente peligrosas en buques de apoyo mar adentro (MEPC)
		NUEVO	Elaboración de criterios para la evaluación de las cargas sólidas a granel potencialmente peligrosas para el medio ambiente en relación con el Anexo V revisado del Convenio MARPOL (MEPC)
7.1.3	Vigilar y mantener sometida a examen la provisión de instalaciones de recepción en los puertos y la idoneidad de dichas instalaciones	7.1.3.1	Informes sobre la insuficiencia de las instalaciones portuarias de recepción (MEPC)
		7.1.3.2	Seguimiento de la implantación del Plan de acción sobre las instalaciones portuarias de recepción (MEPC)
7.1.4	Examinar la necesidad de elaborar medidas para prevenir y contener la contaminación del mar debida a las embarcaciones pequeñas	7.1.4.1	Plan de acción, según sea necesario, sobre la prevención y contención de la contaminación del mar procedente de embarcaciones pequeñas, incluida la elaboración de las medidas adecuadas (MEPC)
7.2.1	Mantener sometidas a examen las directrices relativas a la determinación de los lugares de refugio	7.2.1.1	Circulares MSC semestrales sobre la designación de servicios de asistencia marítima (MAS) (MSC)
		7.2.1.2	Aportación al examen de las directrices sobre la determinación de los lugares de refugio en relación con la protección del medio marino (MEPC)
7.2.2	Mantener sometida a examen la idoneidad del marco jurídico	7.2.2.1	Evaluación de los aspectos de seguridad de las variantes de proyecto de buques tanque (MSC)
		7.2.2.2	Aspectos medioambientales de las variantes de proyecto de buques tanque (MEPC)
		7.2.2.4	Evaluación de los riesgos de los productos químicos desde el punto de vista de la seguridad y la contaminación, y preparación de las enmiendas consiguientes (MEPC)

N°*	Medidas de alto nivel (MAN)	N°**	Resultados previstos (RP) para 2012-2013
7.2.3	Fomentar la cooperación y la asistencia mutua de los Estados Miembros en el marco de lo dispuesto en el Convenio de Cooperación y en el Protocolo de Cooperación-SNPP	7.2.3.1	Incremento de las actividades del PICT en lo que respecta al Convenio de Cooperación y al Protocolo de Cooperación-SNPP (MEPC/TCC/Secretaría)
		7.2.3.2R	Supervisión de los centros regionales de lucha de emergencia de la OMI (REMPEC, REMPEITC) (Secretaría)
7.3.1	Mantener sometidas a examen las medidas de la OMI para reducir la contaminación atmosférica	7.3.1.1	Examen de los instrumentos no obligatorios pertinentes como consecuencia de la enmienda del Anexo VI del Convenio MARPOL y del Código técnico sobre los NO <sub>x</sub> (MEPC)
7.3.2	Continuar elaborando las medidas oportunas para abordar el cambio climático y el calentamiento atmosférico	7.3.2.1	Perfeccionamiento de los mecanismos necesarios para lograr la limitación o reducción de las emisiones de CO <sub>2</sub> ocasionadas por el transporte marítimo internacional (MEPC)
		NUEVO	Mantener sometidas a examen las medidas y contribuciones de la OMI relativas a las iniciativas y acuerdos internacionales para la mitigación del cambio climático (incluidos el secuestro de CO <sub>2</sub> y la fertilización de los océanos) (MEPC)
7.4.1	Elaborar una estrategia para la labor relativa al papel del factor humano, incluido el aspecto de la cadena de responsabilidad en el ámbito de la protección del medio marino	7.4.1.1	Seguimiento del Plan de acción actualizado sobre la estrategia de la Organización para abordar el factor humano (MSC-MEPC.7/Circ.4) (MEPC)
8.0.1	Promover una mayor aceptación del Convenio de Facilitación y la adopción de las medidas en él establecidas, a fin de contribuir a los esfuerzos y la labor del Comité para implantar en todo el mundo las medidas destinadas a facilitar el tráfico marítimo internacional	8.0.1.1	Informes sobre el estado jurídico del Convenio de Facilitación (FAL)
		8.0.1.2	Examen general del Convenio de Facilitación (FAL)
		8.0.1.3	Examen de la función, misión, principios estratégicos y labor del Comité de Facilitación (FAL)
		8.0.1.4	Ultimación del Manual explicativo del Convenio de Facilitación (FAL)
8.0.2	Garantizar que se mantiene un equilibrio adecuado entre las medidas destinadas a incrementar la protección marítima y las medidas destinadas a facilitar el tráfico marítimo internacional	8.0.2.1	Procedimientos de acceso en la interfaz buque-puerto para los funcionarios públicos y los proveedores de servicios que visiten un buque (FAL)
		8.0.2.2	Procedimientos para facilitar la entrada y salida de la gente de mar en una instalación portuaria durante el permiso de tierra, en caso de ser necesario (FAL)
		8.0.2.3	Orientaciones sobre la documentación requerida por los pasajeros, especialmente los pasajeros en cruceros en tránsito, a fin de garantizar su paso por el puerto sin complicaciones (FAL)
		8.0.2.4	Procedimientos para el despacho de la carga y el equipaje en una instalación portuaria (FAL)

N°*	Medidas de alto nivel (MAN)	N°**	Resultados previstos (RP) para 2012-2013
		8.0.2.5	Se propone suprimirlo (MSC 89)
		8.0.2.6	Informes e información sobre migrantes ilegales (FAL)
		8.0.2.7	Se propone suprimirlo (MSC 89)
8.0.3	Fomentar el uso de la informática y la tecnología de las comunicaciones en pro de una mejora e innovación constantes en la facilitación del tráfico marítimo	8.0.3.1	Ultimación de las directrices para la utilización de la ventanilla única (FAL)
		8.0.3.2	Ultimación del Compendio de la OMI sobre facilitación y comercio electrónico (FAL)
		8.0.3.3	Elaboración de soluciones informáticas (por ejemplo, la firma electrónica) para facilitar el proceso de despacho de buques, su carga, pasajeros y tripulación (FAL)
8.0.4	Examinar medios de reducir sistemáticamente la carga administrativa derivada del proceso legislativo	8.0.4.1	Ningún RP
9.0.1	Determinar y abordar las necesidades especiales relacionadas con el transporte marítimo de los PEID y los PMA	9.0.1.1	Informe sobre la implantación del programa mundial de apoyo a las necesidades especiales relacionadas con el transporte marítimo de los PEID y los PMA, del PICT (TCC/Secretaría)
		9.0.1.2	Informe para el Consejo sobre el examen por los comités de las necesidades especiales relacionadas con el transporte marítimo de los PEID y los PMA respecto de las nuevas normas de la OMI (Secretaría)
		9.0.1.3	Provisión de instalaciones de recepción en los PEID en virtud del Convenio MARPOL (MEPC)
10.0.1	Continuar elaborando medidas a fin de aplicar normas basadas en objetivos para la seguridad marítima	10.0.1.1	Instrumentos obligatorios: Implantación de las normas de construcción de buques nuevos basadas en objetivos para graneleros y petroleros (MSC)
		10.0.1.2	Instrumentos obligatorios: Elaboración de normas de construcción de buques basadas en objetivos para todos los tipos de buques, incluidas la seguridad y la protección marítimas y la protección del medio marino (MSC)
<b>Categoría general: Mejora de la imagen del transporte marítimo, cultura de la calidad y conciencia medioambiental</b>			
11.1.1	Dar una mayor difusión al papel del transporte marítimo internacional en el comercio y la economía mundiales y a la importancia del papel de la Organización	11.1.1.1	Análisis, demostración y fomento constantes de los vínculos existentes entre la infraestructura del transporte marítimo seguro, protegido, eficaz y ecológicamente racional, el desarrollo del comercio y la economía mundiales y el logro de los Objetivos de Desarrollo del Milenio (Asamblea, Consejo, todos los comités y la Secretaría)
		11.1.1.2	Discursos, mensajes, entrevistas y artículos difundidos y publicados en todos los medios de comunicación acerca de la labor y los avances de la OMI y el sector naviero (Secretaría)

Nº*	Medidas de alto nivel (MAN)	Nº**	Resultados previstos (RP) para 2012-2013
		11.1.1.3	Realización de otras actividades de divulgación (incluidos 50 comunicados de prensa anualmente) para mejorar la imagen de la OMI y del sector, y promover la labor de la Organización y la implantación eficaz de sus normas (Secretaría)
		11.1.1.4	Organización de dos celebraciones del Día Marítimo Mundial y de dos eventos paralelos, e implantación de los correspondientes planes de acción para promover y dar a conocer los lemas respectivos del Día Marítimo Mundial (Secretaría)
		11.1.1.5	Elección de los galardonados con los dos Premios Marítimos Internacionales y las dos Distinciones de la OMI al Valor Excepcional en el Mar (Consejo)
		11.1.1.6	Medidas para fomentar el concepto de "Embajador de la OMI para la infancia" en colaboración con asociaciones juveniles dedicadas a la protección del medio marino en todo el mundo (MEPC)
11.1.2	Mejorar la imagen del factor humano en el contexto del sector naviero	11.1.2.1	Promoción de la campaña "¡Hazte a la mar!" (Secretaría)
11.2.1	Promover y fomentar activamente el desarrollo de los programas de relaciones con la sociedad	11.2.1.1	Ningún RP
12.1.1	Utilizar técnicas de evaluación formal de la seguridad para la formulación de las normas técnicas	12.1.1.2	Constitución del Grupo de expertos en EFS para examinar los estudios de EFS (MSC)
12.1.2	Utilizar instrumentos basados en el análisis de riesgos que tengan en cuenta los costos y el factor humano para la elaboración de las normas operacionales	12.1.2.1	Recopilación y análisis de datos sobre siniestros para determinar tendencias y elaborar recomendaciones basadas en conocimientos y riesgos (MSC)
		12.1.2.2	Se propone suprimirlo (MSC 89)
		12.1.2.3	Se propone suprimirlo (MSC 89)
12.2.1	Mantener sometida a examen la eficacia del Código IGS en relación con la seguridad y la protección del medio marino	12.2.1.1	Instrumentos no obligatorios: Directrices y formación correspondiente a fin de ayudar a las compañías y a la gente de mar a mejorar la implantación del Código IGS (MSC/MEPC)
		12.2.1.2	Instrumentos no obligatorios: Revisión de las Directrices para las Administraciones (resolución A.913(22)) a fin de hacerlas más eficaces y fáciles de usar (MSC/MEPC)
		12.2.1.3	Instrumentos obligatorios: Mejora de la eficiencia y la facilidad de uso del Código IGS (MSC/MEPC)

N°*	Medidas de alto nivel (MAN)	N°**	Resultados previstos (RP) para 2012-2013
12.3.1	Recopilar y distribuir más ampliamente la información, los análisis y las decisiones, teniendo en cuenta las cuestiones financieras y de gobernanza	12.3.1.1	Orientaciones sobre el desarrollo del GISIS y el acceso a la información (MSC/MEPC)
		12.3.1.2	Recopilación y divulgación de datos relativos a la supervisión por el Estado rector del puerto en colaboración con los regímenes de supervisión por el Estado rector del puerto (MSC)
		12.3.1.3	Examen de los informes sobre sucesos en que intervengan mercancías peligrosas o contaminantes del mar transportadas en bultos, ocurridos a bordo de buques o en zonas portuarias (MSC/MEPC)
12.4.1	Dar una mayor difusión al concepto de "cadena de responsabilidad" entre todas las partes interesadas por conducto de las organizaciones reconocidas como entidades consultivas	12.4.1.1	Directrices y circulares MEPC (MEPC)
12.5.1	Se propone suprimirlo (MSC 89)	12.5.1.1	Se propone suprimirlo (MSC 89)
13.0.1	Fortalecer la toma de conciencia sobre la necesidad de que sigan disminuyendo las repercusiones negativas del transporte marítimo en el medio ambiente		
13.0.2	Fomentar y mejorar la disponibilidad de información relativa a la protección del medio ambiente y el acceso a dicha información (es decir, la transparencia) y, en particular, examinar la posibilidad de distribuir más ampliamente la información, los análisis y las decisiones, teniendo en cuenta las repercusiones financieras	13.0.2.1	Orientaciones para la Secretaría sobre el desarrollo del GISIS y el acceso a la información (MEPC)
		13.0.2.2	Bases de datos como parte del GISIS, y otros medios, incluidos los medios electrónicos (todos los comités, según proceda/Secretaría)
		13.0.2.3	Mantener actualizado el inventario en la Red de la información relacionada con el Convenio de Cooperación y el Protocolo de Cooperación-SNPP, incluidos los proyectos de investigación y desarrollo y mejores prácticas (MEPC)
13.0.3	Estimular la utilización en el sector del transporte marítimo de la mejor tecnología medioambiental disponible, siempre que el costo no sea excesivo, y de acuerdo con la meta del desarrollo sostenible	13.0.3.1	Aprobación de tecnologías nuevas y mejoradas para los sistemas de gestión del agua de lastre y la reducción de la contaminación atmosférica (MEPC)

\*\*\*

**ANEXO 37**

**PUNTOS QUE PROCEDE INCLUIR EN LOS ÓRDENES  
DEL DÍA DEL MEPC 63, MEPC 64 Y MEPC 65**

<b>Nº</b>	<b>Punto</b>	<b>MEPC 63 febrero/marzo 2012</b>	<b>MEPC 64 octubre 2012</b>	<b>MEPC 65 2013</b>
1	Organismos acuáticos perjudiciales en el agua de lastre	GE X	[GE] X	X
2	Reciclaje de buques	GT X	GT X	[GT] X
3	Contaminación atmosférica y eficiencia energética	GT X	GT X	[GT] X
4	Reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes de los buques	X	X	X
5	Examen y adopción de enmiendas a los instrumentos de obligado cumplimiento	GR X	X	[X]
6	Interpretaciones y enmiendas del Convenio MARPOL y de los instrumentos conexos	X	X	X
7	Implantación del Convenio de Cooperación, el Protocolo de Cooperación-SNPP y las resoluciones pertinentes de la Conferencia	X	X	X
8	Determinación y protección de zonas especiales y de zonas marinas especialmente sensibles	X	X	X
9	Insuficiencia de las instalaciones de recepción	X	X	X
10	Informes de los subcomités	X	X	X
11	Labor de otros órganos	X	X	X
12	Estado jurídico de los convenios	X	X	X
13	Sistemas antiincrustantes perjudiciales para buques	X	X	X
14	Fomento de la implantación y ejecución del Convenio MARPOL y de los instrumentos conexos	X	X	X



<b>Nº</b>	<b>Punto</b>	<b>MEPC 63 febrero/marzo 2012</b>	<b>MEPC 64 octubre 2012</b>	<b>MEPC 65 2013</b>
15	Subprograma de cooperación técnica para la protección del medio marino	X	X	X
16	Influencia del factor humano	X	[X]	[X]
17	Ruido debido al transporte marítimo y sus efectos adversos en la fauna marina	X	[X]	[X]
18	Programa de trabajo del Comité y de sus órganos auxiliares	X	X	X
19	Aplicación de las Directrices de los Comités	X	X	X
20	Elección de Presidente y Vicepresidente	X <sup>1</sup>	X	X
21	Otros asuntos	X	X	X

---

<sup>1</sup> Elección de Vicepresidente.