ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL

S

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

Sección		Párrafos	Página
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

PIRATERÍA OMI ARTICULAR LA RESPUESTA

Sección		Párrafos	Página
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_x 2008

ANEXO 6 RESOLUCIÓN MEPC.198(62) – DIRECTRICES DE 2011 PARA ABORDAR ASPECTOS ADICIONALES DEL CÓDIGO TÉCNICO SOBRE LOS NO_x 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
ANGOLA
ANTIGUA Y BARBUDA
ARABIA SAUDITA
ARGELIA
ARGENTINA
AUSTRALIA
BAHAMAS
BANGLADESH
BÉLGICA
BELICE
BRASIL
BULGARIA
CAMERÚN
CANADÁ
CHILE
CHINA
CHIPRE
COLOMBIA
COMORAS
CROACIA
CUBA
DINAMARCA
ECUADOR
EGIPTO
ESLOVENIA
ESPAÑA
ESTADOS UNIDOS
ESTONIA
FEDERACIÓN DE RUSIA
FILIPINAS
FINLANDIA
FRANCIA
GHANA
GRECIA
HONDURAS
HUNGRÍA
INDIA
INDONESIA
IRÁN (REPÚBLICA ISLÁMICA DEL)
IRLANDA
ISLANDIA
ISLAS COOK
ISLAS MARSHALL
ISRAEL
ITALIA
JAMAHIRIYA ÁRABE LIBIA
JAMAICA
JAPÓN
KIRIBATI
KUWAIT
LETONIA
LIBERIA
LITUANIA
LUXEMBURGO
MALASIA
MALTA
MARRUECOS
MÉXICO
MÓNACO
NIGERIA
NORUEGA
NUEVA ZELANDIA
OMÁN
PAÍSES BAJOS
PANAMÁ
PAPUA NUEVA GUINEA
PERÚ
POLONIA
PORTUGAL
QATAR
REINO UNIDO
REPÚBLICA ÁRABE SIRIA
REPÚBLICA DE COREA
REPÚBLICA DOMINICANA
REPÚBLICA POPULAR DEMOCRÁTICA DE COREA
RUMANIA
SAINT KITTS Y NEVIS
SAN VICENTE Y LAS GRANADINAS
SERBIA
SINGAPUR
SRI LANKA
SUDÁFRICA
SUECIA
SUIZA
TAILANDIA
TURQUÍA
TUVALU
UCRANIA
VANUATU
VENEZUELA (REPÚBLICA BOLIVARIANA DE)

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 (OMAOC)
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 CLASIFACIÓN (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 (ITTC)
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^{MR}, 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[MR]), 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[MR]), 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[MR] 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® Ocean (SISTEMA SPO), propuesto por el Japón en el documento MEPC 61/2/10, ni al sistema de gestión del agua de lastre AquaStar[MR], 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®;

.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^{MR}; y

.7 MEPC 62/INF.30 (China), sobre la homologación del sistema de gestión del agua de lastre BSKY^{MR},

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[1], 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

.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_x (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_x 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_x 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_2S), 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_x (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_x 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[1], 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_x, y le asignó el siguiente mandato:

"1 Se encarga al Grupo de trabajo por correspondencia sobre los NO_x (GC-NO_x) que examine los avances tecnológicos que se hayan producido a fin de implantar las normas del nivel III sobre las emisiones de NO_x, según se prescribe en la regla 13.10 del Anexo VI del Convenio MARPOL y lleve a cabo las siguientes tareas:

[1] **Coordinador:**
Sr. Michael J. Samulski
United States Environmental Protection Agency
Teléfono: +1 734 214 4532
Correo electrónico: 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_x;

.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_x 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_x 2008

4.25 El Comité recordó que el BLG 15 había acordado que era necesario enmendar el Código Técnico sobre los NO_x 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_x 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_x 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_x 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_x 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_x. El Comité también acordó remitir los proyectos de enmienda al Código Técnico sobre los NO_x 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_x 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_x 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_x 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_x 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_x 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_x para demostrar el cumplimiento de los límites de emisiones de NO_x 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_x del nivel III (párrafo 5.7);

.5 adoptó las Directrices de 2011 para abordar los aspectos adicionales del Código Técnico sobre los NO_x 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 tas 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 tomasen 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_2 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 3er 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_2 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 Nº 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 12*bis*.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 Nº 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 Nº 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 Nº 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 Nº 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 Nº 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 bicombustible, 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 bicombustible 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 la 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[2], 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.

[2] **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@mcga.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^2 (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 conexa (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 conexa 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 conexa 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[*]. 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_x 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 signaturas 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 signaturas 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. Psaraftis (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 2010-1011 (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_x; 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 ulteriores 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 conexa.

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 conexa (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[†] 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.

[†] 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 Nº 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^3 si los materiales son líquidos o gases, o el m^2 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 conexos 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[‡]. La política de la compañía sobre la gestión de las sustancias químicas presentes en los productos fabricados o vendidos por el proveedor debería incluir:

‡ 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 difenílicos 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§
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 Nº 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 Nº 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_2			x
C-23			Perfluorocarbonos (PFC)			x
C-24			Metano			x
C-25			Hidrofluorocarbonos (HFC)			x
C-27			Óxido nitroso (N_2O)			x
C-28			Hexafluoruro de azufre (SF_6)			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[2)]		x	
C-42		Basuras[2)]		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

2) 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[1)]	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^3	
3	Bodega de carga Nº 1	Residuos de carga seca (mineral de hierro)	110,00	kg	
4	Bodega de carga Nº 2	Desechos oleosos (fangos) (crudo)	120,00	kg	
5	Tanque de lastre Nº 1	Agua de lastre	2 500,00	m^3	
		Sedimentos	250,00	kg	

Parte III PROVISIONES

III-1 Provisiones

Nº	Ubicación[1)]	Nombre del producto (consignado en el apéndice 1)	Cantidad por unidad		Nº de unidades		Cantidad aproximada		Observaciones[2)]
1	Tanque de combustible líquido Nº 1	Fueloil (fueloil pesado)	–		–		100,00	m^3	
2	Cámara de CO_2	CO_2	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^3	
		Sistema hidráulico de aceite de la maquinaria de cubierta	Cubierta superior y pañol del contramaestre	200,00	m^3	
		Sistema hidráulico de aceite del aparato de gobierno	Cámara del aparato de gobierno	0,55	m^3	
2	Aceite lubricante	Sistema del motor principal	Cámara de máquinas	0,45	m^3	
3	Tratamiento del agua de las calderas	Caldera	Cámara de máquinas	0,20	m^3	

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[1)]	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 RECOPILACIÓN 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).

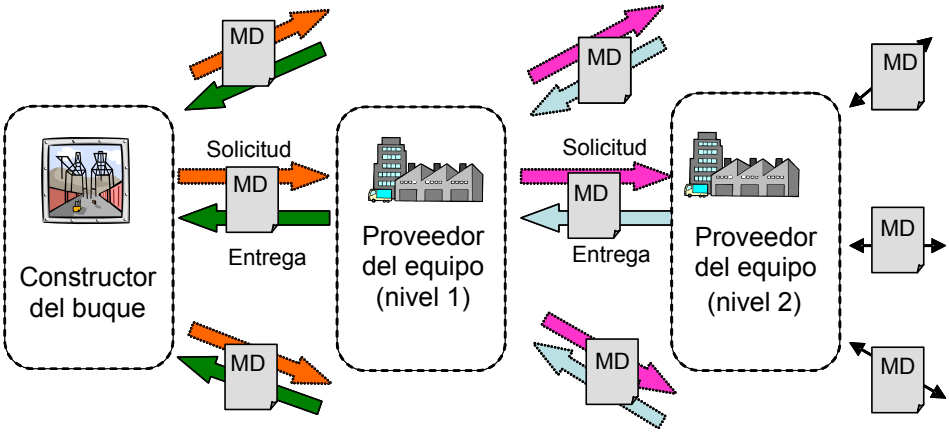


Figura 1: Proceso de recopilación de la Declaración de materiales (y de la Declaración de conformidad del proveedor) que muestra la participación de la cadena de suministro

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.

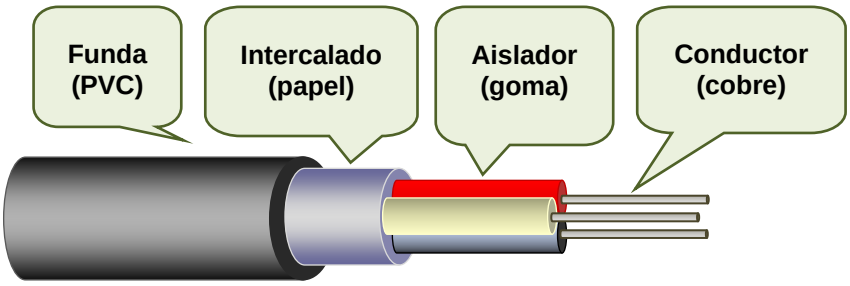


Figura 2: Ejemplo de materiales homogéneos (cable)

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^3" 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 Nº 1
		Cubierta de garaje Nº 1
		…
	Parte del tanque	Tanque del pique de proa
		Tanque de agua de lastre Nº 1
		Tanque de fueloil Nº 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	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.

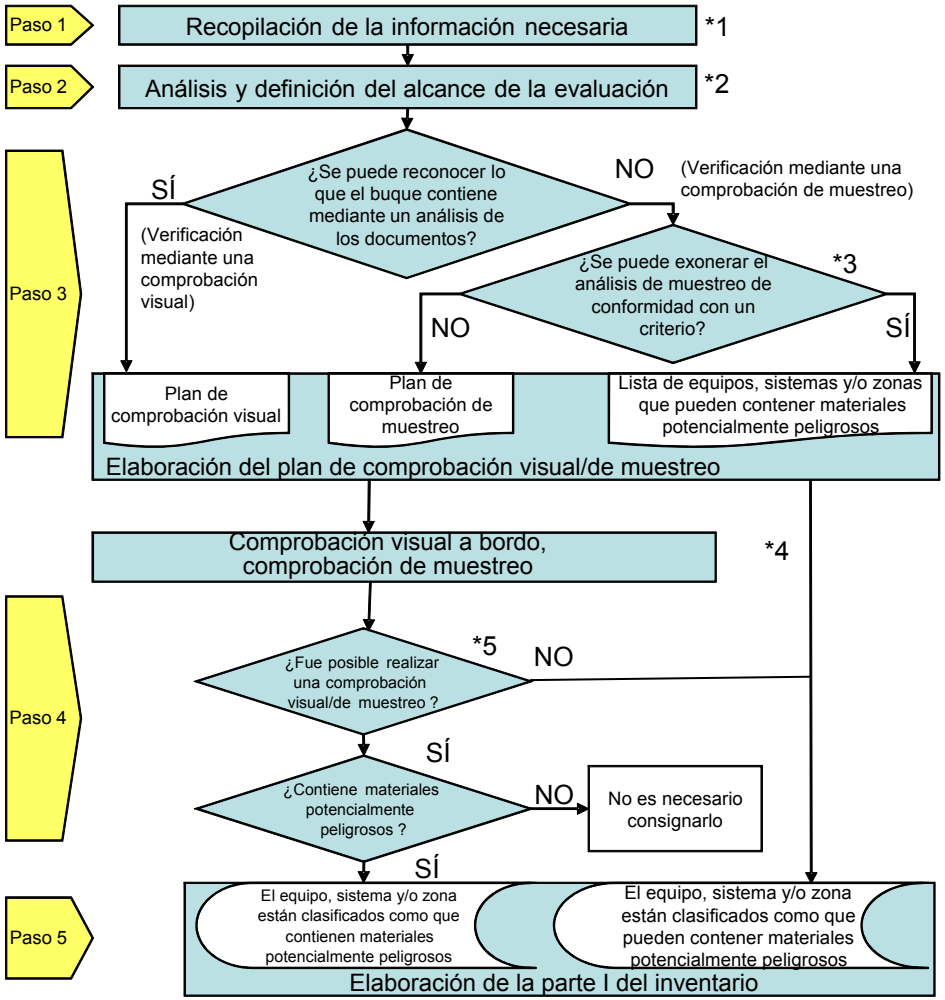
En el cuadro 4 figura una descripción característica de un sistema de tuberías.

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[1)].

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 conexa.

1) En este apéndice se utiliza el ejemplo de un granelero de arqueo bruto igual a 28 000 construido en 1985.

2 ETAPA 1: RECOPILACIÓN 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 respeto 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 organoestánnicos 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.

Estructura y/o equipo	Componente
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
	Material de forro aislante del turbocompresor
Motor de turbina	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
	Material de forro aislante para las 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

Estructura y/o equipo	Componente
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:

Equipo	Componente de equipo
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/fieltro	
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 organoestánnicos*

Entre los compuestos organoestánnicos se encuentran los tributilestaños (TBT), los trifenilestaños (TPT) y el óxido de tributilestaño (TBTO). Los compuestos organoestánnicos 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 organoestánnicos 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:

Materiales	Componente del equipo
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 RECOPILADA

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[*1]	Ubicación	Nombre del equipo	Componente	Cantidad			Fabricante/marca	Resultado de DOC[*2]	Procedimiento de comprobación[*3]	Resultado de la comprobación[*4]	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			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^2		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^2		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[*1]	Ubicación	Nombre del equipo	Componente	Cantidad			Fabricante/marca	Resultado de DOC[*2]	Procedimiento de comprobación[*3]	Resultado de la comprobación[*4]	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^2		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^2		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: abcdefg@hijk.co.net
Programa de comprobación	Comprobación visual: dd, mm, 20XX Comprobación de muestreo: dd, mm, 20XX
Lugar de comprobación	Astillero XX, MUELLE Nº
Encargado de la comprobación	XXXXXXX
Técnico de la comprobación	XXXXXX, YYYYYYYYY, 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 **Notas:** 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[*1]	Ubicación	Nombre del equipo	Componente	Cantidad			Fabricante/marca	Resultado de DOC[*2]	Procedimiento de comprobación[*3]	Resultado de la comprobación[*4]	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^2	60,00	Antiincrustante desconocido	Se desconoce	S	Sí	
Parte I-2 del inventario													
1	A	Asbesto	Cubierta inferior	Motor principal	Empaquetadura de tubería de escape	0,25	14	3,50	Diesel Co.	Sí	V	Sí	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.	Sí	V	Sí	Dibujo del fabricante
5	B	Plomo	Cubierta del puente de nav.	Baterías		6	16	96,00	Denchi Co.	Sí	V	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	0,19	20 m^2	3,80	Cielo raso desconocido	Se desconoce	S	Sí	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

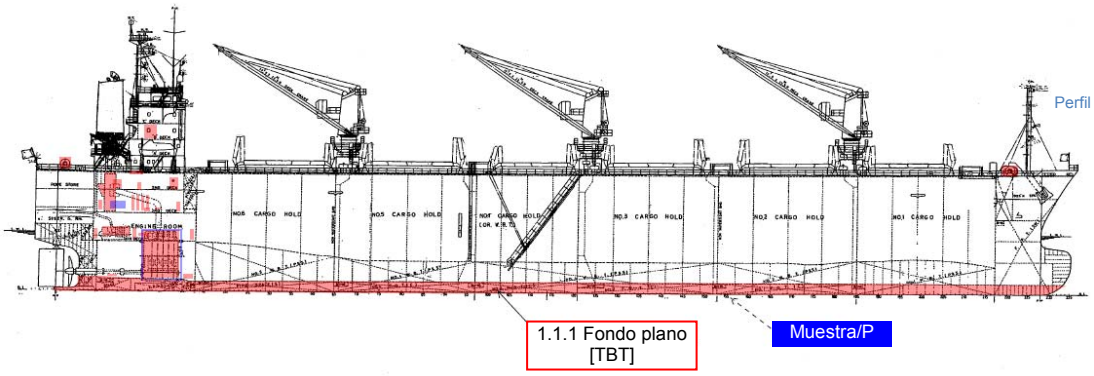
Nº	Nombre del equipo y maquinaria	Ubicación *1	Materiales (consignados en el apéndice 1)	Partes en las que se utiliza	Cantidad aproximada		Observaciones
1	Motor principal	Cubierta inferior	Asbesto	Empaquetadura de tubería de escape	3,50	kg	
2	Caldera auxiliar	Tercera cubierta	Asbesto	Empaquetadura desconocida	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	

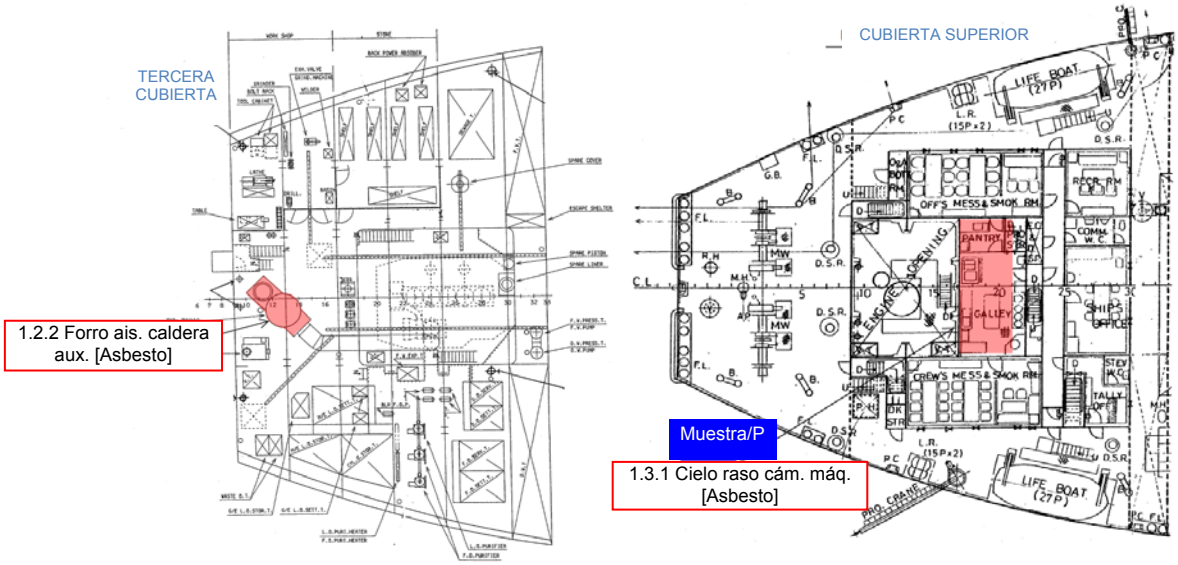
I-3 Partes de la estructura y del casco que contienen materiales consignados en el cuadro A y el cuadro B del apéndice 1 de las Directrices

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 suplementaria>

Observaciones 1	
Observaciones 2	
Observaciones 3	

<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 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^2, m^3, 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					
		Bromuro de metilo					
		Bromoclorometano					
	Sistemas antiincrus-tantes que contengan compuestos organo-estánnicos como biocida		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 difenílicos 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 Nº 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) 1,1,1,3-Tetraclorotetrafluoropropano	29255-31-0 2268-46-4
		Tricloropentafluoropropano (CFC 215) 1,1,1-Tricloropentafluoropropano 1,2,3-Tricloropentafluoropropano	1599-41-3 4259-43-2 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) 1,1,1,2-tetracloro-2-fluoroetano (HCFC 121a) 1,1,2,2-tetracloro-1-fluoroetano	134237-32-4 354-11-0 354-14-3
		Triclorodifluoroetano (HCFC 122) 1,2,2-tricloro-1,1-difluoroetano	41834-16-6 354-21-2
		Diclorotrifluoroetano (HCFC 123) Dicloro-1,1,2-trifluoroetano 2,2-dicloro-1,1,1-trifluoroetano 1,2-dicloro-1,1,2-trifluoroetano (HCFC-123a) 1,1-dicloro-1,2,2-trifluoroetano (HCFC-123b) 2,2-dicloro-1,1,2-trifluoroetano (HCFC-123b)	34077-87-7 90454-18-5 306-83-2 354-23-4 812-04-4 812-04-4
		Clorotetrafluoroetano (HCFC 124) 2-cloro-1,1,1,2-tetrafluoroetano 1-cloro-1,1,2,2-tetrafluoroetano (HCFC 124a)	63938-10-3 2837-89-0 354-25-6
		Triclorofluoroetano (HCFC 131) 1-fluoro-1,2,2-tricloroetano 1,1,1-tricloro-2-fluoroetano (HCFC 131b)	27154-33-2; (134237-34-6) 359-28-4 811-95-0
		Diclorodifluoroetano (HCFC 132) 1,2-dicloro-1,1-difluoroetano (HCFC 132b) 1,1-dicloro-1,2-difluoroetano (HFCF 132c) 1,1-dicloro-2,2-difluoroetano 1,2-dicloro-1,2-difluoroetano	25915-78-0 1649-08-7 1842-05-3 471-43-2 431-06-1
		Clorotrifluoroetano (HCFC 133) 1-cloro-1,2,2-trifluoroetano 2-cloro-1,1,1-trifluoroetano (HCFC-133a)	1330-45-6 1330-45-6 75-88-7
		Diclorofluoroetano (HCFC 141) 1,1-dicloro-1-fluoroetano (HCFC-141b) 1,2-dicloro-1-fluoroetano	1717-00-6; (25167-88-8) 1717-00-6 430-57-9
		Clorodifluoroetano (HCFC 142) 1-cloro-1,1-difluoroetano (HCFC 142b) 1-cloro-1,2-difluoroetano (HCFC 142a)	25497-29-4 75-68-3 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) 2,2-Dicloro-1,1,1,3,3-pentafluoropropano (HCFC 225aa) 2,3-Dicloro-1,1,1,2,3-pentafluoropropano (HCFC 225ba) 1,2-Dicloro-1,1,2,3,3-pentafluoropropano (HCFC 225bb) 3,3-Dicloro-1,1,1,2,2-pentafluoropropano (HCFC 225ca) 1,3-Dicloro-1,1,2,2,3-pentafluoropropano (HCFC 225cb) 1,1-Dicloro-1,2,2,3,3-pentafluoropropano (HCFC 225cc) 1,2-Dicloro-1,1,3,3,3-pentafluoropropano (HCFC 225da) 1,3-Dicloro-1,1,2,3,3-pentafluoropropano (HCFC 225ea) 1,1-Dicloro-1,2,3,3,3-pentafluoropropano (HCFC 225eb)	127564-92-5; (2713-09-9) 128903-21-9 422-48-0 422-44-6 422-56-0 507-55-1 13474-88-9 431-86-7 136013-79-1 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
	Compuestos organoes-tánnicos (tributilestaño, trifenilestaño, óxido de tributilestaño)	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	7439-92-1
		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 masa

Los 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 aroclores (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 aroclores, 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 aroclores. 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 organoestánnicos 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 organoestánnicos.

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 enarbolen 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 ºC. 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_x 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_x 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_x 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_x 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_x 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_x 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_x 2008"),

TOMANDO NOTA de la regla 13 del Anexo VI del Convenio MARPOL, que confiere carácter obligatorio al Código Técnico sobre los NO_x 2008 en virtud del Anexo,

TOMANDO NOTA TAMBIÉN de que el uso de dispositivos reductores de NO_x está contemplado en el Código Técnico sobre los NO_x 2008 y que los sistemas de reducción catalítica selectiva (en adelante denominados "sistemas SCR") son dispositivos reductores de NO_x a los efectos de cumplimiento con el límite de NO_x del nivel III,

HABIENDO EXAMINADO, en su 62º periodo de sesiones, las directrices para abordar aspectos adicionales del Código Técnico sobre los NO_x 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_x 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_x 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_x 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_x 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_x 2008 contempla el uso de dispositivos reductores de NO_x, 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_x 2008 figuran dos formas de certificación previa de los sistemas motores equipados con dispositivos reductores de NO_x:

.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_x 2008; y

.2 el método de medición simplificado de conformidad con lo dispuesto en la sección 6.3 del Código Técnico sobre los NO_x 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_x 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_x 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_x 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_x, 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_x 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 aspersión.

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 ºC y 101,3 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 ºC y 101,3 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 ºC y 101,3 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 (η):* valor obtenido de la fórmula siguiente. *η* 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_x 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_x 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_x 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 (Δp) 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_x;

.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_x 2008 y las orientaciones que figuran en el párrafo 2 del apéndice VII del Código Técnico sobre los NO_x 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_x 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_x 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_x 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_x 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_x 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_x 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_x 2008). No debería aplicarse el factor de corrección de NO_x 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_x 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_x 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 (ºC);

.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 (Δp). Si el fabricante establece un límite admisible de Δp, 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_x 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_x (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_x que logra la SCR puede calcularse mediante modelos, teniendo en cuenta las condiciones geométricas de referencia, los modelos químicos de conversión de NO_x 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_x 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_x del motor y el índice de reducción de los NO_x de la cámara SCR. A continuación se cumplimentará el expediente técnico y se introducirá el correspondiente valor de las emisiones de NO_x en el suplemento del Certificado EIAPP; y

.5 el comportamiento del motor combinado con la SCR en cuanto a las emisiones de NO_x 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_x 2008.

6.2.2 En el párrafo 5.9.8.1 del Código Técnico sobre los NO_x 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_x 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_x (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_x 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_x, O_2, CO_2, H_2O y SO_2 (± 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_2, O_2, CO_2, H_2O y SO_2 (± 5 % de la concentración prescrita para cada componente de las emisiones), más el volumen restante de N_2.

.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_x 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 ± 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_x 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_x 2008.

6.4 Cálculo de las emisiones específicas

6.4.1 El valor de las emisiones de NO_x de un sistema motor equipado con SCR debería calcularse como se indica a continuación:

$$gas_x = \frac{\sum_{i=1}^{i=n} \left((100 - \eta_i)/100\right) \cdot q_{mgas_i} \cdot W_{F_i}}{\sum_{i=1}^{i=n} \left(P_i \cdot W_{F_i} \right)}$$

donde:

η_i = índice de reducción de los NO_x (%) obtenido de conformidad con lo dispuesto en la sección 6.3 de las presentes directrices;

q_{mgas_i} = caudal másico de NO_x, 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_x 2008.

6.4.2 El valor de las emisiones de NO_x (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_x 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_x deberían medirse en la entrada y la salida de la cámara SCR. Debería calcularse el índice de reducción de los NO_x. Ambos valores deberían ser en seco o en húmedo. El valor obtenido para el índice de reducción de los NO_x 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_x debería satisfacer lo prescrito en el capítulo 5 del Código Técnico sobre los NO_x 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 ($CaSO_x$), además de otros sulfitos metálicos ($NaSO_x$ y 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_2, 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_2, 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_2 (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_2 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:*

"5*bis* 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 de los buques[1].

7*bis* 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.

7*ter* 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."

[1] 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[2], 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[3]; o

[2] 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.…].

[3] 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...]. [§]

***

[*] 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 11º00' S, longitud 142º08' E,
hasta un punto de latitud 10º35' S, longitud 141º55' E,
desde allí a un punto de latitud 10º00' S, longitud 142º00' E,
y luego sucesivamente a latitud 9º10' S, longitud 143º52' E,
latitud 9º00' S, longitud 144º30' E,
latitud 10º41' S, longitud 145º00' E,
latitud 13º00' S, longitud 145º00' E,
latitud 15º00' S, longitud 146º00' E,
latitud 17º30' S, longitud 147º00' E,
latitud 21º00' S, longitud 152º55' E,
latitud 24º30' S, longitud 154º00' E,
y finalmente desde esta posición hasta un punto de la costa de Australia situado en:
latitud 24º42' S, longitud 153º15' 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 41º N y el límite occidental en el meridiano 5º36' 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 57º44,8' N.

.3 Por *zona del mar Negro* se entiende este mar propiamente dicho, separado del Mediterráneo por la divisoria establecida en el paralelo 41º 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 (12º28,5' N, 43º19,6' E) y Husn Murad (12º40,4' N, 43º30,2' E).

.5 Por *zona de los Golfos* se entiende la extensión de mar situada al noroeste de la línea loxodrómica entre Ras al Hadd (22º30' N, 59º48' E) y Ras al Fasteh (25º04' N, 61º25' 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 62º N y al este del meridiano 4º W;

.2 el Skagerrak, cuyo límite meridional queda determinado al este de Skagen por el paralelo 57º44,8' N; y

.3 el canal de la Mancha y sus accesos al este del meridiano 5º W y al norte del paralelo 48º30' N.

.7 Por *zona del Antártico* se entiende la extensión de mar situada al sur del paralelo 60º 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 30º N desde la Florida hacia el este hasta el meridiano 77º30' W; de ahí, una línea loxodrómica hasta la intersección del paralelo 20º N con el meridiano 59º W; de ahí, una línea loxodrómica hasta la intersección del paralelo 7º20' N con el meridiano 50º 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[1]

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.

[1] 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[2] 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 arqueo 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[2] y estará escrito en el idioma de trabajo de la tripulación.

3 Todo buque de arqueo 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.

[2] 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.[3]

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[4]

[3] Véanse las Directrices para la implantación del Anexo V del Convenio MARPOL 73/78, enmendadas mediante resoluciones.

[4] 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[5] 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.

[5] 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[1]."

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:

[1] 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
1	17º18',37" N,	67º32',14" W
2	19º11',14" N,	67º26',45" W
3	19º30',28" N,	65º16',48" W
4	19º12',25" N,	65º6',8" W
5	18º45',13" N,	65º0',22" W
6	18º41',14" N,	64º59',33" W
7	18º29',22" N,	64º53',51" W
8	18º27',35" N,	64º53',22" W
9	18º25',21" N,	64º52',39" W
10	18º24',30" N,	64º52',19" W
11	18º23',51" N,	64º51',50" W
12	18º23',42" N,	64º51',23" W
13	18º23',36" N,	64º50',17" W
14	18º23',48" N,	64º49',41" W
15	18º24',11" N,	64º49',0" W
16	18º24',28" N,	64º47',57" W
17	18º24',18" N,	64º47',1" W
18	18º23',13" N,	64º46',37" W
19	18º22',37" N,	64º45',20" W
20	18º22',39" N,	64º44',42" W
21	18º22',42" N,	64º44',36" W
22	18º22',37" N,	64º44',24" W
23	18º22',39" N,	64º43',42" W
24	18º22',30" N,	64º43',36" W
25	18º22',25" N,	64º42',58" W
26	18º22',26" N,	64º42',28" W
27	18º22',15" N,	64º42',3" W
28	18º22',22" N,	64º38',23" W

PUNTO	LATITUD	LONGITUD
29	18º21',57" N,	64º40',60" W
30	18º21',51" N,	64º40',15" W
31	18º21',22" N,	64º38',16" W
32	18º20',39" N,	64º38',33" W
33	18º19',15" N,	64º38',14" W
34	18º19',7" N,	64º38',16" W
35	18º17',23" N,	64º39',38" W
36	18º16',43" N,	64º39',41" W
37	18º11',33" N,	64º38',58" W
38	18º3',2" N,	64º38',3" W
39	18º2',56" N,	64º29',35" W
40	18º2',51" N,	64º27',2" W
41	18º2',30" N,	64º21',8" W
42	18º2',31" N,	64º20',8" W
43	18º2',3" N,	64º15',57" W
44	18º0',12" N,	64º2',29" W
45	17º59',58" N,	64º1',4" W
46	17º58',47" N,	63º57',1" W
47	17º57',51" N,	63º53',54" W
48	17º56',38" N,	63º53',21" W
49	17º39',40" N,	63º54',53" W
50	17º37',8" N,	63º55',10" W
51	17º30',21" N,	63º55',56" W
52	17º11',36" N,	63º57',57" W
53	17º4',60" N,	63º58',41" W
54	16º59',49" N,	63º59',18" W
55	17º18',37" N,	67º32',14" 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_x), los óxidos de azufre (SO_x) 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_x), los óxidos de azufre (SO_x) 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.