

COMITÉ DE PROTECCIÓN  
DEL MEDIO MARINO  
65º periodo de sesiones  
Punto 22 del orden del día

MEPC 65/22  
24 mayo 2013  
Original: INGLÉS

**INFORME DEL COMITÉ DE PROTECCIÓN DEL MEDIO MARINO  
SOBRE SU 65º PERIODO DE SESIONES**

<b>Sección</b>	<b>Página</b>
1 INTRODUCCIÓN	7
2 ORGANISMOS ACUÁTICOS PERJUDICIALES EN EL AGUA DE LASTRE	8
3 RECICLAJE DE BUQUES	20
4 CONTAMINACIÓN ATMOSFÉRICA Y EFICIENCIA ENERGÉTICA	23
5 REDUCCIÓN DE LAS EMISIONES DE GASES DE EFECTO INVERNADERO PROCEDENTES DE LOS BUQUES	49
6 EXAMEN Y ADOPCIÓN DE ENMIENDAS A LOS INSTRUMENTOS DE OBLIGADO CUMPLIMIENTO	54
7 INTERPRETACIONES Y ENMIENDAS DEL CONVENIO MARPOL Y DE LOS INSTRUMENTOS CONEXOS	58
8 IMPLANTACIÓN DEL CONVENIO DE COOPERACIÓN, EL PROTOCOLO DE COOPERACIÓN-SNPP Y LAS RESOLUCIONES PERTINENTES DE LA CONFERENCIA	66
9 DETERMINACIÓN Y PROTECCIÓN DE ZONAS ESPECIALES Y DE ZONAS MARINAS ESPECIALMENTE SENSIBLES	69
10 INSUFICIENCIA DE LAS INSTALACIONES DE RECEPCIÓN	71
11 INFORMES DE LOS SUBCOMITÉS	71
12 LABOR DE OTROS ÓRGANOS	82
13 SISTEMAS ANTIINCRUSTANTES PERJUDICIALES PARA BUQUES	91

<b>Sección</b>	<b>Página</b>
14 FOMENTO DE LA IMPLANTACIÓN Y EJECUCIÓN DEL CONVENIO MARPOL Y DE LOS INSTRUMENTOS CONEXOS	91
15 ACTIVIDADES DE COOPERACIÓN TÉCNICA PARA LA PROTECCIÓN DEL MEDIO MARINO	91
16 INFLUENCIA DEL FACTOR HUMANO	93
17 RUIDO DEBIDO AL TRANSPORTE MARÍTIMO COMERCIAL Y SUS EFECTOS ADVERSOS EN LA FAUNA MARINA	94
18 PROGRAMA DE TRABAJO DEL COMITÉ Y DE SUS ÓRGANOS AUXILIARES	94
19 APLICACIÓN DE LAS DIRECTRICES DE LOS COMITÉS	97
20 ELECCIÓN DE PRESIDENTE Y VICEPRESIDENTE PARA 2014	98
21 OTROS ASUNTOS	98

#### LISTA DE ANEXOS

ANEXO 1	RESOLUCIÓN MEPC.228(65) – PRESENTACIÓN DE INFORMACIÓN SOBRE LOS SISTEMAS DE GESTIÓN DEL AGUA DE LASTRE HOMOLOGADOS
ANEXO 2*	DECLARACIONES DE LAS DELEGACIONES DE ALEMANIA, CANADÁ Y DINAMARCA Y DEL OBSERVADOR DE CESA SOBRE EL PROYECTO DE RESOLUCIÓN DE LA ASAMBLEA RELATIVA A LA APLICACIÓN DEL CONVENIO INTERNACIONAL PARA EL CONTROL Y LA GESTIÓN DEL AGUA DE LASTRE Y LOS SEDIMENTOS DE LOS BUQUES, 2004
ANEXO 3	PROYECTO DE RESOLUCIÓN DE LA ASAMBLEA – APLICACIÓN DEL CONVENIO INTERNACIONAL PARA EL CONTROL Y LA GESTIÓN DEL AGUA DE LASTRE Y LOS SEDIMENTOS DE LOS BUQUES, 2004
ANEXO 4	RESOLUCIÓN MEPC.229(65) – FOMENTO DE LA COOPERACIÓN TÉCNICA Y TRANSFERENCIA DE TECNOLOGÍA RELACIONADAS CON LA MEJORA DE LA EFICIENCIA ENERGÉTICA DE LOS BUQUES
ANEXO 5*	DECLARACIONES DEL PRESIDENTE DEL COMITÉ Y DE LAS DELEGACIONES DE ARABIA SAUDITA, ARGENTINA, AUSTRALIA, BRASIL, CANADÁ, CHILE, CHINA, DINAMARCA, ESTADOS UNIDOS, INDIA, JAPÓN, NIGERIA, NORUEGA, PAÍSES BAJOS, PERÚ, REINO UNIDO Y VENEZUELA ACERCA DE LA RESOLUCIÓN MEPC.229(65) SOBRE EL FOMENTO DE LA COOPERACIÓN TÉCNICA Y LA TRANSFERENCIA DE TECNOLOGÍA RELACIONADAS CON LA MEJORA DE LA EFICIENCIA ENERGÉTICA DE LOS BUQUES

\* Las declaraciones se encuentran disponibles en los archivos de audio de todos los idiomas oficiales en la siguiente dirección: <http://docs.imo.org/Meetings/Media.aspx>.

- 
- ANEXO 6\* DECLARACIONES DE LAS DELEGACIONES DE CHINA Y LA FEDERACIÓN DE RUSIA SOBRE LAS REPERCUSIONES EN EL ÁRTICO DE LAS EMISIONES DE CARBONO NEGRO
- ANEXO 7 PROYECTO DE ENMIENDAS AL CÓDIGO TÉCNICO RELATIVO AL CONTROL DE LAS EMISIONES DE ÓXIDOS DE NITRÓGENO DE LOS MOTORES DIÉSEL MARINOS, 2008 (CÓDIGO TÉCNICO SOBRE LOS NO<sub>x</sub> 2008)
- ANEXO 8 RESOLUCIÓN MEPC.230(65) – DIRECTRICES DE 2013 PREVISTAS EN LA REGLA 13.2.2 DEL ANEXO VI DEL CONVENIO MARPOL CON RESPECTO A LOS MOTORES DE SUSTITUCIÓN NO IDÉNTICOS QUE NO TIENEN QUE AJUSTARSE AL LÍMITE DEL NIVEL III
- ANEXO 9 INTERPRETACIÓN UNIFICADA DE LA REGLA 13.2.2 DEL ANEXO VI DEL CONVENIO MARPOL RELATIVA AL "MOMENTO DE SUSTITUCIÓN O ADICIÓN" DE UN MOTOR PARA LA NORMA APLICABLE SOBRE EL NIVEL DE NO<sub>x</sub> A LOS EFECTOS DEL SUPLEMENTO DEL CERTIFICADO IAPP
- ANEXO 10 INTERPRETACIÓN UNIFICADA DE LA REGLA 13 DEL ANEXO VI DEL CONVENIO MARPOL RELATIVA A LOS MOTORES DE SUSTITUCIÓN IDÉNTICOS
- ANEXO 11\* DECLARACIONES DE LA DELEGACIÓN DE LOS ESTADOS UNIDOS Y DE LOS OBSERVADORES DE EUROMOT E ICOMIA SOBRE EL EXAMEN DE LA SITUACIÓN DE LOS ADELANTOS TÉCNICOS PARA IMPLANTAR LAS NORMAS DE EMISIÓN DE NO<sub>x</sub> DEL NIVEL III
- ANEXO 12 PROYECTO DE ENMIENDAS AL ANEXO VI DEL CONVENIO MARPOL (FECHA PARA EL CUMPLIMIENTO DE LAS NORMAS SOBRE EMISIONES DE NO<sub>x</sub> DEL NIVEL III)
- ANEXO 13 PROYECTO DE ENMIENDAS AL ANEXO VI DEL CONVENIO MARPOL (AMPLIACIÓN DE LA APLICACIÓN DEL EEDI A LOS BUQUES QUE TRANSPORTEN GNL, BUQUES DE CARGA RODADA (BUQUES PARA EL TRANSPORTE DE VEHÍCULOS), BUQUES DE CARGA RODADA, BUQUES DE PASAJE DE CARGA RODADA Y BUQUES DE PASAJE DEDICADOS A CRUCEROS CON SISTEMAS DE PROPULSIÓN NO TRADICIONALES, Y LA EXENCIÓN DE LOS BUQUES NO PROPULSADOS POR MEDIOS MECÁNICOS Y LOS BUQUES DE CARGA CON CAPACIDAD ROMPEHIELOS)
- ANEXO 14 RESOLUCIÓN MEPC.231(65) – DIRECTRICES DE 2013 PARA EL CÁLCULO DE LOS NIVELES DE REFERENCIA QUE SE UTILIZARÁN PARA EL ÍNDICE DE EFICIENCIA ENERGÉTICA DE PROYECTO (EEDI)
- ANEXO 15 ENMIENDAS A LA INTERPRETACIÓN UNIFICADA DEL ANEXO VI DEL CONVENIO MARPOL (MEPC.1/CIRC.795)

---

\*

Las declaraciones se encuentran disponibles en los archivos de audio de todos los idiomas oficiales en la siguiente dirección: <http://docs.imo.org/Meetings/Media.aspx>.

- ANEXO 16 RESOLUCIÓN MEPC.232(65) – DIRECTRICES PROVISIONALES DE 2013 PARA DETERMINAR LA POTENCIA DE PROPULSIÓN MÍNIMA QUE PERMITA MANTENER LA MANIOBRABILIDAD DEL BUQUE EN CONDICIONES DESFAVORABLES
- ANEXO 17 RESOLUCIÓN MEPC.233(65) – DIRECTRICES DE 2013 PARA EL CÁLCULO DE LOS NIVELES DE REFERENCIA QUE SE UTILIZARÁN PARA EL ÍNDICE DE EFICIENCIA ENERGÉTICA DE PROYECTO (EEDI) PARA BUQUES DE PASAJE DEDICADOS A CRUCEROS CON SISTEMAS DE PROPULSIÓN NO TRADICIONALES
- ANEXO 18 RESOLUCIÓN MEPC.234(65) – ENMIENDAS A LAS DIRECTRICES DE 2012 SOBRE EL RECONOCIMIENTO Y CERTIFICACIÓN DEL ÍNDICE DE EFICIENCIA ENERGÉTICA DE PROYECTO (EEDI) (RESOLUCIÓN MEPC.214(63)), ENMENDADAS
- ANEXO 19 MANDATO PARA LA ACTUALIZACIÓN DEL ESTUDIO DE LA OMI (2009) DE LAS ESTIMACIONES DE LAS EMISIONES DE GASES DE EFECTO INVERNADERO PROCEDENTES DEL TRANSPORTE MARÍTIMO INTERNACIONAL
- ANEXO 20\* DECLARACIÓN DEL REPRESENTANTE DE LA SECRETARÍA DE LA CMNUCC SOBRE CUESTIONES RELATIVAS A LA CMNUCC
- ANEXO 21 RESOLUCIÓN MEPC.235(65) – ENMIENDAS AL ANEXO DEL PROTOCOLO DE 1978 RELATIVO AL CONVENIO INTERNACIONAL PARA PREVENIR LA CONTAMINACIÓN POR LOS BUQUES, 1973
- ANEXO 22 RESOLUCIÓN MEPC.236(65) – ENMIENDAS AL PLAN DE EVALUACIÓN DEL ESTADO DEL BUQUE EN VIRTUD DEL ANEXO I DEL CONVENIO MARPOL
- ANEXO 23 RESOLUCIÓN MEPC.237(65) – ADOPCIÓN DEL CÓDIGO PARA LAS ORGANIZACIONES RECONOCIDAS (CÓDIGO OR)
- ANEXO 24 RESOLUCIÓN MEPC.238(65) – ENMIENDAS AL ANEXO DEL PROTOCOLO DE 1978 RELATIVO AL CONVENIO INTERNACIONAL PARA PREVENIR LA CONTAMINACIÓN POR LOS BUQUES, 1973 (ENMIENDAS A LOS ANEXOS I Y II DEL CONVENIO MARPOL PARA CONFERIR CARÁCTER OBLIGATORIO AL CÓDIGO OR)
- ANEXO 25\* DECLARACIÓN DE LA DELEGACIÓN DE IRLANDA SOBRE EL CÓDIGO PARA LAS ORGANIZACIONES RECONOCIDAS (CÓDIGO OR)
- ANEXO 26\* DECLARACIÓN DE LA DELEGACIÓN DEL JAPÓN SOBRE LAS INSTALACIONES PORTUARIAS DE RECEPCIÓN EN EL CONTEXTO DE LA IMPLANTACIÓN DEL ANEXO V REVISADO DEL CONVENIO MARPOL
- ANEXO 27 PROYECTO DE ENMIENDAS AL ANEXO V DEL CONVENIO MARPOL (REGISTRO DE DESCARGAS DE BASURAS)

---

\* Las declaraciones se encuentran disponibles en los archivos de audio de todos los idiomas oficiales en la siguiente dirección: <http://docs.imo.org/Meetings/Media.aspx>.

- 
- ANEXO 28 RESOLUCIÓN MEPC.239(65) – ENMIENDAS A LAS DIRECTRICES DE 2012 PARA LA IMPLANTACIÓN DEL ANEXO V DEL CONVENIO
- ANEXO 29 PROYECTO DE ENMIENDAS AL CÓDIGO INTERNACIONAL PARA LA CONSTRUCCIÓN Y EL EQUIPO DE BUQUES QUE TRANSPORTEN PRODUCTOS QUÍMICOS PELIGROSOS A GRANEL (CÓDIGO CIQ)
- ANEXO 30 RESOLUCIÓN MEPC.240(65) – ENMIENDAS DE 2013 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))
- ANEXO 31\* DECLARACIONES DE LA DELEGACIÓN DEL REINO UNIDO Y DE OBSERVADORES DE LA CSC Y DE IPTA SOBRE SUCESOS DE CONTAMINACIÓN PRODUCIDOS EN EL CANAL DE LA MANCHA
- ANEXO 32 PROYECTO DE RESOLUCIÓN DE LA ASAMBLEA – NOTIFICACIÓN Y DISTRIBUCIÓN MEDIANTE EL SISTEMA MUNDIAL INTEGRADO DE INFORMACIÓN MARÍTIMA (GISIS)
- ANEXO 33 PROYECTO DE RESOLUCIÓN DE LA ASAMBLEA – DIRECTRICES PARA AYUDAR A LOS INVESTIGADORES EN LA IMPLANTACIÓN DEL CÓDIGO DE INVESTIGACIÓN DE SINIESTROS (RESOLUCIÓN MSC.255(84))
- ANEXO 34 PROYECTO DE RESOLUCIÓN DE LA ASAMBLEA – ENMIENDAS A LAS DIRECTRICES PARA EFECTUAR RECONOCIMIENTOS DE CONFORMIDAD CON EL SISTEMA ARMONIZADO DE RECONOCIMIENTOS Y CERTIFICACIÓN (SARC), 2011
- ANEXO 35 PROYECTO DE RESOLUCIÓN DE LA ASAMBLEA – LISTA NO EXHAUSTIVA DE 2013 DE LAS OBLIGACIONES CONTRAÍDAS EN VIRTUD DE LOS INSTRUMENTOS QUE GUARDAN RELACIÓN CON EL CÓDIGO PARA LA IMPLANTACIÓN DE LOS INSTRUMENTOS DE LA OMI
- ANEXO 36 ENMIENDAS A LA INTERPRETACIÓN UNIFICADA DE LA REGLA 12.2 DEL ANEXO I DEL CONVENIO MARPOL
- ANEXO 37 PROYECTO DE ENMIENDAS AL ANEXO I DEL CONVENIO MARPOL (PRESCRIPCIONES OBLIGATORIAS RELATIVAS A LOS INSTRUMENTOS DE ESTABILIDAD QUE HAN DE LLEVARSE A BORDO)
- ANEXO 38 PROYECTO DE ENMIENDAS AL CÓDIGO PARA LA CONSTRUCCIÓN Y EL EQUIPO DE BUQUES QUE TRANSPORTEN PRODUCTOS QUÍMICOS PELIGROSOS A GRANEL (CÓDIGO CGrQ) (PRESCRIPCIONES OBLIGATORIAS RELATIVAS A LOS INSTRUMENTOS DE ESTABILIDAD QUE HAN DE LLEVARSE A BORDO)

---

\* Las declaraciones se encuentran disponibles en los archivos de audio de todos los idiomas oficiales en la siguiente dirección: <http://docs.imo.org/Meetings/Media.aspx>.

- ANEXO 39 PROYECTO DE ENMIENDAS AL CÓDIGO INTERNACIONAL PARA LA CONSTRUCCIÓN Y EL EQUIPO DE BUQUES QUE TRANSPORTEN PRODUCTOS QUÍMICOS PELIGROSOS A GRANEL (CÓDIGO CIQ) (PRESCRIPCIONES OBLIGATORIAS RELATIVAS A LOS INSTRUMENTOS DE ESTABILIDAD QUE HAN DE LLEVARSE A BORDO)
- ANEXO 40 PROYECTO DE RESOLUCIÓN DE LA ASAMBLEA – RECOMENDACIÓN SOBRE LA UTILIZACIÓN DEL ARQUEO NACIONAL EN LA APLICACIÓN DE LOS CONVENIOS INTERNACIONALES
- ANEXO 41\* DECLARACIÓN DEL OBSERVADOR DE LA ITF SOBRE EL GRUPO DE TRABAJO ENCARGADO DEL FACTOR HUMANO
- ANEXO 42 PUNTOS DE LOS ÓRDENES DEL DÍA BIENALES Y POSBIENALES DE LOS SUBCOMITES DE, DSC, FP, COMSAR, NAV, SLF Y STW QUE GUARDAN RELACIÓN CON CUESTIONES AMBIENTALES
- ANEXO 43 ORDEN DEL DÍA BIENAL Y ORDEN DEL DÍA POSBIENAL PROPUESTO PARA EL SUBCOMITÉ BLG, Y ORDEN DEL DÍA PROVISIONAL DEL BLG 18
- ANEXO 44 ORDEN DEL DÍA BIENAL DEL SUBCOMITÉ FSI Y ORDEN DEL DÍA PROVISIONAL DEL FSI 22
- ANEXO 45 INFORME SOBRE LA SITUACIÓN DE LOS RESULTADOS PREVISTOS DEL MEPC PARA EL BIENIO 2012-2013
- ANEXO 46 PROPUESTAS RELATIVAS AL PLAN DE ACCIÓN DE ALTO NIVEL DE LA ORGANIZACIÓN Y A LAS PRIORIDADES PARA EL BIENIO 2014-2015 QUE GUARDAN RELACIÓN CON LA LABOR DEL COMITÉ DE PROTECCIÓN DEL MEDIO MARINO
- ANEXO 47 PUNTOS QUE PROCEDE INCLUIR EN LOS ÓRDENES DEL DÍA DEL MEPC 66, MEPC 67 y MEPC 68
- ANEXO 48 RESOLUCIÓN MEPC.241(45) – AGRADECIMIENTO AL SR. ANDREAS CHRYSOSTOMOU POR SERVICIOS PRESTADOS AL COMITÉ DE PROTECCIÓN DEL MEDIO MARINO

---

\* Las declaraciones se encuentran disponibles en los archivos de audio de todos los idiomas oficiales en la siguiente dirección: <http://docs.imo.org/Meetings/Media.aspx>.

## 1 INTRODUCCIÓN

1.1 El 65º periodo de sesiones del Comité de protección del medio marino se celebró en la sede de la OMI del 13 al 17 de mayo de 2013, bajo la presidencia del Sr. Andreas Chrysostomou (Chipre). También estuvo presente el Vicepresidente del Comité, el Sr. Arsenio Domínguez (Panamá).

1.2 Asistieron al periodo de sesiones delegaciones de Miembros y Miembros Asociados; representantes de programas, organismos especializados y otras entidades de las Naciones Unidas; observadores de organizaciones intergubernamentales con acuerdos de cooperación; y observadores de organizaciones no gubernamentales que gozan de carácter consultivo, según se indica en el documento MEPC 65/INF.1.

1.3 También estuvieron presentes el Presidente del Consejo, el Sr. Jeffrey G. Lantz (Estados Unidos); el Presidente del Comité de facilitación (FAL), el Sr. Yury Melenas (Federación de Rusia); el Presidente del Subcomité de transporte de líquidos y gases a granel (BLG), el Sr. Sveinung Oftedal (Noruega); la Presidenta del Subcomité de proyecto y equipo del buque (DE), la Sra. Anneliese Jost (Alemania); el Presidente del Subcomité de implantación por el Estado de abanderamiento (FSI), el Sr. Dwain Hutchinson (Bahamas); y el Presidente del Subcomité de estabilidad y líneas de carga y de seguridad de pesqueros (SLF), el Sr. Kevin Hunter (Reino Unido).

### Discurso de apertura del Secretario General

1.4 El Secretario General dio la bienvenida a los participantes y pronunció su discurso de apertura, cuyo texto completo puede descargarse en el sitio de la OMI en la Red: <http://www.imo.org/MediaCentre/SecretaryGeneral/Secretary-GeneralsSpeechesToMeetings/Pages/MEPC-65-opening.aspx>.

### Observaciones del Presidente

1.5 El Presidente agradeció al Secretario General su discurso de apertura y señaló que su asesoramiento y peticiones se tendrían muy en cuenta durante las deliberaciones del Comité.

### Información facilitada por Italia sobre la colisión en el puerto de Génova

1.6 La delegación de Italia informó al Comité de que el martes 7 de mayo, a las 23 30 horas aproximadamente, el buque portacontenedores *Jolly Nero* de 40 594 toneladas, propiedad de Ignazio Messina & Company, chocó contra la torre de 55 metros del puerto de Génova, derribándola, lo que causó la muerte de ocho personas (cinco guardacostas y tres prácticos). Un suboficial del servicio de guardacostas se encuentra todavía desaparecido y cuatro oficiales resultaron heridos, dos de ellos de gravedad.

1.7 El buque derribó la torre con la popa. La colisión ocurrió cuando el buque, asistido por dos remolcadores y con el práctico en el puente, salía del puerto marcha atrás. En el momento del suceso, la mar estaba calma, no había viento y la visibilidad era perfecta. Las investigaciones se encuentran en curso.

### Adopción del orden del día

1.8 El Comité adoptó el orden del día (MEPC 65/1) y acordó guiarse por el calendario provisional (MEPC 65/1/1, anexo 2, revisado), en el entendimiento de que estaba sujeto a ajustes dependiendo de los avances logrados en cada jornada. El orden del día adoptado, junto con una lista de los documentos examinados en relación con cada punto del orden del día, figura en el documento MEPC 65/INF.28.

## **Poderes**

1.9 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 tomó nota de que el número de Gobiernos Contratantes del Convenio internacional para el control y la gestión del agua de lastre y los sedimentos de los buques, 2004 (Convenio BWM) asciende actualmente a 36, lo que constituye el 29,07 % del arqueo de la flota mercante mundial. El Comité instó a los Estados que aún no hubiesen ratificado el Convenio a que lo hicieran lo antes posible.

### **EXAMEN Y APROBACIÓN DE SISTEMAS DE GESTIÓN DEL AGUA DE LASTRE EN LOS QUE SE UTILICEN SUSTANCIAS ACTIVAS**

2.2 El Comité tomó nota de que las reuniones 24ª y 25ª del GESAMP-BWWG se celebraron del 10 al 14 de diciembre de 2012 y del 21 al 26 de enero de 2013, respectivamente, en la sede de la OMI bajo la presidencia del Sr. Jan Linders. En el transcurso de las dos reuniones, el GESAMP-BWWG examinó un total de ocho propuestas para la aprobación de sistemas de gestión del agua de lastre en los que se utilizan sustancias activas, presentadas por China, India, Japón, Noruega, Países Bajos (dos propuestas) y la República de Corea (dos propuestas).

### **Aprobación inicial**

2.3 Tras haber examinado las recomendaciones que figuran en el anexo 6 del "Informe de la 24ª reunión del Grupo de trabajo del GESAMP sobre el agua de lastre" (MEPC 65/2/9), y las recomendaciones que figuran en los anexos 4 y 6 del "Informe de la 25ª reunión del Grupo de trabajo del GESAMP sobre agua de lastre" (MEPC 65/2/19), acordó conceder la aprobación inicial a:

- .1 sistema de gestión del agua de lastre Van Oord, propuesto por los Países Bajos en el documento MEPC 65/2/2;
- .2 sistema de gestión del agua de lastre REDOX AS, propuesto por Noruega en el documento MEPC 65/2/3; y
- .3 sistema de gestión del agua de lastre Blue Zone™, propuesto por la República de Corea en el documento MEPC 65/2/5.

2.4 El Comité invitó a las administraciones de Noruega, Países Bajos y la República de Corea a que, en el desarrollo ulterior de los sistemas tengan en cuenta todas las recomendaciones formuladas en los informes mencionados del Grupo de trabajo del GESAMP sobre el agua de lastre (anexo 6 del informe de la 24ª reunión y anexos 4 y 6 del informe de la 25ª reunión).

2.5 El Comité tomó nota de que el GESAMP-BWWG consideró que la propuesta de aprobación inicial del sistema de gestión del agua de lastre Van Oord ofrecía suficiente certidumbre con respecto a la protección ambiental, la seguridad para el buque y la salud humana y que la solicitud cumplía las prescripciones del Procedimiento (D9) para la aprobación definitiva. El Comité también tomó nota de que el GESAMP-BWWG opinó que ya no era necesario examinar la solicitud de aprobación definitiva si se tomaban en cuenta las limitaciones señaladas en el anexo 6 del informe de la 24ª reunión del GESAMP-BWWG (MEPC 65/2/9).



2.6 La delegación de la India manifestó su desacuerdo con la recomendación que figura en el anexo 8 del "Informe de la 25ª reunión del Grupo de trabajo del GESAMP sobre el agua de lastre" (MEPC 65/2/19) de no conceder la aprobación inicial al sistema de reactor para el tratamiento del agua de lastre HyCator®, propuesto por India en el documento MEPC 65/2/7, y pidió que el Grupo de examen del agua de lastre tuviese en cuenta sus observaciones detalladas. El Comité se mostró de acuerdo y dio las instrucciones pertinentes al Grupo de examen.

2.7 El Comité tomó nota de que el informe de la 25ª reunión del GESAMP-BWWG (MEPC 65/2/19) contenía un error con respecto al sistema de gestión del agua de lastre REDOX AS, en el que se utiliza radiación ultravioleta de presión media, y no de baja presión como se indica en el informe.

### **Aprobación definitiva**

2.8 El Comité, tras examinar las recomendaciones que figuran en el anexo 5 del "Informe de la 24ª reunión del Grupo de trabajo del GESAMP sobre el agua de lastre" (MEPC 65/2/9), así como las recomendaciones que figuran en los anexos 5 y 7 del "Informe de la 25ª reunión del Grupo de trabajo del GESAMP sobre el agua de lastre" (MEPC 65/2/19), acordó conceder la aprobación definitiva a:

- .1 sistema de gestión del agua de lastre AQUARIUS® EC, propuesto por los Países Bajos en el documento MEPC 65/2/1;
- .2 sistema de gestión del agua de lastre EcoGuardian™, propuesto por la República de Corea en el documento MEPC 65/2/4; y
- .3 sistema de gestión del agua de lastre OceanDoctor, propuesto por China en el documento MEPC 65/2/6.

2.9 El Comité invitó a las Administraciones de China, Países Bajos y la República de Corea a verificar que todas las recomendaciones formuladas en los informes de las reuniones 24ª y 25ª del Grupo de trabajo del GESAMP sobre la gestión del agua de lastre (MEPC 65/2/9, anexo 5 (Países Bajos), y MEPC 65/2/19, anexo 5 (República de Corea) y anexo 7 (China)) se tienen plenamente en cuenta antes de expedir los certificados de homologación.

2.10 El Comité convino con la recomendación que figura en el anexo 4 del "Informe de la 24ª reunión del GESAMP-BWWG" (MEPC 65/2/9) de no conceder la aprobación definitiva al sistema de gestión del agua de lastre con PERACLEAN® Ocean (SKY SYSTEM®) presentado por Japón en el documento MEPC 65/2.

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

2.11 El Comité tomó nota de que la próxima reunión ordinaria del GESAMP-BWWG, es decir, la 26ª reunión, estaba programada tentativamente del 28 de octubre al 1 de noviembre de 2013, e invitó a los Miembros a que presentasen en el MEPC 66 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 13 de septiembre.

2.12 El Comité tomó nota, tras reconocer la posibilidad de que se presenten más de cuatro propuestas para el examen del Grupo y la posterior aprobación del MEPC 66, de que el GESAMP-BWWG había manifestado su disponibilidad para celebrar otra reunión (GESAMP-BWWG 27) en diciembre de 2013, a fin de dar cabida al mayor número posible de propuestas, siempre que se cumplan las condiciones necesarias para organizar dicha reunión. Toda propuesta de aprobación que, por falta de tiempo, no se examinase en la 26ª reunión ni en la reunión adicional, es decir, la 27ª reunión, será examinada en la reunión del Grupo inmediatamente posterior al MEPC 66 y de ella se informará al MEPC 67 (MEPC 65/2/19, sección 3 del informe de la 25ª reunión del GESAMP-BWWG).

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

2.13 Tras examinar 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 tomar nota de que, de conformidad con la decisión adoptada por el MEPC 63, se había aplicado la Metodología para la recopilación de información y la realización del trabajo del GESAMP-BWWG (BWM.2/Circ.13/Rev.1) se ha aplicado a todas las solicitudes de aprobación inicial presentadas al MEPC 65 y se aplicarán a las solicitudes posteriores de aprobación definitiva de esos sistemas; y
- .2 recordar a las Administraciones su responsabilidad de realizar una comprobación minuciosa de que las solicitudes estén completas a fin de asegurarse de que todas las solicitudes futuras se presenten de conformidad con la versión revisada de la metodología y que cumplen todas sus disposiciones.

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

2.14 El Comité recordó que, tras examinar el informe del tercer seminario para hacer balance de las actividades del Grupo de trabajo del GESAMP sobre gestión del agua de lastre, el MEPC 62 refrendó la propuesta del GESAMP-BWWG de celebrar anualmente las reuniones para hacer balance de las actividades del Grupo de trabajo del GESAMP.

2.15 El Comité tomó nota de que la cuarta reunión para hacer balance de las actividades del Grupo de trabajo del GESAMP sobre el agua de lastre se celebró en Busan (República de Corea) del 14 al 17 de agosto de 2012, bajo la presidencia del Sr. Jan Linders, y sus resultados se han distribuido con la signatura MEPC 65/2/8.

2.16 El Comité tomó nota de los resultados de dicha cuarta reunión y pidió al Grupo de examen que estudiase las discrepancias existentes entre la Metodología para la recopilación de información y la realización del trabajo del GESAMP-BWWG (BWM.2/Circ.13/Rev.1) y las circulares BWM.2/Circ.28 y BWM.2/Circ.37, y que informase al Comité al respecto.

2.17 El Comité convino en que ningún cambio en la metodología debería constituir una desventaja para las propuestas de aprobación de sistemas de gestión del agua de lastre presentadas de conformidad con una versión anterior de dicha metodología, y aclaró que las propuestas presentadas para la aprobación inicial en virtud de una versión de la metodología, podían presentarse para la aprobación definitiva de conformidad con la misma versión.

2.18 En referencia al párrafo 9 del resultado de la labor del Cuarto seminario para hacer balance de las actividades del Grupo de trabajo del GESAMP sobre el agua de lastre, el observador de la ICS señaló que en la Metodología revisada para la recopilación de información y la realización del trabajo del GESAMP-BWWG (BWM.2/Circ.13/Rev.1) se recomienda firmemente llevar a cabo pruebas de ecotoxicidad con tres valores de salinidad para la aprobación inicial. El Comité señaló que puede ser pertinente que el Grupo de examen del agua de lastre tome este punto en consideración cuando lleve a cabo futuros exámenes.

2.19 El Comité tomó nota de la información facilitada en el documento MEPC 65/INF.14 (Secretaría) sobre la base de datos de los 18 productos químicos más comúnmente asociados con el agua de lastre tratada. El Comité también recordó que en las propuestas de aprobación de sistemas de gestión de agua de lastre en los que se utilicen sustancias activas no es necesario aportar información de fondo adicional con respecto a las sustancias que figuran en dicha base de datos. Asimismo el Comité tomó nota de que la cuarta reunión para hacer balance de las actividades del Grupo de trabajo del GESAMP sobre el agua de lastre decidió aumentar el número de sustancias presentes en la base de datos, que se publicará cuando se haya ultimado esta tarea.

#### **EXAMEN DE LA DISPONIBILIDAD DE LAS TECNOLOGÍAS DE TRATAMIENTO DEL AGUA DE LASTRE**

2.20 El Comité tomó nota de la información sobre los últimos sistemas homologados de gestión del agua de lastre facilitada en los documentos siguientes:

- .1 MEPC 65/INF.2, (Noruega) sobre la homologación del sistema de gestión del agua de lastre OceanGuard™;
- .2 MEPC 65/INF.5 (Dinamarca) sobre la homologación del sistema de gestión del agua de lastre DESMI Ocean Guard OxyClean;
- .3 MEPC 65/INF.11 (Países Bajos) sobre la homologación del sistema de gestión del agua de lastre Wärtsilä AQUARIUS® UV;
- .4 MEPC 65/INF.12 (Noruega) sobre la homologación del sistema de gestión del agua de lastre KBAL;
- .5 MEPC 65/INF.13 (Noruega) sobre la homologación del sistema de gestión del agua de lastre CrystalBallast®; y
- .6 MEPC 65/INF.26 (Sudáfrica) sobre la homologación del sistema de gestión del agua de lastre Resource Ballast Technologies System,

con lo que el número total de sistemas de gestión del agua de lastre homologados asciende a 33.

2.21 El Comité agradeció a las delegaciones de Dinamarca, Noruega, Países Bajos y Sudáfrica la información facilitada y encargó al Grupo de examen sobre el agua de lastre que tenga en cuenta esta información al llevar a cabo sus exámenes futuros.

**RESOLUCIÓN DE LA ASAMBLEA SOBRE LA APLICACIÓN DEL CONVENIO BWM**

2.22 El Comité recordó que el MEPC 64 había convenido en constituir un grupo de trabajo por correspondencia sobre la resolución de la Asamblea relativa a la aplicación del Convenio internacional para el control y la gestión del agua de lastre y los sedimentos de los buques, 2004, a fin de facilitar una implantación sin contratiempos del Convenio.

2.23 Al examinar el informe del Grupo de trabajo por correspondencia (documento MEPC 65/2/11 del Japón), el Comité tomó nota de que el Grupo había utilizado la resolución A.1005(25) de la Asamblea como punto de partida para sus deliberaciones y extrajo tres opciones principales para flexibilizar el calendario de implantación estipulado en la regla B-3 del Convenio.

2.24 El Comité examinó el documento MEPC 65/2/18 (Secretaría) en el que se formulan observaciones y asesoramiento jurídico con respecto a las consideraciones del Grupo de trabajo por correspondencia.

2.25 En las consiguientes deliberaciones, una clara mayoría de delegaciones manifestó su apoyo a la opción B, en la que se propone elaborar una resolución de la Asamblea en la que se recomiende un calendario de cumplimiento extraído de una de cuatro subopciones, dado que constituiría la forma de proceder más práctica evitando, al mismo tiempo, cualquier incertidumbre jurídica no deseable.

2.26 Una serie de delegaciones apoyó las subopciones 2 o 3 presentadas en el documento MEPC 65/2/11, ya que esto supondría plantear un nuevo calendario de cumplimiento de la regla B-3 del Convenio BWM solamente para buques construidos antes de 2012 o 2009, respectivamente. Estas delegaciones opinaron que dichas subopciones facilitarían una implantación sin obstáculos y reducirían de forma más eficiente el pico previsto de la demanda de instalación tras la entrada en vigor del Convenio.

2.27 La mayoría de las delegaciones, no obstante, manifestaron su apoyo a la subopción 1, según la cual habría que cambiar las fechas del cumplimiento de la regla B-3 para todos los buques construidos antes de la entrada en vigor del Convenio.

2.28 La delegación de Canadá propuso una "subopción 5" adicional, basada en un calendario de cumplimiento con fechas futuras implantado a nivel nacional por una Administración importante y pidió que se incluyese este punto en las consideraciones del proyecto de resolución de la Asamblea.

2.29 Algunas delegaciones manifestaron su preferencia por adoptar un protocolo para enmendar el Convenio BWM, dado que esta manera se obtendría una mayor certidumbre jurídica que con una resolución de la Asamblea.

2.30 Tras estudiar las anteriores opiniones, el Comité convino en pedir al Grupo de examen que ultimase el proyecto de resolución de la Asamblea basándose en la opción B y la subopción 1 que figuran en el documento MEPC 65/2/11, tomando en consideración los documentos MEPC 65/2/13, MEPC 65/2/18, MEPC 65/2/20 y el calendario de cumplimiento implantado a nivel nacional por una Administración importante, como propuso Canadá. El Presidente recalcó que desearía presentar un solo proyecto de resolución, preferiblemente sin corchetes, en el vigésimo octavo periodo de sesiones ordinario de la Asamblea, en noviembre de 2013.

2.31 El Comité examinó el documento MEPC 65/2/20 (India), en el que se formulan observaciones sobre el documento MEPC 65/2/11 y se describe el concepto de los botes de tratamiento del agua de lastre (BWTBoats) basados en los puertos como una alternativa viable a la instalación de sistemas de gestión del agua de lastre a bordo de los buques, y decidió remitirlo al Grupo de examen del agua de lastre para que lo siguiera examinando.

2.32 El Comité también tomó nota del documento MEPC 65/2/13 (FOEI y otros), en el que se informa de la creciente cifra de especies invasivas y se exhorta a la ratificación del Convenio BWM.

## **EXAMEN DEL MODO DE APLICACIÓN DEL CONVENIO BWM**

### **Aplicación del SARC**

2.33 El Comité examinó el documento MEPC 65/2/15 (República de Corea) en el que se propone aplicar el sistema armonizado de reconocimientos y certificación (SARC) cuando se expidan por primera vez los certificados internacionales de gestión del agua de lastre, mediante la inclusión de este punto en el proyecto de resolución de la Asamblea sobre la aplicación del Convenio BWM, o la enmienda de la circular BWM.2/Circ.40 sobre la expedición de certificados de gestión del agua de lastre antes de la entrada en vigor del Convenio BWM y de los planes de gestión del agua de lastre aprobados de conformidad con la resolución A.868(20).

2.34 Aunque algunas delegaciones compartieron las inquietudes de la República de Corea, en el sentido de que es necesaria una aclaración con respecto a las fechas de aniversario de los reconocimientos, el Comité se mostró de acuerdo con que la cuestión no debería examinarse antes de que se haya ultimado el proyecto de resolución de la Asamblea. El Comité encargó al Grupo de examen de agua de lastre que examinase brevemente la propuesta que figura en el documento MEPC 65/2/15, y asesorase al Comité sobre si debería seguir adelante con la misma.

### **Aclaración de la expresión "transformación importante"**

2.35 El Comité recordó que el MEPC 64 se había mostrado de acuerdo con la propuesta del Japón de no considerar la nueva instalación de sistemas de gestión del agua de lastre como "transformación importante" según se define en la regla A-1.5 del Convenio BWM, y encargó a la Secretaría que preparase un proyecto de circular a este respecto para su examen y aprobación por el Comité en este periodo de sesiones. Al examinar el documento MEPC 65/WP.3 en el que figura el proyecto de circular BWM, el Comité también examinó el documento MEPC 65/2/12 (IACS) en el que se propone una nueva aclaración sobre la aplicación de la regla A-1.5.2.

2.36 El Comité encargó al Grupo que examine la propuesta de las IACS junto con el proyecto de circular BWM sobre la aclaración de la expresión "transformación importante" según se define en la regla A-1.5 y asesore al Comité según proceda.

### **La utilización de agua potable como agua de lastre**

2.37 El Comité examinó el documento MEPC 65/2/14 (Alemania y otros) sobre la utilización de agua potable como opción adicional para la gestión del agua de lastre, en el que se propone un procedimiento de aplicación para la aprobación de la utilización de sustancias activas en el agua potable. El Comité, coincidió en que ésta es una cuestión compleja que requería un examen exhaustivo, tomó nota de que el Fondo Fiduciario del GESAMP pudiera no ser la fuente adecuada para la financiación de posibles peticiones de asesoramiento al GESAMP-BWWG con respecto a esta cuestión, y que la decisión de suministrar agua potable a los buques sigue siendo una prerrogativa del Estado rector del puerto.

2.38 El Comité pidió al Grupo de examen que examinase el documento MEPC 65/2/14 detalladamente y asese al Comité en consecuencia. A este respecto, el Comité también encargó al Grupo de examen que examinase las recomendaciones del GESAMP-BWWG con respecto a la aprobación inicial del sistema de gestión del agua de lastre Van Oord (MEPC 65/2/9, anexo 6).

### **Unidades móviles mar adentro**

2.39 El Comité examinó el documento MEPC 62/2/16 (Singapur) sobre cómo garantizar el cumplimiento del Convenio BWM por las unidades móviles mar adentro mediante el método de circulación interna o descarga en el mismo lugar, y encargó al Grupo de examen del agua de lastre que examinase la propuesta detalladamente, habida cuenta de que la adopción de interpretaciones unificadas compete a las Partes en el Convenio, una vez que éste entre en vigor, y asesorase al Comité en consecuencia.

### **EXAMEN DE OTROS ASUNTOS RELACIONADOS CON LA GESTIÓN Y EL CONTROL DEL AGUA DE LASTRE**

2.40 El Comité, tras haber examinado el documento MEPC 65/2/10 sobre la elaboración de un manual titulado "Gestión del agua de lastre – Cómo llevarla a la práctica":

- .1 invitó a los Estados Miembros, organizaciones regionales e internacionales competentes y programas del sector a fomentar y ofrecer, directamente o a través de la OMI, apoyo y asistencia técnica para garantizar la provisión de fondos necesarios para la elaboración del manual "Gestión del agua de lastre – Cómo llevarla a la práctica", de conformidad con la resolución 3 adoptada por la Conferencia internacional sobre la gestión del agua de lastre para buques (2004); y
- .2 invitó al Comité de cooperación técnica a incluir, en el Programa integrado de cooperación técnica de la Organización, las disposiciones para contribuir y respaldar la elaboración de dicho manual.

2.41 El Comité agradeció a Transport Canada su aportación de 20 000 dólares canadienses para la elaboración del manual "Gestión del agua de lastre – Cómo llevarla a la práctica".

### **RESULTADOS DEL BLG 17 RELATIVOS AL CONVENIO BWM**

2.42 El Comité tomó nota de que el Subcomité de transporte de líquidos y gases a granel celebró su 17º periodo de sesiones del 4 al 8 de febrero de 2013, y que el informe correspondiente a dicho periodo de sesiones se ha distribuido con la signatura BLG 17/18. Los resultados del BLG 17 figuran en el documento MEPC 65/11/2.

2.43 El Comité examinó las medidas cuya adopción se pidió al Comité en el documento MEPC 65/11/2, que afectan al Convenio BWM, párrafos 2.8 a 2.12, y:

- .1 aprobó el proyecto de circular BWM en el que se recogen las Orientaciones sobre el muestreo y el análisis del agua de lastre para su utilización con carácter experimental de conformidad con lo dispuesto en el Convenio BWM y en las Directrices (D2), que figura en el anexo 5 del documento BLG 17/18, y encargó a la Secretaría que lo distribuyese como circular BWM.2/Circ.42;

- .2 examinó y se mostró de acuerdo en principio con las recomendaciones relativas al periodo de pruebas para examinar, mejorar y normalizar la circular BWM relativa a las Orientaciones sobre el muestreo y el análisis del agua de lastre para su utilización con carácter experimental de conformidad con lo dispuesto en el Convenio BWM y en las Directrices (D2) (que figura en el anexo 6 del documento BLG 17/18);
- .3 adoptó, mediante la resolución MEPC.228(65), la presentación de información sobre los sistemas de gestión del agua de lastre homologados, que figura en el anexo 1;
- .4 aprobó el proyecto de circular BWM sobre enmiendas a las Orientaciones para las Administraciones sobre el proceso de homologación de los sistemas de gestión del agua de lastre de conformidad con las Directrices (D8) (BWM.2/Circ.28) que figuran en el anexo 8 del documento BLG 17/18, y encargó a la Secretaría que las distribuyese como circular BWM.2/Circ.43; y
- .5 aprobó el proyecto de circular BWM en el que se recogen las opciones de gestión del agua de lastre para los buques de apoyo mar adentro, de conformidad con lo dispuesto en el Convenio BWM, que figura en el anexo 9 del documento BLG 17/18, y encargó a la Secretaría que lo difundiese como circular BWM.2/Circ.44.

2.44 La delegación de los Estados Unidos se reservó su postura con respecto al principio de que se impida a los Estados rectores del puerto imponer sanciones penales o detener a buques sobre la base del muestreo durante el periodo de prueba de las orientaciones sobre el muestreo y el análisis del agua de lastre de conformidad con lo dispuesto en el Convenio BWM y en las Directrices (D2).

2.45 El Comité tomó nota de la información relativa al muestreo del agua de lastre para la verificación del cumplimiento, que figura en el documento MEPC 65/2/17 (WWF), y pidió al Subcomité BLG que la tomase en consideración cuando lleve a cabo futuras revisiones de la circular BWM relativa a las Orientaciones sobre el muestreo y el análisis del agua de lastre para su utilización con carácter experimental de conformidad con lo dispuesto en el Convenio BWM y en las Directrices (D2), y al Subcomité FSI que la tomase en consideración al elaborar las directrices sobre supervisión por el Estado rector del puerto en virtud del Convenio BWM.

#### **RESULTADOS DEL FSI 21 CON RESPECTO AL CONVENIO BWM**

2.46 El Comité tomó nota de que el Subcomité FSI celebró su 21º periodo de sesiones del 4 al 8 de marzo de 2013, y que el informe correspondiente a dicho periodo de sesiones se había distribuido con la signatura FSI 21/18. El Comité también tomó nota de que el FSI 21 constituyó un Grupo de trabajo por correspondencia coordinado por Canadá para elaborar las directrices sobre supervisión por el Estado rector del puerto en virtud del Convenio BWM con miras a su ultimación en el FSI 22 y convino en que el Grupo de trabajo por correspondencia no iniciaría su labor hasta después del MEPC 65.

2.47 EL Comité tomó nota de que el FSI 21 había invitado al MEPC 65 a enmendar el proyecto de mandato convenido para el Grupo de trabajo por correspondencia según se considere adecuado una vez haya concluido su labor con respecto a cuestiones relativas al muestreo y el análisis del agua de lastre.

2.48 El Presidente del Subcomité BLG sugirió que las directrices sobre la supervisión del Estado rector del puerto deberían reflejar el periodo de prueba de la Circular BWM sobre las Orientaciones sobre el muestreo y el análisis del agua de lastre para su utilización con carácter experimental de conformidad con lo dispuesto en el Convenio BWM y en las Directrices (D2), y la resolución de la Asamblea relativa a la aplicación del Convenio internacional para el control y la gestión del agua de lastre y los sedimentos de los buques, 2004, cuya adopción se prevé para la Asamblea en su vigésimo octavo periodo de sesiones.

2.49 El Comité encargó al Grupo de examen que examinara el mandato que figura en el párrafo 8.8 del documento FSI 21/18, teniendo en cuenta la propuesta del Presidente del Subcomité BLG, y que asesorara al Comité al respecto.

#### **RESULTADOS DEL C 109 CON RESPECTO AL CONVENIO BWM**

2.50 El Comité tomó nota de que el Consejo celebró su 109º periodo de sesiones del 5 al 9 de noviembre de 2012, y que el correspondiente resumen de decisiones se había distribuido con la signatura C 109/D. Los resultados del C 109 figuran en el documento MEPC 65/12.

2.51 El Comité tomó nota de los resultados del C 109 relativos al agua de lastre, reconociendo que quedan pendientes cuestiones de carácter técnico e instó al MEPC a definir y sugerir soluciones prácticas ante cualquier obstáculo, en particular, con respecto a cuestiones relativas a la supervisión por el Estado rector del puerto, y a la pronta entrada en vigor e implantación del Convenio. El Comité instó a Estados Miembros y observadores a proponer soluciones prácticas ante cualquier obstáculo que afecte a la ratificación e implantación del Convenio BWM.

#### **CONSTITUCIÓN DEL GRUPO DE EXAMEN DEL AGUA DE LASTRE**

2.52 El Comité convino en constituir el Grupo de examen del agua de lastre con el siguiente mandato:

"Teniendo en cuenta las observaciones formuladas y las decisiones adoptadas en el Pleno, se encargó al Grupo de examen del agua de lastre:

- .1 examinar las discrepancias entre la Metodología para la recopilación de información y la realización del trabajo del GESAMP-BWWG (BWM.2/Circ.13/Rev.1) y las circulares BWM.2/Circ.28 y BWM.2/Circ.37, y proponer cómo se debe proceder al respecto;
- .2 examinar, con miras a su ultimación, el proyecto de resolución de la Asamblea relativa a la aplicación del Convenio internacional para el control y la gestión del agua de lastre y los sedimentos de los buques, 2004, basándose en la opción B y la subopción 1 del documento MEPC 65/2/11, y tomando en consideración los documentos MEPC 65/2/13, MEPC 65/2/18, MEPC 65/2/20 y la petición de Canadá en el Pleno de examinar el hecho de que una Administración ha elaborado un calendario de implantación con fechas venideras;
- .3 examinar la propuesta del documento MEPC 65/2/15 de lograr una aplicación uniforme del programa del SARC cuando se expidan por primera vez los certificados internacionales de gestión del agua de lastre y asesorar al Comité sobre si debería seguir abordándose esta cuestión;



- .4 enmendar el texto del proyecto de circular sobre la aclaración de "transformación importante" según la definición de la regla A-1.5 del Convenio BWM en virtud de la propuesta de la IACS que figura en el documento MEPC 65/2/12;
- .5 examinar la propuesta del documento MEPC 65/2/14 sobre la utilización de agua potable como opción adicional para la gestión del agua de lastre y proponer un modo de proceder adecuado;
- .6 examinar la propuesta que figura en el documento MEPC 65/2/16 sobre la gestión del agua de lastre para unidades móviles mar adentro y asesorar al Comité al respecto;
- .7 examinar el mandato del Grupo de trabajo por correspondencia constituido en el FSI 21 para elaborar las directrices sobre supervisión por el Estado rector del puerto en virtud del Convenio BWM, que figura en el párrafo 8.8 del documento FSI 21/18, y asesorar al Comité en consecuencia;
- .8 examinar el documento MEPC 65/2/20 (India) en el que se describe el concepto de los botes de tratamiento del agua de lastre (BWTBoat) basados en los puertos, como una alternativa a la instalación de sistemas de gestión del agua de lastre, y a asesorar al Comité al respecto;
- .9 examinar las observaciones de la India con respecto a la recomendación del GESAMP-BWWG, en su 25ª reunión (documento MEPC 65/2/19, anexo 8) de no conceder la aprobación inicial al sistema de reactor para el tratamiento del agua de lastre HyCator®, y asesorar al Comité según proceda; y
- .10 presentar un informe por escrito sobre la labor llevada a cabo, incluyendo conclusiones y recomendaciones, al Pleno el jueves 16 de mayo de 2013."

#### **EXAMEN DEL INFORME DEL GRUPO DEL EXAMEN DEL AGUA DE LASTRE**

2.53 Tras haber examinado el informe del Grupo de examen del agua de lastre (MEPC 65/WP.7/Rev.1), el Comité lo aprobó en general y adoptó las medidas señaladas en los siguientes párrafos.

2.54 La delegación de Dinamarca, apoyada por las delegaciones de Italia, la República de Corea y Suecia, realizó una declaración manifestando su preocupación con respecto a la subopción 1 en relación con el proyecto de resolución de la Asamblea sobre la aplicación del Convenio BWM. El observador de CESA, al apoyar la declaración de Dinamarca, también realizó una declaración en relación con sus preocupaciones acerca de las consecuencias de la resolución. Las declaraciones completas figuran en el anexo 2.

2.55 La delegación de Alemania, al informar al Comité de sus intenciones de depositar un instrumento de adhesión al Convenio BWM en junio de 2013, manifestó cierta preocupación con respecto a las implicaciones jurídicas del proyecto de resolución de la Asamblea, por lo que hace a la prevista adhesión al Convenio. La declaración completa figura en el anexo 2.

2.56 La delegación de España, que no pudo participar en la labor del Grupo de examen, realizó una observación de carácter general en relación a la utilización como agua de lastre del agua potable generada a bordo, y opinó que debería seguir examinándose la aprobación de estas tecnologías a través del Procedimiento (D9).

2.57 Con respecto a las medidas cuya adopción había pedido el Grupo de examen, el Comité:

- .1 tomó nota de que el Grupo se había mostrado de acuerdo con la propuesta del presidente del Grupo de trabajo del GESAMP-BWWG sobre el agua de lastre, a saber, que este Grupo de trabajo resolvería las discrepancias entre la Metodología para la recopilación de información y la realización del trabajo del GESAMP-BWWG (BWM.2/Circ.13/Rev.1) y las circulares BWM.2/Circ.28 y BWM.2/Circ.37 con la introducción de cambios en la Metodología;
- .2 examinó la inquietud manifestada en el seno del Grupo de que es necesario aclarar en el proyecto de resolución de la Asamblea relativo a la aplicación del Convenio internacional para el control y la gestión de agua de lastre y los sedimentos de los buques, 2004, las fechas de renovación relativas a los certificados reglamentarios o de clasificación o la fecha del aniversario de la entrega del buque a los efectos de determinar la fecha de reconocimiento de renovación, que determinará de manera inequívoca la fecha de cumplimiento de la regla D-2, en el marco del enfoque de la resolución de la Asamblea;

en el contexto de la consideración de este punto la delegación de Canadá señaló que, al examinar el documento MEPC 65/2/15, el Grupo de examen del agua de lastre había señalado que en el proyecto de resolución de la Asamblea se hace referencia a un reconocimiento de renovación de la gestión del agua de lastre que no esté armonizado con el reconocimiento de renovación de otros instrumentos reglamentarios, lo que podría desembocar en una situación en la que la demanda de sistemas de gestión de aguas de lastre alcanzase un pico de forma repentina, cinco años después de la entrada en vigor del Convenio BWM. La declaración completa figura en el anexo 2.

La delegación de Canadá también informó al Comité de que, al fin de evitar la situación descrita *supra*, en una reunión a la que asistieron diversas delegaciones, fuera de las horas normales de trabajo, se había elaborado el siguiente texto con miras a incluirlo como nuevo subpárrafo 2.6 en el proyecto de resolución de la Asamblea que figura en el anexo 1 del documento MEPC 65/WP.7/Rev.1:

"2.6 el reconocimiento de renovación mencionado en los párrafos 2.1 a 2.4 es el reconocimiento de renovación asociado al Certificado internacional de prevención de la contaminación por hidrocarburos en virtud del Anexo I del Convenio MARPOL."

Tras haber examinado este punto, el Comité se mostró de acuerdo con la propuesta y encargó a la Secretaría que incluyese el párrafo adicional 2.6 en el proyecto de resolución de la Asamblea.

La delegación de España manifestó su preocupación por el hecho de que se enlazara el cumplimiento de determinadas disposiciones del Convenio y la expedición de los certificados reglamentarios, dado que estas fechas podrían ajustarse fácilmente, e indicó su preferencia por que se utilizasen fechas fijas;

- .3 aprobó el proyecto de resolución de la Asamblea sobre la aplicación del Convenio internacional para el control y la gestión del agua de lastre y los sedimentos de los buques, 2004, que se recoge en el anexo 3, a fin de presentarlo a la Asamblea en su vigésimo octavo periodo de sesiones con miras a su adopción;
- .4 aprobó el proyecto de circular enmendado sobre la aclaración de la expresión "transformación importante", según se define en la regla A-1.5 del Convenio BWM, y encargó a la Secretaría que lo distribuyese como circular BWM.2/Circ.45;
- .5 aprobó el plan de acción recogido en el párrafo 24 del documento MEPC 65/WP.7/Rev.1, con respecto a la utilización de agua potable como agua de lastre;
- .6 aprobó el proyecto de circular sobre la aplicación del Convenio BWM a las unidades móviles mar adentro y encargó a la Secretaría que lo distribuyese como circular BWM.2/Circ.46.

Tras haberlo propuesto la delegación de las Bahamas, el Comité le pidió a la Secretaría que examinase la conveniencia de incluir en la circular una referencia a una definición de unidades móviles mar adentro, acerca de la cual estaba trabajando el Subcomité de normas de formación y guardia;

- .7 aprobó el mandato enmendado del Grupo de trabajo por correspondencia constituido en el FSI 21 para elaborar las directrices sobre supervisión por el Estado rector del puerto en virtud del Convenio BWM, que se recoge en el anexo 4 del documento MEPC 65/WP.7/Rev.1;
- .8 invitó a la delegación de la India a que explicase las cuestiones señaladas con respecto al concepto del BWTBoat y que mantuviese al Comité informado;
- .9 tras haber tomado nota de la intención de la delegación de la India de presentar una nueva propuesta para la aprobación inicial de sistema de reactor para el tratamiento de agua de lastre HyCator® en una futura reunión del GESAMP-BWWG.

En consecuencia, el Comité convino con la recomendación que figura en el anexo 8 del "Informe de la 25 reunión del Grupo de trabajo del GESAMP sobre el agua de lastre" (MEPC 65/2/19) de no conceder la aprobación inicial al sistema de reactor para el tratamiento del agua de lastre HyCator® propuesto por la India en el documento MEPC 65/2/7; y

- .10 acordó volver a constituir el Grupo de examen en el MEPC 66 de conformidad con lo dispuesto en la regla D-5 del Convenio BWM.

2.58 El Comité agradeció al Presidente del Grupo de examen y a sus miembros su ardua labor.

### **3 RECICLAJE DE BUQUES**

3.1 El Comité recordó que el MEPC 62 y el MEPC 63 habían adoptado las cuatro directrices siguientes a las cuales se hace referencia en el Convenio de Hong Kong, con el objetivo de que sean de ayuda para los Estados en la implantación temprana de las normas técnicas del Convenio:

- Directrices de 2011 para la elaboración del plan de reciclaje del buque;
- Directrices de 2011 para la elaboración del inventario de materiales potencialmente peligrosos;
- Directrices de 2012 para el reciclaje seguro y ambientalmente racional de los buques; y
- Directrices de 2012 para la autorización de las instalaciones de reciclaje de buques.

3.2 El Comité recordó también que en el MEPC 64, durante el cual se había ultimado la labor pertinente a las seis series de directrices de conformidad con el Convenio de Hong Kong, había adoptado:

- Directrices de 2012 para la inspección de buques en virtud del Convenio de Hong Kong; y
- Directrices de 2012 para el reconocimiento y la certificación de los buques en virtud del Convenio de Hong Kong.

3.3 El Comité recordó además que en el MEPC 64 había constituido un grupo de trabajo por correspondencia interperiodos sobre el reciclaje de buques, al que se había encargado elaborar valores umbral y exenciones aplicables a los materiales que deben enumerarse en los inventarios de materiales potencialmente peligrosos y examinar la necesidad de enmendar en consecuencia las Directrices de 2011 para la elaboración del inventario de materiales potencialmente peligrosos (Directrices para el inventario), donde se enumeran los valores umbral y las exenciones.

#### **Planificación de la labor**

3.4 El Comité tuvo ante sí, para su examen, cinco documentos presentados en relación con el punto del orden del día, y acordó tratar en primer lugar la cuestión de los valores umbral y las exenciones, y a continuación las propuestas de enmienda a las Directrices de 2012 para la inspección de buques en virtud del Convenio de Hong Kong.

#### **Elaboración de los valores umbral y las exenciones**

3.5 Tras examinar los documentos MEPC 65/3 y MEPC 65/INF.9, en los que se informa de las deliberaciones del Grupo de trabajo por correspondencia interperiodos, el Comité tomó nota de que el Grupo había realizado avances importantes, pero que aún debían examinarse diversos valores umbral y la cuestión de las exenciones, así como determinados conceptos subyacentes.

3.6 El Comité dio las gracias a los Estados Unidos por su contribución como coordinadores del Grupo de trabajo por correspondencia y a todos los miembros del Grupo por la labor realizada.

3.7 El Comité examinó a continuación el documento MEPC 65/3/2 (Japón), en el que se formulan observaciones acerca del informe del Grupo de trabajo por correspondencia y se indica que el establecimiento de dos conjuntos distintos de valores umbral para los buques nuevos y los buques existentes no es adecuado. Además, el Comité tomó nota de los argumentos defendidos por el Japón en apoyo de un valor umbral para el asbesto igual al 0,1 % y de la opción "sin valor umbral" para las sustancias que agotan la capa de ozono. El Japón propuso también un texto para que se incluyera en las Directrices para el inventario con objeto de prohibir la aplicación retroactiva de valores umbrales nuevos a los inventarios de materiales potencialmente peligrosos existentes.

3.8 A continuación, el Comité examinó el documento MEPC 65/3/3 (China), en el que se apoya un nivel umbral para el asbesto del 1 %, en sintonía con la norma ISO 30007:2010.

3.9 Tras deliberar al respecto, se acordó que los dos valores umbral propuestos para el asbesto y las otras observaciones acerca del informe del Grupo de trabajo por correspondencia formuladas en el documento MEPC 65/3/2 fueran examinados más a fondo en el seno del Grupo de trabajo sobre el reciclaje de buques, en el caso de que se constituyera.

### **Propuestas de enmienda a las Directrices para la inspección**

3.10 Tras presentar el documento MEPC 65/3/1 (España), la delegación de España puso en conocimiento del Comité las supuestas incongruencias en las Directrices de 2012 para la inspección de buques en virtud del Convenio de Hong Kong en cuanto a la inspección del inventario de materiales potencialmente peligrosos por los funcionarios encargados de la supervisión por el Estado rector del puerto y la determinación de los "motivos fundados" para llevar a cabo una inspección más pormenorizada, y propuso enmiendas a los párrafos pertinentes de las Directrices. La delegación de España propuso también que se sustituyera la palabra "inspección" por las más explícitas "supervisión por el Estado rector del puerto" en el título actual de las Directrices, a fin de evitar confusiones.

3.11 Las delegaciones que hicieron uso de la palabra no se mostraron en su mayoría a favor de las propuestas formuladas en el documento MEPC 65/3/1, y se acordó encargar al Grupo de trabajo sobre el reciclaje de buques que, en el caso de que se constituyera, concluyera el análisis y formulara una recomendación para el Pleno a fin de que la examinase.

### **Avances en cuanto a la ratificación**

3.12 El Comité acogió con agrado una declaración formulada por la delegación de Noruega, en la que se informa al Comité de que estaba previsto que el Parlamento de Noruega aprobara el 14 de mayo de 2013 la adhesión de Noruega al Convenio de Hong Kong.

### **Constitución del Grupo de trabajo sobre el reciclaje de buques**

3.13 Tras examinar las cuestiones anteriores, el Comité constituyó el Grupo de trabajo sobre el reciclaje de buques bajo la presidencia de la Sra. Kristine Gilson (Estados Unidos), al que asignó el siguiente mandato:

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

- .1 seguir elaborando los valores umbral y examinar, según proceda, toda exención aplicable a los materiales que deben enumerarse en los inventarios de materiales potencialmente peligrosos y examinar la necesidad de enmendar en consecuencia las Directrices de 2011 para la elaboración del inventario de materiales potencialmente peligrosos;
- .2 examinar más a fondo las cuestiones planteadas en el documento MEPC 65/3/1, presentado por España, y formular una recomendación al Pleno para su examen, teniendo en cuenta que la mayoría de los que hicieron uso de la palabra no se mostraron a favor de las propuestas;
- .3 examinar si debería constituirse un grupo de trabajo por correspondencia interperiodos sobre el reciclaje de buques a fin de abordar los valores umbral y las exenciones, y, de ser así, recomendar su constitución y elaborar un proyecto de mandato para el grupo; y
- .4 presentar un informe por escrito al Pleno el jueves 16 de mayo de 2013."

### **Informe del Grupo de trabajo sobre el reciclaje de buques**

3.14 El Comité examinó y aprobó en general el informe del Grupo de trabajo (MEPC 65/WP.8) y, en particular:

- .1 tomó nota de la recomendación del Grupo de que las Directrices de 2012 para la inspección de buques en virtud del Convenio de Hong Kong no deberían enmendarse según la propuesta que figura en el documento MEPC 65/3/1;
- .2 tomó nota de los resultados de las deliberaciones del Grupo sobre la elaboración de los valores umbral y exenciones aplicables a los materiales que deben enumerarse en los inventarios de materiales potencialmente peligrosos (párrafos 7 a 24) y tomó nota de la recomendación del Grupo de que se enmienden en consecuencia las Directrices de 2011 para la elaboración del inventario de materiales potencialmente peligrosos.

Al examinar este punto, algunas delegaciones manifestaron preocupación con respecto al compromiso al que se había llegado en relación al valor umbral para el asbesto en el marco de las Directrices para el inventario, señalándose al mismo tiempo que no obstante el Comité de seguridad marítima continuaría examinando la cuestión;

- .3 encargó a la Secretaría que estableciera contacto con el Organismo Internacional de Energía Atómica (OIEA) a fin de solicitar orientaciones sobre el valor umbral para las sustancias radiactivas, con miras a facilitar un examen más a fondo de la cuestión en un futuro periodo de sesiones del MEPC;
- .4 invitó al Comité de seguridad marítima en su 92º periodo de sesiones a que examinara un valor umbral para el asbesto, teniendo en cuenta sus conocimientos especializados en la materia; y

- .5 se mostró de acuerdo con que volviera a constituirse el Grupo de trabajo por correspondencia interperiodos sobre el reciclaje de buques, coordinado por los Estados Unidos,<sup>1</sup> y aprobó el mandato siguiente para el Grupo:

"A partir de los resultados del MEPC 65 y del informe del Grupo de trabajo (MEPC 65/WP.8), se encargó al Grupo de trabajo por correspondencia sobre el reciclaje de buques lo siguiente:

- .1 ultimar la elaboración de los valores umbral y exenciones aplicables a los materiales que deben enumerarse en los inventarios de materiales potencialmente peligrosos y enmendar en consecuencia las Directrices de 2011 para la elaboración del inventario de materiales potencialmente peligrosos; y
- .2 informar del resultado de sus deliberaciones al MEPC 66."

3.15 El Comité dio las gracias a la Presidenta y los miembros del Grupo por su ardua labor.

#### **4 CONTAMINACIÓN ATMOSFÉRICA Y EFICIENCIA ENERGÉTICA**

4.1 El Comité acordó examinar, además de los documentos presentados en relación con el punto 4 del orden del día, el documento MEPC 65/7/4, sobre la interpretación unificada MPC 103 de la IACS relativa a los motores de sustitución idénticos. El Comité también acordó examinar los puntos pertinentes de los resultados del 17º periodo de sesiones del Subcomité BLG (MEPC 65/11/2), junto con dos documentos conexos MEPC 65/11/3 y MEPC 65/11/4, así como los puntos pertinentes de los resultados del 57º periodo de sesiones del Subcomité DE (MEPC 65/11/8).

##### **Orden de las deliberaciones**

4.2 El Comité examinó las distintas cuestiones en el siguiente orden:

##### **Proyecto de resolución MEPC**

- .1 proyecto de resolución MEPC sobre el fomento de la cooperación técnica y la transferencia de tecnología relacionadas con la mejora de la eficiencia energética de los buques;

##### **Contaminación atmosférica ocasionada por los buques**

- .2 resultados del BLG 17 y del DE 57;
- .1 repercusiones en el Ártico de las emisiones de carbono negro;

<sup>1</sup>

##### **Coordinadora:**

Sra. Kris Gilson, REM, CHMM  
Office of Environment, MAR-410, Mail Drop #1  
Department of Transportation, U.S. Maritime Administration  
Southeast Federal Center, West Bldg  
1200 New Jersey Ave SE, Washington, DC 20590  
Teléfono: 202 366 1939  
Facsímil: 202 366 5904  
Teléfono móvil: 202 492 0479  
Correo electrónico: [kristine.gilson@dot.gov](mailto:kristine.gilson@dot.gov)

- .2 equivalentes establecidos en la regla 4 del Anexo VI del Convenio MARPOL;
- .3 enmiendas al Código técnico sobre los NO<sub>x</sub> 2008, para certificar los motores bicombustible;
- .4 regla 13.2.2: sustitución de los motores diésel marinos;
- .5 revisión de la especificación normalizada para los incineradores de a bordo;
- .3 examen de los avances tecnológicos que se hayan producido a fin de implantar las normas del nivel III sobre las emisiones de NO<sub>x</sub>;
- .4 emisiones de compuestos orgánicos volátiles (COV);
- .5 tratamiento de las sustancias que agotan la capa de ozono utilizadas para los servicios de mantenimiento de buques;
- .6 vigilancia del azufre correspondiente a 2012;
- .7 estudio de viabilidad sobre la utilización de gas natural licuado (GNL) como combustible para el transporte marítimo en viajes cortos y de cabotaje;

#### **Eficiencia energética de los buques**

- .8 resultados del DE 57 – Aplicación de las reglas del EEDI a los buques con una alta capacidad independiente de rompehielos;
- .9 Informe del Grupo de trabajo por correspondencia sobre las medidas de eficiencia energética de los buques;
- .10 cálculo del EEDI para los buques de carga rodada (buques para el transporte de vehículos);
- .11 cálculo del EEDI para los buques de pasaje dedicados a cruceros con sistemas de propulsión no tradicionales;
- .12 cálculo del EEDI en relación con los buques para el transporte de GNL;
- .13 cálculo del EEDI para los buques de carga rodada y los buques de pasaje de transbordo rodado;
- .14 directrices sobre el método de cálculo del EEDI obtenido para los buques nuevos;
- .15 cálculo del EEDI obtenido para los buques definidos en las reglas 2.31 a 2.35;
- .16 aplicación del capítulo 4 del Anexo VI del Convenio MARPOL a los buques no propulsados por medios mecánicos;
- .17 pruebas de velocidad y pruebas con modelo;



- .18 base de datos del EEDI;
- .19 curso modelo de la OMI sobre la explotación eficiente de los buques;
- .20 medidas de eficiencia energética; y
- .21 medidas adicionales para mejorar las normas de eficiencia energética de los buques.

**PROYECTO DE RESOLUCIÓN MEPC SOBRE EL FOMENTO DE LA COOPERACIÓN TÉCNICA Y LA TRANSFERENCIA DE TECNOLOGÍA RELACIONADAS CON LA MEJORA DE LA EFICIENCIA ENERGÉTICA DE LOS BUQUES**

4.3 El Comité recordó que en el MEPC 62 se había acordado 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, y había incluido la regla 23 del Anexo VI del Convenio MARPOL sobre el fomento de la cooperación técnica y la transferencia de tecnología relacionadas con la mejora de la eficiencia energética de los buques en las enmiendas adoptadas mediante la resolución MEPC.203(62). El MEPC 62 también acordó elaborar una resolución MEPC sobre este tema (MEPC 62/24, párrafo 6.94).

4.4 El Comité también recordó que en el MEPC 64 se habían realizado progresos considerables en la ultimación del texto y que se había elaborado un proyecto de texto que incluía opciones para los párrafos sobre los que no se había llegado a ningún acuerdo. Se había acordado que el texto que figura en el anexo del documento MEPC 64/WP.10 sería el acuerdo provisional del Comité sobre el proyecto de resolución, y que los documentos presentados sobre esta cuestión en el MEPC 65 se limitarían a observaciones sobre párrafos específicos del proyecto de resolución. También se acordó que el Grupo de trabajo volvería a constituirse en el MEPC 65 con el mismo mandato, a fin de ultimar el texto del proyecto de resolución en este periodo de sesiones, con miras a su adopción.

4.5 El Comité examinó los siguientes documentos relacionados con el proyecto de resolución MEPC: MEPC 65/4/1 (Secretaría), MEPC 65/4/25 (Federación de Rusia) y MEPC 65/4/33 (Sudáfrica).

4.6 El Comité convino en remitir todos los documentos sobre el proyecto de resolución MEPC a un Grupo de trabajo especial, sin un debate general en el Pleno, como continuación de la labor del Grupo de trabajo constituido durante el último periodo de sesiones.

**Constitución del Grupo de trabajo sobre el proyecto de resolución relativo al fomento de la cooperación técnica y la transferencia de tecnología relacionadas con la mejora de la eficiencia energética de los buques**

4.7 El Comité constituyó el Grupo de trabajo sobre el proyecto de resolución relativo al fomento de la cooperación técnica y la transferencia de tecnología relacionadas con la mejora de la eficiencia energética de los buques, presidido por el Sr. Arsenio Domínguez (Panamá), con el siguiente mandato:

"Se encomienda al Grupo de trabajo encargado del proyecto de resolución sobre el fomento de la cooperación técnica y la transferencia de tecnología relacionadas con la mejora de la eficiencia energética de los buques que, basándose en los documentos MEPC 65/4/1, MEPC 65/4/25 y MEPC 65/4/33, y teniendo en cuenta toda observación sobre este asunto, lleve a cabo las siguientes tareas:

- .1 ultime el texto de la resolución MEPC con miras a su adopción en este periodo de sesiones del Comité; y
- .2 presente un informe escrito en el Pleno el miércoles 15 de mayo de 2013."

### **Resultados del Grupo de trabajo encargado del proyecto de resolución sobre el fomento de la cooperación técnica y la transferencia de tecnología relacionadas con la mejora de la eficiencia energética de los buques**

4.8 El Comité recibió el informe del Grupo de trabajo encargado del proyecto de resolución sobre el fomento de la cooperación técnica y la transferencia de tecnología relacionadas con la mejora de la eficiencia energética de los buques (MEPC 64/WP.9). y tomó nota de que no había podido llegar a un acuerdo sobre el texto del proyecto de resolución

### **Resultados de las consultas del Presidente**

4.9 Con miras a llegar a un acuerdo sobre el proyecto de resolución MEPC en el presente periodo de sesiones, el Presidente del Comité celebró consultas oficiosas con diversas delegaciones.

4.10 El Comité tomó nota de que después de las antedichas consultas oficiosas, el Presidente había distribuido una propuesta de texto definitivo del proyecto de resolución MEPC, para su examen por el Comité. Al presentar los resultados de las consultas oficiosas, el Presidente del Comité realizó una declaración, la cual se recoge en el anexo 5. Tras lo anteriormente referido, el Comité adoptó por aclamación la resolución MEPC.229(65) sobre el fomento de la cooperación técnica y la transferencia de tecnología relacionadas con la mejora de la eficiencia energética de los buques, la cual figura en el anexo 4.

4.11 Muchas delegaciones manifestaron su satisfacción por la adopción de la resolución MEPC y por el hecho de que el Comité, haciendo gala de un espíritu de cooperación y de consenso, hubiera podido llegar a un acuerdo con respecto a este tema.

4.12 Las delegaciones de Australia, Estados Unidos y Japón, con el apoyo de la del Canadá, realizaron una declaración conjunta. Los Estados Unidos realizaron una declaración adicional. Tal como se solicitó, las declaraciones figuran en el anexo 5.

4.13 Las delegaciones de Arabia Saudita, Brasil, Canadá, Chile, China (apoyada por Brasil), India, Nigeria, Noruega, Perú y Venezuela efectuaron declaraciones sobre la adopción de la resolución MEPC. Asimismo, las delegaciones de Dinamarca, los Países Bajos y el Reino Unido (respaldadas por las delegaciones de Alemania, Bélgica, España, Chipre, Italia, Letonia, Malta, Nueva Zelanda, Polonia y Suecia) hicieron una declaración conjunta sobre la adopción de la resolución MEPC. Tal como se solicitó, las declaraciones figuran en el anexo 5.

4.14 El Comité tomó nota de una intervención de la delegación de Argentina, apoyada por otras, con respecto a que la expresión "enshrined" que se utiliza en el preámbulo de la versión en inglés de la resolución MEPC, debería traducirse como "consagrados" en la traducción al español. Tal como se solicitó, la declaración figura en el anexo 5.

4.15 El Comité también tomó nota de una intervención de la delegación de Suecia, la cual se comprometió a hacer una donación en apoyo de la ejecución de las actividades de cooperación técnica de la Organización en el marco de la regla 23 del Anexo VI del Convenio MARPOL.

4.16 El Secretario General dio la enhorabuena y las gracias al Comité por haber adoptado la resolución MEPC, en el marco del espíritu cooperativo de la OMI. El Secretario General hizo en especial mención a la labor del Presidente y del Vicepresidente por lo que respecta a las negociaciones en torno al texto y le aseguró al Comité que la Secretaría haría todo lo posible por apoyar la implantación de la resolución MEPC.

## **CONTAMINACIÓN ATMOSFÉRICA OCASIONADA POR LOS BUQUES**

### **Resultados del BLG 17 y del DE 57**

4.17 El Comité tomó nota de que el BLG 17 había examinado las repercusiones en el Ártico de las emisiones de carbono negro procedentes del transporte marítimo internacional y había seguido examinando las directrices y documentos orientativos como consecuencia de las enmiendas al Anexo VI del Convenio MARPOL y el Código técnico sobre los NO<sub>x</sub> 2008 (BLG 17/18, párrafos 10 y 11).

4.18 El Comité también tomó nota de que el DE 57 había examinado la revisión de la especificación normalizada para los incineradores de a bordo, las emisiones de carbono negro procedentes del transporte marítimo en aguas polares y la aplicación de las reglas del EEDI a los buques con una alta capacidad independiente de rompehielos (DE 57/25, párrafos 4, 11.19 a 11.21 y 11.25 a 11.27).

### ***Repercusiones en el Ártico de las emisiones de carbono negro***

4.19 El Comité recordó que el MEPC 62 había acordado un plan de trabajo para que el Subcomité BLG examinara las repercusiones en el Ártico de las emisiones de carbono negro procedentes del transporte marítimo internacional (MEPC 62/24, párrafo 4.20). Atendiendo a la recomendación del BLG 16 (BLG 16/16, párrafo 15.7), el MEPC 63 había acordado establecer un punto del orden del día separado sobre esta cuestión, en el BLG 17 (MEPC 63/23, párrafo 19.4).

4.20 El Comité tomó nota de que el BLG 17, de conformidad con el plan de trabajo encargado por el MEPC 62, había examinado una definición de las emisiones de carbono negro procedentes del transporte marítimo internacional; métodos de medición del carbono negro; y posibles medidas de control. El BLG 17 había acordado que se necesitaría una labor más amplia sobre esas cuestiones y volvió a constituir un grupo de trabajo por correspondencia encargado de examinar las repercusiones en el Ártico de las emisiones de carbono negro procedentes del transporte marítimo internacional.

4.21 El Comité examinó el documento MEPC 65/4/22 (Noruega), en el que se informa de las emisiones de carbono negro en el Ártico procedentes del transporte marítimo, así como de las emisiones procedentes del transporte marítimo al norte de los 50° de latitud norte.

4.22 La delegación de la Federación de Rusia hizo una declaración sobre los resultados de la labor del Grupo de trabajo del Consejo Ártico que figura en el anexo 6.

4.23 Teniendo en cuenta que esa cuestión se examinaría en el BLG 18, el Comité acordó remitir el documento MEPC 65/4/22 al BLG 18 para su examen.

4.24 El Comité examinó las partes pertinentes del documento MEPC 65/11/4 (China), en el que se propone que el Comité debería encargar al Subcomité BLG que vuelva a definir su tarea y se centre en las repercusiones en el Ártico de las emisiones de carbono negro "procedentes del transporte marítimo en el Ártico" en vez de "del transporte marítimo internacional", ya que se cree que las emisiones de carbono negro presentan únicamente ramificaciones regionales, y el transporte marítimo fuera del Ártico tendrá pocas repercusiones en esta región determinada. La declaración de China figura en el anexo 6.

4.25 El Comité recordó que el MEPC 63 había vuelto a examinar el título del plan de trabajo del Subcomité BLG y había confirmado de nuevo que era objetivo y correcto. El Comité acordó mantener el título del punto sobre el plan de trabajo y observó que los resultados se transmitirían al Comité, en un periodo de sesiones futuro, con miras a la adopción de una decisión.

4.26 El Comité recordó que el DE 57 había examinado el documento DE 57/11/20 (CSC, FOEI, WWF y Pacific Environment), en el que se respalda la inclusión en el código polar de disposiciones que reconozcan la importancia de mitigar las emisiones de carbono negro procedentes del transporte marítimo en todas las aguas polares, en la máxima medida posible, con independencia de los resultados de la labor en curso pertinente en el seno del MEPC y el Subcomité BLG.

4.27 El Comité también recordó que el DE 57, tras observar que esta propuesta iba más allá del ámbito de la labor que estaba desempeñando el Subcomité BLG y que, en cualquier caso, debería aguardarse a los resultados de su labor antes de seguir examinando la cuestión, había acordado remitir el documento DE 57/11/20 al Comité para que lo examinara y formulara recomendaciones (DE 57/25, párrafo 11.21).

4.28 El Comité acordó que el Subcomité DE debería esperar los resultados de la labor del Subcomité BLG acerca de las repercusiones en el Ártico de las emisiones de carbono negro procedentes del transporte marítimo internacional.

#### ***Equivalentes establecidos en la regla 4 del Anexo VI del Convenio MARPOL***

4.29 El Comité recordó que las Bahamas (MEPC.1/Circ.789 en septiembre de 2012) y Malta (MEPC.1/Circ.799 en diciembre de 2012) habían notificado a la Organización que se había permitido un método de cumplimiento alternativo aplicable a determinados buques de pasaje dedicados a cruceros que operen en la zona de control de las emisiones de Norteamérica, de conformidad con lo dispuesto en la regla 4 "equivalentes" del Anexo VI del Convenio MARPOL, que también había sido aceptado por los Estados Unidos y el Canadá.

4.30 El Comité tomó nota de que el BLG 17 había examinado el proyecto de directrices sobre la evaluación y la aprobación de los métodos equivalentes permitidos en virtud de la regla 4 del Anexo VI del Convenio MARPOL, junto con los documentos BLG 17/11/3 (Estados Unidos), en el que se propone incluir la utilización de planes de promediación de las emisiones, y el BLG 17/11/4 (CSC) en el que se observa que los métodos para establecer promedios de las emisiones conllevan el posible riesgo de que se menoscabe gravemente la integridad del Anexo VI del Convenio MARPOL.

4.31 El Comité también tomó nota de que el BLG 17 había señalado que en el proyecto de directrices se incluyen cuestiones específicas relacionadas con la implantación de la regla 4 del Anexo VI del Convenio MARPOL, a saber:

- .1 si los métodos equivalentes pueden aplicarse a un grupo de buques;

- .2 el papel del Estado de abanderamiento y los Estados rectores de puertos cuando se está examinando la aprobación de un método de cumplimiento alternativo; y
- .3 si la orientación debería ser genérica o aplicable solamente a métodos de cumplimiento alternativos específicos, por ejemplo, las Directrices sobre los sistemas de limpieza de los gases de escape, 2009 (resolución MEPC.184(59)).

4.32 El Comité también tomó nota de que el BLG 17 había acordado que estas cuestiones específicas deberían remitirse al MEPC para que las continuase examinando y solicitase las instrucciones que estimase oportunas, según procediese (BLG 17/18, párrafo 11.24).

4.33 El Comité examinó los documentos MEPC 65/11/3 (Estados Unidos), en el que se facilitan observaciones en relación con el proyecto de directrices sobre los métodos equivalentes a los que se hace referencia en la regla 4 del Anexo VI del Convenio MARPOL y que no cubren otras directrices; y MEPC 65/11/4 (China), en el que se propone rechazar el uso de los planes de promediación de las emisiones como métodos equivalentes para las reducciones de las emisiones en virtud de lo dispuesto en la regla 4 del Anexo VI del Convenio MARPOL, independientemente de que se utilice para reducir los SO<sub>x</sub> o NO<sub>x</sub> basándose en el promedio de las emisiones de un grupo de buques, dado que no existen diferencias sustanciales entre los planes de promediación de las emisiones y los instrumentos de mercado.

4.34 Varias delegaciones opinaron que un plan de promediación de las emisiones de azufre no es una medida de mercado y tiene un alcance limitado, y que compete a los Estados ribereños examinar esta cuestión y adoptar las decisiones pertinentes, por lo que estimaban que no era necesario incluir dicho plan en las directrices en virtud de lo dispuesto en el Anexo VI del Convenio MARPOL. Otras delegaciones que respaldaron esta opinión consideraron que el plan proporcionaba flexibilidad sin comprometer el impacto ambiental y que la interpretación estricta de las disposiciones correspondía a las Partes en el Anexo VI del Convenio MARPOL.

4.35 Otras delegaciones opinaron que la interpretación de la aplicabilidad de las disposiciones del Convenio MARPOL debería limitarse a un buque, según se establece en la regla 14 del Anexo VI del Convenio MARPOL, y no a un grupo o flota de buques, y que con el plan de promediación se perderían las ventajas adicionales resultantes de que los buques sobrepasen las prescripciones. Además, una delegación estimó que la interpretación puede contravenir la regla 4.4 del Anexo VI del Convenio MARPOL al dañar el medio ambiente de otro Estado, y que no existe ninguna disposición que permita que este Estado acepte dichos daños. Otra delegación estimó que la adopción de un plan podría crear distorsiones del mercado, dado que proporcionaría una ventaja comercial solamente a los buques a los que se ha concedido la equivalencia.

4.36 Algunas delegaciones respaldaron la propuesta formulada por una delegación de elaborar la información y orientaciones administrativas pertinentes para las Partes que hayan designado una zona de control de emisiones, en vez de incluir dicho plan en las directrices que se están elaborando en virtud de la regla 4 del Anexo VI del Convenio MARPOL.

4.37 El Comité convino en que los planes de promediación de las emisiones de azufre no deberían aceptarse en virtud de la regla 4 del Anexo VI del Convenio MARPOL. Las delegaciones de Bahamas, los Estados Unidos, Liberia y Malta se reservaron su postura.

***Enmiendas al Código técnico sobre los NO<sub>x</sub> 2008, relativas a la certificación de motores bicombustible***

4.38 El Comité tomó nota de que el BLG 17 había examinado el documento BLG 17/11/1 (Japón y EUROMOT), en el que se proponen enmiendas a los párrafos 5.3, 5.12.3, 5.12.5, 6.3 y el apéndice 6 del Código técnico sobre los NO<sub>x</sub> 2008, a fin de certificar adecuadamente motores bicombustible, y convino en que las enmiendas al Código técnico sobre los NO<sub>x</sub> 2008 son necesarias.

4.39 El Comité también tomó nota de que el BLG 17 había elaborado un proyecto de enmiendas al Código técnico sobre los NO<sub>x</sub> 2008, para certificar los motores bicombustible, tal como figura en el anexo 13 del BLG 17/18 y acordó remitir el proyecto de enmiendas en este periodo de sesiones para su aprobación, con miras a su futura adopción (BLG 17/18, párrafo 11.51).

4.40 El Comité aprobó el proyecto de enmiendas al Código técnico sobre los NO<sub>x</sub> 2008, que figura en el anexo 7, para su distribución con miras a su adopción en el MEPC 66.

***Regla 13.2.2 – Sustitución de motores diésel marinos******Directrices previstas en la regla 13.2.2 del Anexo VI del Convenio MARPOL respecto de los motores de sustitución no idénticos que no tienen que ajustarse al límite de nivel III***

4.41 El Comité recordó que en la regla 13.2.2 del Anexo VI del Convenio MARPOL se especifica que, en el caso de la sustitución de un motor diésel marino por un motor diésel marino no idéntico el 1 de enero de 2016 o posteriormente, si no es posible que dicho motor de sustitución se ajuste a las normas indicadas en el apartado 5.1.1 de la presente regla (nivel III), ese motor de sustitución habrá de ajustarse a las normas indicadas en el párrafo 4 de esa regla (nivel II). La Organización elaborará directrices para establecer criterios que sirvan para determinar los casos en que no sea posible que un motor de sustitución se ajuste a las normas de nivel III.

4.42 El Comité tomó nota de que el BLG 17 había elaborado un proyecto de las directrices previstas en la regla 13.2.2 del Anexo VI del Convenio MARPOL respecto de los motores de sustitución no idénticos que no tienen que ajustarse al límite de nivel III, el cual figura en el anexo 12 del BLG 17/18, con miras a su adopción en este periodo de sesiones.

4.43 El Comité adoptó, mediante la resolución MEPC.230(65), las Directrices de 2013 previstas en la regla 13.2.2 del Anexo VI del Convenio MARPOL respecto de los motores de sustitución no idénticos que no tienen que ajustarse al límite del nivel III, las cuales figuran en el anexo 8.

***Interpretación unificada sobre el momento de la sustitución de un motor***

4.44 El Comité tomó nota de que el BLG 17 examinó el documento BLG 17/14 (IACS), en el que se facilita su interpretación unificada MPC 98 sobre el "momento de una sustitución o adición" de un motor para la norma aplicable sobre el nivel de NO<sub>x</sub> a los efectos del suplemento del Certificado IAPP, según se indica en la regla 13.2.2 del Anexo VI del Convenio MARPOL.

4.45 El Comité también tomó nota de que el BLG 17 elaboró un proyecto de interpretación unificada sobre la base de la interpretación unificada MPC 98 de la IACS que figura en el anexo 14 del BLG 17/18, con miras a su aprobación en este periodo de sesiones.

4.46 El Comité aprobó el proyecto de interpretación unificada, que figura en el anexo 9, y pidió a la Secretaría que lo distribuyese como circular MEPC.1/Circ.812.

#### ***Interpretación unificada sobre motores de sustitución idénticos***

4.47 El Comité recordó que en la regla 13.1.1.2 del Anexo VI del Convenio MARPOL se especifica que todo motor que haya sido objeto de una transformación importante el 1 de enero de 2000 o posteriormente debe cumplir las normas de emisiones vigentes en el momento de la transformación importante, salvo que el motor sea sustituido por un motor idéntico.

4.48 El Comité también recordó que en el BLG 16 se había acordado invitar al observador de la IACS a que elaborara una interpretación unificada para la definición de motor diésel marino "idéntico", tal como se menciona en la regla 13.1.1.2 del Anexo VI del Convenio MARPOL (BLG 16/16, párrafo 8.35).

4.49 El Comité también recordó que el BLG 17 había tomado nota de la información facilitada por el observador de la IACS de que la interpretación unificada de la IACS sobre motores idénticos está disponible en su sitio en la Red, y de su intención de remitir la interpretación unificada al BLG 18 para que el Subcomité la examinase (BLG 17/18, párrafo 11.45).

4.50 El Comité, tras examinar el documento MEPC 65/7/4 (IACS), en el que facilita su interpretación unificada MPC 103 sobre los motores de sustitución "idénticos", de conformidad con la regla 13 del Anexo VI del Convenio MARPOL, aprobó la interpretación unificada, tal como figura en el anexo 10, y le encargó a la Secretaría que la distribuyese como circular MEPC.1/Circ.813.

#### ***Revisión de la especificación normalizada para los incineradores de a bordo***

4.51 El Comité recordó que el MEPC 64, tras tomar nota del acuerdo alcanzado en el DE 57 de que el límite de la capacidad de los incineradores de a bordo debería aumentarse de 1 500 kW a 4 000 kW, había aprobado la circular MEPC.1/Circ.793 sobre la homologación de incineradores de a bordo.

4.52 El Comité tomó nota de que, si bien el DE 57 ultimó su labor sobre la especificación normalizada para los incineradores de a bordo (resolución MEPC.76(40), enmendada por la resolución MEPC.93(45)), algunas delegaciones opinaron que esta cuestión debería seguir siendo examinada y cuestionaron la aplicación de ciertas secciones solamente a buques de crucero y de pasaje (DE 57/25, párrafo 4.4).

4.53 El Comité también tomó nota de que el DE 57, tras haberse mostrado de acuerdo con la necesidad de actualizar la sección de definiciones, así como las referencias al Convenio MARPOL, al Convenio SOLAS y las normas de la CEI en la especificación normalizada para incineradores de a bordo, le había pedido a la Secretaría que actualizase las definiciones y referencias antedichas, y presentara un documento al respecto en el MEPC 66 (DE 57/25, párrafo 4.5).

4.54 El Comité, tras tomar nota del resultado antedicho del DE 57 sobre la especificación normalizada para incineradores de a bordo, invitó a las delegaciones interesadas a remitir información pertinente a la Secretaría para que ésta pudiese preparar un documento y para su presentación en el MEPC 66.

#### **Examen de los avances tecnológicos que se hayan producido a fin de implantar las normas de nivel III sobre las emisiones de NO<sub>x</sub>**

4.55 El Comité recordó que en la regla 13.10 del Anexo VI del Convenio MARPOL se prescribe un examen de los avances tecnológicos que se hayan producido a fin de implantar las normas de nivel III sobre emisiones de NO<sub>x</sub> que se iniciará en 2012 y se completará a más tardar en 2013, y que, tras haber examinado y llegado a un acuerdo con respecto a su mandato, el MEPC 62 constituyó un grupo de trabajo por correspondencia sobre la evaluación de los avances tecnológicos que se hayan producido a fin de implantar las normas de nivel III sobre las emisiones de NO<sub>x</sub> en virtud del Anexo VI del Convenio MARPOL para llevar a cabo dicho examen (MEPC 62/24, párrafo 4.24).

4.56 El Comité examinó los documentos MEPC 65/4/7 y MEPC 65/INF.10 (Estados Unidos), en los que se facilita el informe definitivo del Grupo de trabajo por correspondencia. El Grupo llegó a la conclusión de que mediante las tecnologías de reducción catalítica selectiva (SCR), recirculación de los gases de escape (EGR) y GNL como bicomcombustible se pueden cumplir los límites de emisión de NO<sub>x</sub> de nivel III, ya sean mediante una sola medida o una combinación de las mismas. El Grupo recomendó que debería mantenerse la fecha de entrada en vigor en relación con las normas de nivel III sobre las emisiones de NO<sub>x</sub> que figura en la regla 13.5.1.1 del Anexo VI del Convenio MARPOL.

4.57 El Comité examinó el documento MEPC 65/4/27 (Federación de Rusia), en el que se recalca que sería necesario aplazar al menos cinco años (hasta el 1 de enero de 2021) el plazo establecido para la aplicación de la regla 13.5.1 del Anexo VI del Convenio MARPOL, para llevar a cabo otro examen de las tecnologías antes del plazo establecido para las normas de nivel III, fijando un mandato para este examen en el que se tengan en cuenta los criterios indicados en el párrafo 5 del documento MEPC 65/4/27. Varias delegaciones apoyaron la propuesta de la Federación de Rusia de enmendar la fecha de aplicación. Se manifestaron las siguientes preocupaciones con respecto a las tecnologías propuestas para satisfacer las normas del nivel III de los NO<sub>x</sub>:

- .1 la utilización de la reducción catalítica selectiva (SCR) en combinación con los sistemas de limpieza de los gases de escape instalados para permitir un cumplimiento equivalente de las prescripciones establecidas en virtud de la regla 14 del Anexo VI del Convenio MARPOL en las zonas de control de emisiones;
- .2 el mantenimiento de la temperatura necesaria en el reactor SCR con cargas variables como las que experimentan los buques, especialmente cuando se encuentran en puerto;
- .3 las sustancias amónicas en el exceso de agente y las emisiones de CO<sub>2</sub> generadas como parte de la reacción química del proceso de selección de reducción catalítica selectiva, así como el excedente de metano en los motores de gas pueden tener un impacto ambiental que neutralice las ventajas de reducir las emisiones de NO<sub>x</sub>;
- .4 el suministro de agente reductor (urea) y catalizadores para los SCR, y posterior eliminación de los catalizadores usados;



- 
- .5 el coste de la instalación y funcionamiento del sistema SCR;
  - .6 no se han examinado debidamente las repercusiones en materia de seguridad tanto del SCR como de la utilización de gas como combustible por buques que no sean gaseros;
  - .7 sólo un fabricante ofrece un motor que utiliza la recirculación de los gases de escape (EGR);
  - .8 no se dispone de infraestructura para suministrar gas como combustible a los buques; y
  - .9 se necesitan estudios adicionales.

4.58 Al manifestar su apoyo a la recomendación del Grupo de trabajo por correspondencia, varias delegaciones opinaron que debería mantenerse la fecha de aplicación del 1 de enero de 2016 por las razones expuestas en el informe del Grupo de trabajo por correspondencia. Otras delegaciones manifestaron las siguientes opiniones:

- .1 cada vez se están instalando más motores bicomcombustible en buques nuevos para poder satisfacer lo prescrito en la regla 14 del Anexo VI del Convenio MARPOL;
- .2 varios cientos de buques ya han instalado SCR, y se ha adquirido una experiencia operacional notable;
- .3 muchos de los aspectos preocupantes planteados con respecto a los SCR ya han sido abordados por los fabricantes del equipo SCR;
- .4 la utilización de gas como combustible reduce las emisiones de CO<sub>2</sub> hasta en un 20 %, en comparación con otros combustibles;
- .5 la cuestión de la competitividad de los puertos es un aspecto que deben tener en cuenta los Estados ribereños a título individual; y
- .6 aún quedan dos años y medio hasta la fecha de aplicación, por lo que continuará el trabajo y el desarrollo adicionales para responder a las demás preocupaciones manifestadas.

4.59 El Comité aceptó la propuesta de modificar la fecha de aplicación de modo que sea el 1 de enero de 2021. Los siguientes Estados Miembros reservaron su postura con respecto a la enmienda propuesta: Alemania, Canadá, Dinamarca, Estados Unidos, Finlandia, Francia, Italia, Japón, Noruega y el Reino Unido.

4.60 El Comité dio su visto bueno a la conclusión alcanzada por el Grupo de trabajo por correspondencia de que se debería exigir que los motores alimentados únicamente por combustibles gaseosos se ajustaran a las disposiciones de la regla 13 del Anexo VI del Convenio MARPOL. A este respecto el Comité le encargó a la Secretaría que invitase a las delegaciones interesadas a que presentaran propuestas de proyectos de enmienda al Anexo VI del Convenio MARPOL, para su examen en el MEPC 66, con miras a su aprobación.

4.61 El Comité tomó nota de que para promulgar las enmiendas propuestas, el Comité tendría que adoptar enmiendas a las disposiciones del Anexo VI del Convenio MARPOL. El Comité encargó a la Secretaría que preparara proyectos de enmiendas, incluido todo proyecto de enmienda consiguiente adicional, para su examen por el Comité con miras a su aprobación en este periodo de sesiones.

4.62 El Comité observó que, al haber decidido modificar la fecha de aplicación de la norma del nivel III de los NO<sub>x</sub>, se podría tomar nota de las propuestas que figuran en los documentos relativos a determinados yates que se utilizan para fines recreativos: MEPC 65/4/8, MEPC 65/INF.15 (ICOMIA y SYBAss) y MEPC 65/4/32 (Islas Cook, Islas Marshall, ICOMIA y SYBAss), y acordó que estos documentos podrían dejarse en suspenso. Tal como se solicitó, figura en el anexo 11 la declaración formulada por el observador del ICOMIA.

4.63 La delegación de los Estados Unidos manifestó la opinión de que dado que la zona de control de emisiones de Norteamérica y la zona de control de emisiones del mar Caribe de los Estados Unidos se han designado a los efectos del control de las emisiones de NO<sub>x</sub> a los niveles del nivel III, y ha entrado en vigor, la fecha de implantación efectiva del 1 de enero de 2016 debería mantenerse para estas zonas de control de emisiones. Asimismo, los Estados Unidos propusieron una enmienda adicional mediante la cual se dispondría que la enmienda acordada de la fecha de implantación efectiva del 1 de enero de 2021 fuese aplicable a toda zona de control de emisiones futura designada a los efectos de controlar las emisiones de NO<sub>x</sub> según los criterios del nivel III, y que también sea de aplicación a determinadas categorías de yates para la navegación recreativa a fin de abordar las preocupaciones señaladas en el documento MEPC 65/4/32. Tal como se solicitó, se ha incluido en el anexo 11 la declaración de los Estados Unidos, la cual fue apoyada por Bélgica, Canadá, Finlandia, Francia, República de Corea y Suecia.

4.64 Tras haber examinado los proyectos de enmienda elaborados por la Secretaría (MEPC 65/WP.14), el Comité los aprobó tal como figuran en el anexo 12, para su distribución con miras a su adopción en el MEPC 66.

4.65 Tal como se solicitó, se ha incluido en el anexo 11 una declaración del observador de EUROMOT.

#### **Emisiones de compuestos orgánicos volátiles (COV)**

4.66 El Comité recordó que en la regla 15 del Anexo VI del Convenio MARPOL se especifica que, si las emisiones de COV procedentes de un buque tanque se reglamentan en un puerto o puertos o en una terminal o terminales sometidos a la jurisdicción de una Parte, dicha reglamentación se ajustará a lo dispuesto en esa regla.

4.67 El Comité examinó los documentos MEPC 65/4/20 (Noruega), en el que se presenta el principal mecanismo de formación de compuestos orgánicos volátiles (COV) y cálculos aproximados de las emisiones mundiales; y el MEPC 65/4/21 (Noruega), en el que se propone estudiar posibles mejoras en el marco de la OMI sobre el control de las emisiones de COV procedentes de los buques.

4.68 Algunas delegaciones respaldaron la respuesta de Noruega de examinar mejoras en relación con el control de las emisiones de COV procedentes de los buques. Otras delegaciones manifestaron la opinión de que no veían la necesidad imperiosa de iniciar los debates sobre las emisiones de COV procedentes de los buques, en esta etapa.

4.69 El Comité convino en seguir examinando esta cuestión en su próximo periodo de sesiones e invitó a las delegaciones interesadas a presentar nuevas propuestas.

#### **Tratamiento de las sustancias que agotan la capa de ozono utilizadas para los servicios de mantenimiento de los buques**

4.70 El Comité recordó que el MEPC 64 había convenido en pedir a la Secretaría que continuara comunicándose con la Secretaría del Ozono y facilitara información actualizada sobre la labor del Protocolo de Montreal para facilitar las deliberaciones del Comité sobre esta cuestión.

4.71 El Comité tomó nota de que, tal como se informa en el documento MEPC 65/4/2 (Secretaría), la 24ª Reunión de las Partes en el Protocolo de Montreal se celebró en noviembre de 2012 y adoptó su decisión XXIV/9, en la que no se alcanza ninguna conclusión específica, y que esta cuestión se volverá a examinar en la 33ª reunión del Grupo de trabajo de composición abierta que se celebrará en junio de 2013.

4.72 El Comité tomó nota de la información facilitada y pidió a la Secretaría que continuara comunicándose con la Secretaría del Ozono, y que facilitase información actualizada sobre la labor en el marco del Protocolo de Montreal para su examen en el próximo periodo de sesiones y facilitar las deliberaciones del Comité sobre esta cuestión.

#### **Vigilancia del azufre correspondiente a 2012**

4.73 El Comité recordó que, de conformidad con lo dispuesto en la regla 14.2 del Anexo VI del Convenio MARPOL y en las Directrices de 2010 para la vigilancia del contenido medio de azufre a escala mundial del fueloil suministrado para uso a bordo de los buques (resolución MEPC.192(61)), los resultados de la vigilancia del azufre deberían presentarse todos los años, en el siguiente periodo de sesiones del Comité (MEPC 65).

4.74 El Comité tomó nota de la información facilitada en el documento MEPC 65/4/9 (Secretaría) sobre los resultados de la vigilancia del contenido medio de azufre a escala mundial del fueloil suministrado para uso a bordo de los buques en 2012, que indican el contenido medio de azufre del fueloil residual (2,51 %) y del fueloil destilado (0,14 %) para 2012.

#### **Estudio de viabilidad sobre la utilización de gas natural licuado (GNL) como combustible para el transporte marítimo en viajes cortos y cabotaje**

4.75 El Comité tomó nota del documento MEPC 65/INF.4 (Secretaría), que incluye el informe final de un estudio de viabilidad sobre la utilización de gas natural licuado (GNL) como combustible para el transporte marítimo en viajes cortos y cabotaje en la región del Gran Caribe.

#### **EFICIENCIA ENERGÉTICA DE LOS BUQUES**

4.76 El Comité tomó nota de que el 1 de enero de 2013 entraron en vigor las enmiendas al Anexo VI del Convenio MARPOL que incorporan un nuevo capítulo 4 con reglas sobre la eficiencia energética de los buques, lo cual hace obligatorio el EEDI para los buques nuevos y el SEEMP para todos los buques (nuevos y existentes).

4.77 El Comité tomó nota también de que, si bien los Estados Miembros que no son Partes en el Anexo VI del Convenio MARPOL enmendado no pueden expedir el Certificado internacional de eficiencia energética del buque, una "declaración de cumplimiento voluntario" es aceptable antes de que un país se convierta en Parte en el anexo mencionado si los buques de ese país cumplen plenamente las prescripciones. Así se reconoce en el sector del transporte marítimo y por los Estados de abanderamiento y autoridades encargadas del cumplimiento.

#### **Resultados del DE 57 – Aplicación de las reglas del EEDI a buques con una capacidad rompehielos independiente elevada**

4.78 El Comité recordó que el DE 57 había examinado los documentos DE 57/11/8 (Finlandia y Suecia) y DE 57/11/16 (Canadá), en los que se concluye que los proyectos recientes de los buques de carga de las clases de navegación en hielo más altas incluyen una potencia instalada considerablemente superior a la que se permitirá en el futuro de conformidad con las reglas del EEDI. El DE 57 reconoció la necesidad de examinar la posible elaboración de coeficientes de corrección o la posible exención de los buques de categoría A para navegación en hielo respecto de las prescripciones del EEDI, teniendo en cuenta el número relativamente pequeño de dichos buques (DE 57/25, párrafos 11.25 y 11.26).

4.79 El Comité tomó nota de que el DE 57 había acordado solicitarle asesoramiento sobre la aplicación de las reglas del EEDI a los buques con una capacidad rompehielos independiente elevada (DE 57/25, párrafo 11.27).

4.80 Finlandia, respaldada por el Canadá, opinó que las reglas actuales del EEDI impedían la construcción en el futuro de buques de carga nuevos con capacidad rompehielos, es decir, buques de categoría A con capacidad rompehielos para hielo plano de aproximadamente 1,0 m o más, incluso si se utilizan los factores de corrección de las clases de navegación en hielo actuales en el marco del EEDI. Dado que el número de buques rompehielos es bastante reducido y que la construcción de dichos buques resulta costosa, en comparación con la de buques sin capacidad de navegación en hielo independiente, ninguna de las soluciones propuestas en el documento DE 57/11/8 repercutiría en la implantación eficaz de las reglas del EEDI.

4.81 El Comité acordó eximir de las prescripciones del EEDI a los buques de carga con capacidad rompehielos y encargó al Grupo de trabajo que elaborara un proyecto de enmienda al Anexo VI del Convenio MARPOL, con miras a aprobarlo en el presente periodo de sesiones.

#### **Informe del Grupo de trabajo por correspondencia sobre las medidas de eficiencia energética para los buques**

4.82 El Comité recordó que el MEPC 64, tras reconocer la necesidad imperiosa de elaborar diversas directrices lo antes posible, constituyó un grupo de trabajo por correspondencia interperiodos sobre las medidas de eficiencia energética para los buques, coordinado por el Japón.

4.83 El Comité examinó los documentos MEPC 65/4/3 y MEPC 65/INF.20 (Japón), en los que figura el informe del Grupo de trabajo por correspondencia sobre las medidas de eficiencia energética para los buques. El Grupo de trabajo por correspondencia elaboró además un proyecto de directrices provisionales de 2013 sobre la potencia mínima, con algunas opciones y texto entre corchetes (anexo 1), un proyecto de orientaciones para el tratamiento de las tecnologías innovadoras de eficiencia energética en el cálculo y la verificación del EEDI obtenido, con algunos corchetes (anexo 2), y la versión revisada del proyecto de directrices para el cálculo del coeficiente  $f_w$  (anexo 3).

---

***Proyecto de directrices provisionales de 2013 para determinar la potencia de propulsión mínima que permita mantener la maniobrabilidad del buque***

4.84 El Comité recordó que el MEPC 64 había aprobado un proyecto de circular MEPC-MSA sobre las directrices provisionales para determinar la potencia de propulsión mínima que permita mantener la maniobrabilidad del buque en condiciones desfavorables, a reserva de que el MSC 91 adoptase la misma decisión. Tras el MEPC 64, el Presidente del Grupo de trabajo presentó el documento MEPC 65/4 (segunda parte del informe del Grupo de trabajo), que incluía un conjunto de números propuestos para el cuadro 1 del proyecto de circular MSC-MEPC.

4.85 El Comité recordó también que el MSC 91 había aprobado en noviembre de 2012 las Directrices provisionales para determinar la potencia de propulsión mínima que permita mantener la maniobrabilidad del buque en condiciones desfavorables, como circular MSC-MEPC.2/Circ.11 (MEPC 65/12/2, párrafo 2.1).

4.86 El Comité tomó nota de que el grupo de trabajo por correspondencia constituido en el MEPC 64 había acordado que las definiciones de "buque más pequeño" y "condiciones desfavorables" tenían que seguir examinándose, y, por consiguiente, había convenido en poner entre corchetes algunas opciones para la definición de condiciones desfavorables a fin de que fueran examinadas en el presente periodo de sesiones.

4.87 El Comité acordó remitir al Grupo de trabajo el documento MEPC 65/4/28 (Dinamarca y Japón) y el proyecto de directrices provisionales de 2013 que figura en el anexo 1 del documento MEPC 65/4/3, para que siguiera examinándolos.

***Proyecto de orientaciones de 2013 para el tratamiento de las tecnologías innovadoras de eficiencia energética en el cálculo y la verificación del EEDI obtenido***

4.88 El Comité tomó nota de que, si bien el Grupo de trabajo por correspondencia siguió elaborando el proyecto de orientaciones de 2013 para el tratamiento de las tecnologías innovadoras de eficiencia energética en el cálculo y la verificación del EEDI obtenido, en el proyecto de orientaciones que figura en el anexo 2 del documento MEPC 65/4/3 continúa habiendo corchetes en el párrafo 1.5 (futura revisión de las orientaciones) y en el párrafo 5 (valor medio ponderado).

4.89 El Comité acordó remitir al Grupo de trabajo el proyecto de orientaciones de 2013 que figura en el anexo 2 del documento MEPC 65/4/3, para que siguiera examinándolo.

***Proyecto de directrices de 2013 para el cálculo del coeficiente  $f_w$  en relación con la disminución de la velocidad del buque en un estado del mar representativo***

4.90 El Comité recordó que en el MEPC 64 había aprobado las Directrices provisionales para el cálculo del coeficiente  $f_w$  en relación con la reducción de la velocidad del buque en un estado del mar representativo para su utilización en pruebas (MEPC.1/Circ.796).

4.91 El Comité tomó nota de que, si bien el Grupo de trabajo por correspondencia siguió elaborando el proyecto de directrices de 2013 para el cálculo del coeficiente  $f_w$  en relación con la disminución de la velocidad del buque en un estado del mar representativo, no se introdujeron enmiendas sustanciales, dado que no se habían presentado datos/información suficientes al Grupo.

4.92 El Comité acordó remitir al Grupo de trabajo los documentos MEPC 65/4/11 y MEPC 65/INF.21 (China) y MEPC 65/4/29 (Japón), así como el proyecto de directrices de 2013 que figura en el anexo 3 del documento MEPC 65/4/3, para que siguiera examinándolos.

#### **Cálculo del EEDI para los buques de carga rodada (buques para el transporte de vehículos)**

4.93 El Comité recordó que el grupo de trabajo constituido en el MEPC 64 había acordado seguir examinando en el presente periodo de sesiones los documentos MEPC 64/4/6 y MEPC 64/4/25 (Dinamarca, Japón, Noruega y WSC), en los que se propone un método de cálculo del EEDI para los buques de carga rodada (buques para el transporte de vehículos), a fin de ultimar el proyecto de enmienda a la regla 21 del capítulo 4 del Anexo VI del Convenio MARPOL y las directrices conexas (MEPC 64/WP.11, párrafo 12.4).

4.94 El Comité acordó encargar al Grupo de trabajo que siguiera examinando el método de cálculo del EEDI para los buques de carga rodada (buques para el transporte de vehículos), utilizando los documentos MEPC 64/4/6 y MEPC 64/4/25 como base.

#### **Cálculo del EEDI para los buques de pasaje dedicados a cruceros con sistemas de propulsión no tradicionales**

4.95 El Comité recordó que el grupo de trabajo constituido en el MEPC 64 había acordado seguir examinando en el presente periodo de sesiones los documentos MEPC 64/4/19 y MEPC 64/4/34 (CLIA), en los que se propone un método de cálculo del EEDI para los buques de pasaje dedicados a cruceros con sistemas de propulsión no tradicionales (MEPC 64/WP.11, párrafos 12.11 a 12.13).

4.96 El Comité acordó remitir el documento MEPC 65/4/6 (CLIA) al Grupo de trabajo, al que encargó que siguiera examinando la cuestión en el presente periodo de sesiones.

#### **Cálculo del EEDI en relación con los buques para el transporte de GNL**

4.97 El Comité recordó que el grupo de trabajo constituido en el MEPC 64 se había mostrado partidario, en principio, de contar con distintos niveles de referencia en relación con los buques para el transporte de GNL y los gaseros que no fueran buques para el transporte de GNL, y había examinado la inclusión de los sistemas de propulsión diésel por impulso directo y los sistemas de propulsión no tradicionales (MEPC 64/WP.11, párrafos 12.15 a 12.17).

4.98 El Comité acordó que se remitieran al Grupo de trabajo los documentos MEPC 65/4/12 (República de Corea) y MEPC 65/4/13 (Dinamarca, Japón, Liberia y SIGTTO) para que siguiera examinándolos.

#### **Cálculo del EEDI para los buques de carga rodada y los buques de pasaje de transbordo rodado**

4.99 El Comité recordó que el grupo de trabajo constituido en el MEPC 64 había respaldado en principio la propuesta que se reseña en el documento MEPC 64/4/14 (Alemania, Suecia y CESA) con respecto a los factores de corrección para su uso en el cálculo del EEDI obtenido y el método de cálculo de los niveles de referencia de los buques de pasaje de transbordo rodado y los buques de carga rodada que no sean buques para el transporte de vehículos, y que había acordado ultimar el proyecto de enmiendas a la regla 21 del Anexo VI del Convenio MARPOL en el presente periodo de sesiones, de conformidad con el plan de trabajo. El Grupo de trabajo invitó a las delegaciones interesadas a que siguieran mejorando la propuesta (MEPC 64/WP.11, párrafo 12.6).

4.100 El Comité examinó el documento MEPC 65/4/4 (Alemania, Suecia, CESA e INTERFERRY), en el que se refina la propuesta de inclusión de los buques de carga rodada y de los buques de pasaje de transbordo rodado en el marco del EEDI.

4.101 El Comité examinó el documento MEPC 65/4/18 (Dinamarca y Japón), en el que se propone volver a considerar la decisión adoptada en el MEPC 64 de utilizar el método de cálculo del EEDI para los buques de pasaje de transbordo rodado y los buques de carga rodada que figura en el documento MEPC 64/4/14 (Alemania, Suecia y CESA) como base para un examen más a fondo. Los coautores propusieron también que se utilizara el método de cálculo del EEDI para los buques de pasaje de transbordo rodado y los buques de carga rodada que figura en el documento MEPC 64/4/9 (Dinamarca, Japón y Noruega).

4.102 Algunas delegaciones opinaron que el factor de corrección  $f_{jRoRo}$  propuesto en el documento MEPC 65/4/4 podría traducirse en proyectos de buques de mayor potencia pero menor EEDI, lo que atentaría contra el principio fundamental del EEDI, y que un factor de corrección que dependa de la velocidad del buque no debería incluirse en la fórmula del EEDI obtenido.

4.103 La mayoría respaldó el método de cálculo del EEDI para los buques de pasaje de transbordo rodado y los buques de carga rodada que se propone en el documento MEPC 65/4/4 y por tanto el Comité encargó al Grupo de trabajo que ultimara el método de cálculo con miras a adoptarlo en el presente periodo de sesiones.

#### **Directrices sobre el método de cálculo del EEDI obtenido para los buques nuevos**

##### ***Factor de corrección para los buques de carga general***

4.104 El Comité recordó que el grupo de trabajo constituido en el MEPC 64 había respaldado, en principio, los documentos MEPC 64/4/18 y MEPC 64/INF.9 (Países Bajos), en los que se proponen tres factores de corrección para permitir una comparación más coherente de la gran diversidad de tipos de buques existentes en la categoría de buques de carga general de tamaño inferior a 20 000 TPM, y había acordado seguir examinando las medidas para los buques de carga general con miras a ultimarlas en el presente periodo de sesiones (MEPC 64/WP.11, párrafo 12.22).

4.105 El Comité examinó los documentos MEPC 65/4/5 y MEPC 65/INF.8 (Países Bajos), en los que se propone incluir tres factores de corrección en las Directrices sobre el método de cálculo del EEDI para superar los problemas que presenta la clasificación de los buques a los que se aplican las prescripciones relativas a los buques de carga general de tamaño inferior a 20 000 TPM.

4.106 Algunas delegaciones opinaron que el factor de corrección  $f_j$  para buques de carga general que se propone en el documento MEPC 65/4/5 iría en contra del principio fundamental del EEDI, si bien la mayoría de las delegaciones respaldó la inclusión de los factores de corrección propuestos en el documento MEPC 65/4/5.

4.107 El Comité encargó al Grupo de trabajo que ultimara los factores de corrección para los buques de carga general a partir de la propuesta que figura en el documento MEPC 65/4/5.

**Factor de corrección para los buques de carga con poco calado**

4.108 El Comité examinó el documento MEPC 65/4/17 (Grecia), en el que se propone introducir un factor de corrección adecuado en el cálculo del EEDI para los buques de carga con poco calado cuyas relaciones L/B y B/T se encuentren fuera de una gama predefinida, a fin de mitigar el efecto desfavorable del EEDI en estos buques.

4.109 El Comité tomó nota de la información facilitada por la delegación de Grecia e invitó a las delegaciones interesadas a que presentaran propuestas concretas sobre un factor de corrección adecuado para los buques de carga con poco calado en un futuro periodo de sesiones.

**Buques con motores bicombustible**

4.110 El Comité encargó al Grupo de trabajo que examinara el documento MEPC 65/4/5 (China), he hizo hincapié en que las prescripciones sobre el cálculo y la verificación del EEDI para los buques con motores bicombustible son un tanto vagas y que deben aclararse para elaborar un entendimiento y una aplicación uniformes del EEDI.

**Cálculo del EEDI obtenido para los buques definidos en las reglas 2.32 a 2.35**

4.111 El Comité examinó el documento MEPC 65/4/24 (Alemania) en el que se solicita la aclaración de la obligación jurídica de calcular un EEDI obtenido para los tipos de buques mencionados en las reglas 2.32 a 2.35, dado que hasta ahora no se ha establecido un método exacto para el cálculo del EEDI obtenido para estos buques. La delegación de Alemania propuso abstenerse de realizar el cálculo del EEDI obtenido en el caso de los buques que aún no estén plenamente integrados en las Directrices de 2012 para el cálculo del EEDI hasta que se enmienden estas directrices de modo que incluyan también estos tipos de buques.

4.112 El Comité tomó nota de las dificultades a las que se enfrentan quienes tratan de calcular el EEDI obtenido para tipos de buques respecto de los cuales aún están en proceso de elaboración los métodos de cálculo del EEDI obtenido y las líneas de referencia. El Comité acordó que esta cuestión debería volverse a examinarse una vez que se tengan los resultados de esta elaboración durante el presente periodo de sesiones.

**Aplicación del capítulo 4 del Anexo VI del Convenio MARPOL a los buques carentes de propulsión mecánica**

4.113 El Comité recordó que en el MEPC 64 había aprobado la interpretación unificada sobre la aplicación del SEEMP a las plataformas y torres de perforación mediante la circular MEPC.1/Circ.795, en la cual se indica que se excluyen las plataformas (incluidas las IFPAD/UFA) y las torres de perforación, independientemente de su propulsión, de la lista de buques que han de llevar a bordo un SEEMP.

4.114 El Comité también recordó que, al examinar dicha interpretación unificada, el Grupo de trabajo constituido en el MEPC 64 había observado que sería necesario enmendar la regla 19 del Anexo VI del Convenio MARPOL para indicar que las prescripciones del capítulo 4 del Anexo VI no se aplican a las plataformas y torres de perforación (MEPC 64/WP.11, párrafo 5.6).



4.115 El Comité examinó el documento MEPC 65/4/14 (IACS), en el que se destaca que los buques sin unidades/generadores de propulsión o de ningún otro dispositivo de propulsión mecánica a bordo (por ejemplo, las gabarras con carga en cubierta) no necesitan disponer de un SEEMP y, por consiguiente, no es necesario expedirles un Certificado IEE. El observador de la IACS pidió que se aclarara que en el caso de las gabarras sin autopropulsión, que disponen de un generador y/o motor para bombas (por ejemplo, las gabarras tanque), tampoco debería exigirse que lleven un SEEMP a bordo y no debería expedírseles un Certificado IEE ya que el MEPC 64 decidió que no era necesario que las IFPAD/UFA/MODU llevaran un SEEMP a bordo. El observador de la IACS propuso elaborar una interpretación unificada sobre esta cuestión.

4.116 El Comité examinó el documento MEPC 65/4/16 (Noruega), en el que se propone enmendar la regla 19 del Anexo VI del Convenio MARPOL para especificar que las disposiciones del capítulo 4 no se aplicarán a los buques carentes de propulsión mecánica, tales como las plataformas, las torres de perforación y las gabarras, etc.

4.117 La delegación de la República de Corea subrayó que había presentado el documento MEPC 64/7/6 en el que se propone identificar las gabarras sin dotación ni autopropulsión y elaborar un método para eximir a dichos buques de las prescripciones de reconocimiento y certificación relacionadas con los distintos anexos del Convenio MARPOL, que será examinado por el Subcomité FSI.

4.118 El Comité acordó elaborar enmiendas a la regla 19 del Anexo VI del Convenio MARPOL basándose en el documento MEPC 65/4/46 así como una interpretación unificada basada en el documento MEPC 65/4/14, dado que dicha interpretación sería necesaria hasta la entrada en vigor de dichas enmiendas a la regla 19, y encargó al Grupo de trabajo que las elaborase en este periodo de sesiones.

#### **Prueba de velocidad y prueba con modelo**

4.119 El Comité recordó que el Grupo de trabajo constituido en el MEPC 64 había tomado nota de que el método revisado de la ITTC para el análisis de la norma de velocidad, que figura en el documento MEPC 64/INF.6 (ITTC), incluía un método únicamente (método de la potencia directa) y el método de corrección para las corrientes marítimas que se indica en el párrafo 3.5 del documento MEPC 64/4/15 (ITTC) no está incluido en el documento MEPC 64/INF.6 (MEPC 64/WP.11, párrafo 11.3).

4.120 El Comité también recordó que el Grupo de trabajo constituido en el MEPC 64 había acordado invitar a la ISO a que revisara, lo antes posible, la norma ISO 15016:2002 teniendo en cuenta los documentos MEPC 64/4/15 y MEPC 64/INF.6 (MEPC 64/WP.11, párrafo 11.4).

4.121 El Comité acordó remitir los documentos MEPC 65/4/15 (República de Corea), MEPC 65/4/23 (ISO), MEPC 65/4/26 (Noruega) y MEPC 65/INF.7 (ITTC) al Grupo de trabajo y le encargó que examinara esta cuestión en más detalle en el presente periodo de sesiones.

#### **Base de datos del EEDI**

4.122 El Comité examinó el documento MEPC 65/4/31 (IACS), en el que se propone la elaboración de una "base de datos del EEDI" para respaldar el examen de la implantación de las disposiciones relativas al EEDI que figuran en la regla 21.6 del Anexo VI del Convenio MARPOL. El observador de la IACS hizo hincapié en los desafíos que será preciso abordar y propuso un conjunto de datos que se utilizaría para poblar la base de datos, así como una manera de administrarla y gestionarla.

4.123 Varias delegaciones apoyaron la elaboración de una base de datos, en principio, pero manifestaron su inquietud sobre la protección de los derechos de propiedad intelectual y de la información comercial de carácter confidencial. Algunas delegaciones opinaron que, debido a la confidencialidad de la información, la base de datos no debería ser elaborada por ninguna entidad comercial. Otras delegaciones opinaron que si dicha base de datos se establecía gestionada por la Secretaría, esto podría aumentar la carga administrativa y el costo adicional para la Secretaría, a la vez que la Organización está estudiando, reducir los costos de la Secretaría.

4.124 El observador de la IACS confirmó su voluntad de participar en la presentación de los datos especificados para poblar esta base de datos de forma gratuita para la Organización, salvo instrucciones en sentido contrario de la Administración.

4.125 El Comité, tras tomar nota de la obligación de la Organización de llevar a cabo un examen en las fases 1 y 2 del EEDI, convino en seguir analizando esta cuestión en su próximo periodo de sesiones e invitó a las delegaciones interesadas a presentar documentos al respecto.

#### **Curso modelo de la OMI sobre la explotación eficiente de los buques desde el punto de vista energético**

4.126 El Comité recordó que en el MEPC 64 había acordado pedir a la Secretaría que remitiera el proyecto de curso modelo de la OMI sobre la explotación eficiente de los buques desde el punto de vista energético a un grupo de validación de cursos modelos constituido en el marco del Convenio de formación para que lo examinara y facilitara observaciones al respecto (MEPC 64/23, párrafo 4.89).

4.127 El Comité tomó nota de que el grupo de validación de los cursos modelo constituido en el marco del Convenio de formación había formulado observaciones sobre el proyecto de curso modelo de la OMI. Teniendo en cuenta estas observaciones, la Secretaría modificó el proyecto de curso modelo añadiendo algunos párrafos en las secciones pertinentes, como se indica en el anexo del documento MEPC 65/INF.17.

4.128 El Comité tomó nota de la versión actualizada del proyecto de curso modelo de la OMI y encargó a la Secretaría que lo publicara como versión definitiva del curso modelo de la OMI sobre la explotación eficiente de los buques desde un punto de vista energético.

#### **Medidas de eficiencia energética**

4.129 El Comité tomó nota del documento MEPC 65/INF.23 (Canadá), en el que se proporcionaba información sobre los dispositivos generadores de energía alimentados por desechos generados a bordo que producen mejores emisiones que los incineradores convencionales y están proyectados para que sea aceptable su utilización en los puertos.

#### **Constitución del Grupo de trabajo sobre contaminación atmosférica y eficiencia energética**

4.130 El Comité constituyó el Grupo de trabajo sobre contaminación atmosférica y eficiencia energética, bajo la Presidencia del Sr. Koichi Yoshida (Japón), con el siguiente mandato:

"Teniendo en cuenta los documentos pertinentes así como las observaciones formuladas y las decisiones adoptadas en el Pleno, se encarga al Grupo de trabajo sobre contaminación atmosférica y eficiencia energética que lleve a cabo las siguientes tareas:

- .1 elaborar un proyecto de enmiendas al Anexo VI del Convenio MARPOL para eximir del capítulo 4 de dicho anexo a los buques de carga con capacidad rompehielos;
- .2 seguir elaborando y, si es posible, ultimar el proyecto de directrices de 2013 para determinar la potencia de propulsión mínima necesaria para mantener la maniobrabilidad de los buques en condiciones desfavorables, utilizando el anexo 1 del documento MEPC 65/4/3 como base;
- .3 seguir elaborando y, si es posible, ultimar el proyecto de orientaciones de 2013 para el tratamiento de las tecnologías innovadoras de eficiencia energética en el cálculo y la verificación del EEDI obtenido, utilizando el anexo 2 del documento MEPC 65/4/3 como base;
- .4 seguir elaborando y, si es posible, ultimar el proyecto de directrices de 2013 para el cálculo del coeficiente  $f_w$  en relación con la disminución de la velocidad del buque en un estado del mar representativo, utilizando el anexo 3 del documento MEPC 65/4/3 como base;
- .5 ultimar el método de cálculo del EEDI para los buques de carga rodada (buques para el transporte de vehículos) y el proceso de enmiendas al Anexo IV del Convenio MARPOL utilizando los documentos MEPC 64/4/6 y MEPC 64/4/25 como base, con miras a su aprobación en este periodo de sesiones;
- .6 ultimar el método de cálculo del EEDI para los buques de pasaje dedicados a cruceros con sistemas de propulsión no convencionales y el proyecto de enmiendas al Anexo VI del Convenio MARPOL, utilizando los documentos MEPC 64/4/19, MEPC 64/4/34 y MEPC 65/4/6 como base;
- .7 seguir elaborando el método de cálculo del EEDI aplicable a los buques para el transporte de GNL y el proyecto de enmiendas al Anexo VI del Convenio MARPOL, utilizando los documentos MEPC 64/4/26, MEPC 65/4/12 y MEPC 65/4/13 como base;
- .8 ultimar el método de cálculo del EEDI para los buques de carga rodada y los buques de pasaje de transbordo rodado, utilizando el documento MEPC 65/4/4 como base, con miras a su aprobación en este periodo de sesiones;
- .9 examinar y ultimar los factores de corrección para los buques de carga general, utilizando el documento MEPC 65/4/5 como base, con miras a su aprobación en este periodo de sesiones;
- .10 examinar el documento MEPC 65/4/10 sobre el cálculo y la verificación del EEDI para los buques con motores bicomcombustible;
- .11 elaborar un proyecto de enmiendas a la regla 19 y la interpretación unificada (MEPC.1/Circ.795) para especificar que las disposiciones del capítulo 4 del Anexo VI del Convenio MARPOL no se aplicarán a los buques carentes de propulsión mecánica, utilizando los documentos MEPC 65/4/14 y MEPC 65/4/16 como base;

- .12 examinar los documentos MEPC 65/4/15, MEPC 65/4/23, MEPC 65/4/26 y MEPC 65/INF.7 sobre las pruebas de velocidad y las pruebas con modelos; y
- .13 presentar un informe por escrito al Pleno el viernes 17 de mayo de 2013."

### **Resultados del Grupo de trabajo sobre la contaminación atmosférica y la eficiencia energética**

4.131 El Comité recibió el informe del Grupo de trabajo sobre la contaminación atmosférica y la eficiencia energética (MEPC 65/WP.10). Al presentar el informe, el Presidente del Grupo de trabajo, el Sr. Koichi Yoshida (Japón), hizo hincapié en que el Grupo había:

- 1 elaborado proyectos de enmienda al capítulo 4 del Anexo VI del Convenio MARPOL, para su aprobación en este periodo de sesiones con miras a la adopción en el próximo periodo de sesiones, mediante los que se amplía la aplicación de las disposiciones de la regla 21 "EEDI prescrito" a los siguientes tipos de buque: buques dedicados a cruceros con sistema de propulsión no tradicional, buques de carga rodada y buques de pasaje para transbordo rodado, buques de carga rodada (para el transporte de vehículos) y buques para el transporte de GNL;
- .2 ultimado, con miras a su adopción en el próximo periodo de sesiones, enmiendas a las Directrices para el cálculo del EEDI, respectivamente, para los buques de pasaje dedicados a cruceros con sistema de propulsión no tradicional, buques de carga rodada, buques de pasaje para transbordo rodado, buques para el transporte de GNL y para incluir los factores de corrección pertinentes con respecto a los buques de carga general;
- .3 ultimado, con miras a su adopción en el presente periodo de sesiones, enmiendas a la resolución MEPC.215(63): "Directrices para el cálculo de los niveles de referencia que se utilizarán para el índice de eficiencia energética de proyecto (EEDI)";
- .4 ultimado, para su adopción en este periodo de sesiones, las Directrices provisionales de 2013 para determinar la potencia de propulsión mínima que permita mantener la maniobrabilidad del buque en condiciones desfavorables;
- .5 ultimado, para su aprobación en este periodo de sesiones, las Orientaciones de 2013 para el tratamiento de las tecnologías innovadoras de eficiencia energética en el cálculo y la verificación del índice de eficiencia energética de proyecto obtenido;
- .6 ultimado, para su adopción en este periodo de sesiones, enmiendas a la resolución MEPC.214(63): "Directrices de 2012 sobre el reconocimiento y certificación del índice de eficiencia energética de proyecto (EEDI), enmendadas";
- .7 ultimado, con miras a su adopción en este periodo de sesiones, las Directrices de 2013 para el cálculo de niveles de referencia que se utilizarán para el índice de eficiencia energética de proyecto (EEDI) para buques de pasaje dedicados a cruceros con sistemas de propulsión no tradicionales;

- .8 acordado que los conjuntos de datos respectivos utilizados para el cálculo de las líneas de referencia para los buques que transporten GNL, buques de carga rodada (buques para el transporte de vehículos), buques de carga rodada, buques de pasaje para transbordo rodado y buques de pasaje dedicados a cruceros con sistemas de propulsión no tradicionales deberían remitirse a la Secretaría en aras de la transparencia, de conformidad con las directrices para el cálculo de los niveles de referencia que se utilizarán para el EEDI; y
- .9 proseguido la labor de conformidad con el plan de trabajo acordado en el MEPC 63 y había actualizado el plan de trabajo para su aprobación en este periodo de sesiones.

4.132 El Comité tomó nota de las siguientes correcciones en el documento MEPC 65/WP.10:

- .1 el párrafo 11.3 se sustituye por el siguiente:

"11.3 El Grupo tomó nota de que la propuesta original de aplicar solamente los factores de corrección a los buques de carga general de menos de 20 000 TPM presentaba el riesgo de que se proyectasen "buques párrafo" y que análisis adicionales habían indicado que la extensión del factor de corrección a la totalidad de la flota tendría una diferencia mínima con respecto a los resultados."
- .2 el anexo 1, párrafo 1, la definición de "buque gasero" se sustituye por la siguiente:

"26 Por *buque gasero* se entiende un buque de carga, que no sea un buque para el transporte de GNL tal como se define en el párrafo 38, construido o adaptado utilizado para el transporte a granel de cualquier gas licuado."

4.133 El Comité también tomó nota de las siguientes correcciones efectuadas en el documento MEPC 65/WP.10, tal como figuran en el documento MEPC 65/WP.10/Corr.1:

- .1 en el anexo 1, se añade el párrafo 3bis a fin de incluir una enmienda a la regla 20.1, tal como sigue:

"1 El EEDI obtenido se calculará para:

  - .1 todo buque nuevo;
  - .2 todo buque nuevo que haya sufrido una transformación importante; y
  - .3 todo buque nuevo o existente que haya sufrido una transformación importante de tal magnitud que sea considerado por la Administración como un buque de nueva construcción, que pertenezca a una o varias de las categorías enumeradas en las reglas 2.25 a 2.35, 2.38 y 2.39 del presente Anexo. El EEDI obtenido será específico para cada buque, indicará el rendimiento estimado del buque en términos de eficiencia energética,

e irá acompañado del expediente técnico del EEDI que contenga la información necesaria para el cálculo del EEDI obtenido y muestre el proceso de cálculo. La Administración o una organización debidamente autorizada por ella verificará el EEDI obtenido basándose en el expediente técnico del EEDI.\*"

.2 El párrafo 6 del anexo 4 de la interpretación unificada se sustituye por el siguiente:

"6 Con respecto a los buques que deban llevar a bordo un SEEMP, éstos excluyen las plataformas (incluidas las IFPAD/UFA), las torres de perforación, independientemente de su propulsión, y cualquier otro tipo de buque sin medios de propulsión."

### **Medidas adoptadas con respecto al informe del Grupo de trabajo sobre la contaminación atmosférica y la eficiencia energética**

4.134 Tras ultimar su examen del informe del Grupo de trabajo, el Comité lo aprobó en general y, en particular:

- .1 aprobó el proyecto de enmiendas al Anexo VI del Convenio MARPOL, tal como figura en el anexo 13, para su distribución, con miras a su adopción en el MEPC 66;
- .2 tomó nota de que el Grupo había elaborado enmiendas a la resolución MEPC.212(63): "Directrices de 2012 sobre el método de cálculo del índice de eficiencia energética de proyecto (EEDI) obtenido para buques nuevos", enmendada, que figuran en el anexo 2 del documento MEPC 65/WP.10, con miras a su ultimación y adopción en el MEPC 66;
- .3 adoptó, mediante la resolución MEPC.231(65), las Directrices para el cálculo de los niveles de referencia que se utilizarán para el índice de eficiencia energética de proyecto (EEDI), tal como figuran en el anexo 14;
- .4 aprobó las enmiendas a la interpretación unificada (MEPC.1/Circ.795), tal como figuran en el anexo 15, y le pidió a la Secretaría que las distribuyese mediante la circular MEPC.1/Circ.814;
- .5 adoptó, mediante la resolución MEPC.232(65), las Directrices provisionales de 2013 para determinar la potencia de propulsión mínima que permita mantener la maniobrabilidad del buque en condiciones desfavorables, tal como figuran en el anexo 16;
- .6 aprobó las Orientaciones de 2013 para el tratamiento de las tecnologías innovadoras de eficiencia energética en el cálculo y la verificación del EEDI obtenido, y le encargó a la Secretaría que las distribuyese como circular MEPC.1/Circ.815;
- .7 adoptó, mediante la resolución MEPC.233(65), las Directrices de 2013 para el cálculo de niveles de referencia que se utilizarán para el índice de eficiencia energética de proyecto (EEDI) para buques de pasaje dedicados a cruceros con sistemas de propulsión no tradicionales, tal como figuran en el anexo 17;

- .8 adoptó, mediante la resolución MEPC.234(65), las enmiendas a las Directrices de 2012 sobre reconocimiento y certificación del índice de eficiencia energética de proyecto (EEDI), enmendadas, tal como figuran en el anexo 18;
- .9 encargó a la Secretaría que publicase un texto refundido de las Directrices de 2012 sobre reconocimiento y certificación del índice de eficiencia energética de proyecto (EEDI), enmendadas, en el que se incorporase la enmienda a las directrices de 2012, y lo distribuyese como circular MEPC.1/Circ.816;
- .10 tomó nota de que el acuerdo del Grupo sobre las series de datos respectivas utilizadas para calcular los niveles de referencia para los buques que transporten GNL, buques de carga rodada (buques para el transporte de vehículos), buques de carga rodada, buques de pasaje para transbordo rodado y buques de pasaje dedicados a cruceros con sistema de propulsión no tradicionales debería remitirse a la Secretaría en aras de la transparencia, de conformidad con la resolución MEPC.231(65): "Directrices para el cálculo de los niveles de referencia que se utilizarán para el EEDI"; y
- .11 refrendó el plan de trabajo, tal como figura en el anexo 9 del documento MEPC 65/WP.10.

4.135 El Comité dio las gracias al Presidente, Sr. Yoshida, y a los miembros del Grupo por la ardua labor que habían llevado a cabo.

#### **Medidas adicionales para mejorar la eficiencia energética de los buques**

4.136 El Comité contó, para su examen, con cinco documentos sobre medidas adicionales para mejorar la eficiencia energética del transporte marítimo internacional.

4.137 El Comité recordó que en el MEPC 63 había invitado a que se presentaran más documentos sobre aspectos específicos de una norma de funcionamiento de la OMI para la medición del consumo de combustible de los buques (MEPC 63/23, párrafo 5.59).

4.138 El Comité también recordó que en el MEPC 64 había examinado los documentos MEPC 64/5/6 y MEPC 64/5/7 (Estados Unidos). En el documento MEPC 64/5/6 se indicaban dos cambios importantes en la propuesta que figuraba en el documento MEPC 59/4/48 (Estados Unidos) para abordar las emisiones de gases de efecto invernadero, fomentando la mejora de la eficiencia energética de los buques: en primer lugar, el establecimiento de normas obligatorias relativas a la eficiencia obtenida, posiblemente utilizando una métrica basada en el consumo de combustible; y, en segundo lugar, el establecimiento de un enfoque gradual, a saber, una fase de recopilación de datos (fase I), una fase piloto (fase II) y una fase de implantación completa (fase III). En el documento MEPC 64/5/7 figuraba un proyecto de texto normativo para enmendar el Anexo VI del Convenio MARPOL con respecto a las fases I y II de la propuesta revisada del documento MEPC 64/5/6.

4.139 El Comité también recordó que en el MEPC 64 había tomado nota de la intervención de la delegación de Noruega en la que se destacaba que la propuesta formulada por los Estados Unidos en los documentos MEPC 64/5/6 y MEPC 64/5/7 no era, dado su carácter técnico, una propuesta de medida de mercado, por lo que debería examinarse en relación con el punto 4 en futuros periodos de sesiones (MEPC 64/23, párrafo 5.17).

4.140 El Comité examinó los siguientes documentos en relación con este punto del orden del día:

- .1 documento MEPC 65/4/19 (Estados Unidos), en el que se presenta una nueva versión de su propuesta para el establecimiento de normas relativas a la eficiencia energética obtenida para los buques nuevos y existentes a través de un enfoque gradual;
- .2 documento MEPC 65/INF.3/Rev.1 (IMarEST), en el que se proporciona información relativa al enfoque basado en los objetivos para la "medición del consumo de combustible";
- .3 documento MEPC 65/4/30 (Alemania, Bélgica, Canadá, Dinamarca, Japón, Noruega y Reino Unido), en el que se respalda la elaboración de medidas técnicas y operacionales para aumentar la eficiencia energética de los buques;
- .4 documento MEPC 65/4/34 (CSC), en el que figuran observaciones sobre los documentos MEPC 65/4/19 (Estados Unidos) y MEPC 65/INF.3/Rev.1 (IMarEST), y se ofrece información adicional sobre los distintos planteamientos para la vigilancia y notificación del consumo de combustible y las emisiones de CO<sub>2</sub> de los buques; y
- .5 el documento MEPC 65/4/35 (CSC), en el que figuran observaciones sobre el documento MEPC 65/4/19 (Estados Unidos) por lo que respecta a las "horas de operación" para el trabajo de transporte, la medición de la eficiencia energética en julios de energía, y los procedimientos para la recopilación, presentación y verificación de datos.

4.141 Varias delegaciones reconocieron la importancia de mejorar la eficiencia energética y reducir el consumo de combustible, con las subsiguientes reducciones de las emisiones atmosféricas de CO<sub>2</sub> y de otros contaminantes, e indicaron que era necesario seguir examinando las propuestas presentadas en el periodo de sesiones. Otras delegaciones respaldaron, en principio, la propuesta de los Estados Unidos y, concretamente, el enfoque gradual de la implantación, así como que la labor inicial debería centrarse en la recopilación de datos como base para la labor técnica futura. Algunas delegaciones señalaron la necesidad de que la recopilación de datos fuera sistemática, factible y rentable y que entrañara una carga administrativa mínima para los encargados de facilitar y recopilar los datos.

4.142 Otras delegaciones consideraron las repercusiones de no limitar solamente el examen a la recopilación de datos y que debería volver a examinarse la elaboración de las opciones propuestas en los documentos MEPC 65/4/19 y MEPC 65/4/30, lo cual debería hacerse teniendo presentes la solidez técnica, el acuerdo internacional y la coherencia con las medidas ya adoptadas por la Organización. Dicho plan debería tener la simplicidad y exactitud de la vigilancia de la eficiencia y utilizar parámetros de la flota mundial disponibles normalmente. Además, los medios para medir estos parámetros deberían basarse en objetivos, a fin de mejorar la exactitud de la información en el futuro. A este respecto, varias delegaciones opinaron que debería constituirse un grupo de trabajo por correspondencia para avanzar en la labor relacionada con las propuestas antes del próximo periodo de sesiones.



4.143 Una delegación opinó que, si bien podía respaldar, en principio, la elaboración de la propuesta de los Estados Unidos, sería en el supuesto de que dicho plan fuera una alternativa a una medida de mercado para el transporte marítimo internacional y no complementario. Otra delegación también respaldó, en principio, la propuesta, pero manifestó su inquietud por la extensión del plan a los buques que ya habían cumplido con las prescripciones del EEDI, y observó que se debería demostrar una necesidad imperiosa, a partir de los datos recopilados.

4.144 Algunas delegaciones opinaron que la adopción del proyecto de resolución sobre el fomento de la cooperación técnica y la transferencia de tecnología relacionadas con la mejora de la eficiencia energética de los buques debía ser prioritaria para la Organización y que el examen de medidas adicionales debía esperar a que se adoptara la resolución. Otras delegaciones estimaron que el plan debía ser técnicamente creíble e internacionalmente aceptable y que la clasificación de los buques podía menoscabar la capacidad de los Estados Miembros de comerciar y desarrollarse, de modo que podía considerarse equivalente a una medida de mercado aplicable a todos los buques.

4.145 Una delegación opinó que la CMNUCC ya proporciona principios básicos para determinar la vigilancia, notificación y verificación, y que las prescripciones sobre notificación distinguen claramente entre países desarrollados y países en desarrollo. Asimismo, era necesario determinar el coste para la Organización y la rentabilidad, teniendo presentes la necesidad y el propósito de la recopilación de datos. Otras delegaciones opinaron que las disposiciones relativas al EEDI habían entrado en vigor recientemente, de modo que era prematuro considerar medidas adicionales antes de que se hubiera determinado el impacto, y, por tanto, no apoyaron la constitución de un grupo de trabajo por correspondencia.

4.146 El Comité observó que el planteamiento que figura en la propuesta de los Estados Unidos (documento MEPC 65/4/19) contaba con considerable apoyo, en especial la fase de recopilación de datos. El Comité también observó que algunas delegaciones opinaban que en este momento eran necesarias ideas e información adicionales. La delegación de Chipre propuso que se mantuvieran más deliberaciones oficiosas en el lapso interperiodos y pidió a las delegaciones interesadas que se pusieran en contacto con [Policy@dms.mcw.gov.cy](mailto:Policy@dms.mcw.gov.cy).

4.147 El Comité acordó no constituir un grupo de trabajo por correspondencia de momento, a fin de respetar la diversidad de opiniones manifestadas, si bien acordó incluir un subpunto en el marco del punto 4 del orden del día, a fin de examinar medidas técnicas y operacionales adicionales para mejorar la eficiencia energética del transporte marítimo internacional y constituir un grupo de trabajo en el MEPC 66 en relación con este subpunto del orden del día. A este respecto, el Comité invitó a que se presentaran documentos sobre las propuestas formuladas en los documentos MEPC 65/4/19 y MEPC 65/4/30 en su próximo periodo de sesiones, en el cual la cuestión se examinaría en relación con el punto 4 del orden del día.

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

### **Generalidades**

5.1 Basándose en una propuesta de su Presidente, el Comité acordó aplazar el examen de las medidas de mercado y las cuestiones conexas hasta un futuro periodo de sesiones, a excepción de los siguientes tres puntos que se examinarán en el actual periodo de sesiones:

- .1 actualización de las estimaciones de las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes del transporte marítimo internacional;
- .2 asuntos relacionados con la OMC; y
- .3 asuntos de la CMNUCC.

### **Actualización de las estimaciones de las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes del transporte marítimo internacional**

5.2 El Comité tomó nota del documento MEPC 65/5/4, presentado por la CSC, en el que se destaca un estudio reciente que enmarca las emisiones del transporte marítimo (y aéreo) hasta 2050 en el contexto de una trayectoria de reducción de las emisiones mundiales limitada a 2 °C. El observador de la CSC opina que esta labor representa otra prueba importante que pone de manifiesto la necesidad urgente de que la OMI adopte medidas inmediatas para reducir las emisiones de la flota mundial, teniendo en cuenta dicho plazo crítico, e insta al MEPC 65 a que acuerde en particular la adopción rápida de medidas inmediatas para hacer frente a las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes de los buques existentes a fin de ayudar a mantener las posibilidades de limitar el calentamiento del planeta a no más de 2 °C.

5.3 El Comité recordó que en el MEPC 63 se había tomado nota de que había incertidumbres en las estimaciones y proyecciones sobre las emisiones procedentes del tráfico marítimo internacional, había convenido en que debería llevarse a cabo una labor adicional para facilitar al Comité información fiable y actualizada en la que pudiera basar sus decisiones, y había pedido a la Secretaría que investigara las posibilidades e informara en futuros periodos de sesiones (MEPC 63/23, párrafo 5.58).

5.4 El Comité recordó también que en el MEPC 64 se había examinado el documento MEPC 64/5/5 (Secretaría), que contiene un proyecto de esquema para actualizar las estimaciones de las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes del transporte marítimo internacional y, entre otras cosas, aspectos metodológicos e información sobre la distribución de la labor (MEPC 64/23, párrafo 5.3).

5.5 El Comité recordó además que, tras un debate, en el MEPC 64 se había refrendado, en principio, el esquema para actualizar las estimaciones de las emisiones de gases de efecto invernadero que figura en el anexo del documento MEPC 64/5/5, y que se había acordado la celebración de un taller de expertos en 2013 para seguir examinando la metodología y los supuestos que han de utilizarse en la actualización (MEPC 64/23, párrafo 5.6).

5.6 El Comité tomó nota de que el Taller de expertos sobre la actualización de las estimaciones de las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes del transporte marítimo internacional (Taller de expertos sobre actualización) se desarrolló del 26 de febrero al 1 de marzo de 2013, y su informe figura en el documento MEPC 65/5//2. Tras examinar el informe, el Comité tomó nota de lo siguiente: los progresos importantes realizados por el Taller de expertos, incluido el acuerdo de que el objetivo principal del estudio de actualización fuera la actualización de las estimaciones de las emisiones de CO<sub>2</sub> procedentes del transporte marítimo internacional; y su recomendación de que, de contarse con recursos suficientes, entonces también deberían calcularse las demás sustancias adicionales que se estimaron en el Segundo Estudio de la OMI sobre los GEI (2009).

5.7 El Comité acordó el mandato del estudio de actualización que figura en el anexo del documento MEPC 65/5/2, y:

- .1 que el estudio de actualización debería centrarse en los inventarios mundiales que se indican en el párrafo 1.3 del mandato y, si los recursos lo permiten, debería incluir también los futuros marcos hipotéticos de emisiones que se indican en el encabezamiento y el párrafo 1.10;
- .2 que el objetivo principal del estudio de actualización debería ser la puesta al día de las estimaciones de las emisiones de CO<sub>2</sub> procedentes del transporte marítimo internacional y que, de contarse con recursos suficientes, deberían calcularse las mismas sustancias utilizadas para la estimación en el Segundo Estudio de la OMI sobre los GEI (2009);
- .3 que debería constituirse un comité directivo con una representación geográfica equilibrada, en la que estén representados de manera equitativa los países en desarrollo y los países desarrollados, y cuyo tamaño sea gestionable. El Comité acordó también que el comité directivo estaría formado por siete Estados Miembros, tres países en desarrollo, tres países desarrollados, y un Estado Miembro para la Presidencia, y
- .4 mantener el calendario de realización del estudio de actualización propuesto por el Taller de expertos: el 31 de julio de 2013 para el proceso de obtención y el MEPC 66 (marzo de 2014) como plazo de entrega del informe final del estudio de actualización.

5.8 En lo que respecta al párrafo 5.7.4 *supra*, algunas delegaciones opinaron que el calendario para la entrega del estudio con unos plazos tan ajustados podría repercutir negativamente en los resultados, por lo que la ultimación del estudio debería aplazarse hasta el MEPC 68 en 2015, cuando se haya publicado el Quinto Informe de Evaluación del Grupo Intergubernamental de Expertos sobre el Cambio Climático (IPCC). Además, algunas delegaciones manifestaron la opinión de que la realización del estudio de actualización debería examinarse en el contexto de las estimaciones de las emisiones mundiales, y es necesario garantizar que el estudio de actualización ofrezca unos resultados de calidad, sólidos y verosímiles.

5.9 El Comité pidió a la Secretaría que ultimara el mandato del estudio de actualización, incluidos los cambios convenidos y cualquier enmienda de redacción que pudiera ser necesaria, y que el mandato se adjuntase como anexo al informe del MEPC 65.

5.10 El Comité encargó también a la Secretaría que iniciara el estudio de actualización de conformidad con el mandato, incluido el establecimiento del comité directivo acordado por el Comité, de modo que la labor pudiera comenzar en 2013, con miras a que el informe final del estudio de actualización se presentase en el MEPC 66, cuya celebración está prevista en la primavera de 2014.

5.11 El Comité tomó nota de que en el sitio en la Red de la OMI se incluirá una invitación para la presentación de licitaciones para el estudio de actualización, y alentó a los Estados Miembros a que transmitieran esta información a los institutos de investigación y universidades nacionales pertinentes que, a su juicio, estuvieran interesados en la licitación de la actualización.

5.12 El Comité dio las gracias a las delegaciones por todas sus contribuciones financieras y en especie al estudio de actualización, e invitó a los Estados Miembros y organizaciones observadoras que no hubieran contribuido aún financieramente al estudio de actualización a que así lo hicieran, para garantizar la ejecución oportuna de esta labor.

**Medidas adoptadas acerca del informe del Taller de expertos sobre la actualización de las estimaciones de las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes del transporte marítimo internacional**

5.13 Tras concluir el examen del informe del Taller de expertos, el Comité lo aprobó en general y, en particular:

- .1 tomó nota de que el Taller de expertos había ultimado, en la medida de lo posible, el mandato que le había dado el Comité, que se reseñó en el párrafo 5.6 del documento MEPC 64/23;
- .2 tomó nota de que los datos disponibles para los enfoques que se aplicarán para calcular las emisiones han sido mejorados y ampliados desde 2007 y que, si bien hay todavía un cierto grado de incertidumbre, las mejoras en la recopilación de datos, los métodos y los supuestos podrían aumentar la confianza en las estimaciones obtenidas;
- .3 refrendó la recomendación del Taller de expertos de que los enfoques descendente (ventas de combustible) y ascendente (actividad de los buques) utilizados en el Segundo Estudio de la OMI sobre los GEI (2009) también se utilizaran en el estudio de actualización;
- .4 aprobó el mandato para el estudio de actualización, que figura en el anexo 19 del presente informe;
- .5 acordó que es importante que las estimaciones de las emisiones obtenidas mediante el estudio de actualización fueran consideradas por los Miembros de la OMI y partes externas interesadas como el resultado de un método convenido; y
- .6 manifestó su agradecimiento a las organizaciones internacionales y expertos que, a través de las siete presentaciones realizadas en el Taller de expertos, que se enumeran en el anexo 2 del documento MEPC 65/5/2, habían proporcionado una perspectiva amplia de los enfoques que se aplicarán para calcular las emisiones procedentes del transporte marítimo internacional.

5.14 El Comité dio las gracias al Presidente del Taller de expertos, el Sr. Andreas Chrysostomou, así como a los expertos y delegados que habían participado en el Taller, por su ardua labor.

---

## Medidas de mercado

5.15 Teniendo presente su acuerdo de aplazar el examen de las medidas de mercado, el Comité tomó nota de que se habían presentado los siguientes nuevos documentos en este periodo de sesiones:

- .1 MEPC 65/5/3 (República de Corea);
- .2 MEPC 65/5/1 (IMarEST);
- .3 MEPC 65/INF.6 (República de Corea); y
- .4 MEPC 65/INF.18 (Secretario General).

## Cuestiones relacionadas con la OMC

5.16 El Comité recordó que en el MEPC 63 se había acordado proseguir en el MEPC 64 el debate sobre la relación entre una medida de mercado para el transporte marítimo internacional de conformidad con la OMI y las reglas de la OMC y que se había invitado a que se presentaran propuestas y contribuciones adicionales (MEPC 63/23, párrafo 5.41).

5.17 El Comité recordó también que en el MEPC 64 se había examinado el documento MEPC 64/5/3 (Arabia Saudita y la India), titulado "Posible incompatibilidad entre las reglas de la OMC y las medidas de mercado para el transporte marítimo internacional", en el que se sostiene que las medidas de mercado presentan incompatibilidades con las reglas de la OMC y que la conclusión de la tercera reunión del Grupo de trabajo sobre las emisiones de GEI de que las medidas de mercado son compatibles en principio con las reglas de la OMC era prematura, dado que las propuestas de medidas de mercado no se han elaborado, en su mayoría, aún lo bastante como para respaldar dicha conclusión (MEPC 64/23, párrafo 5.23).

5.18 El Comité recordó además que en el MEPC 64 se había acordado que el asunto podría seguir examinándose en el MEPC 65, a reserva de la evaluación de las repercusiones de las medidas de mercado propuestas (MEPC 64/23, párrafo 5.24).

5.19 El Comité tomó nota de que, a este respecto, el Consejo, en su 109º periodo de sesiones, había encargado a la Secretaría que pidiese a la OMC que formulara observaciones sobre el documento MEPC 64/5/3 (Arabia Saudita y la India), a fin de facilitar un examen a fondo de dicho documento en el MEPC 65 (C 109/D, párrafo 6.4 v)).

5.20 El Comité tomó nota del documento MEPC 65/INF.18 (Secretario General), en el que figura la respuesta de la Secretaría de la OMC sobre este asunto. La delegación de la India manifestó la opinión de que la Secretaría de la OMC no estaba en condiciones de facilitar la información solicitada, por lo que la información que figura en el anexo no debía haberse solicitado ni debía seguir examinándose. El Comité observó que, no obstante, había sido el Consejo el que había solicitado la antedicha información.

## Asuntos de la CMNUCC

5.21 El Comité tomó nota del documento MEPC 65/5 (Secretaría) sobre los resultados de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático, 2012, que se celebró en Doha (Qatar).

5.22 El Comité tomó nota también de que, atendiendo a la solicitud de la Secretaría de la CMNUCC, se había incluido en el anexo 20 una declaración del representante de la Secretaría de la CMNUCC, en la que se informa de la situación actual de las negociaciones en general y de las relativas a los combustibles líquidos en particular.

5.23 El Comité encargó a la Secretaría que continuara colaborando con la Secretaría de la CMNUCC, que asistiera a las reuniones de la CMNUCC pertinentes, y que, cuando procediera, pusiera en conocimiento de los órganos y reuniones oportunos de la CMNUCC los resultados de la labor realizada por la OMI.

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

### **Generalidades**

6.1 El Comité recordó que en el MEPC 64 se habían aprobado, con miras a su adopción en este periodo de sesiones, proyectos de enmienda a:

- .1 el Anexo I del Convenio MARPOL (Enmiendas al modelo A y al modelo B de los Suplementos del Certificado IOPP) (MEPC 64/23, párrafo 7.32 y anexo 13);
- .2 el Plan de evaluación del estado del buque en virtud del Anexo I del Convenio MARPOL (MEPC 64/23, párrafo 11.13 y anexo 16); y
- .3 el proyecto de código para las organizaciones reconocidas (código OR) y enmiendas a los Anexos I y II del Convenio MARPOL para conferir carácter obligatorio al código OR (MEPC 64/23, párrafos 11.62 y 11.63 y anexo 23).

6.2 El Comité tomó nota de que los textos de estos proyectos de enmienda al Convenio MARPOL habían sido distribuidos por el Secretario General el 15 de octubre de 2012 mediante la circular nº 3315, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 16 2) a) del Convenio MARPOL.

6.3 El Comité también recordó que en el MEPC 64 se había acordado, en principio, que se constituyera un grupo de redacción en el presente periodo de sesiones para introducir en los proyectos de enmienda las modificaciones de redacción que fueran necesarias antes de su adopción por el Comité.

### **Enmiendas al Anexo I del Convenio MARPOL (Enmiendas al modelo A y al modelo B de los Suplementos del Certificado IOPP)**

6.4 El Comité tomó nota de que el proyecto de enmiendas, aprobado en el MEPC 64, junto con el proyecto de resolución MEPC sobre su adopción, figuraban en el documento MEPC 65/6. No se había presentado ninguna observación sobre el proyecto de enmiendas y, por consiguiente, se acordó remitirlo directamente al grupo de redacción que se iba a constituir para que lo ultimara.

### **Enmiendas al Plan de evaluación del estado del buque en virtud del Anexo I del Convenio MARPOL**

6.5 El Comité tomó nota de que el proyecto de enmiendas, aprobado en el MEPC 64, junto con el proyecto de resolución MEPC sobre su adopción, figuran en el documento MEPC 65/6/1. No se había presentado ninguna observación sobre el proyecto de enmiendas y, por consiguiente, se acordó remitirlo directamente al grupo de redacción que se iba a constituir para que lo ultimara.

---

**Código para las organizaciones reconocidas (código OR) y enmiendas a los Anexos I y II del Convenio MARPOL para conferir carácter obligatorio al código**

6.6 El Comité recordó que en el MEPC 64, tras examinar el proyecto de código para las organizaciones reconocidas (código OR) que figuraba en el anexo 6 del documento FSI 20/19, así como otros documentos en los que figuraban observaciones al respecto, se aprobó el proyecto de código para las organizaciones reconocidas (código OR), en su versión modificada, con miras a su adopción en el MEPC 65, a reserva de que el MSC 91 adoptara la misma decisión.

6.7 Se observó que el MSC 91, tras examinar los resultados del MEPC 64, se había mostrado conforme con la decisión del MEPC 64 pero había identificado una cuestión relativa a las referencias cruzadas en el proyecto de código OR con respecto a las resoluciones A.739(18) y A.789(19) y, teniendo en cuenta algunas de las propuestas de modificaciones en el proyecto de código OR, se había mostrado de acuerdo con enmiendas adicionales y, posteriormente, había aprobado el proyecto de código OR, así como el proyecto de resolución MSC conexo, según figuran en el anexo 19 del documento MSC 91/22/Add.1, con miras a su adopción en el MSC 92. Así, ese nuevo texto es el que aparece referenciado en el anexo 1 del documento MEPC 65/6/2.

6.8 El Comité también recordó que en el MEPC 64 se había examinado y aprobado un proyecto de enmiendas a los Anexos I y II del Convenio MARPOL para conferir carácter obligatorio al código OR, con miras a su adopción en el MEPC 65 una vez que se hubiera adoptado el código OR en ese mismo periodo de sesiones. El texto de las propuestas de enmienda, aprobado en el MEPC 64, junto con el proyecto de resolución MEPC sobre su adopción, figuran en el anexo 2 del documento MEPC 65/6/2.

6.9 Sin embargo, el Comité tomó nota de que, en relación con el proyecto de enmiendas a los Anexos I y II del Convenio MARPOL para conferir carácter obligatorio al código OR, la Secretaría había preparado una versión ligeramente modificada que figura en el anexo del documento MEPC 65/6/2/Add.1, en la que se tenían en cuenta los resultados del MSC 91 sobre este mismo punto pero en relación con el Protocolo de líneas de carga de 1988. Dado que de este modo se armonizan las propuestas de enmienda con el enfoque adoptado en el MSC 91, se acordó que este documento y el documento MEPC 65/6/2 también debían remitirse al Grupo de redacción para que los examinara.

6.10 La delegación de España observó que las enmiendas para conferir carácter obligatorio al código OR solamente se proponían en relación con los Anexos I y II del Convenio MARPOL, por lo que preguntó cómo se relacionaría el código OR con el Anexo VI del Convenio MARPOL, adoptado mediante el Protocolo de 1997.

6.11 Se informó al Comité de que, si bien en el Anexo VI del Convenio MARPOL se hace referencia a las organizaciones reconocidas mediante una nota a pie de página de la regla 5, en el propio texto, a diferencia de los Anexos I y II del Convenio MARPOL, no se hace referencia de forma específica a las resoluciones de la Asamblea A.739(18) y A.789(19). En consecuencia, en el contexto de las enmiendas para conferir carácter obligatorio al código OR solamente se habían tenido en cuenta los Anexos I y II del Convenio MARPOL.

6.12 Por lo que respecta a las modificaciones al código OR, el Comité tomó nota de una propuesta de la IACS (MEPC 65/6/3) para que se introdujeran cuatro enmiendas/aclaraciones en el proyecto de código OR antes de su adopción en el presente periodo de sesiones. La IACS informó de que, con respecto a la cuestión relativa al registro de los buques, podría tenerse en cuenta un planteamiento alternativo al propuesto en el

documento MEPC 65/6/3, que consistiría en sustituir la palabra "registro" por la palabra "lista". Además, se subrayó que en el punto que trata del reconocimiento de la aprobación de un proveedor de servicios, había un error en el documento MEPC 65/6/3, ya que en el texto propuesto debería decirse "por la OR" y no "por sus OR". La IACS propuso que el Grupo de redacción examinase dichos puntos junto con las otras enmiendas propuestas, teniendo en cuenta que es posible que se introduzcan nuevas mejoras en los textos presentados, en caso de ser necesario.

6.13 Las enmiendas presentadas por la IACS contaron con el pleno apoyo de diversas delegaciones, si bien otras delegaciones manifestaron una cierta inquietud con respecto a dos de los puntos propuestos en los que se abordaban las "disposiciones sobre la transferencia de clase" y el "reconocimiento de la aprobación de un proveedor de servicios" y señalaron que no estaban de acuerdo con esos cambios. El Comité concluyó que las propuestas de la IACS deberían remitirse al Grupo de redacción para su examen y tomó nota, además, tal como había señalado la delegación de Australia, de que otros párrafos del proyecto de texto del código OR que puede que se vean afectados por los cambios propuestos, también deberían tenerse en cuenta.

6.14 La delegación de España solicitó que el Grupo de redacción considerase la posibilidad de cualificar la propuesta de texto que trata de los "buques construidos sin que se conozca el Estado de abanderamiento" introduciendo las palabras "al menos" antes de "con todas las prescripciones...internacionales pertinentes" a fin de ofrecer un ámbito adicional para dicha prescripción.

6.15 También se informó al Comité de que la República Popular Democrática de Corea había presentado un documento sobre el proyecto de código OR en el MSC 92 en el que se proponían tres pequeñas modificaciones en materia de redacción (MSC 92/3/12). Tras examinar dicha información y con miras a garantizar que el texto del código OR sigue siendo idéntico para su adopción tanto por el MEPC 65 como por el MSC 92, el Comité acordó que el Grupo de redacción tuviera en cuenta como correspondiera las modificaciones propuestas en el documento MSC 92/3/12.

### **Constitución del Grupo de redacción**

6.16 El Comité constituyó el Grupo de redacción sobre las enmiendas a los instrumentos de obligado cumplimiento, bajo la presidencia del Sr. Paul Nelson (Australia), y le encargó que, basándose en los documentos presentados (MEPC 65/6, MEPC 65/6/1, MEPC 65/6/2, MEPC 65/6/2/Add.1 y MEPC 65/6/3) tomando nota también del documento MSC 92/3/12, y teniendo en cuenta las observaciones y propuestas formuladas y las decisiones adoptadas en el Pleno, llevara a cabo las siguientes tareas:

- .1 examinar y ultimar el proyecto de enmiendas al Anexo I del Convenio MARPOL relativas al modelo A y al modelo B de los Suplementos del Certificado IOPP;
- .2 examinar y ultimar el proyecto de enmiendas al Plan de evaluación del estado del buque en virtud del Anexo I del Convenio MARPOL;
- .3 examinar y ultimar el proyecto de código para las organizaciones reconocidas (código OR) y el proyecto de enmiendas a los Anexos I y II del Convenio MARPOL para conferir carácter obligatorio al código OR; y
- .4 presentar un informe por escrito al Pleno el jueves 16 de mayo de 2013.



---

## Resultados de la labor del Grupo de redacción y medidas adoptadas por el Comité

6.17 Tras examinar el informe del Grupo de redacción sobre las enmiendas a los instrumentos de obligado cumplimiento (MEPC 65/WP.11), que se reunió el 15 de mayo de 2013, el Comité aprobó el informe en general y adoptó:

- .1 mediante la resolución MEPC.235(65), enmiendas al Anexo I del Convenio MARPOL relativas al modelo A y al modelo B de los Suplementos del Certificado IOPP, en relación con la supresión del registro de la capacidad del incinerador, tal como figuran en el anexo 21;
- .2 mediante la resolución MEPC.236(65), enmiendas al Plan de evaluación del estado del buque en virtud del Anexo I del Convenio MARPOL, como consecuencia de la adopción del Código internacional sobre el programa mejorado de inspecciones durante los reconocimientos de graneleros y petroleros, 2011, que figuran en el anexo 22;
- .3 mediante la resolución MEPC.237(65), el código para las organizaciones reconocidas (código OR) que figura en el anexo 23; e invitó al MSC 92 a que se asegurara de que el texto del código OR adoptado por el MEPC 65 es idéntico al adoptado por el MSC 92; y
- .4 mediante la resolución MEPC.238(65), enmiendas a los Anexos I y II del Convenio MARPOL para conferir carácter obligatorio al código OR, que figuran en el anexo 24.

6.18 Con respecto a estas resoluciones, el Comité encargó a la Secretaría que examinara detenidamente las enmiendas en relación con posibles omisiones en la redacción y, de ser necesario, subsanara esas omisiones en el texto definitivo de las enmiendas.

6.19 Con respecto al código para las organizaciones reconocidas y la solicitud de que se considerase la posibilidad de eliminar los párrafos A2.3.11 y A2.3.12 habida cuenta de que en estos momentos no se estaba adoptando enmienda alguna al Anexo VI del Convenio MARPOL en relación con el código OR, el Comité concluyó que dichos párrafos deberían suprimirse del texto del código OR.

6.20 Entre otros cambios en el código OR, que también acordó el Comité, estaba la propuesta de la delegación de Turquía de añadir al final del párrafo 5.9.2 "o de conformidad con las prescripciones del Estado de abanderamiento" y una corrección en el párrafo 8.1, tal como había asesorado el Presidente del Grupo de redacción, en el cual, en el primer renglón, la referencia a la "regla 4-6" del Anexo I del Convenio MARPOL, debería sustituirse por la "regla 6".

6.21 El observador de la IACS hizo hincapié en que, tal como se señalaba en el anterior párrafo 6.17.3, era importante garantizar que el texto final del código OR, adoptado tanto por el MEPC como por el MSC, fuesen idénticos.

6.22 La delegación de Irlanda hizo una declaración con respecto a la adopción del Código OR, tal como figura en el anexo 25. Las siguientes delegaciones se sumaron a la postura y declaración de Irlanda: Alemania, Austria, Bélgica, Chipre, Croacia, Dinamarca, Eslovaquia, Eslovenia, España, Estonia, Finlandia, Francia, Grecia, Hungría, Islandia, Italia, Letonia, Lituania, Luxemburgo, Malta, Países Bajos, Polonia, Portugal, Reino Unido y Suecia.

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

7.1 El Comité tomó nota de que se habían presentado nueve documentos en relación con este punto del orden del día y de que el documento MEPC 65/7/4 (IACS), que trataba de cuestiones relacionadas con el Anexo VI del Convenio MARPOL, se examinaría en relación con el punto 4 del orden del día (Contaminación atmosférica y eficiencia energética).

7.2 El Comité, al observar que los otros ocho documentos estaban todos relacionados con el Anexo V del Convenio MARPOL y las directrices conexas, acordó examinar también el documento MEPC 65/10 (Islas Marshall, Liberia, Panamá, ICS, BIMCO e INTERCARGO) en relación con este punto del orden del día ya que trataba también del Anexo V del Convenio MARPOL.

### **Preocupaciones con respecto al procedimiento**

7.3 La delegación de los Países Bajos, respaldada por algunas delegaciones, manifestó su preocupación respecto al hecho de que se habían presentado varios documentos en relación a este punto del orden del día sin que hubiera un resultado previsto correspondiente. Al referirse a las deliberaciones sobre cuestiones de procedimiento que se habían mantenido en el MEPC 60, en particular por lo que respecta a la amplia definición del título de este punto del orden del día que lleva a que se presenten propuestas incluidas en el ámbito de un resultado no previsto, la delegación de los Países Bajos informó al Comité de su intención de plantear esta cuestión en relación con el punto 19 del orden del día (Aplicación de las Directrices de los Comités).

### **Orientaciones revisadas sobre la gestión de las cargas deterioradas**

7.4 El Comité recordó que el MEPC 59 había adoptado las Orientaciones sobre la gestión de las cargas deterioradas (LC-LP.1/Circ.30 y MEPC.1/Circ.688), elaboradas conjuntamente por el Grupo mixto de trabajo por correspondencia del LC-LP/MEPC sobre las cuestiones relativas a los límites, con miras a aclarar las cuestiones relativas a los límites entre el Convenio y el Protocolo de Londres y el Anexo V del Convenio MARPOL.

7.5 El Comité, tras examinar las orientaciones revisadas elaboradas por el Grupo mixto de trabajo LC-LP/MEPC, teniendo en cuenta la entrada en vigor del Protocolo de Londres y el Anexo V revisado del Convenio MARPOL, aprobó el proyecto de orientaciones revisadas sobre la gestión de las aguas deterioradas, que figura en el anexo del documento MEPC 65/7 (Secretaría).

7.6 El Comité encargó a la Secretaría que distribuyera las Orientaciones revisadas mediante una circular LC-LP.1/Circ.58/MEPC.1/Circ.809, que sustituya a las circulares LC-LP.1/Circ.30 y MEPC.1/Circ.688, y que informara al respecto a los órganos rectores del Convenio y el Protocolo de Londres.

7.7 El Comité también tomó nota de los continuos esfuerzos que están realizando los órganos rectores del Convenio y el Protocolo de Londres para elaborar material de promoción y formación a fin de permitir una mejor comprensión y aplicación de las Orientaciones revisadas sobre la gestión de las cargas deterioradas.

7.8 La delegación de la República Islámica del Irán, tras reconocer los esfuerzos realizados por el Grupo mixto LC-LP/MEPC de trabajo por correspondencia sobre la revisión de las Orientaciones, manifestó no obstante su preocupación en cuanto a la falta de una descripción detallada, en las Orientaciones, de los riesgos que plantean para la tripulación y el medio marino las cargas deterioradas, de orientaciones específicas sobre la prevención y la reducción al mínimo de los riesgos de las cargas corruptas así como de orientaciones sobre la eliminación de cargas deterioradas en paquetes o envoltorios de plástico.

### **Libro registro de basuras**

7.9 El Comité examinó el documento MEPC 65/7/1 (Australia e Islas Marshall) en el que se proponía la utilización de un sistema electrónico para registrar las anotaciones del Libro registro de basuras, como alternativa a la versión actual en papel prescrita en el Anexo V del Convenio MARPOL. Los autores del documento también proponían un proyecto de interpretación unificada de la regla 10.3 del Anexo V del Convenio MARPOL, que figura en el anexo del documento MEPC 65/7/1, con miras a permitir que se aborde de manera uniforme la utilización de los Libros registro de basuras electrónicos y que éstos sean aceptados por todas las Partes en el Convenio.

7.10 Al acoger la propuesta, las delegaciones que tomaron la palabra respaldaron en su totalidad la necesidad de explorar la posibilidad de reducir la carga administrativa para la tripulación a bordo, y las autoridades del Estado de abanderamiento y del Estado rector del puerto y otras partes interesadas mediante la utilización de un registro electrónico. Sin embargo, las delegaciones opinaron que resultaría prematuro aprobar la interpretación unificada al Anexo V del Convenio MARPOL propuesta en este momento ya que era necesario trabajar más sobre la cuestión. A este respecto, el Comité tomó nota, entre otras, de las siguientes observaciones:

- .1 debería adoptarse un enfoque holístico para examinar todos los libros registro en virtud del Convenio MARPOL;
- .2 deberían elaborarse orientaciones generales sobre la aprobación de registros electrónicos;
- .3 debería tenerse en cuenta la labor en curso del Comité de facilitación sobre el acceso electrónico a los certificados y documentos, así como la interfaz buque/puerto, con miras a evitar la duplicación de la labor; y
- .4 en relación con cualquier registro electrónico, para cumplir con las prescripciones obligatorias de la OMI en relación con la documentación, es imperativo que los Estados rectores de puerto puedan confiar plenamente en que la información, incluida la firma, es correcta, está certificada, es verificable y está suficientemente protegida contra la manipulación y cumple, como mínimo, las prescripciones aplicables a las copias en papel.

7.11 Tras deliberar al respecto, el Comité acordó constituir un grupo de trabajo por correspondencia sobre la utilización de libros registro electrónicos en virtud del Convenio MARPOL y, posteriormente, encargó al Grupo de redacción que elaborara el mandato correspondiente.

7.12 A este respecto, el Comité invitó al Comité de facilitación a que lo mantuviera informado de su labor relativa al acceso electrónico a los certificados y documentos, así como a la interfaz buque/puerto, e invitó al MSC 92 a que tomara nota de la iniciativa adoptada por el Comité.

7.13 El Comité examinó el documento MEPC 65/7/6 (Australia, Islas Marshall, Liberia e INTERTANKO) en el que se propone revisar el formato de la disposición del cuadro en el que se anotan las descargas de basuras del Libro registro de basuras que figura actualmente en el Anexo V revisado del Convenio MARPOL. Los autores del documentos indicaron que el cuadro del Libro registro de basuras del Anexo V revisado del Convenio MARPOL ocasiona confusión ya que el "volumen estimado descargado o incinerado" consiste en una sola columna sin referencia al lugar de la descarga o de la incineración, comparado con el cuadro que existía antes de la revisión del anexo.

7.14 En las deliberaciones posteriores, la propuesta recibió considerable apoyo y se estimó que representaba una clara mejora.

7.15 La delegación de los Países Bajos, tras acoger favorablemente la propuesta, sugirió que se publicara una circular MEPC como medida provisional, en vez de elaborar enmiendas al Anexo V del Convenio MARPOL, hasta que la labor sobre la evaluación de las cargas sólidas a granel se haya ultimado, ya que esta delegación estimó que es posible que se reciban más propuestas sobre la mejora del Libro registro de basuras como consecuencia de la experiencia obtenida tras la entrada en vigor del Anexo V revisado del Convenio MARPOL.

7.16 Tras las deliberaciones, el Comité acordó encargar al Grupo de redacción que elaborara un proyecto de enmiendas al modelo del Libro registro de basuras en virtud del Anexo V del MARPOL basándose en el documento MEPC 65/7/6 (Australia, Islas Marshall, Liberia e INTERTANKO).

7.17 A este respecto, el Comité también acordó examinar, con miras a su adopción, el proyecto de resolución MEPC sobre la implantación temprana de las propuestas de enmienda al Anexo V, que figura en el anexo 2 del documento MEPC 65/7/6, en el MEPC 66 cuando se espera que se adopten dichas enmiendas.

### **Propuesta de enmiendas a las Directrices de 2012 para la implantación del Anexo V del Convenio MARPOL relativas a la gestión del agua de lavado de la caldera/economizador**

7.18 El Comité tuvo ante sí los siguientes documentos para su examen:

- .1 MEPC 65/7/2 (Antigua y Barbuda, Barbados y República de Corea), en el que se proponía que el drenaje con arrastre de hollín que se genera tras el lavado de la zona por donde pasan los gases de la caldera/economizador se considerara como "desechos operacionales" y que, por consiguiente, se prohibiera su descarga. Los autores también presentaban, en el anexo de su documento, un proyecto de enmiendas al párrafo 1.7.3 de las Directrices de 2012 para la implantación del Anexo V del Convenio MARPOL destinado a aclarar esta cuestión;
- .2 MEPC 65/7/3 (Chipre), en el que se proponía que el agua de lavado de la caldera/economizador se considerara como "otras descargas similares" esenciales para el funcionamiento del buque y que, por consiguiente, se pudieran drenar y descargar en el mar cantidades limitadas de agua que contiene hollín; y
- .3 MEPC 65/7/8 (INTERTANKO), en el que se formulan observaciones sobre los documentos MEPC 65/7/2 y MEPC 65/7/3, y se proporciona la opinión del observador en cuanto a la cuestión de la regulación y posterior gestión del agua de lavado de la caldera/economizador.

7.19 En las deliberaciones posteriores, una ligera mayoría de las delegaciones que tomaron la palabra manifestó su apoyo a la propuesta recogida en el documento MEPC 65/7/3 ya que se consideraba una solución pragmática. Otras delegaciones indicaron que respaldaban la propuesta recogida en el documento MEPC 65/7/2 con miras a prevenir y reducir al mínimo todo riesgo inaceptable para el medio marino. Varias delegaciones opinaron que era necesario examinar cuidadosamente la cuestión antes de adoptar una decisión, en particular, por lo que respecta la evaluación del impacto ambiental de la descarga del agua de lavado de la caldera/economizador y la necesidad de introducir enmiendas al Anexo I del Convenio MARPOL.

7.20 Tras extensas deliberaciones, el Comité, tras refrendar la propuesta formulada por la delegación del Reino Unido, encargó al Grupo de redacción que elaborara un proyecto de enmiendas a las Directrices de 2012 para la implantación del Anexo V del Convenio MARPOL, teniendo en cuenta el documento MEPC 65/7/3 (Chipre), y preparara un proyecto de circular MEPC en el que se reseñen las mejores prácticas para la gestión del agua de lavado de la caldera/economizador.

7.21 A este respecto, el Comité también acordó que los Gobiernos Miembros que deseen proseguir el examen de esta cuestión presenten, en un futuro periodo de sesiones del Comité para su examen, una propuesta para un resultado no previsto a fin de que se incluya en el orden del día del Subcomité BLG.

#### **Propuestas de enmienda a las Directrices de 2012 para la implantación del Anexo V del Convenio MARPOL en relación con los desechos electrónicos**

7.22 El Comité examinó el documento MEPC 65/7/7 (India), en el que se propone un proyecto de enmiendas a las Directrices de 2012 para la implantación del Anexo V del Convenio MARPOL con miras a proporcionar orientaciones sobre la eliminación de desechos electrónicos tales como tarjetas electrónicas, artilugios electrónicos, ordenadores, cartuchos de tinta, generados a bordo durante el funcionamiento, mantenimiento o mejora normales de los buques.

7.23 Tras tomar nota del apoyo que había recibido la propuesta, el Comité encargó al Grupo de redacción que preparara un proyecto de enmiendas a las Directrices de 2012 para la implantación del Anexo V del Convenio MARPOL en relación con los desechos electrónicos, teniendo en cuenta el documento MEPC 65/7/7 (India).

#### **Propuesta de interpretación unificada del Anexo V del Convenio MARPOL en relación con la eliminación de los aceites de cocina**

7.24 Al presentar el documento MEPC 65/7/5, la delegación de las Islas Marshall pidió al Comité una aclaración respecto a la conveniencia de eliminar el aceite de cocina a través del tanque de residuos de hidrocarburos (tanque de fangos) de los buques, que figura en los Suplementos de los Certificados IOPP, así como el método para registrar esta eliminación. La delegación de las Islas Marshall también propuso que se elaborara una interpretación unificada sobre la cuestión.

7.25 En las deliberaciones posteriores, varias delegaciones respaldaron la propuesta ya que estimaron que constituía una solución pragmática. Otras delegaciones manifestaron preocupación en cuanto a la mezcla de aceite de cocina con los desechos oleosos del Anexo I del Convenio MARPOL, e indicaron que el aceite de cocina se define como basuras en virtud del Anexo V del Convenio MARPOL y su descarga queda prohibida en virtud de la regla 3 de este Anexo.

7.26 Tras tomar nota de las opiniones divergentes sobre esta cuestión, el Comité acordó remitir el documento MEPC 65/7/5 al BLG 18 para que lo examinase en relación con el punto de su orden del día titulado "Otros asuntos" en un periodo de sesiones e informe al Comité en consecuencia.

#### **Falta de instalaciones portuarias de recepción adecuadas para la implantación del Anexo V revisado del Convenio MARPOL**

7.27 El Comité tuvo ante sí para su examen el documento MEPC 65/10 (Islas Marshall, Liberia, Panamá, ICS, BIMCO e INTERCARGO) en el que se señalaban las dificultades a las que tienen que hacer frente los propietarios y armadores de buques para obtener las declaraciones de "cargas perjudiciales para el medio marino (HME)" exigidas en el Anexo V revisado del Convenio MARPOL y, cuando las cargas se han clasificado como perjudiciales para el medio marino, para encontrar instalaciones de recepción adecuadas en las terminales de recepción. Los autores del documento proponían que cuando no existan instalaciones portuarias de recepción adecuadas en el puerto de descarga, el agua de lavado de las bodegas de carga que contenga restos de dichos residuos pueda descargarse a una distancia no inferior a 12 millas marinas de la costa.

7.28 En las deliberaciones posteriores, la mayoría de las delegaciones que tomaron la palabra indicó que respaldaba la propuesta que permitirá la descarga del agua de lavado de las bodegas de carga sólida a granel en determinadas condiciones debido a la falta de instalaciones de recepción adecuadas.

7.29 Teniendo en cuenta las observaciones formuladas durante las deliberaciones, el Comité acordó que:

- .1 dicha relajación no debería ser indeterminada y debería imponerse un límite de dos años;
- .2 la descarga debería realizarse fuera de las zonas especiales; y
- .3 la descarga debería realizarse en los casos en que no existen instalaciones de recepción ni en la terminal de llegada ni en el siguiente puerto de escala.

7.30 Por consiguiente, el Comité encargó al Grupo de redacción que preparara un proyecto de circular MEPC sobre la disponibilidad de instalaciones de recepción portuarias adecuadas para las cargas declaradas perjudiciales para el medio marino en virtud del Anexo V del Convenio MARPOL.

7.31 Con miras a abordar las preocupaciones manifestadas y la implantación eficaz del Anexo V del Convenio MARPOL, el Comité instó a las Partes en el Anexo V a que:

- .1 se aseguraran de proveer instalaciones adecuadas en los puertos y terminales para la recepción de residuos de carga sólida a granel, incluidos los contenidos en el agua de lavado;
- .2 se aseguren de que los expedidores dentro de su ámbito jurisdiccional proporcionan declaraciones de carga completas y precisas de conformidad con el Anexo V (y la circular MEPC.1/Circ.791) y la sección 4 del Código IMSBC; y

- .3 notifiquen a la Organización, para que los transmita a las partes interesadas, todos los casos en que se ha alegado que las instalaciones son insuficientes.

7.32 Para resolver el problema relacionado con la eliminación de residuos de carga sólida a granel y el agua de lavado de las bodegas de carga, el Comité acordó mantener esta cuestión sometida a examen. El Comité también invitó a los Gobiernos Miembros y a las organizaciones internacionales a que presentaran, en un futuro periodo de sesiones del Comité, sus propuestas y observaciones sobre la cuestión, incluida la necesidad de elaborar orientaciones adecuadas sobre la reducción de los residuos de cargas sólidas a granel y el tratamiento del agua de lavado de las bodegas de carga, teniendo en cuenta la labor pertinente que está llevando a cabo el Subcomité DSC.

7.33 La delegación del Japón señaló que la información sobre los puertos japoneses que figura en el cuadro del anexo 1 del documento MEPC 65/10 no refleja adecuadamente la situación de las instalaciones de recepción portuarias en Japón, e hizo una declaración sobre la implantación eficaz del Anexo V en su país. Esta declaración figura en el anexo 26.

### **Constitución del Grupo de redacción sobre las propuestas de enmienda al Anexo V del Convenio MARPOL y las directrices conexas**

7.34 El Comité constituyó el Grupo de redacción sobre las propuestas de enmienda al Anexo V del Convenio MARPOL y las directrices conexas bajo la presidencia del Sr. Zafrul Alam (Singapur), y le encargó que, teniendo en cuenta las observaciones y propuestas formuladas y las decisiones adoptadas en el Pleno, llevara a cabo las siguientes tareas:

- .1 preparar un proyecto de enmiendas al modelo de Libro registro de basuras en virtud del Anexo V del Convenio MARPOL, basándose en el documento MEPC 65/7/6 (Australia, Islas Marshall, Liberia e INTERTANKO);
- .2 preparar un proyecto de enmiendas a las Directrices de 2012 para la implantación del Anexo V del Convenio MARPOL (resolución MEPC.219(63)), sobre el agua de lavado de la caldera/economizador, teniendo en cuenta el documento MEPC 65/7/3 (Chipre);
- .3 preparar un proyecto de enmiendas a las Directrices de 2012 para la implantación del Anexo V del Convenio MARPOL (resolución MEPC.219(63)), sobre los desechos electrónicos, teniendo en cuenta el documento MEPC 65/7/7 (India);
- .4 preparar un proyecto de circular MEPC sobre la disponibilidad de instalaciones portuarias de recepción adecuadas para las cargas declaradas perjudiciales para el medio marino en virtud del Anexo V del Convenio MARPOL, teniendo en cuenta el documento MEPC 65/10 (Islas Marshall, Liberia, Panamá, ICS, BIMCO e INTERCARGO);
- .5 preparar el proyecto de mandato del Grupo de trabajo por correspondencia sobre la utilización de libros registro electrónicos en virtud del Convenio MARPOL;
- .6 elaborar un proyecto de circular MEPC en el que se esbochen las mejores prácticas para la gestión del agua de lavado de la caldera/economizador; y
- .7 presentar un informe por escrito al Pleno el jueves 16 de mayo de 2013.

### **Informe del Grupo de redacción**

7.35 Tras examinar el informe del Grupo de redacción (MEPC 65/WP.12) el Comité lo aprobó, en general, y adoptó las medidas que se indican a continuación:

#### **Proyecto de enmiendas al modelo de Libro registro de basuras en virtud del Anexo V del Convenio MARPOL**

7.36 La delegación de Vanuatu, refiriéndose al acuerdo alcanzado por el Grupo de redacción de sustituir el encabezamiento de la columna "en la instalación de recepción o en otro buque (m<sup>3</sup>)", por "en la instalación de recepción (m<sup>3</sup>)", partiendo del entendimiento de que todo buque de recogida de desechos (gabarra) forma parte de una instalación de recepción, señaló que son muchos los casos en los que los buques de recogida de desechos forman parte de una instalación de recepción tal como es el caso de los buques de apoyo para la recogida de basuras de instalaciones mar adentro o de las unidades móviles que operan mar adentro (MOU). La delegación opinó que si bien el cambio propuesto no afectaría de forma material el encabezamiento, sería preferible que los Gobiernos Miembros tuvieran un entendimiento único, con miras a evitar cualquier interpretación diferente.

7.37 A raíz de la propuesta de la delegación de los Países Bajos, el Comité acordó modificar el texto de las basuras de categoría C de modo que rece: "Desechos domésticos".

7.38 Posteriormente el Comité aprobó el proyecto de enmiendas al modelo de Libro registro de basuras en virtud del Anexo V del Convenio MARPOL, tal como figuran en el anexo 27, para su distribución con miras a su adopción en el MEPC 66

#### **Proyecto de enmiendas a las Directrices de 2012 para la implantación del Anexo V del Convenio MARPOL en relación con los desechos electrónicos**

7.39 El Comité adoptó, mediante la resolución MEPC.239(65) las enmiendas a las Directrices de 2012 para la implantación del Anexo V del Convenio MARPOL (resolución MEPC.219(63)), tal como figura en el anexo 28.

#### **Proyecto de circular MEPC sobre la disponibilidad de instalaciones portuarias de recepción adecuadas en virtud del Anexo V del Convenio MARPOL**

7.40 El Comité aprobó el proyecto de circular MEPC sobre la disponibilidad de instalaciones portuarias de recepción adecuadas para las cargas declaradas perjudiciales para el medio marino en virtud del Anexo V del Convenio MARPOL, y encargó a la Secretaría que lo distribuyera como circular MEPC.1/Circ.810.

7.41 En este contexto el Comité acordó que el 31 de diciembre de 2015 sería el plazo límite para la aplicación de la circular.

#### **Proyecto de mandato para el Grupo de trabajo por correspondencia sobre la utilización de libros registro electrónicos en virtud del Convenio MARPOL**

7.42 El Comité tomó nota de que el Grupo de redacción había elaborado un proyecto de mandato para el Grupo de trabajo por correspondencia propuesto, el cual figura en el anexo 4 del documento MEPC 65/WP.12.



7.43 La delegación de España sugirió que el Grupo de trabajo por correspondencia elaborase algunas condiciones mínimas que debieran cumplir los registros electrónicos para que fuesen aceptados por las autoridades portuarias estatales.

7.44 La delegación de China, en apoyo de la constitución del Grupo de trabajo por correspondencia, manifestó la opinión de que el Grupo debería en primer lugar examinar la necesidad y viabilidad de hacer uso de los registros electrónicos, en vez de elaborar orientaciones al respecto.

7.45 Tras haber acordado suprimir los incisos número dos y tres del proyecto de mandato, el Comité constituyó el Grupo de trabajo por correspondencia sobre la utilización de libros registro electrónicos en virtud del Convenio MARPOL, coordinado por Australia<sup>1</sup>, y le encargó que, teniendo en cuenta las observaciones formuladas y las decisiones adoptadas en el MEPC 65, llevara a cabo las siguientes tareas:

- .1 preparar un proyecto de orientaciones para la utilización de libros registro electrónicos en virtud del Convenio MARPOL, teniendo en cuenta el documento MEPC 65/7/1 y la labor en curso al respecto del Comité de facilitación; y
- .2 presentar un informe por escrito al MEPC 66.

7.46 Con miras a facilitar la labor futura a este respecto, el Comité, al refrendar la propuesta de la delegación de las Bahamas, acordó modificar el apartado 8.0.3.2 de sus resultados previstos de forma que rece "Acceso electrónico a los certificados y documentos, incluidos los libros registro, que se exige llevar a bordo de los buques, o a versiones electrónicas de los mismos", para su refrendo por el C 110. El Comité invitó al MSC y al FAL a que tomaran nota de estas medidas.

#### **Agua de lavado de la caldera/economizador**

7.47 El Comité tomó nota de que el Grupo de redacción había elaborado proyectos de enmienda a las Directrices de 2012 para la implantación del Anexo V del Convenio MARPOL a fin de definir el agua de lavado de la caldera/economizador como "otras descargas similares", esenciales para el funcionamiento de un buque, así como un proyecto de circular MEPC en la que se esbozan las mejores prácticas para la gestión del agua del lavado de la caldera/economizador.

7.48 El observador de BIMCO, apoyado por la delegación de la India, sugirió que los buques con calderas/economizadores pequeños instalados pudieran considerar la conveniencia de dar cumplimiento a estas recomendaciones mediante la remoción de las partículas de hollín de las sentinas mediante medios mecánicos.

---

<sup>1</sup> **Coordinador:**  
Sr. Paul Nelson  
Manager  
Environment Protection Standards  
Marine Environment Division  
Australian Maritime Safety Authority  
Australia  
Teléfono: 02 6279 5040  
Facsímil: 02 6279 5076  
Correo electrónico: [paul.nelson@amsa.gov.au](mailto:paul.nelson@amsa.gov.au)

7.49 Varias delegaciones manifestaron su preocupación con respecto al proyecto de circular MEPC, señalando que las mejores prácticas que se proponían no eran viables y eran excesivamente prescriptivas; además contradecían las enmiendas propuestas a las Directrices de 2012; asimismo podrían llevar a que tuvieran que instalarse nuevos equipos a bordo de los buques. Estas delegaciones estimaron que un subcomité debería examinar plenamente la cuestión antes de adoptarse cualquier decisión a fin de no facilitar orientaciones confusas al sector del transporte marítimo.

7.50 Tras un debate al respecto, el Comité no aprobó los proyectos de enmiendas a las Directrices de 2012 para la implantación del Anexo V del Convenio MARPOL a fin de definir el agua de lavado de la caldera/economizador como "otras descargas similares" ni el proyecto de circular MEPC en el que se esbozan las mejores prácticas para la gestión del agua de lavado de la caldera/economizador.

7.51 El Comité reiteró su decisión de que cualquier Gobierno Miembro que quisiera seguir examinado la cuestión debería presentar una propuesta de resultado no previsto para su inclusión en el orden del día del Subcomité BLG de forma que el Comité la pueda examinar en un periodo de sesiones futuro.

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

### **Informe de la 15ª reunión del Grupo técnico**

8.1 El Comité recordó que, en el MEPC 64, se habían examinado y aprobado los informes de las reuniones 13ª y 14ª del Grupo técnico, y se había aprobado la celebración de la 15ª reunión del Grupo durante la semana anterior al MEPC 65.

8.2 El Comité tomó nota de que la 15ª reunión del Grupo técnico se celebró del 7 al 10 de mayo de 2013 bajo la presidencia del Sr. Alexander Von Buxhoeveden (Suecia) y de que el informe de la reunión se publicó con la signatura MEPC 65/WP.2.

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

- .1 tomó nota de los avances realizados respecto de la parte III de las Directrices de la OMI sobre la aplicación de dispersantes;
- .2 se mostró de acuerdo con la propuesta del Grupo de remitir la guía sobre la lucha contra los derrames de hidrocarburos en condiciones de hielo y nieve al Grupo de trabajo sobre prevención, preparación y respuesta en caso de emergencia (EPPR) del Consejo Ártico para que siguiera elaborándola;
- .3 tomó nota de los avances realizados en cuanto a la elaboración de las directrices sobre los ofrecimientos internacionales de asistencia en el caso de un suceso principal de contaminación por hidrocarburos;
- .4 tomó nota de los avances realizados respecto de las orientaciones para el funcionamiento sin riesgos del equipo de lucha contra la contaminación por hidrocarburos;

- .5 continuó instando a las delegaciones a que presentasen información para ampliar el inventario de recursos informativos sobre cuestiones relacionadas con el Convenio de cooperación y las SNPP;
- .6 refrendó el apoyo continuo de la Secretaría a la serie de conferencias trienales sobre derrames de hidrocarburos;
- .7 tomó nota de la evaluación y elaboración del punto de prioridad alta sobre los elementos de la planificación para contingencias de SNPP;
- .8 aprobó la revisión de la parte II (Planificación para contingencias) del Manual sobre la contaminación ocasionada por hidrocarburos, a fin de incluir información nueva relacionada con la planificación para contingencias relativa a las unidades mar adentro, puertos de mar e instalaciones de manipulación de hidrocarburos;
- .9 acogió con agrado la elección del Sr. Woo-Rack Suh (República de Corea) como Presidente y del Sr. Christophe Rousseau (Francia) como Vicepresidente del Grupo técnico para el bienio 2014-2015;
- .10 extendió el agradecimiento del Comité al Presidente saliente, el Sr. Alexander von Buhoevden (Suecia), por la capacidad de liderazgo y el apoyo al Grupo técnico demostrados durante su mandato; y
- .11 aprobó los proyectos de resultado previsto y de orden del día provisional de la 16ª reunión del Grupo técnico y la celebración de la reunión del Grupo en la primera mitad de 2014, a reserva de que se adoptase una decisión sobre la reestructuración de los subcomités. Se darían a conocer en su debido momento las disposiciones finales relativas a la reunión.

#### **Manual sobre contaminación química para abordar los aspectos jurídicos y administrativos de los sucesos SNP**

8.4 El Comité recordó que, en el MEPC 55, se había coincidido con la propuesta del Grupo técnico sobre la elaboración de material de orientación a fin de abordar los aspectos jurídicos y administrativos de los sucesos SNP y se había añadido en consecuencia este punto como resultado no previsto a la labor del Grupo técnico.

8.5 Tras examinar el documento MEPC 65/8 (Secretaría) con respecto al proyecto de texto ultimado del manual sobre contaminación química para abordar los aspectos jurídicos y administrativos de los sucesos SNP, y tras haber tomado nota de que diversas delegaciones creían que era necesario llevar a cabo un examen más a fondo del documento, el Comité acordó postergar tomar una decisión al respecto e invitó a las delegaciones interesadas a que presentasen en el MEPC 66 observaciones al respecto.

#### **Actualización de las Directrices de la OMI sobre la aplicación de dispersantes**

8.6 El Comité recordó que, en el MEPC 57, se había acordado añadir un resultado no previsto para actualizar las Directrices de la OMI sobre la aplicación de dispersantes al resultado previsto del Grupo técnico OPRC-HNS.

8.7 Tras examinar el documento MEPC 65/8/1 (Secretaría) relacionado con los proyectos de texto ultimados de las partes I y II de las Directrices actualizadas de la OMI sobre la aplicación de dispersantes, elaboradas por el Grupo técnico OPRC-HNS, el Comité:

- .1 aprobó los proyectos de texto ultimados de las partes I y II de las Directrices, que figuran en los anexos 1 y 2 del documento OPRC-HNS/TG 14/3/2; y
- .2 encargó a la Secretaría que llevara a cabo la revisión final y preparase las partes correspondientes para su publicación a través del Servicio de publicaciones de la OMI.

#### **Directrices de la OMI sobre la incineración in situ**

8.8 El Comité recordó que el MEPC 56, tras examinar una propuesta de los Estados Unidos de elaborar las directrices de la OMI sobre la incineración in situ, había remitido la propuesta con carácter prioritario para que la examinara el Grupo técnico OPRC-HNS en ese periodo de sesiones y había aprobado posteriormente la inclusión de un resultado no previsto en los resultados previstos del Grupo técnico en el MEPC 58.

8.9 Tras examinar el documento MEPC 65/8/2 (Secretaría) acerca del proyecto de texto ultimado de las directrices de la OMI sobre la incineración in situ, acordado por el Grupo técnico en la TG 14, el Comité:

- .1 aprobó el proyecto de texto ultimado de las directrices de la OMI sobre la incineración in situ, que figura en los anexos del documento OPRC-HNS/TG 14/3/3, enmendado, tomando en consideración las mejoras de redacción presentadas; y
- .2 encargó a la Secretaría que llevara a cabo la revisión final y preparase el documento para su publicación a través del Servicio de publicaciones de la OMI.

#### **Directrices operacionales sobre las técnicas de evaluación y remoción de hidrocarburos hundidos y sumergidos**

8.10 El Comité recordó que, en el MEPC 60, tras tomar nota del examen llevado a cabo por el Grupo técnico OPRC-HNS de una propuesta del Reino Unido para la elaboración de directrices operacionales sobre las técnicas de evaluación y remoción de hidrocarburos hundidos y sumergidos, se había acordado añadir este punto a los resultados previstos del Grupo.

8.11 Tras examinar el documento MEPC 65/8/3 (Secretaría) acerca del texto ultimado de las directrices operacionales sobre las técnicas de evaluación y remoción de hidrocarburos hundidos y sumergidos, ultimado por el Grupo técnico OPRC-HNS, el Comité:

- .1 aprobó el proyecto de directrices ultimado, que figura en los anexos 1 y 2 del documento OPRC-HNS/TG 14/3/6; y
- .2 encargó a la Secretaría que llevara a cabo la revisión final y preparase el documento para su publicación a través del Servicio de publicaciones de la OMI.

---

## **Evaluación del riesgo en un servicio multimodelo integrado de predicción de derrames de hidrocarburos**

8.12 El Comité tomó nota de la información que figura en el documento MEPC 65/INF.24 (Chipre), en el que se facilita una descripción breve del proyecto Sistema de apoyo de decisiones del Mediterráneo para la seguridad marítima (MEDESS-4MS) y el modelo conexo de evaluación del riesgo para los derrames de hidrocarburos que está elaborándose en el MEDESS-4MS para abordar los riesgos que plantean los derrames de hidrocarburos en el mar Mediterráneo.

## **Unidad de coordinación de respuesta y salvamento de emergencia marítima en la zona marítima de la ROPME**

8.13 El Comité recordó que, en el MEPC 64, se había examinado la información facilitada por la Organización Regional para la Protección del Medio Marino (ROPME)/Centro de ayuda mutua para emergencias en el mar (MEMAC) sobre el establecimiento de la Unidad de coordinación de respuesta y salvamento de emergencia marítima (MERCU) en la zona marítima de la ROPME.

8.14 El Comité recordó además que se había encargado a la Secretaría que elaborase una circular MEPC sobre el particular, que se preparó y distribuyó con la signatura MEPC.1/Circ.803.

8.15 El Comité, tras tomar nota de la información que figura en el documento MEPC 65/INF.25 (ROPME/MEMAC), en el que se facilita información actualizada sobre el establecimiento de la Unidad de coordinación para la zona de la ROPME, y tras las observaciones planteadas por varias delegaciones, solicitó a la ROPME que facilitase aclaraciones adicionales sobre los costos directos propuestos para el transporte marítimo, resultantes de la puesta en servicio de la MERCU, y que se confirmase que tales costos se reducían al mínimo posible.

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

### **Necesidad de evaluar la eficacia de las zonas marinas especialmente sensibles y las medidas de protección correspondientes**

9.1 El Comité tomó nota del documento MEPC 65/9 (WWF y UICN) sobre la necesidad de evaluar de manera periódica y exhaustiva la eficacia de las zonas marinas especialmente sensibles (ZMES) y sus medidas de protección correspondientes, utilizando la ZMES de la Gran Barrera de Coral como posible estudio monográfico ya que esta zona ha sido objeto de la ampliación de puertos existentes y la introducción de nuevas terminales portuarias. El Comité también tomó nota de la sugerencia de que esta evaluación permitiría determinar la eficacia de las medidas existentes en relación con el futuro incremento del tráfico marítimo y las posibles diferencias en los tipos de buques, los patrones de uso y las prescripciones correspondientes para la reducción de los riesgos. El Comité tomó nota además de las sugerencias sobre la necesidad de examinar otras ZMES existentes y de establecer un proceso regular para el examen de todas las futuras ZMES.

9.2 A este respecto, el Comité recordó que las actuales Directrices para la determinación y designación de ZMES (párrafo 8.4 de las Directrices relativas a las ZMES adoptadas mediante la resolución A.982(24) de la Asamblea) ya incluyen un mecanismo para dicho examen.

9.3 Varias delegaciones subrayaron la importancia del proceso de examen esbozado en el párrafo 8.4 de las Directrices relativas a las ZMES e hicieron hincapié en que la evaluación de la eficacia de las medidas de protección correspondientes debería ser un proceso continuo para los países con ZMES.

9.4 La delegación de Australia señaló que el Gobierno de la Commonwealth, junto con el Gobierno de Queensland y la Autoridad del Parque Marino de la Gran Barrera de Coral, ha puesto en marcha una exhaustiva evaluación estratégica para valorar la eficacia de las disposiciones actuales de ordenamiento y planificación de la zona del Patrimonio Mundial de la Gran Barrera de Coral y la zona costera adyacente. El Comité tomó nota de que el Gobierno de Queensland está también en proceso de elaborar una estrategia portuaria para la Gran Barrera de Coral, en la que articula su visión para el desarrollo portuario y la gestión de los efectos debidos al aumento del transporte marítimo en la zona del Patrimonio Mundial. Asimismo, el Comité tomó nota de que se estaba elaborando un Plan de gestión de la navegación en el nordeste como un acuerdo de colaboración entre los Gobiernos de la Commonwealth y de Queensland y el sector, que ofrecerá un modelo para la gestión de las actividades marítimas en la Gran Barrera de Coral, el estrecho de Torres y el mar del Coral con objeto de garantizar una navegación sostenible y segura en el futuro con la aplicación de medidas de gestión apropiadas para reducir el riesgo debido a las actividades marítimas internacionales. El Comité tomó nota además de que, como parte de dicho plan, se presentará ante el MEPC 66 una propuesta para ampliar la ZMES existente de la Gran Barrera de Coral hacia una zona del sudoeste del mar del Coral que corre peligro de sufrir daños debidos a las actividades marítimas internacionales.

9.5 El Comité tomó nota de que si el proceso de evaluación de los Sitios del Patrimonio Mundial se utiliza en la OMI, debería analizarse a fondo, en particular la base jurídica para permitir un examen exhaustivo de la aplicabilidad del proceso en el contexto de la OMI y las ZMES.

9.6 La delegación de los Estados Unidos señaló que examinaría la zona marítima que rodea las ZMES de los cayos de Florida y el Monumento marino nacional de Papahānaumokuākea y que utilizaría la metodología de evaluación de los Sitios del Patrimonio Mundial con objeto de determinar su utilidad y ventajas, y que informaría al Comité de los resultados a su debido tiempo.

9.7 El Comité, tras examinar las medidas cuya adopción le pedían los autores del documento (MEPC 65/9, párrafo 11):

- .1 acordó que, por lo que respecta a la recomendación de poner en práctica el proceso de examen, esta cuestión ya se aborda en las Directrices relativas a las ZMES existentes (párrafo 8.4 de las Directrices relativas a las ZMES, adoptadas mediante la resolución A.982(24) de la Asamblea);
- .2 recordó a los Gobiernos Miembros que cuentan con ZMES que, de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 8.4 de las Directrices relativas a las ZMES, deben poner en conocimiento de la OMI sus inquietudes y propuestas de medidas suplementarias o modificaciones de dichas medidas de protección correspondientes o de la propia ZMES, en particular si el nivel de amenaza que plantea el transporte marítimo ha cambiado;
- .3 alentó a los Gobiernos Miembros cuyos buques efectúan operaciones en la ZMES designada a que pongan en conocimiento de la OMI cualquier inquietud acerca de las medidas de protección correspondientes, de modo que se puedan efectuar las modificaciones necesarias; y

- .4 instó a los Gobiernos Miembros a que, al revisar sus ZMES y las medidas de protección correspondientes, utilicen la metodología de evaluación de los Sitios del Patrimonio Mundial, según proceda.

## 10 INSUFICIENCIA DE LAS INSTALACIONES DE RECEPCIÓN

10.1 El Comité señaló que el examen de la insuficiencia de las instalaciones portuarias de recepción es un punto permanente de su orden del día.

10.2 Se habían presentado dos documentos para que el Comité los examinara en relación con este punto del orden del día. Dado que el documento MEPC 65/10 sobre la falta de instalaciones portuarias de recepción adecuadas para la implantación del Anexo V del Convenio MARPOL ya se había examinado en relación con el punto 7 del orden del día, el Comité sólo tenía que tomar nota, en relación con el punto 10, del informe del cursillo regional sobre las instalaciones portuarias de recepción presentado por Bélgica (MEPC 65/INF.19).

10.3 Como parte del Plan de acción para abordar el problema de la insuficiencia de las instalaciones de recepción, el TC 61 acordó incluir el Plan de asistencia y formación sobre instalaciones portuarias de recepción para países en desarrollo como tema de prioridad en el próximo PICT correspondiente al bienio 2012-2013. A este respecto, se informó al Comité de que se habían previsto dos cursillos sobre instalaciones portuarias de recepción: uno en Amberes destinado a los países árabes y del Mediterráneo, que tuvo lugar en noviembre de 2012, y otro en los Estados Unidos para los países de la región del Caribe, que estaba previsto que se celebrase en julio de 2013.

10.4 A continuación, el Comité tomó nota de la información facilitada por Bélgica en el documento MEPC 65/INF.19 sobre las conclusiones extraídas del cursillo regional de la OMI sobre las instalaciones portuarias de recepción organizado por la *Public Waste Agency* de Flandes y el puerto de Amberes destinado a los países que bordean el mar Mediterráneo así como a Djibouti, Omán y Yemen. El cursillo se celebró del 27 al 29 de noviembre de 2012 en Amberes (Bélgica) y en él participaron 35 personas. Su propósito principal era aumentar el grado de concienciación sobre cuestiones relacionadas con las instalaciones portuarias de recepción, incluida la recepción y almacenamiento de desechos generados en los buques, la gestión de los desechos y la eliminación definitiva de estos desechos.

10.5 El Comité, al recordar que la política de "tolerancia cero de las descargas ilegales procedentes de los buques" sólo puede implantarse de manera eficaz cuando existen instalaciones de recepción adecuadas en los puertos, instó a todas las Partes en el Convenio MARPOL, en particular los Estados rectores de puertos, a que cumplan sus obligaciones convencionales y proporcionen instalaciones de recepción adecuadas para los desechos resultantes de las operaciones normales de los buques.

## 11 INFORMES DE LOS SUBCOMITÉS

11.1 El Comité tuvo ante sí para su examen los resultados del BLG 17, FSI 21, DE 57, DSC 17, FP 56 y SLF 55, y convino en examinar el documento MEPC 65/12/4: "Cuestiones urgentes derivadas del FAL 38", en relación con este punto del orden del día, ya que está vinculado a los resultados del FSI 21 sobre la lista de certificados y documentos que han de llevar los buques. El Comité también tomó nota de que de los nueve documentos presentados en relación con este punto del orden del día, los documentos MEPC 65/11/3 (Estados Unidos) y MEPC 65/11/4 (China) ya se habían examinado en relación con el punto 4 del orden del día – Contaminación atmosférica y eficiencia energética.

**RESULTADOS DEL BLG 17**

11.2 El Comité tomó nota de que el Subcomité de transporte de líquidos y gases a granel (BLG) había celebrado su 17º periodo de sesiones del 4 al 8 de febrero de 2013 y que el informe de ese periodo de sesiones se había distribuido con las firmas BLG 17/18 y BLG 17/18/Add.1. En el documento MEPC 65/11/2 se informa de los asuntos que son de interés para la labor del Comité.

11.3 El Comité aprobó, en general, el informe del BLG 17 (BLG 17/18 y BLG 17/18/Add.1), y adoptó las medidas que se indican a continuación.

**Resultados del ESPH 18**

11.4 El Comité refrendó las decisiones adoptadas por el BLG 17 en relación con los resultados del ESPH 18, a reserva de que el MSC 92 adopte la misma decisión.

**Proyecto de enmiendas al Código CIQ**

11.5 El Comité aprobó, a reserva de que el MSC 92 adoptase la misma decisión, el proyecto de enmiendas al Código CIQ, que figura en el anexo 29, para su distribución, con miras a su adopción en el MEPC 66.

**Evaluación de nuevas sustancias**

11.6 El Comité refrendó la evaluación llevada a cabo por el BLG 17 de dos nuevas sustancias y su consiguiente inclusión en el Código CIQ.

**Evaluación de los aditivos de limpieza de los tanques de carga**

11.7 El Comité refrendó la evaluación llevada a cabo por el BLG 17 de los aditivos de limpieza de los tanques de carga que se ha determinado que cumplen las prescripciones de la regla 13.5.2 del Anexo II del Convenio MARPOL, mencionados en el anexo 2 del documento BLG 17/18, para su inclusión en la próxima edición de la circular MEPC.2.

**Evaluación de mezclas con nombres comerciales**

11.8 El Comité refrendó la evaluación llevada a cabo por el BLG 17 de tres mezclas con nombres comerciales para su inclusión en la Lista 3 de la circular MEPC.2, con validez para todos los países y sin fecha de vencimiento.

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

11.9 El Comité adoptó, mediante la resolución MEPC.240(65), las Enmiendas de 2013 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)), que figuran en el anexo 30.

11.10 A este respecto, la delegación de los Países Bajos, haciendo referencia al párrafo 2 de la resolución recientemente adoptada, en la que se recomienda que las enmiendas de 2013 se apliquen a los petroleros construidos el 1 de enero de 2005 o posteriormente, señaló al Comité que las disposiciones del párrafo 1.2.2 de las directrices originales (adoptadas mediante la resolución MEPC.108(49)) deberían aplicarse a los petroleros construidos antes del 1 de enero de 2005. El Comité refrendó la opinión de la delegación de los Países Bajos.



---

## **Orientaciones sobre el momento de sustituir los certificados existentes por los certificados revisados**

11.11 El Comité tomó nota de que el BLG 17 había elaborado un proyecto de circular MSC-MEPC en el que se recogen las Orientaciones sobre el momento de sustituir los certificados existentes por los certificados revisados, como resultado de la entrada en vigor de las enmiendas al Código CIQ.

11.12 Al examinar el proyecto de circular, la delegación de los Países Bajos propuso que el proyecto de circular se aplicara únicamente cuando se enmienden los capítulos 17 y 18 del Código CIQ y que la circular MSC-MEPC.5/Circ.6: "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" se aplique cuando se enmienden otros capítulos del Código CIQ. La delegación también propuso que se modificara el título del proyecto de circular a fin de hacer hincapié en su aplicación.

11.13 Al refrendar la opinión de la delegación de los Países Bajos, el Comité aprobó, a reserva de que el MSC 92 adoptase la misma decisión, el proyecto de circular MSC-MEPC en el que se recogen las Orientaciones sobre el momento de sustituir los certificados existentes por los certificados revisados, como resultado de la entrada en vigor de las enmiendas a los capítulos 17 y 18 del Código CIQ, que figura en el anexo 4 del documento BLG 17/18.

## **Orientaciones para evaluar las Directrices de 2011 sobre contaminación biológica**

11.14 El Comité aprobó el proyecto de orientaciones para evaluar 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 figura en el anexo 10 del documento BLG 17/18, y encargó a la Secretaría que lo distribuyera con la signatura MEPC.1/Circ.811.

## **Otros resultados del BLG 17**

11.15 El Comité recordó que los resultados del BLG 17 en relación con la gestión del agua de lastre y la prevención de la contaminación atmosférica ocasionada por los buques se habían tratado en relación con los puntos 2 y 4 del orden del día, respectivamente.

## **Sucesos de contaminación en el canal de la Mancha**

11.16 El observador de la CSC, respaldado por el observador de WWF, haciendo referencia a los sucesos graves de contaminación recientemente ocurridos en el canal de la Mancha, que causaron la muerte de 4 000 aves marinas que fueron encontradas en la costa cubiertas de la sustancia poliisobutileno (también llamado poliisobuteno o PIB), hizo necesario un examen urgente de la clasificación del PIB de conformidad con el Anexo II del Convenio MARPOL. El observador instó a los Gobiernos Miembros y organizaciones internacionales a que presentaran propuestas y observaciones para que fueran examinadas en el MEPC 66 y/o en el BLG 18, según procediera. Atendiendo a la petición formulada, la declaración figura en el anexo 31.

11.17 La delegación del Reino Unido informó al Comité de que la Agencia Marítima y del Servicio de Guardacostas estaba investigando los sucesos mencionados. La declaración figura en el anexo 31.

11.18 A ese respecto, los observadores de la IPTA y la ICS opinaron que cualquier medida regulatoria debería examinarse únicamente después de que hubiera terminado la investigación de los sucesos y se hubieran comunicado los resultados a la Organización. En el anexo 31 se recoge la declaración del observador de la IPTA.

### **RESULTADOS DEL FSI 21**

11.19 El Comité tomó nota de que el Subcomité de implantación por el Estado de abanderamiento (FSI) había celebrado su 21º periodo de sesiones del 4 al 8 de marzo de 2013 y de que su informe de este periodo de sesiones se había distribuido con las firmas FSI 21/18 y FSI 21/18/Add.1. En el documento MEPC 65/11/7 se informa de las cuestiones que son de interés para la labor del Comité.

11.20 El Comité aprobó, en general, el informe del FSI 21 (FSI 21/18 y FSI 21/18/Add.1) y adoptó las medidas que se indican a continuación.

### **Certificados y documentos que han de llevarse a bordo de los buques**

11.21 El Comité recordó que el FAL 36, el MSC 88 y el MEPC 62 habían aprobado la lista de certificados y documentos que han de llevarse a bordo de los buques (FAL.2/Circ.123-MEPC.1/Circ.769-MSC.1/Circ.1409), y que el MEPC 64 y el MSC 91 habían coincidido con la recomendación del FSI 20 de que el Subcomité FSI iniciase la revisión de la lista, según sea necesario.

11.22 El Comité tomó nota de que el FAL 38, al examinar la lista revisada de certificados y documentos que han de llevarse a bordo de los buques, elaborada por el FSI 21, que figura en el anexo 1 del documento FSI 21/18/Add.1, había acordado seguir modificando la lista a fin de incorporar algunas enmiendas a la información sobre estabilidad y añadir una referencia al Manual de carga de grano.

11.23 El Comité aprobó el proyecto revisado de circular FAL.2-MEPC.1-MSC.1 sobre la lista de certificados y documentos que han de llevarse a bordo de los buques, que figura en el anexo 1 del documento FAL 38/15, a reserva de que el MSC 92 adopte la misma decisión.

11.24 A ese respecto, el Comité también refrendó, a reserva de que el MSC 92 adoptase la misma decisión, la recomendación del FSI 21 de que los certificados que se lleven a bordo tengan que ser válidos y redactados conforme al modelo que figure en el convenio internacional correspondiente, y que los certificados también puedan considerarse "originales" o "auténticos" siempre y cuando contengan una firma o sello electrónico "autorizado".

### **Proyecto de resolución de la Asamblea sobre notificación y distribución mediante el GISIS**

11.25 El Comité aprobó, a reserva de que el MSC 92 adopte la misma decisión, el proyecto de resolución de la Asamblea sobre notificación y distribución mediante el GISIS, que figura en el anexo 32, para examen y adopción en la vigésima octava Asamblea.

### **Circulares MEPC relativas a las instalaciones portuarias de recepción**

11.26 El Comité recordó que el MEPC 63 había encargado al Subcomité FSI que examinara y actualizara varias circulares MEPC relativas a las instalaciones portuarias de recepción, según fuera necesario, a la vista de la entrada en vigor el 1 de enero de 2013 del Anexo V revisado del Convenio MARPOL y también con respecto a las enmiendas a los Anexos I, II, IV, V y VI del Convenio MARPOL sobre acuerdos regionales relativos a las instalaciones portuarias de recepción, que entrarían en vigor el 1 de agosto de 2013.

11.27 Tras examinar el proyecto de circulares elaborado por el FSI 21, el Comité aprobó las siguientes circulares:

- .1 MEPC/Circ.470/Rev.1: "Prescripciones de notificación sobre las instalaciones de recepción de desechos";
- .2 MEPC.1/Circ.469/Rev.2: "Formulario refundido y revisado para notificar supuestas deficiencias de las instalaciones portuarias de recepción";
- .3 MEPC.1/Circ.644/Rev.1: "Formato normalizado del impreso de notificación previa para la entrega de desechos a instalaciones portuarias de recepción";
- .4 MEPC.1/Circ.645/Rev.1: "Formato normalizado del recibo de entrega de desechos"; y
- .5 MEPC.1/Circ.671/Rev.1: "Guía de buenas prácticas para los proveedores y usuarios de las instalaciones portuarias de recepción",

y encargó a la Secretaría que las distribuyese urgentemente, a excepción de la circular MEPC/Circ.470/Rev.1, que sólo debería distribuirse tras la entrada en vigor de las enmiendas sobre los acuerdos regionales en virtud del Convenio MARPOL, el 1 de agosto de 2013.

11.28 Atendiendo a la propuesta de la delegación de las Bahamas, el Comité encargó a la Secretaría que refundiera en una las cinco circulares relativas a las instalaciones portuarias de recepción y la presentara al MEPC 66 para su aprobación.

#### **Directrices para ayudar a los investigadores en la implantación del Código de investigación de siniestros**

11.29 El Comité aprobó, a reserva de que el MSC 92 adoptase la misma decisión, el proyecto de resolución de la Asamblea sobre las directrices para ayudar a los investigadores en la implantación del Código de investigación de siniestros (resolución MSC.255(84)), que figura en el anexo 33, para su examen y adopción por la vigésima octava Asamblea.

#### **Procedimientos de notificación armonizados revisados**

11.30 El Comité aprobó, a reserva de que el MSC 92 adoptase la misma decisión, el proyecto de circular MSC-MEPC.3 sobre procedimientos de notificación armonizados revisados – Informes prescritos en las reglas I/21 y IX-1/6 del Convenio SOLAS y en los artículos 8 y 12 del Convenio MARPOL, que figura en el anexo 5 del documento FSI 21/18.

#### **Enmiendas a las Directrices para efectuar reconocimientos de conformidad con el sistema armonizado de reconocimientos y certificación, 2011**

11.31 El Comité aprobó, a reserva de que el MSC 92 adoptase la misma decisión, el proyecto de resolución de la Asamblea sobre enmiendas a las Directrices para efectuar reconocimientos de conformidad con el sistema armonizado de reconocimientos y certificación (SARC), 2011 (resolución A.1053(27)), que figura en el anexo 34, para su examen y adopción en la vigésima octava Asamblea.

**Lista no exhaustiva de 2013 de las obligaciones contraídas en virtud de los instrumentos que guardan relación con el Código para la implantación de los instrumentos de la OMI**

11.32 El Comité aprobó, a reserva de que el MSC 92 adoptase la misma decisión, el proyecto de resolución de la Asamblea sobre la lista no exhaustiva de 2013 de las obligaciones contraídas en virtud de los instrumentos que guardan relación con el Código para la implantación de los instrumentos de la OMI (Código III), que figura en el anexo 35, para su examen y adopción en la vigésima octava Asamblea.

**Interpretación unificada sobre la aplicación de reglas que dependen de la fecha del contrato de construcción, la fecha de colocación de la quilla y la fecha de entrega**

11.33 El Comité aprobó, a reserva de que el MSC 92 adopte la misma decisión, el proyecto de circular MSC-MEPC.5 relativa a la interpretación unificada sobre la aplicación de reglas que dependen de la fecha del contrato de construcción, la fecha de colocación de la quilla y la fecha de entrega a efectos de lo prescrito en los Convenios SOLAS y MARPOL, que figura en el anexo 9 del documento FSI 21/18.

11.34 En ese contexto, el Comité acordó que la interpretación unificada debería aplicarse a partir de la fecha en la que el MSC 92 apruebe el proyecto de circular, es decir, el 21 de junio de 2013.

**RESULTADOS DEL DE 57**

11.35 El Comité tomó nota de que el Subcomité de proyecto y equipo del buque (DE) había celebrado su 57º periodo de sesiones del 18 al 22 de marzo de 2013 y de que el informe de ese periodo de sesiones se había distribuido con la signatura DE 57/25 y DE 57/25/Add.1. En el documento MEPC 65/11/8 se informa de las cuestiones que son de interés para la labor del Comité.

**Enmiendas a la interpretación unificada de la regla 12.2 del Anexo I del Convenio MARPOL**

11.36 El Comité recordó que el MEPC 62, al aprobar las enmiendas a la interpretación unificada de la regla 12.2 del Anexo I del Convenio MARPOL (MEPC.1/Circ.753), había refrendado 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.

11.37 El Comité recordó también que el MEPC 63, tras examinar los documentos MEPC 63/7/9 (IACS) y MEPC 63/7/5 (Dinamarca, España y BIMCO), en los que se facilitan observaciones y propuestas adicionales con respecto a ese asunto, había remitido ambos al DE 57 para un examen más a fondo y asesoramiento.

11.38 El Comité tomó nota de que el DE 57 había acordado examinar el proyecto de enmiendas a la regla 12 del Anexo I del Convenio MARPOL en su próximo periodo de sesiones y había recomendado otras enmiendas a la interpretación unificada de la regla 12.2 del Anexo I del Convenio MARPOL (MEPC.1/Circ.753).

11.39 Tras examinar el proyecto de texto elaborado por el DE 57, el Comité aprobó la interpretación unificada revisada de la regla 12.2 del Anexo I del Convenio MARPOL, que figura en el anexo 36, y encargó a la Secretaría que la distribuyera mediante la circular MEPC.1/Circ.753/Rev.1. En este contexto, el Comité encargó a la Secretaría que modificara la interpretación unificada según el formato habitual. El Comité también le encargó al Subcomité DE que acelerase la labor a este respecto, con miras a ultimarla en el DE 58.

### **Especificación normalizada para los incineradores de a bordo**

11.40 El Comité recordó que los resultados del DE 57 relativos a la especificación normalizada para los incineradores de a bordo se había tratado en relación con el punto 4 del orden del día (véase el párrafo 4.54).

### **Proyecto de código polar**

11.41 El Comité recordó que el MEPC 63, tras examinar varias opciones, se había mostrado partidario de la opción de enmendar instrumentos existentes (por ejemplo, el Convenio SOLAS, el Convenio MARPOL y sus anexos, el Convenio BWM y el Convenio AFS) con una referencia al Código, y había propuesto que se coordinaran las fechas de entrada en vigor mediante el ajuste de la fecha en la que las enmiendas se consideraran aceptadas. El MEPC 63 también acordó que el código debería incluir solamente nuevos asuntos y prescripciones adicionales que no figuren en los instrumentos existentes.

11.42 El Comité también recordó que el MSC 91, al tomar nota de los resultados del MEPC 63 sobre este asunto, había examinado el documento MSC 91/8/1 (Argentina) en el que se propone que se estructure el código de acuerdo con las disposiciones generales, las medidas de seguridad (con disposiciones obligatorias y recomendatorias) que se incluirían en un nuevo capítulo del Convenio SOLAS, y las medidas de prevención de la contaminación, que se incluirían en los distintos anexos del Convenio MARPOL y en otros instrumentos relacionados con la contaminación, según proceda. El MSC 91 encargó al Subcomité que estructurara el proyecto de código polar de conformidad con la propuesta que figura en el documento MSC 91/8/1.

11.43 El Comité tomó nota de que, teniendo en cuenta las decisiones del MEPC 63 y el MSC 91, el DE 57 había proseguido su labor sobre la elaboración del proyecto de código polar. El DE 57 invitó al Comité a que examinara el informe del Grupo de trabajo sobre el código polar (DE 57/WP.6), y en particular el proyecto de capítulo 15 del código polar, que se reproduce en el anexo del documento MEPC 65/11/8, urgentemente, con miras a alcanzar un acuerdo de principio. El DE 57 también solicitó el asesoramiento del Comité sobre una serie de cuestiones específicas, concretamente, la descarga de aguas grises, la prohibición del uso de fueloil pesado, las emisiones de carbono negro y las reglas del EEDI para los buques con una alta capacidad independiente de rompehielos.

11.44 En ese contexto, el Comité recordó que las cuestiones relativas a las emisiones de carbono negro y las reglas del EEDI para los buques con una alta capacidad independiente de rompehielos se habían tratado en relación con el punto 4 del orden del día. Con respecto a la cuestión planteada por el observador de la CSC de tener un espacio reservado para las disposiciones relativas a las emisiones de carbono negro, se convino en que, si bien no sería conveniente en esa etapa, la cuestión volvería a examinarse a la luz de las conclusiones de la labor del Subcomité BLG a ese respecto.

**Observaciones generales**

11.45 La delegación de Noruega, respaldada por varias delegaciones, declaró que apoyaba plenamente la elaboración de un código polar obligatorio por la Organización y que tomaba nota con satisfacción de que el sector del transporte marítimo estaba implantando las mejores prácticas para reducir al mínimo los riesgos que plantea el medio marino polar. La delegación instó a la Organización a que acelerara la labor a este respecto, con miras a proteger mejor la naturaleza frágil del medio marino polar y abordar la incertidumbre con respecto al impacto del aumento de las actividades en esas regiones.

11.46 El observador de la ICS, respaldado por varias delegaciones, se mostró preocupado por que las propuestas presentadas no fueran acompañadas de unos datos basados en pruebas o una justificación en forma de estudios que aborden una evaluación del impacto ambiental real, el análisis de los costos y beneficios o una justificación científica. En particular, preocupaba que se presentaran propuestas de establecer medidas de zona especial sin unas instalaciones de recepción adecuadas y sin los estudios de apoyo que normalmente acompañan a las propuestas para las zonas especiales o el examen consiguiente de la justificación por el MEPC.

11.47 La Presidenta del Subcomité DE instó al Comité a que impartiera unas instrucciones claras al Subcomité resolviendo las cuestiones pendientes emanadas del DE 57, de manera que el año de ultimación previsto de 2014 pudiera cumplirse e informó al Comité de que, teniendo en cuenta las decisiones del MEPC 63 y el MSC 91, se había iniciado la labor de estructurar el proyecto de código polar de conformidad con la propuesta presentada en el documento MSC 91/8/1 (Argentina).

**Prescripciones adicionales del Anexo I del Convenio MARPOL**

11.48 El Comité tomó nota de que el DE 57, tras elaborar las dos opciones con respecto a las prescripciones adicionales para el Anexo I del Convenio MARPOL siguientes:

- opción 1: permitir que los buques que operen en aguas del Ártico descarguen hidrocarburos o mezclas oleosas de los espacios de máquinas en el mar en determinadas condiciones, teniendo en cuenta que, de conformidad con la regla 15.4 del Anexo I del Convenio MARPOL, en el caso de la zona antártica, toda descarga en el mar de hidrocarburos o mezclas oleosas desde los buques estará prohibida; y
- opción 2: prohibir toda descarga en el mar de hidrocarburos o mezclas oleosas desde cualquier buque,

había acordado solicitar asesoramiento al Comité sobre esas dos opciones.

11.49 Tras unas deliberaciones, el Comité se mostró de acuerdo con la opción 2, según la cual se prohíbe toda descarga en el mar de hidrocarburos o mezclas oleosas desde cualquier buque.

11.50 El observador de INTERTANKO, tomando nota de la decisión del Comité, propuso que las prescripciones obligatorias sobre las instalaciones de recepción se elaboraran de manera que facilitaran la implantación eficaz de las prescripciones propuestas.

11.51 Tras examinar la propuesta, el Comité invitó a los Gobiernos Miembros y organizaciones internacionales a que presentaran sus propuestas y observaciones sobre este asunto al DE 58 para su examen.

11.52 El Comité tomó nota de que el DE 57, tras examinar el documento DE 57/11/11 (FOEI y otros), en el que se apoya la inclusión de una disposición en el código polar que prohíba la utilización de fueloil pesado en los buques que operen en aguas árticas, había acordado remitir el documento al MEPC 65 para su examen y asesoramiento.

11.53 Tras unas deliberaciones, el Comité refrendó la opinión de la mayoría de las delegaciones que intervinieron de que era prematuro reglamentar la utilización del fueloil pesado en los buques que operen en aguas árticas. y tomó nota de la opinión de algunas delegaciones de que podría ser deseable y posible contar en el futuro con tales reglas.

### ***Aguas grises***

11.54 El Comité tomó nota de que el DE 57 había acordado que las propuestas sobre la introducción de reglas relativas a la descarga de aguas grises deberían ser examinadas primero por el MEPC, ya que las aguas grises no están actualmente reguladas por el Convenio MARPOL.

11.55 En las deliberaciones sobre este asunto se rechazó la propuesta de regular la descarga de aguas grises.

### ***Prescripciones adicionales para el Anexo V del Convenio MARPOL***

11.56 El Comité tomó nota de que el DE 57, tras elaborar las dos opciones siguientes con respecto a prescripciones adicionales a las del Anexo V del Convenio MARPOL:

- opción 1: permitir únicamente la descarga de desechos de alimentos en el mar en determinadas circunstancias; y
- opción 2: prohibir la descarga de toda basura en el mar,

había acordado solicitar el asesoramiento del Comité sobre esas dos opciones.

11.57 Tras unas deliberaciones, el Comité se mostró de acuerdo con la opción 1 mencionada en el párrafo anterior.

11.58 La delegación del Canadá indicó que prefería la opción 2, esto es, prohibir la descarga de toda basura en el mar.

### ***Incineración a bordo***

11.59 El Comité tuvo ante sí para su examen el documento MEPC 65/11/5 (FOEI, CSC, Pacific Environment y WWF), en el que se propone que se incluyan disposiciones en el proyecto de código polar a fin de prohibir la incineración a bordo en las regiones polares a menos de 12 millas marinas de la tierra, plataforma de hielo, hielo fijo en tierra o zona en la que la concentración de hielo sea superior al 10 % más próximos.

11.60 En las deliberaciones sobre este asunto no se apoyó la propuesta.

11.61 Los autores de la propuesta, tomando nota de la decisión del Comité, indicaron su intención de presentar información adicional sobre la cuestión en un futuro periodo de sesiones del Comité, para su examen.

***Disposiciones recomendatorias en el proyecto de código polar***

11.62 El Comité tomó nota de que el DE 58 volvería a examinar las disposiciones recomendatorias del proyecto de código polar elaboradas por el Grupo de trabajo constituido en el DE 57.

11.63 A ese respecto, el Comité encargó al Subcomité DE que tuviera en cuenta las prescripciones de pruebas de temperatura para los sistemas de gestión del agua de lastre que figuran en la Metodología revisada para la recopilación de información y la realización del trabajo del GESAMP-BWWG (BWM.2/Circ.13/Rev.1) cuando examine las recomendaciones pertinentes sobre los sistemas de gestión del agua de lastre.

***Reunión interperiodos***

11.64 El Comité aprobó, a reserva de que el MSC 92 adoptase la misma decisión, que se celebre una reunión interperiodos del Grupo de trabajo sobre el código polar en otoño de 2013, para presentar esta propuesta al C 110 a fin de que la refrende.

11.65 Con respecto a la cuestión de la manera en la que el Grupo de trabajo interperiodos coordina la labor con el Grupo de trabajo por correspondencia constituido por el DE 57, la Presidenta del Subcomité DE respondió que los dos grupos trabajarían en paralelo y que todo el trabajo sobre el proyecto de código polar se refundiría en el DE 58.

**RESULTADOS DEL DSC 17**

11.66 El Comité tomó nota de que el Subcomité de transporte de mercancías peligrosas, cargas sólidas y contenedores (DSC) había celebrado su 17º periodo de sesiones del 17 al 21 de septiembre de 2012 y de que el informe de ese periodo de sesiones se había distribuido con la signatura DSC 17/17. En el documento MEPC 65/11 se informa de las cuestiones que son de interés para la labor del Comité.

**Nueva sección del Código IMSBC sobre el Anexo V revisado del Convenio MARPOL**

11.67 El Comité tomó nota de que el DSC 17 había acordado, en general, que se incluyera una nueva sección en el Código IMSBC sobre el Anexo V revisado del Convenio MARPOL y que la nueva serie de enmiendas del Código (03-15) entraría en vigor el 1 de enero de 2017. En este contexto, el Comité recordó que el MEPC 64 había encargado al Subcomité que examinara el modo en que se podría facilitar la implantación a largo plazo de las disposiciones del Anexo V del Convenio MARPOL relativas a los residuos de las cargas, mediante enmiendas al Código IMSBC.

11.68 Atendiendo a una propuesta de la delegación de Noruega, el Comité acordó encargar al Subcomité DSC que elaborara una lista de las cargas sólidas a granel clasificadas como perjudiciales para el medio marino (HME) con miras a abordar las dificultades experimentadas por los propietarios y operadores de buques para obtener declaraciones de HME.

11.69 A ese respecto, el observador de INTERCARGO se mostró preocupado por la dificultad de elaborar tal lista, señalando que las distintas concentraciones de cargas procedentes de minas, debido a las distintas fuentes de origen, podían dar lugar a resultados opuestos en cuanto a la clasificación de las HME.



---

## **RESULTADOS DEL FP 56**

11.70 El Comité tomó nota de que el Subcomité de protección contra incendios (FP) había celebrado su 56º periodo de sesiones del 7 al 11 de enero de 2013 y de que el informe de ese periodo de sesiones se había distribuido con la signatura FP 56/23. En el documento MEPC 65/11/1 se informa de las cuestiones que son de interés para la labor del Comité.

### **Reconocimiento y certificación de la protección contra incendios de los espacios para incineradores**

11.71 El Comité refrendó la opinión del FP 56 de que el reconocimiento y certificación de la protección contra incendios de los espacios para incineradores y los espacios para almacenamiento de desechos deberían estar dentro del ámbito del Convenio SOLAS.

## **RESULTADOS DEL SLF 55**

11.72 El Comité tomó nota de que el Subcomité de estabilidad y líneas de carga y de seguridad de pesqueros (SLF) había celebrado su 55º periodo de sesiones del 18 al 22 de febrero de 2013 y de que el informe de ese periodo de sesiones se había distribuido con la signatura SLF 55/17. En el documento MEPC 65/11/6 se informa de las cuestiones que son de interés para la labor del Comité.

### **Proyecto de enmiendas al Anexo I del Convenio MARPOL, el Código CGrQ y el Código CIQ**

11.73 El Comité aprobó el proyecto de enmiendas al Anexo I del Convenio MARPOL sobre las prescripciones obligatorias relativas a los instrumentos de estabilidad que han de llevarse a bordo de los buques tanque, que figura en el anexo 37, para su distribución, con miras a su adopción en el MEPC 66.

11.74 El Comité aprobó, a reserva de que el MSC 92 adoptase la misma decisión, el proyecto de enmiendas al Código CGrQ y al Código CIQ sobre las prescripciones obligatorias relativas a los instrumentos de estabilidad que han de llevarse a bordo de los buques tanque, que figuran en los anexos 38 y 39, respectivamente, para su distribución, con miras a su adopción en el MEPC 66.

11.75 El Comité, al tomar nota de que el SLF 55 había elaborado el proyecto de enmiendas a las Directrices SARC relativas a las enmiendas al Anexo I del Convenio MARPOL, el Código CGrQ y el Código CIQ sobre las prescripciones obligatorias relativas a los instrumentos de estabilidad que han de llevarse a bordo de los buques tanque, que figuran en el anexo 9 del documento SLF 55/17, acordó remitir el texto al Subcomité FSI para su inclusión en la revisión futura de las Directrices SARC, una vez que las enmiendas conexas a los instrumentos obligatorios hayan entrado en vigor.

### **Utilización de arqueos nacionales en la aplicación de los convenios internacionales**

11.76 El Comité aprobó, a reserva de que el MSC 92 adoptase la misma decisión, el proyecto de resolución de la Asamblea sobre la utilización de arqueos nacionales para la aplicación de convenios internacionales, que figura en el anexo 40, para su examen y adopción en la vigésima octava Asamblea.

## 12 LABOR DE OTROS ÓRGANOS

12.1 El Comité tuvo ante sí para su examen los resultados del C 109 y el MSC 91, que incluyen los relativos al examen y reforma de la Organización, así como la propuesta del Secretario General de reestructuración de los subcomités, preparada a petición del MSC 91. El Comité tomó nota de que de los seis documentos presentados dentro de este punto del orden del día, el MEPC 65/12/4 (Cuestiones urgentes derivadas del FAL 38), se había abordado en el ámbito del punto 11 del orden del día.

### RESULTADOS DEL MSC 91

12.2 El Comité tomó nota de que el 91º periodo de sesiones del Comité de seguridad marítima (MSC 91) se había celebrado del 26 al 30 de noviembre de 2012 y de que el informe correspondiente a dicho periodo de sesiones se había distribuido con la signatura MSC 91/22 y adiciones. Las cuestiones que son de interés para la labor del Comité se resumieron en los documentos MEPC 65/12/2 y MEPC 65/12/2/Add.1.

12.3 Tras recordar que los resultados del MSC 91 con respecto a la eficiencia energética y el proyecto de código para las organizaciones reconocidas se habían abordado en el ámbito de los puntos 4 y 6 del orden del día respectivamente, el Comité tomó nota de la siguiente información y las medidas adoptadas por el MSC 91 que son de interés para su labor:

- .1 la aprobación coincidente de la circular MSC-MEPC.2/Circ.11: "Directrices provisionales para determinar la potencia de propulsión mínima que permita mantener la maniobrabilidad del buque en condiciones desfavorables";
- .2 la adopción coincidente, mediante la resolución MSC.340(91), de las enmiendas a los capítulos 17, 18 y 19 del Código CIQ, que son idénticas a las enmiendas al Código adoptadas mediante la resolución MEPC.225(64);
- .3 la decisión coincidente sobre la manera de conferir obligatoriedad al código polar, en particular de que la estructura del proyecto de código polar debería tener una parte general, una parte sobre medidas de seguridad y una parte sobre medidas de prevención de la contaminación;
- .4 la decisión coincidente de invitar a los Estados Miembros interesados a que presenten propuestas relativas al proyecto de directrices sobre la comunicación de información en virtud de los instrumentos de la OMI en un futuro periodo de sesiones, en particular en relación con las legislaciones nacionales, incluida la frecuencia con la que habría que efectuar dichas notificaciones y el idioma en que debería presentarse esta información;
- .5 la decisión coincidente de encargar al Subcomité FSI que examine las dificultades que encuentran los Estados Miembros para cumplir las distintas prescripciones de notificación obligatoria, teniendo en cuenta que se había constituido un Grupo directivo de alto nivel para reducir las prescripciones administrativas (SG-RAR), con miras a evitar que se duplique la labor;
- .6 la aprobación coincidente del proyecto de resolución de la Asamblea sobre las Directrices revisadas sobre la implantación del Código IGS por las Administraciones; y

- .7 la aprobación coincidente de la circular MSC-MEPC.7/Circ.8: "Directrices revisadas para la implantación operacional del Código IGS por las compañías".

### **Proyecto de código para la implantación de los instrumentos de la OMI (Código III)**

12.4 El Comité tomó nota de las siguientes medidas adoptadas por el MSC 91 con respecto al proyecto de código para la implantación de los instrumentos de la OMI (Código III):

- .1 la aprobación coincidente del proyecto de resolución de la Asamblea sobre la adopción del código para la implantación de los instrumentos de la OMI (Código III), a fin de presentarlo en la Asamblea, en su vigésimo octavo periodo de sesiones, con miras a su adopción;
- .2 la aprobación del proyecto de enmiendas al Convenio SOLAS 1974 y el Protocolo de líneas de carga de 1988 para conferir carácter obligatorio al Código III, a fin de distribuirlo de conformidad con los artículos pertinentes de los convenios antedichos, con miras a su adopción por el MSC 93; y
- .3 la adopción de enmiendas al Reglamento de abordajes 1972, el Convenio de líneas de carga 1966 y el Convenio de arqueo 1969 a fin de conferir carácter obligatorio al Código III, con miras a su futura adopción por la Asamblea, en su vigésimo octavo periodo de sesiones (en virtud de los procedimientos de adopción de las enmiendas al Reglamento de abordajes 1972, al Convenio de líneas de carga 1966 y al Convenio de arqueo 1969).

12.5 El Comité también tomó nota de que, al aprobar y adoptar las enmiendas antedichas, el MSC 91 había acordado modificar las definiciones de "plan de auditoría" y de "norma de auditoría" de la siguiente manera:

- .1 por "plan de auditoría" se entiende el Plan de auditorías de los Estados Miembros de la OMI establecido por la Organización tomando en consideración las directrices elaboradas por la Organización; y
- .2 por "norma de auditoría" se entiende el Código para la implantación.

12.6 Tras recordar que el MEPC 64 había aprobado el proyecto de enmiendas a los Anexos I, II, III, IV, V y VI del Convenio MARPOL para conferir carácter obligatorio al Código III y a las auditorías, el Comité convino con las modificaciones de las definiciones de "plan de auditoría" y "norma de auditoría", acordadas por el MSC 91. En consecuencia, el Comité encargó a la Secretaría que introdujese los cambios consecuentes necesarios al preparar la circular sobre el proyecto de enmiendas al Convenio MARPOL, con miras a su adopción en el MEPC 66.

### **Evaluación formal de la seguridad**

12.7 El Comité, tras haber examinado el resultado del MSC 91 con respecto a la evaluación formal de la seguridad, adoptó las siguientes medidas:

- .1 aprobó el proyecto de circular MSC-MEPC sobre las Directrices revisadas relativas a la evaluación formal de la seguridad (EFS) en el proceso normativo de la OMI, que figura en el anexo 34 del documento MSC 91/22/Add.2, tomando nota de la aprobación coincidente por el MSC 91;
- .2 aprobó el proyecto de circular MSC-MEPC sobre las Directrices para la aplicación y el proceso de análisis del factor humano (PAFH) al proceso normativo de la OMI, que figuran en el anexo 35 del documento MSC 91/22/Add.2, tomando nota de la aprobación coincidente por el MSC 91; y
- .3 tomó nota de que se ha ultimado el estudio de EFS sobre petroleros para crudos y de las medidas adoptadas por el MSC 91.

### **RESULTADOS DEL C 109**

12.8 El Comité tomó nota de que el 109º periodo de sesiones del Consejo (C 109) se había celebrado del 5 al 9 de noviembre de 2012, y de que el resumen de decisiones se había distribuido con la signatura C 109/D. Las cuestiones de interés para el Comité se resumen en el documento MEPC 65/12, incluida la decisión del Consejo con respecto al informe del MEPC 64. El Comité también tomó nota de que los resultados del C 109 sobre las cuestiones relativas al mecanismo de examen y reforma establecido por el Secretario General se habían notificado en el documento MEPC 65/12/1, que se examinaría conjuntamente con la propuesta del Secretario General de reestructuración de los subcomités.

12.9 El Comité tomó nota de que el Consejo había aprobado el informe del 64º periodo de sesiones del Comité de protección del medio marino, tal como figura en el documento C 109/6, y que había decidido remitirlo, junto con sus observaciones y recomendaciones, al vigésimo octavo periodo de sesiones ordinario de la Asamblea, de conformidad con el artículo 21 b) del Convenio constitutivo de la OMI. El Comité también tomó nota de que el Consejo había aprobado la celebración en el lapso interperiodos de reuniones del Grupo técnico OPRC-HNS y del Grupo de trabajo ESPH, en 2013.

12.10 El Comité tomó nota de que el Consejo, tras haber examinado la información facilitada en el documento C 109/5/1 sobre el sexto compendio de informes resumidos de auditoría, había pedido al Comité de seguridad marítima y al Comité de protección del medio marino que examinasen dichos informes y le informasen, a su debido tiempo, de los resultados de su examen.

12.11 El Comité tomó nota de que, con respecto a la cuestión de la confidencialidad en el contexto del plan de auditorías obligatorio, el Consejo había decidido que la distribución al público o a los Estados Miembros de los informes resumidos y de las observaciones de cada Estado Miembro sobre la implantación de su plan de medidas correctivas quedaría sujeta a la autorización del Estado Miembro en cuestión antes de la auditoría, y acordó mantener sometido a examen este aspecto del plan obligatorio.

### **REESTRUCTURACIÓN DE LOS SUBCOMITÉS**

12.12 El Comité tomó nota de que, en el C 108, el Secretario General había informado de su iniciativa de examen y reforma destinada a mejorar el mecanismo de ejecución para afrontar el continuo aumento de la carga de trabajo al tiempo que la Organización trata de

---

abordar las prioridades emergentes. Los informes detallados sobre la iniciativa antedicha figuran en los documentos C 108/3/3 y C 109/3/1.

12.13 El Comité también tomó nota de que el C 109 había examinado, entre otras cuestiones relativas a la iniciativa de examen y reforma, cuestiones relacionadas con los medios de apoyo a las reuniones y la aplicación de las Directrices de los Comités (C 109/D y MEPC 65/12/1).

12.14 El Comité tomó nota, en particular, de que el C 109 (MEPC 65/12/1) había examinado y refrendado, en principio, la reestructuración de los subcomités, reduciendo de esta manera de nueve a siete el número total de subcomités, lo que se traduciría en un posible ahorro de cuatro semanas de reunión por bienio.

12.15 El Comité también tomó nota de que el Consejo había invitado al MSC y al MEPC a que examinaran con prontitud las repercusiones y la viabilidad de las propuestas pertinentes que afectan a su ámbito de competencia, incluidas las nuevas denominaciones de los subcomités en cuestión, y a que informasen al C 110 en consecuencia.

12.16 A este respecto, el Comité tomó nota de que el MSC 91 había hecho un examen preliminar de las cuestiones relativas a la iniciativa de examen y reforma y había encargado a la Secretaría que preparase una propuesta detallada en la que figuran las propuestas de nombres, mandatos, órdenes del día provisionales y órdenes del día bienales, un análisis de los costes-beneficios y las fechas de reunión para cada órgano, a fin de que se examinasen en el MEPC 65 y el MSC 92. Al estudiar los cambios propuestos en las prácticas para el desarrollo de las labores que inciden en las Directrices de los Comités, así como el mecanismo propuesto para la atribución de prioridades en la Organización, el MSC 91 decidió profundizar en el examen de estas cuestiones en el MSC 92 y acordó constituir un grupo de trabajo sobre esta cuestión y, a continuación, invitó a los Estados Miembros a que presentaran observaciones y propuestas para el próximo periodo de sesiones.

### **Propuesta del Secretario General**

12.17 Al presentar su propuesta para la reestructuración de los subcomités (MEPC 65/12/3), el Secretario General señaló que, tomando en consideración las observaciones manifestadas durante el MSC 91 y tras haber consultado con los presidentes del MSC y el MEPC, los presidentes de los órganos auxiliares y grupos especializados constituidos por éstos, y tras haber solicitado también las opiniones de los propios órganos especializados a principios del presente año durante las reuniones de diversos subcomités, había preparado propuestas pormenorizadas para su examen, en las que se han reflejado las observaciones más importantes manifestadas durante las reuniones de los subcomités.

12.18 El Secretario General también informó de que en los párrafos 5 a 17 del documento MEPC 65/12/3 se facilita una sinopsis de las implicaciones y viabilidad de diversas propuestas. Las propuestas son, de manera general, la refundición de los subcomités FP, DE y SLF en dos subcomités, tal como se indica en los párrafos 5 a 7; la refundición de los subcomités NAV y COMSAR en un subcomité, tal como se indica en los párrafos 8 a 11; una pequeña reestructuración de los subcomités BLG y DSC, tal como se indica en los párrafos 12 a 15; y el cambio de nombre de los subcomités BLG, DSC, FSI y STW a fin de reflejar mejor la labor que llevan a cabo en la actualidad, tal como se indica en los párrafos 12, 13 y 16, respectivamente. En los anexos adjuntos figuran los mandatos, órdenes del día provisionales para 2014, disposiciones para los periodos de sesiones y los órdenes del día bienales para 2014-2015 de los subcomités, que se proponen.

12.19 El Secretario General señaló que los nombres propuestos para los nuevos subcomités reflejan los proyectos de mandato de cada órgano, tal como figura en el documento y, por tanto, puede que sea necesario cambiarlos en base al mandato definitivo y las preferencias de los comités a este respecto, acerca de todo lo cual debería llegarse a una decisión, en su opinión, durante la Asamblea.

12.20 Con respecto a la reestructuración del Subcomité BLG, cuya labor está más relacionada con la del Comité, el Secretario General explicó que si bien la propuesta presentada originalmente al Consejo el año pasado consistía en cambiar el nombre del Subcomité BLG por el de Subcomité sobre el medio marino, habían modificado la propuesta tomando en consideración las opiniones manifestadas durante el Consejo y por el Comité de seguridad marítima. La propuesta es que se cambie el nombre del actual Subcomité BLG por el de Subcomité de prevención y lucha contra la contaminación (Subcomité PPR) a fin de que aborde cuestiones específicas relativas a la prevención y lucha contra la contaminación, además de su labor tradicional sobre las cargas líquidas a granel.

12.21 El Secretario General hizo hincapié en que había mantenido en sus propuestas un principio muy importante, con respecto al cual se llegó a un acuerdo en 2005, esto es, que cada subcomité debería abarcar las cuestiones respectivas pertinentes al medio ambiente marino y que el Comité podría dar instrucciones a cualquier subcomité, tal y cuando se estimase necesario. Los subcomités son órganos subsidiarios tanto del MSC como del MEPC.

12.22 El Secretario General informó al Comité de que se había preparado el documento MEPC 65/INF.16 para dar respuesta a las deliberaciones en el C 109 y el MSC 91 sobre los beneficios y reducción de los costes previstos resultantes de la reestructuración de los subcomités partiendo de que, en la nueva estructura, habría cada año siete reuniones de subcomités. El documento también recoge posibles oportunidades de reducción de los costos dentro de la Secretaría y otras posibles ventajas, que se habían incluido para información del Comité.

12.23 El Secretario General también hizo hincapié en la importancia de reestructurar los subcomités, en el marco amplio de iniciativa de examen y reforma que abarca:

- el informe sobre la sostenibilidad financiera a largo plazo;
- el examen del método de trabajo de la Organización;
- el examen de los procedimientos de notificación, incluida la propuesta de puesta a prueba de nuevos procedimientos de notificación que serían examinados por el Consejo en su periodo de sesiones del año próximo;
- el examen de las disposiciones de apoyo a las reuniones dentro de la Secretaría;
- la creación de un mecanismo de establecimiento de prioridades;
- motivación del personal e iniciativas en el seno de la Secretaría;
- sucesión del personal y plan de evolución que se está examinando; y
- las actividades continuas de examen y reforma más allá de 2014.

12.24 Al manifestar su reconocimiento a los Gobiernos Miembros por su comprensión de la necesidad de examinar y reformar, tal como se reflejó en el último periodo de sesiones del Consejo, y al personal de la Secretaría por su apoyo y cooperación, el Secretario General

agradeció las opiniones cualificadas de los subcomités y del Comité de seguridad marítima sobre las repercusiones y viabilidad de las propuestas revisadas, tal como figuran en el documento MEPC 65/12/3, las cuales se notificarían al C 110, en julio del presente año. Para concluir, el Secretario General señaló que la decisión definitiva la debería tomar el Consejo en julio de este año para su refrendo por la Asamblea, en su vigésimo octavo periodo de sesiones.

### **Observaciones generales**

12.25 En los debates que siguieron hubo un amplio apoyo a las propuestas del Secretario General para la reestructuración de los subcomités como parte de un programa más amplio de examen y reforma de la Organización.

12.26 La delegación de China manifestó la opinión de que la reestructuración de los subcomités no debería dar como resultado un incremento en el número de reuniones interperiodos, debido a que esto podría imponer cargas adicionales para las delegaciones que no son de países que tengan el inglés como lengua materna. Los subcomités sólo deberían abordar cuestiones técnicas y toda cuestión pertinente a políticas debería seguir siendo examinada por los comités. Los mandatos de los subcomités no deberían ir más allá de las exigencias y disposiciones recogidas en el Convenio constitutivo de la Organización. La decisión definitiva sobre la reestructuración de los subcomités debería ser adoptada por todos los Estados Miembros, por consenso.

12.27 La delegación del Brasil hizo hincapié en que los comités deberían funcionar como órganos de adopción de políticas y los subcomités como órganos puramente técnicos, de manera coherente con las políticas actuales de la Organización con respecto a la función de los comités y los subcomités, tal como se refleja en el párrafo 3.1 de las Directrices recogidas en la circular MSC-MEPC.1/Circ.4/Rev.2.

12.28 La delegación de las Islas Cook, tras hacer hincapié en que la decisión definitiva sobre la cuestión debería ser adoptada por todos los Estados Miembros durante la Asamblea, sugirió que en el MSC 92 se constituyera un grupo mixto de trabajo MSC-MEPC para llevar a cabo un examen pormenorizado de la propuesta. Al referirse a reuniones recientes del Subcomité STW y del Comité LEG y el Comité FAL, la delegación manifestó la opinión de que la ganancia en eficacia debería intentar conseguirse dentro de la actual estructura, por ejemplo, reduciendo la frecuencia de las reuniones de los comités y subcomités que tengan una carga de trabajo más liviana. Esta delegación manifestó su preocupación con respecto a la propuesta de refundición de los subcomités FP, DE y SLF en dos subcomités y el posible incremento del número de grupos de trabajo interperiodos.

12.29 La delegación del Reino Unido opinó que a fin de que la Organización avanzase en sus labores de forma oportuna, habiendo un número reducido de semanas de reunión, era esencial que se gestionaran eficazmente los programas de trabajo. La adición de reuniones interperiodos adicionales y tener que habilitar días de interpretación asimismo adicionales era aceptable de manera provisional para hacer posible que se ultimasen resultados clave y facilitar la transición hacia la nueva estructura de los subcomités. La delegación también propuso que la Organización, de forma bienal, mantuviese un enfoque flexible con respecto a la composición de los subcomités a fin de responder a las demandas constantemente cambiantes a las que ha de dar respuesta la Organización y que componen el Plan de acción de alto nivel.

12.30 La delegación de Vanuatu señaló que compartía las preocupaciones manifestadas por la delegación de las Islas Cook con respecto a la fusión de tres subcomités en dos y el posible aumento de grupos de trabajo interperiodos. La delegación sugirió que se debería

seguir examinando la reducción de la frecuencia de las reuniones, así como su duración, de los comités LEG y FAL y del Subcomité STW.

12.31 Las delegaciones de los Países Bajos y de Chile, al apoyar la propuesta del Secretario General, indicaron su intención de facilitar observaciones pormenorizadas al grupo de trabajo que se constituiría en el MSC 92.

### **Reestructuración y nuevos nombres de los subcomités BLG y DSC**

12.32 Las delegaciones de Brasil y China, al apoyar la reestructuración y los nuevos nombres de los subcomités BLG y DSC, sugirieron:

- .1 la inclusión de la palabra "técnicas" en los párrafos 1 y 4 del mandato de todos los subcomités. El párrafo 1 del mandato rezaría tal como sigue: "... el Subcomité examinará cuestiones técnicas relacionadas con los siguientes temas ...", y el párrafo 4 del mandato rezaría: "Cualquier otra cuestión técnica pertinente que remitan los comités ...";
- .2 la supresión de la referencia a "la contaminación atmosférica" en el párrafo 1.1 del mandato del propuesto Subcomité de prevención y lucha contra la contaminación, de forma que sea coherente con el Convenio constitutivo de la OMI, el Convenio MARPOL así como con la CONVEMAR; y
- .3 modificaciones adicionales al nombre propuesto para el Subcomité de prevención y lucha contra la contaminación de manera que rece: "Subcomité de prevención y lucha contra la contaminación marina".

12.33 Diversas delegaciones apoyaron las sugerencias de las delegaciones de Brasil y China.

12.34 Varias otras delegaciones dijeron que no estaban de acuerdo con las anteriores propuestas, señalando que el Subcomité BLG ha estado trabajando en cuestiones relativas a la prevención de la contaminación atmosférica ocasionada por los buques desde 1997. Estas delegaciones opinaron que además de las cuestiones técnicas, todos los subcomités también abordan cuestiones operacionales, por lo tanto sería oportuno mantener el mandato sin cambios.

12.35 Tras las deliberaciones, el Comité, al refrendar las sugerencias del Presidente, se mostró conforme con:

- .1 la inclusión de la expresión "cuestiones técnicas y operacionales" en el proyecto de mandato de todos los subcomités;
- .2 que la referencia a "contaminación atmosférica" en el párrafo 1.1 del mandato del propuesto Subcomité de prevención y lucha contra la contaminación debería ponerse entre corchetes; y
- .3 que el nuevo nombre del Subcomité BLG debería decidirse partiendo de su mandato definitivo.

12.36 La delegación de Chipre se reservó su postura con respecto a los nuevos nombres de los Subcomités BLG y DSC, señalando su intención de facilitar observaciones al grupo de trabajo que se constituiría en el MSC 92.



12.37 La delegación de Suecia, apoyada por la delegación de Dinamarca, propuso que las cuestiones relativas a la evaluación de los riesgos de los productos químicos desde el punto de vista de la seguridad y la contaminación preferiblemente las debería abordar el propuesto Subcomité TOC, para que todas las cuestiones relativas a cargas pudieran ser abordadas por un único subcomité. Con respecto a la posible gran carga de trabajo que pudiera tener el subcomité, la delegación de Suecia sugirió que esto podría solucionarse mediante un ajuste adecuado de los recursos de los subcomités.

12.38 La delegación de Noruega sugirió que, tomando en consideración la carga de trabajo del Grupo de trabajo ESPH, el Grupo debería reunirse solamente en los lapsos interperiodos, una vez al año o una vez cada dos años, y que no se debería seguir reuniendo durante los periodos de sesiones del Subcomité, de modo que pudiera ahorrarse un cupo de grupo de trabajo a fin de abordar otras cuestiones importantes durante el periodo de sesiones del Subcomité.

12.39 Con respecto a la sugerencia de la delegación de Alemania sobre la constitución de un grupo de trabajo sobre el agua de lastre para continuar elaborando las orientaciones sobre el muestreo y el análisis del agua de lastre, el Presidente señaló que la selección definitiva de los grupos de trabajo y de redacción se debería hacer en una etapa más avanzada, tomando en consideración los documentos que se reciban.

12.40 En los debates, el Comité aprobó, en principio, la reestructuración de los nuevos nombres de los Subcomités BLG y DSC, junto con los nombres, mandatos, órdenes del día provisionales para 2014, disposiciones para el desarrollo de las labores en 2014 y los órdenes del día bienales para 2014-2015 propuestos, tal como figuran en los anexos 4 y 5 del documento MEPC 65/12/3, con sujeción a una decisión en el mismo sentido del MSC 92, señalándose que se llevaría a cabo un examen pormenorizado en ese periodo de sesiones. El Comité invitó al MSC 92 a que tomase en consideración las observaciones y decisiones que el MEPC 65 adoptó en el curso de su debate, incluidas las relativas a cuestiones pendientes a las que se ha hecho referencia en el párrafo 12.35.

#### **Nuevo nombre para el Subcomité FSI**

12.41 El Comité convino, en principio, con el cambio de nombre del Subcomité FSI de forma que sea el Subcomité de implantación de los instrumentos de la OMI (Subcomité III), y con su mandato, orden del día provisional para 2014 y disposiciones para el desarrollo de las labores en 2014, junto con el orden del día bienal para 2014-2015, tal como figuran en el anexo 6 del documento MEPC 65/12/3, a reserva de que el MSC 92 adoptase una decisión en el mismo sentido, señalando que en ese periodo de sesiones se llevaría a cabo un examen pormenorizado.

12.42 Con respecto a las disposiciones propuestas para el desarrollo de las labores en el primer periodo de sesiones del Subcomité III, el Comité confirmó que no habría grupo de trabajo interperiodos sobre análisis y estadística de siniestros.

#### **Reestructuración de los Subcomités FP, DE, SLF, NAV y COMSAR y nuevo nombre del Subcomité STW**

12.43 El Comité se mostró conforme, en principio, con la refundición de los Subcomités FP, DE y SLF en dos subcomités; la refundición de los Subcomités NAV y COMSAR en un subcomité; el cambio de nombre del Subcomité STW; junto con los nombres, mandatos, órdenes del día provisionales para 2014, disposiciones para el desarrollo de las labores durante 2014, y órdenes del día bienales para 2014-2015 propuestos, tal como figuran en los anexos 1, 2, 3 y 7 del documento MEPC 65/12/3, con sujeción a una decisión en el

mismo sentido del MSC 92, señalándose que en ese periodo de sesiones se llevaría a cabo un examen pormenorizado.

#### **TRABAJANDO EN POS DE UN SISTEMA DE TRANSPORTE MARÍTIMO SOSTENIBLE**

12.44 El Comité recordó que en el MEPC 64 había tomado nota de los resultados de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Desarrollo Sostenible (Conferencia Río+20), así como de la propia contribución de la OMI al seguimiento de la labor dirigida por las Naciones Unidas en el contexto de los objetivos de desarrollo sostenible. A este respecto, en el MEPC 64 se tomó nota de que el Secretario General había definido ocho elementos clave o "pilares" en los que deberían centrarse los objetivos de desarrollo sostenible de la OMI para los sectores naviero y marítimo, y que había iniciado un proceso interno para definir el planteamiento del desarrollo marítimo sostenible.

12.45 Al referirse al lema del Día Marítimo Mundial de 2013 "Desarrollo sostenible: la contribución de la OMI más allá de Río+20", el Secretario General facilitó al Comité una breve actualización de la labor en curso, por lo que respecta al seguimiento de Río+20.

12.46 El Secretario General informó al Comité de que después de la Conferencia de Río+20 del año pasado, la cuestión se discutió en el seno del sistema de las Naciones Unidas y que ya estaba en marcha el proceso intergubernamental en el marco de la Asamblea General de las Naciones Unidas, fundamentalmente a través del Grupo de trabajo de composición abierta para los Estados Miembros, en pos de la elaboración de objetivos de desarrollo sostenible. La Secretaría de la OMI participa en las consultas como parte del sistema de las Naciones Unidas, facilitando información pertinente al Grupo de trabajo de composición abierta. Se preveía que a finales del año en curso empezasen a emerger objetivos de desarrollo sostenible sustanciales.

12.47 El Secretario General prosiguió diciendo que con miras a que la OMI contribuyese al esfuerzo conjunto de las Naciones Unidas para garantizar el desarrollo sostenible, y a fin de hacer hincapié en la importancia del transporte marítimo en este contexto, junto con sus colegas de la Secretaría, había dado inicio, a iniciativa suya, a un proceso de consultas oficiosas con varias partes y organizaciones interesadas a fin de elaborar un concepto de desarrollo marítimo sostenible. De tener éxito, las consultas tendrían como resultado un planteamiento con respecto a un sistema futuro de transporte marítimo sostenible que preste servicios a las necesidades de la sociedad por medio de un transporte marítimo más seguro, más limpio, más eficaz y más fiable, dado que el transporte marítimo es esencial para un desarrollo sostenible así como para el crecimiento y prosperidad mundiales.

12.48 El Secretario General explicó que, de hecho, su intención original el año pasado era involucrar a los comités y al Consejo en la generación de ideas acerca de cómo debiera ser la contribución formal de la OMI al proceso intergubernamental. No obstante, tomando en consideración la situación actual de los procesos intergubernamentales en el seno de las Naciones Unidas, no ha sido posible facilitar las opiniones de la OMI sobre los objetivos de desarrollo sostenible de las Naciones Unidas –dado que éstos todavía no se habían elaborado– y que había decidido que esta iniciativa no supondría una contribución al actual proceso formal en el seno de las Naciones Unidas, como tal, sino que sería mejor basarse en el momento de inercia mundial a fin de dar seguimiento a los resultados de Río+20 y al documento "El futuro que queremos".

12.49 El Secretario General señaló que la Organización generaría un concepto de sistema de transporte marítimo sostenible para que se continuase examinando en el contexto del lema del Día Marítimo Mundial correspondiente a este año. Los avances en pos de la elaboración de este concepto están siendo examinados con asociados del sector del transporte marítimo. Su intención era dar a conocer un concepto coincidiendo con el Día Marítimo Mundial de 2013 y la celebración en septiembre, como contribución propia para

celebrar el Día Marítimo Mundial de este año en el marco del lema sobre la sostenibilidad del sistema de transporte marítimo.

12.50 Como respuesta a la cuestión planteada por la delegación de las Islas Cook en relación al aspecto económico del sistema de transporte marítimo, el Secretario General señaló que el documento "El futuro que queremos", resultado de Río+20, contiene tres elementos importantes: medioambientales, sociales y económicos. Las consultas oficiosas con distintas partes interesadas abarcan elementos diversos que conforman el sistema de transporte, no solamente las compañías navieras sino también, por ejemplo, la gestión de puertos, la protección y la construcción de buques, así como los recursos humanos, la formación y la educación. Abarca no solamente los aspectos medioambientales sino también los sociales y económicos. El Secretario General dijo que deseaba que por medio de unas consultas amplias durante el verano, un concepto claro de la sostenibilidad del sistema internacional de transporte marítimo pudiera conformar su contribución a la celebración del Día Marítimo Mundial de este año.

### **13 SISTEMAS ANTIINCRUSTANTES PERJUDICIALES PARA BUQUES**

13.1 El Comité tomó nota de que el Convenio internacional sobre el control de los sistemas antiincrustantes perjudiciales en los buques está en vigor desde el 17 de septiembre de 2008 y que, hasta la fecha, eran 65 las Partes en el Convenio, las cuales representan el 82,25 % del arqueo bruto de la flota mercante mundial. Se invitó a todos los Estados que aún no han ratificado el Convenio a que lo hagan lo antes posible.

13.2 Al examinar los resultados del BLG 17 (MEPC 65/11/2), el Comité tomó nota de que, en relación con el punto 11 de su orden del día, había aprobado el proyecto de circular MEPC sobre las orientaciones para la evaluación de 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.

13.3 El Comité, tras tomar nota de que no se había presentado ningún documento sobre este punto en el actual periodo de sesiones, invitó a los Estados Miembros y a las organizaciones observadoras a que presentaran información o propuestas en relación con este punto del orden del día en futuros periodos de sesiones del Comité, tras reconocer su importancia para la implantación coordinada y sin obstáculos del Convenio AFS.

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

14.1 El Comité tomó nota de que en el documento MEPC 65/INF.22 (Canadá) se proporcionaba información útil sobre un nuevo sistema (sistema Eltide) para la gestión de las aguas residuales de los buques. El sistema está proyectado para eliminar las descargas de aguas de sentina, las aguas sucias y las aguas grises de un buque en el mar.

### **15 ACTIVIDADES DE COOPERACIÓN TÉCNICA PARA LA PROTECCIÓN DEL MEDIO MARINO**

#### **Prioridades temáticas para el Programa integrado de cooperación técnica (PICT) para el bienio 2014-2015**

15.1 El Comité recordó que el TC 61 (21 a 23 de junio de 2011) había aprobado el PICT para el bienio 2012-2013, en el cual se reflejan el Plan de acción de alto nivel de la Organización y las prioridades temáticas conexas.

15.2 El Comité tomó nota de que, en el contexto de las iniciativas de examen y reforma del Secretario General relativas a la cooperación técnica de las que se informa en el documento C 109/3/1, se había seleccionado un número limitado de temas de cooperación técnica de alta prioridad para garantizar una ejecución más dirigida a unos objetivos, a fin de ampliar al máximo el efecto del PICT.

15.3 El Comité también tomó nota de que, aunque las necesidades de asistencia técnica regionales se habían determinado en gran medida a partir de la información facilitada por los coordinadores regionales de la OMI y los socios regionales del PICT, las necesidades nacionales de alta prioridad se determinarían y se basarían en los perfiles marítimos de los países presentados por los Estados Miembros.

15.4 El Comité también tomó nota de que, para facilitar su labor, la Secretaría había seleccionado cuatro prioridades temáticas relacionadas con la protección del medio marino para el bienio 2014-2015, que incluyen la prevención de la contaminación, lucha contra la contaminación, protección de la biodiversidad marina, prevención de la contaminación por vertimiento de desechos y otras materias, según se indica en el anexo del documento MEPC 65/15.

15.5 El Comité, tras examinar el documento MEPC 65/15 y las observaciones de la delegación de los Países Bajos, tomó nota de que se preveía que el Comité de cooperación técnica aprobase el nuevo PICT para el bienio 2014-2015 en su 63º periodo de sesiones (julio de 2013), y aprobó las siguientes prioridades temáticas:

- .1 asistencia a los países en la implantación del Convenio MARPOL, en general, y, de manera más específica, en la provisión de instalaciones portuarias de recepción, el establecimiento de zonas especiales o ZMES, la introducción de la gestión de desechos y la aplicación uniforme del Anexo V revisado y el Anexo VI sobre medidas de eficiencia energética para los buques (EEDI, SEEMP), así como asistencia a los países en la implantación uniforme del Convenio AFS;
- .2 asistencia a los países en la implantación del Convenio de cooperación y el Protocolo de cooperación-SNPP y en la mejora de la cooperación regional para la preparación, lucha y cooperación en caso de contaminación marina, así como para abordar aspectos de la implantación de los regímenes internacionales pertinentes sobre responsabilidad e indemnización por daños debidos a contaminación por hidrocarburos y SNPP;
- .3 fortalecimiento de las capacidades nacionales y regionales y fomento de la cooperación regional para la ratificación e implantación eficaz del Convenio de Hong Kong sobre el reciclaje de buques, el Convenio BWM y las directrices sobre contaminación biológica por los buques; y
- .4 ayuda a los países para la ratificación e implantación del Protocolo de Londres sobre la prevención de la contaminación del mar por vertimiento de desechos y otras materias.

#### **Información actualizada de las actividades previstas en el PICT y los proyectos principales (2 julio 2012-8 febrero 2013)**

15.6 El Comité tomó nota de la información facilitada en el documento MEPC 65/15/1 sobre las actividades de cooperación técnica de la Organización relativas a la protección del medio marino, durante el periodo del 2 de julio de 2012 al 8 de febrero de 2013, previstas en el PICT, así como en los proyectos principales financiados mediante fuentes externas. El objetivo de esas actividades era asistir a los Estados Miembros en la implantación de las

disposiciones de los Convenios de la OMI pertinentes (AFS, BWM, MARPOL, Convenio de cooperación, Protocolo de cooperación-SNPP, Reciclaje de buques), incluido el Protocolo de Londres.

15.7 El Comité también tomó nota de que, durante el periodo examinado, se habían realizado progresos considerables mediante los proyectos principales, en concreto el proyecto de Asociaciones GloBallast FMAM-PNUD-OMI y sus iniciativas conexas y la Alianza mundial del sector (GIA); el proyecto de la GI WACAF, cuyo objetivo es ayudar a los países de la región del África occidental, central y meridional a implantar el Convenio de cooperación; el estudio de viabilidad sobre la utilización del gas natural licuado como combustible para el transporte marítimo en viajes cortos y de cabotaje en la región del Gran Caribe; y el proyecto OMI-KOICA-PEMSEA sobre el levantamiento de mapas relativos a la sensibilidad del medio ambiente en el golfo de Tailandia, incluido el proyecto SAFEMED II financiado por la Unión Europea e implantado por el Centro regional de emergencia para la lucha contra la contaminación en el mar Mediterráneo (REMPEC) en nombre de la OMI, así como la finalización del proyecto de demostración de la autopista electrónica marina (MEH) FMAM-BIRF-OMI el 31 de diciembre de 2012 y el proyecto OMI-KOICA sobre la creación de capacidad en los países de Asia oriental para abordar las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) procedentes de los buques, que se concluirá en mayo de 2013.

15.8 Las delegaciones de Chile y Nigeria hicieron hincapié en la importancia de las actividades del PICT de la OMI y la función clave que esas actividades desempeñan en la creación de capacidad para la implantación de los convenios de la OMI, y alentaron a la Secretaría a que continuara su labor de creación de capacidad. El Comité tomó nota de la información facilitada por Indonesia con respecto al inicio del programa de la Iniciativa mundial OMI-IPIECA para la región de Asia oriental, destinado a asistir a los países de la región en la creación de capacidad en relación con la preparación y lucha contra los derrames de hidrocarburos. El Comité también tomó nota de la petición de la Liga de los Estados árabes de que se prosiguiera con la cooperación técnica entre la OMI y los miembros de la Liga de los Estados árabes para alentar la ratificación de los convenios de la OMI. El Comité también tomó nota con agradecimiento de la información facilitada por ROPME de que el proyecto de asociaciones GloBallast FMAM-PNUD-OMI había ganado el sexto Premio marítimo internacional BizTV al "Mejor proyecto innovador" en Dubai (Emiratos Árabes Unidos) el 15 de mayo de 2013.

15.9 Resumiendo, el Presidente recordó que los programas constitutivos del PICT de la OMI sólo podían ejecutarse si se contaba con la financiación necesaria procedente de los recursos internos de la OMI y/o de las contribuciones de donantes externos. El Presidente manifestó su agradecimiento por todas las contribuciones financieras y en especie al PICT y a los proyectos principales e invitó a los Estados Miembros y organizaciones internacionales a que continuaran y, de ser posible, aumentaran su considerable apoyo a las actividades de cooperación técnica de la OMI, de manera que pudiera lograrse la ejecución satisfactoria del programa.

## **16 INFLUENCIA DEL FACTOR HUMANO**

16.1 El Comité recordó que el MSC 89 y el MEPC 62 habían acordado conceder al Subcomité STW una función de dirección y coordinación en la estrategia para abordar la cuestión del factor humano.

16.2 El Comité recordó además que el MEPC 63 había acordado que remitiría las cuestiones relativas al factor humano que guardan relación con el medio ambiente directamente al Grupo mixto de trabajo MSC/MEPC sobre el factor humano, y que éste

debía examinar las cuestiones que se le remitieran sin que se volvieran a examinar en el Pleno del Subcomité STW.

16.3 El Comité tomó nota de que no se había presentado ningún documento en relación con este punto del orden del día en el presente periodo de sesiones del Comité. Sin embargo, dado que en el orden del día del Subcomité STW figuraban puntos que guardaban relación con la labor del Comité, éste acordó mantener el punto en su orden del día para examinar todas las cuestiones relacionadas con el factor humano y los resultados de la labor del Subcomité STW sobre la cuestión, según proceda.

16.4 Al respecto, la delegación de las Bahamas recordó al Comité que el STW 44 había propuesto la supresión de tres resultados en el marco de los dos órganos superiores, MSC y MEPC, del orden del día del próximo bienio.

16.5 El observador de la ITF hizo una declaración sobre la necesidad de que el Comité ejerza un control directo sobre la labor del Grupo de trabajo sobre el factor humano y de iniciar el examen de los efectos en la gente de mar y el sector en general derivados de las reglas sobre la protección del medio marino recientemente adoptadas. Tal como se solicitó, la declaración se recoge en el anexo 41.

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

17.1 El Comité recordó que en el MEPC 62, tras tomar nota de que ya había un nuevo resultado previsto en el orden del día bienal del Subcomité DE para elaborar directrices técnicas a fin de abordar la cuestión del ruido debido al transporte marítimo comercial y sus efectos adversos en la fauna marina, se había encargado al Subcomité DE que abordara esta cuestión. El Comité también decidió mantener el punto en su orden del día para examinar los resultados de la labor del Subcomité DE sobre esta cuestión.

### **Resultados del DE 57 sobre el ruido debido al transporte marítimo comercial y sus efectos en la fauna marina**

17.2 El Comité tomó nota de que el DE 57 se había celebrado del 18 al 22 de marzo de 2013 y que el informe correspondiente se había distribuido con la signatura DE 57/25. Sin embargo, debido a la proximidad entre el DE 57 y el MEPC 65, los resultados del DE 57 sobre este punto del orden del día se remitirán al MEPC 66 para que éste los examine.

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

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

18.1 Tras examinar el documento MEPC 65/WP.4, el Comité aprobó los puntos de los órdenes del día bienales y posbienales de los Subcomités DE, DSC, FP, COMSAR, NAV, SLF y STW para el bienio 2014-2015 que guardan relación con cuestiones ambientales, que figuran en el anexo 42, y pidió a la Secretaría que informara al MSC a ese respecto; teniendo en cuenta que quizás haya que ajustar esos órdenes del día de conformidad con la decisión del C 110 sobre la reestructuración de los subcomités.

---

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

18.2 El Comité tomó nota de que el orden del día bienal del Subcomité BLG y su orden del día provisional para el BLG 17 habían sido aprobados por el MSC 91 y el MEPC 63 y también tomó nota de que el BLG 17 (4 a 8 de febrero de 2013) había revisado algunos de sus resultados previstos para el bienio 2014-2015, incluido el orden del día provisional para el BLG 18, a reserva de la aprobación del MEPC 65 y el MSC 92.

18.3 Tras examinar el anexo 1 del documento MEPC 65/WP.5, el Comité aprobó el orden del día bienal revisado del Subcomité BLG para el bienio 2014-2015 y el orden del día provisional del BLG 18, que figuran en el anexo 43, y pidió a la Secretaría que informara al MSC al respecto; teniendo en cuenta que quizás haya que ajustar esos órdenes del día de conformidad con la decisión del C 110 sobre la reestructuración de los subcomités.

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

18.4 El Comité tomó nota de que el MSC 91 y el MEPC 64 habían aprobado el orden del día bienal del Subcomité FSI y el orden del día provisional del FSI 21, y también tomó nota de que el FSI 21 (4 a 8 de marzo de 2013) había revisado algunos de los resultados previstos del Subcomité FSI para el bienio 2014-2015 y el orden del día provisional del FSI 22, a reserva de la aprobación del MEPC 65 y el MSC 92.

18.5 El Comité, tras examinar el anexo 2 del documento MEPC 65/WP.5, aprobó el orden del día bienal revisado del Subcomité FSI para el bienio 2014-2015 y el orden del día provisional del FSI 22, que figuran en el anexo 44, y pidió a la Secretaría que informara al MSC al respecto; teniendo en cuenta que quizás haya que ajustar esos órdenes del día de conformidad con la decisión del C 110 sobre la reestructuración de los subcomités.

### **Situación de los resultados previstos del MEPC para el bienio 2012-2013**

18.6 El Comité tomó nota de que, de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 9.1 de las Directrices sobre la aplicación del Plan estratégico y del Plan de acción de alto nivel de la Organización, adoptadas mediante la resolución A.1013(26), los informes sobre la situación de los resultados previstos incluidos en el Plan de acción de alto nivel y prioridades para el bienio 2012-2013 deberían elaborarse y adjuntarse al informe de cada periodo de sesiones de los subcomités y comités, así como al informe bienal que el Consejo presenta a la Asamblea.

18.7 El Comité también tomó nota de que, de conformidad con lo dispuesto en la resolución A.1038(27), la Asamblea pidió al MEPC que adoptara medidas específicas sobre el Plan de acción de alto nivel de la Organización y prioridades para el bienio 2012-2013 aprobados, en particular sobre el cuadro 2, en el que se recogen las medidas de alto nivel y los resultados previstos conexos, en pleno cumplimiento de las directrices formuladas en la resolución A.1013(26).

18.8 El Comité aprobó la situación de los resultados previstos para el bienio 2012-2013, preparados por la Secretaría sobre la base del anexo 28 del documento MEPC 64/23, teniendo en cuenta los progresos realizados en este periodo de sesiones, que figura en el anexo 45.

**Propuestas relativas al Plan de acción de alto nivel de la Organización y prioridades para el bienio 2014-2015**

18.9 El Comité tomó nota de que, en el contexto de la resolución A.1037(27) sobre el Plan estratégico de la Organización (para el sexenio 2012-2017) y la resolución A.1038(27): "Plan de acción de alto nivel de la Organización y prioridades para el bienio 2012-2013", es necesario elaborar propuestas relativas a los resultados previstos del Comité, a fin de que el MEPC 65 las examine con miras a su inclusión en el Plan de acción de alto nivel de la Organización y prioridades para el bienio 2014-2015.

18.10 El Comité también tomó nota de que la Secretaría, en consulta con el Presidente y teniendo en cuenta los progresos realizados por el Comité durante el bienio en curso (MEPC 64/23/Add.1, anexo 28, y MSC 91/22, anexos 38 y 39), había elaborado las propuestas del MEPC para el Plan de acción de alto nivel de la Organización y prioridades para el bienio 2014-2015 en forma de modificaciones a las del bienio 2012-2013 para su presentación al Consejo en su 110º periodo de sesiones.

18.11 El Comité también tomó nota de que, de conformidad con la decisión del C 109 (C 109/D, párrafo 3.2 ii)) de utilizar los formatos de la base de datos de planificación organizativa del GISIS, en el anexo 1 del documento MEPC 65/WP.13 se mostraron los cambios introducidos en el orden del día bienal de 2012-2013, y en el anexo 2 del documento MEPC 65/WP.13 se mostraron los resultados aceptados en el orden del día posbienal para su transferencia a la propuesta del orden del día bienal del Comité para 2014-2015.

18.12 Al examinar el anexo 1 del documento MEPC 65/WP.13, algunas delegaciones manifestaron preocupación en relación a la descripción de los resultados, en especial aquellos resultados que constituyen una "tarea continuada", que no se basan en términos concretos, cuantificables, alcanzables, realistas y sujetos a plazos, tal como se exige en la resolución A.1013(26). El Presidente informó al Comité de que el MSC 92 y el Grupo de trabajo del Consejo sobre asignación de prioridades revisarían las medidas de alto nivel, para su aprobación por el C 110, y sugirió que las delegaciones interesadas participasen en el proceso de examen de los resultados pertinentes al MEPC.

18.13 El Comité, tras examinar el documento MEPC 65/WP.13, aprobó las propuestas para el Plan de acción de alto nivel de la Organización y prioridades para el bienio 2014-2015 con respecto al MEPC, que figuran en el anexo 46. Entre tanto, el Comité pidió a la Secretaría que llevara a cabo un examen holístico de los resultados para garantizar la coherencia en toda la labor de la Organización y que presentara todo cambio adicional a las propuestas adjuntas derivado del NAV 58 y del DSC 18 al CWGSP 13 o al C/ES.27, según proceda.

**Puntos que deben incluirse en los órdenes del día del MEPC 66, MEPC 67 y MEPC 68**

18.14 El Comité, tras examinar el documento MEPC 65/WP.6 y teniendo en cuenta las decisiones adoptadas en este periodo de sesiones, aprobó los puntos que deben incluirse en los órdenes del día del MEPC 66, MEPC 67 y MEPC 68 y los grupos propuestos, que figuran en el anexo 47.

**Fechas del MEPC 66, MEPC 67 y MEPC 68**

18.15 El Comité tomó nota de que el MEPC 66 se celebraría del 31 de marzo al 4 de abril de 2014 y que el MEPC 67 y MEPC 68 estaban programados, provisionalmente, para octubre de 2014 y mayo de 2015, respectivamente.



---

### **Grupos de trabajo/examen/redacción en el MEPC 66**

18.16 El Comité acordó, en principio, constituir los siguientes grupos de trabajo/examen/redacción en el MEPC 66:

- .1 Grupo de examen sobre el agua de lastre;
- .2 Grupo de trabajo sobre contaminación atmosférica y eficiencia energética;
- .3 Grupo de trabajo sobre reciclaje de buques;
- .4 Grupo de trabajo sobre nuevas medidas para mejorar la eficiencia energética de los buques; y
- .5 Grupo de redacción sobre enmiendas a los instrumentos obligatorios.

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

18.17 El Comité acordó constituir los siguientes grupos de trabajo por correspondencia interperiodos, que presentarían un informe al MEPC 66:

- .1 Grupo de trabajo por correspondencia sobre reciclaje de buques; y
- .2 Grupo de trabajo por correspondencia sobre el uso de los libros registro electrónicos en virtud del Convenio MARPOL.

### **Reuniones interperiodos**

18.18 El Comité acordó celebrar las siguientes reuniones interperiodos, a reserva de la aprobación del Consejo:

- .1 Grupo técnico sobre el Convenio de cooperación y el Protocolo de cooperación-SNPP, durante la semana previa al MEPC 66 en marzo de 2014, que debería presentar un informe al MEPC 66 , con sujeción a la reestructuración de los subcomités;
- .2 Grupo de trabajo ESPH, en octubre de 2014, con sujeción a una decisión en el mismo sentido del MSC 92; y
- .3 Grupo de trabajo sobre la elaboración del código polar, que se celebraría en otoño de 2013, con sujeción a una decisión en el mismo sentido del MSC 92.

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

19.1 El Comité tomó nota de que la versión de las Directrices de los Comités que se utiliza actualmente figura en la circular MSC-MEPC.1/Circ.4/Rev.2.

19.2 Por lo que respecta a las propuestas de cambios de las prácticas de trabajo que afectan a las Directrices de los Comités, incluida la revisión de las anotaciones a los órdenes del día y los informes resumidos, el Comité tomó nota de que el C 109 (noviembre de 2012) había adoptado algunas decisiones (véanse los párrafos 5.1 a 5.7 del documento MEPC 65/12/1). A este respecto, el Comité, tras tomar nota de que el C 110 (julio de 2013) volverá a examinar cuestiones pertinentes incluida la realización y evaluación de una prueba del formato y procedimientos revisados por lo que respecta a la presentación de informes a

fin de aprovechar el equipo de sonido mejorado (véase el documento C 110/3/1), acordó examinar estas cuestiones en el próximo periodo de sesiones.

## **20 ELECCIÓN DE PRESIDENTE Y VICEPRESIDENTE PARA 2014**

20.1 El Comité, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 17 de su Reglamento interior, eligió por unanimidad al Sr. Arsenio Domínguez (Panamá) Presidente y a la Sra. Naomi Parker (Nueva Zelandia) Vicepresidenta, ambos para 2014.

## **21 OTROS ASUNTOS**

21.1 El Comité tomó nota de que no se había presentado ningún documento en relación con este punto del orden del día.

21.2 El Comité tomó nota de la información facilitada por la delegación del Brasil en relación al programa de cumplimiento voluntario por parte de los buques abanderados en Brasil, a la vista de la entrada en vigor el 1 de enero de 2013 de las enmiendas al Anexo VI del Convenio MARPOL (adición del capítulo 4 para la inclusión de la regla sobre la eficiencia energética de los buques), que se distribuyeron con la signatura MEPC.1/Circ.807. Este programa voluntario de cumplimiento quedará revocado si las enmiendas entraran en vigor para el Brasil.

### **Expresión de agradecimiento**

21.3 El Comité, al manifestar su más sincero reconocimiento por la sobresaliente contribución de su Presidente, el Sr. A. Chrysostomou (Chipre), a la labor del Comité durante los 10 años que ejerció el cargo, de 2003 a 2013, adoptó la resolución MEPC.241(65) sobre el reconocimiento de los servicios al Comité de protección del medio marino por el Sr. Andreas Chrysostomou, tal como figura en el anexo 48.

## **MEDIDAS CUYA ADOPCIÓN SE PIDE A LOS ÓRGANOS DE LA OMI**

21.4 Seguidamente se resumen las medidas solicitadas a otros órganos de la OMI (los números de los párrafos corresponden a los del informe del MEPC 65).

21.5 Se invita al Comité de seguridad marítima, en su 92º periodo de sesiones, a que:

- .1 examine un valor umbral para el asbesto y preste asesoramiento según lo acordado en el MEPC 66 (párrafo 3.14.4);
- .2 tome nota de que el MEPC 65 adoptó, mediante la resolución MEPC.235(65), el código para las organizaciones reconocidas (código OR), y mediante la resolución MEPC.236(65), enmiendas a los Anexos I y II del Convenio MARPOL para conferir carácter obligatorio al código OR, y a que se asegure de que el texto del código OR adoptado por el MEPC 65 es idéntico al adoptado por el MSC 92 (párrafos 6.17 a 6.20 y anexos 23 y 24);
- .3 tome nota de que el MEPC 65 constituyó un grupo de trabajo por correspondencia sobre la utilización de libros registro electrónicos en virtud del Convenio MARPOL y que acordó modificar el apartado 8.0.3.2 de sus resultados previstos de forma que rece "Acceso electrónico a los certificados y documentos, incluidos los libros registro, que se exige llevar

- 
- a bordo de los buques, o a versiones electrónicas de los mismos", para su refrendo por el C 110 (párrafos 7.11 y 7.46);
- .4 tome nota de que el MEPC 65 aprobó, a reserva de que el MSC 92 adoptase la misma decisión, el proyecto de enmiendas al Código CIQ, para su distribución, con miras a su adopción en el MEPC 66 (párrafo 11.5 y anexo 29);
  - .5 tome nota de que el MEPC 65 aprobó, a reserva de que el MSC 92 adoptase la misma decisión, el proyecto de circular MSC-MEPC en el que se recogen las Orientaciones sobre el momento de sustituir los certificados existentes por los certificados revisados, como resultado de la entrada en vigor de las enmiendas a los capítulos 17 y 18 del Código CIQ (párrafo 11.13);
  - .6 tome nota de que el MEPC 65 aprobó el proyecto revisado de circular FAL.2-MEPC.1-MS.C.1 sobre la lista de certificados y documentos que han de llevarse a bordo de los buques, a reserva de que el MSC 92 adopte la misma decisión (párrafo 11.23);
  - .7 tome nota de que el MEPC 65 refrendó, a reserva de que el MSC 92 adoptase la misma decisión, la recomendación del FSI 21 de que los certificados que se lleven a bordo tengan que ser válidos y redactados conforme al modelo que figure en el convenio internacional correspondiente, y que los certificados también puedan considerarse "originales" o "auténticos" siempre y cuando contengan una firma o sello electrónico "autorizado" (párrafo 11.24);
  - .8 tome nota de que el MEPC 65 aprobó, a reserva de que el MSC 92 adopte la misma decisión, el proyecto de resolución de la Asamblea sobre notificación y distribución por medio de GISIS, para su examen y adopción en la vigésima octava Asamblea (párrafo 11.25 y anexo 32);
  - .9 tome nota de que el MEPC 65 aprobó, a reserva de que el MSC 92 adoptase la misma decisión, el proyecto de resolución de la Asamblea sobre las directrices para ayudar a los investigadores en la implantación del Código de investigación de siniestros (resolución MSC.255(84)), para su examen y adopción por la vigésima octava Asamblea (párrafo 11.29 y anexo 33);
  - .10 tome nota de que el MEPC 65 aprobó, a reserva de que el MSC 92 adoptase la misma decisión, el proyecto de circular MSC-MEPC.3 sobre procedimientos de notificación armonizados revisados – Informes prescritos en las reglas I/21 y IX-1/6 del Convenio SOLAS y en los artículos 8 y 12 del Convenio MARPOL (párrafo 11.30);
  - .11 tome nota de que el MEPC 65 aprobó, a reserva de que el MSC 92 adoptase la misma decisión, el proyecto de resolución de la Asamblea sobre enmiendas a las Directrices para efectuar reconocimientos de conformidad con el sistema armonizado de reconocimientos y certificación (SARC), 2011 (resolución A.1053(27)), para su examen y adopción en la vigésima octava Asamblea (párrafo 11.31 y anexo 34);

- .12 tome nota de que el MEPC 65 aprobó, a reserva de que el MSC 92 adoptase la misma decisión, el proyecto de resolución de la Asamblea sobre la lista no exhaustiva de 2013 de las obligaciones contraídas en virtud de los instrumentos que guardan relación con el Código para la implantación de los instrumentos de la OMI (Código III), para su examen y adopción en la vigésima octava Asamblea (párrafo 11.32 y anexo 35);
- .13 tome nota de que el MEPC 65 aprobó, a reserva de que el MSC 92 adoptase la misma decisión, el proyecto de circular MSC-MEPC.5 relativa a la interpretación unificada sobre la aplicación de reglas que dependen de la fecha del contrato de construcción, la fecha de colocación de la quilla y la fecha de entrega a efectos de lo prescrito en los Convenios SOLAS y MARPOL (párrafos 11.33 y 11.34);
- .14 tome nota de que el MEPC 65 encargó al Subcomité DE que ultimase en su próximo periodo de sesiones la labor relativa a la elaboración de las disposiciones de carácter ambiental del proyecto de código polar, tomando en consideración las decisiones adoptadas en el MEPC 65 y las instrucciones asignadas en la misma ocasión (párrafos 11.41 a 11.64);
- .15 tome nota de que el MEPC 65 aprobó, a reserva de que el MSC 92 adoptase la misma decisión, que se celebre una reunión interperiodos del Grupo de trabajo sobre el código polar en otoño de 2013, para presentar esta propuesta al C 110 a fin de que la refrende (párrafo 11.64);
- .16 tome nota de que el MEPC 65 aprobó, a reserva de que el MSC 92 adoptase la misma decisión, el proyecto de enmiendas al Código CGRQ y al Código CIQ sobre las prescripciones obligatorias relativas a los instrumentos de estabilidad que han de llevarse a bordo de los buques tanque, para su distribución, con miras a su adopción en el MEPC 66 (párrafo 11.74 y anexos 38 y 39);
- .17 tome nota de que el MEPC 65 aprobó, a reserva de que el MSC 92 adoptase la misma decisión, el proyecto de resolución de la Asamblea sobre la utilización de arqueos nacionales para la aplicación de convenios internacionales, para su examen y adopción en la vigésima octava Asamblea (párrafo 11.76 y anexo 40);
- .18 tome nota de la aprobación coincidente de la circular MSC-MEPC.2/12 sobre las Directrices revisadas relativas a la evaluación formal de la seguridad (EFS) en el proceso normativo de la OMI (párrafo 12.7.1);
- .19 tome nota de la aprobación coincidente de la circular MSC-MEPC.2/13 sobre las Directrices para la aplicación y el proceso de análisis del factor humano (PAFH) al proceso normativo de la OMI (párrafo 12.7.2);
- .20 tome nota de que el MEPC 65 aprobó, en principio, la propuesta del Secretario General de reestructurar los subcomités, con sujeción a una decisión en el mismo sentido del MSC 92, señalándose que en ese periodo de sesiones se llevaría a cabo un examen pormenorizado (párrafos 12.12 a 12.43);

- 
- .21 tome nota de que el MEPC 65 aprobó, a reserva de que el MSC 92 adoptase la misma decisión, los puntos de los órdenes del día bienales y posbienales de los Subcomités DE, DSC, FP, COMSAR, NAV, SLF y STW para el bienio 2014-2015 que guardan relación con cuestiones ambientales, teniendo en cuenta que quizás haya que ajustar esos órdenes del día de conformidad con la decisión del C 110 sobre la reestructuración de los subcomités (párrafo 18.1 y anexo 42);
- .22 tome nota de que el MEPC 65 aprobó, a reserva de que el MSC 92 adoptase la misma decisión, el orden del día bienal revisado del Subcomité BLG para el bienio 2014-2015 y el orden del día provisional del BLG 18, teniendo en cuenta que quizás haya que ajustar esos órdenes del día de conformidad con la decisión del C 110 sobre la reestructuración de los subcomités (párrafo 18.3 y anexo 43);
- .23 tome nota de que el MEPC 65 aprobó, a reserva de que el MSC 92 adoptase la misma decisión, el orden del día bienal revisado del Subcomité FSI para el bienio 2014-2015 y el orden del día provisional del FSI 22, teniendo en cuenta que quizás haya que ajustar esos órdenes del día de conformidad con la decisión del C 110 sobre la reestructuración de los subcomités (párrafo 18.5 y anexo 44); y
- .24 tome nota de que el MEPC 65 aprobó, con sujeción a una decisión en el mismo sentido del MSC 92, la celebración de una reunión interperiodos del Grupo de trabajo ESPH en 2014, para su presentación al C 110 para que éste la refrende (párrafo 18.18.2).
- 21.6 Se invita al Comité de facilitación (FAL), en su 39º periodo de sesiones, a que:
- .1 tome nota de que el MEPC 65 constituyó un grupo de trabajo por correspondencia sobre la utilización de libros registro electrónicos en virtud del Convenio MARPOL y que acordó modificar el apartado 8.0.3.2 de sus resultados previstos de forma que rece "Acceso electrónico a los certificados y documentos, incluidos los libros registro, que se exige llevar a bordo de los buques, o a versiones electrónicas de los mismos", para su refrendo por el C 110 (párrafos 7.11 y 7.46);
- .2 mantenga informado al MEPC de su labor relativa al acceso electrónico a los certificados y documentos, así como sobre la interfaz buque/puerto (párrafo 7.12); y
- .3 tome nota de que el MEPC 65 refrendó, a reserva de que el MSC 92 adoptase la misma decisión, la recomendación del FSI 21 de que los certificados que se lleven a bordo tengan que ser válidos y redactados conforme al modelo que figure en el convenio internacional correspondiente, y que los certificados también puedan considerarse "originales" o "auténticos" siempre y cuando contengan una firma o sello electrónico "autorizado" (párrafo 11.24).

21.7 Se invita al Subcomité de transporte de líquidos y gases a granel (Subcomité BLG), en su 18º periodo de sesiones, a que:

- .1 tome nota de que el MEPC 65 invitó a los Estados Miembros, organizaciones regionales e internacionales competentes y programas del sector a fomentar y ofrecer, directamente o a través de la OMI, apoyo y asistencia técnica para garantizar la provisión de fondos necesarios para la elaboración del manual "Gestión del agua de lastre – Cómo llevarla a la práctica", e invitó al Comité de cooperación técnica a incluir, en el Programa integrado de cooperación técnica de la Organización, las disposiciones para contribuir y respaldar la elaboración de dicho manual (párrafo 2.40);
- .2 tome nota de que el MEPC 65 aprobó la circular BWM.2/Circ.42 acerca de las Orientaciones sobre el muestreo y el análisis del agua de lastre para su utilización con carácter experimental de conformidad con lo dispuesto en el Convenio BWM y en las Directrices (D2) (párrafo 2.43.1);
- .3 tome nota de que el MEPC 65 se mostró de acuerdo, en principio, con las recomendaciones relativas al periodo de pruebas para examinar, mejorar y normalizar la circular BWM sobre las Orientaciones sobre el muestreo y el análisis del agua de lastre para su utilización con carácter experimental de conformidad con lo dispuesto en el Convenio BWM y en las Directrices (D2) (párrafo 2.43.2);
- .4 tome nota de que el MEPC 65 adoptó la resolución MEPC.228(65), relativa a la presentación de información sobre los sistemas de gestión del agua de lastre homologados (párrafo 2.43.3 y anexo 1);
- .5 tome nota de que el MEPC 65 aprobó la circular BWM.2/Circ.43 sobre enmiendas a las Orientaciones para las Administraciones sobre el proceso de homologación de los sistemas de gestión del agua de lastre de conformidad con las Directrices (D8) (BWM.2/Circ.28) (párrafo 2.43.4);
- .6 tome nota de que el MEPC 65 aprobó la circular BWM.2/Circ.44, sobre las opciones de gestión del agua de lastre para los buques de apoyo mar adentro, de conformidad con lo dispuesto en el Convenio BWM (párrafo 2.43.5);
- .7 tome en consideración el documento MEPC 65/2/17 (WWF) cuando lleve a cabo futuras revisiones de la circular BWM relativa a las Orientaciones sobre el muestreo y el análisis del agua de lastre para su utilización con carácter experimental de conformidad con lo dispuesto en el Convenio BWM y en las Directrices (D2) (párrafo 2.45);
- .8 examine la cuestión de la utilización de agua potable como agua de lastre, tomando en consideración que el MEPC 65 había invitado a los Gobiernos Miembros a que presentasen observaciones y comentarios al Subcomité, junto con la información pertinente, de conformidad con el plan de acción acordado (párrafo 2.57.5);
- .9 examine el documento MEPC 65/4/22 (Noruega) en relación con el punto del orden del día "Examen de las repercusiones en el Ártico de las emisiones de carbono negro procedentes del transporte marítimo internacional" (párrafo 4.23);

- 
- .10 tome nota de que el MEPC 65 acordó mantener el título del punto para el plan de trabajo sobre el examen de las repercusiones en el Ártico de las emisiones de carbono negro procedentes del transporte marítimo internacional (párrafo 4.25);
  - .11 tome nota de que el MEPC 65 convino en que los planes de promediación de las emisiones de azufre no deberían aceptarse en virtud de la regla 4 del Anexo VI del Convenio MARPOL (párrafo 4.37);
  - .12 tome nota de que el MEPC 65 aprobó el proyecto de enmiendas al Código técnico sobre los NO<sub>x</sub> 2008 sobre la certificación de los motores bicomcombustible, para su distribución con miras a su adopción en el MEPC 66 (párrafo 4.40 y anexo 7);
  - .13 tome nota de que el MEPC 65 adoptó, mediante la resolución MEPC.230(65), las Directrices de 2013 previstas en la regla 13.2.2 del Anexo VI del Convenio MARPOL respecto de los motores de sustitución no idénticos que no tienen que ajustarse al límite del nivel III (párrafo 4.43 y anexo 8);
  - .14 tome nota de que el MEPC 65 aprobó la circular MEPC.1/Circ.812 sobre la interpretación unificada relativa al "momento de sustitución o adición" de un motor para la norma aplicable sobre el nivel de NO<sub>x</sub> a los efectos del suplemento del Certificado IAPP, que figura en la regla 13.2.2 del Anexo VI del Convenio MARPOL (párrafo 4.46);
  - .15 tome nota de que el MEPC 65 aprobó la circular MEPC.1/Circ.813 relativa a la interpretación unificada sobre los motores de sustitución "idénticos" de conformidad con la regla 13 del Anexo VI del Convenio MARPOL (párrafo 4.50);
  - .16 analice el documento MEPC 65/7/5 (Islas Marshall), sobre la eliminación de los aceites de cocina, en el marco del punto del orden del día "Otros asuntos", durante un periodo de sesiones y asesore al respecto en el MEPC 66 (párrafo 7.26);
  - .17 tome nota de que el MEPC 65 refrendó las decisiones adoptadas por el BLG 17 en relación con los resultados del ESPH 18, a reserva de que el MSC 92 adoptase la misma decisión (párrafo 11.4);
  - .18 tome nota de que el MEPC 65 aprobó, a reserva de que el MSC 92 adoptase la misma decisión, el proyecto de enmiendas al Código CIQ, para su distribución, con miras a su adopción en el MEPC 66 (párrafo 11.5 y anexo 29);
  - .19 tome nota de que el MEPC 65 refrendó la evaluación llevada a cabo por el BLG 17 de dos nuevas sustancias y su consiguiente inclusión en el Código CIQ (párrafo 11.6);
  - .20 tome nota de que el MEPC 65 refrendó la evaluación llevada a cabo por el BLG 17 de los aditivos de limpieza de los tanques de carga que se ha determinado que cumplen las prescripciones de la regla 13.5.2 del Anexo II del Convenio MARPOL, para su inclusión en la próxima edición de la circular MEPC.2 (párrafo 11.7);

- .21 tome nota de que el MEPC 65 refrendó la evaluación llevada a cabo por el BLG 17 de tres mezclas con nombres comerciales para su inclusión en la Lista 3 de la circular MEPC.2, con validez para todos los países y sin fecha de vencimiento (párrafo 11.8);
- .22 tome nota de que el MEPC 65 aprobó, a reserva de que el MSC 92 adoptase la misma decisión, el proyecto de circular MSC-MEPC relativa a las Orientaciones sobre el momento de sustituir los certificados existentes por los certificados revisados, como resultado de la entrada en vigor de las enmiendas a los capítulos 17 y 18 del Código CIQ (párrafo 11.13);
- .23 tome nota de que el MEPC 65 aprobó la circular MEPC.1/Circ.811 sobre orientaciones para evaluar 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 (párrafo 11.14);
- .24 tome nota de que el MEPC 65 aprobó, a reserva de que el MSC 92 adoptase la misma decisión, el orden del día bienal revisado del Subcomité BLG para el bienio 2014-2015 y el orden del día provisional del BLG 18, teniendo en cuenta que quizás haya que ajustar esos órdenes del día de conformidad con la decisión del C 110 sobre la reestructuración de los subcomités (párrafo 18.3 y anexo 43); y
- .25 tome nota de que el MEPC 65 acordó la celebración en octubre de 2014 de una reunión interperiodos del Grupo de trabajo ESPH, con sujeción a la aprobación del Consejo (párrafo 18.18).

21.8 Se invita al Subcomité de implantación por el Estado de abanderamiento (Subcomité FSI), en su 22º periodo de sesiones, a que:

- .1 tenga en cuenta el documento MEPC 65/2/17 (WWF) en la elaboración de las directrices sobre supervisión por el Estado rector del puerto en el marco del Convenio BWM (párrafo 2.45);
- .2 tome nota de que el MEPC 65 aprobó el mandato enmendado del Grupo de trabajo por correspondencia constituido en el FSI 21 para elaborar las directrices sobre supervisión por el Estado rector del puerto en el marco del Convenio BWM (párrafo 2.57.7);
- .3 tome nota de que el MEPC 65 adoptó, mediante la resolución MEPC.235(65), el código para las organizaciones reconocidas (código OR), y mediante la resolución MEPC.236(65), enmiendas a los Anexos I y II del Convenio MARPOL para conferir carácter obligatorio al código OR (párrafos 6.17 a 6.20 y anexos 23 y 24);
- .4 tome nota de que el MEPC 65 aprobó el proyecto revisado de circular FAL.2-MEPC.1-MS.C.1 sobre la lista de certificados y documentos que han de llevarse a bordo de los buques, a reserva de que el MSC 92 adopte la misma decisión (párrafo 11.23);
- .5 tome nota de que el MEPC 65 refrendó, a reserva de que el MSC 92 adoptase la misma decisión, la recomendación del FSI 21 de que los certificados que se lleven a bordo tengan que ser válidos y redactados



---

conforme al modelo que figure en el convenio internacional correspondiente, y que los certificados también puedan considerarse "originales" o "auténticos" siempre y cuando contengan una firma o sello electrónico "autorizado" (párrafo 11.24);

- .6 tome nota de que el MEPC 65 aprobó, a reserva de que el MSC 92 adopte la misma decisión, el proyecto de resolución de la Asamblea sobre notificación y distribución por medio de GISIS, para su examen y adopción en la vigésima octava Asamblea (párrafo 11.25 y anexo 32);
- .7 tome nota de que el MEPC 65 aprobó las circulares MEPC/Circ.470/Rev.1: "Prescripciones de notificación sobre las instalaciones de recepción de desechos"; MEPC.1/Circ.469/Rev.2: "Formulario refundido y revisado para notificar supuestas deficiencias de las instalaciones portuarias de recepción"; MEPC.1/Circ.644/Rev.1: "Formato normalizado del impreso de notificación previa para la entrega de desechos a instalaciones portuarias de recepción"; MEPC.1/Circ.645/Rev.1: "Formato normalizado del recibo de entrega de desechos"; y MEPC.1/Circ.671/Rev.1: "Guía de buenas prácticas para los proveedores y usuarios de las instalaciones portuarias de recepción" (párrafo 11.27);
- .8 tome nota de que el MEPC 65 aprobó, a reserva de que el MSC 92 adoptase la misma decisión, el proyecto de resolución de la Asamblea sobre las directrices para ayudar a los investigadores en la implantación del Código de investigación de siniestros (resolución MSC.255(84)), para su examen y adopción por la vigésima octava Asamblea (párrafo 11.29 y anexo 33);
- .9 tome nota de que el MEPC 65 aprobó, a reserva de que el MSC 92 adoptase la misma decisión, el proyecto de circular MSC-MEPC.3 sobre procedimientos de notificación armonizados revisados – Informes prescritos en las reglas I/21 y IX-1/6 del Convenio SOLAS y en los artículos 8 y 12 del Convenio MARPOL (párrafo 11.30);
- .10 tome nota de que el MEPC 65 aprobó, a reserva de que el MSC 92 adoptase la misma decisión, el proyecto de resolución de la Asamblea sobre las enmiendas a las Directrices para efectuar reconocimientos de conformidad con el sistema armonizado de reconocimientos y certificación (SARC), 2011 (resolución A.103(27)), para su examen y adopción por la vigésima octava Asamblea (párrafo 11.31 y anexo 34);
- .11 tome nota de que el MEPC 65 aprobó, a reserva de que el MSC 92 adoptase la misma decisión, el proyecto de resolución de la Asamblea sobre la lista no exhaustiva de 2013 de las obligaciones contraídas en virtud de los instrumentos que guardan relación con el Código para la implantación de los instrumentos de la OMI (Código III), para su examen y adopción en la vigésima octava Asamblea (párrafo 11.32 y anexo 35);
- .12 tome nota de que el MEPC 65 aprobó, a reserva de que el MSC 92 adoptase la misma decisión, el proyecto de circular MSC-MEPC.5 relativa a la interpretación unificada sobre la aplicación de reglas que dependen de la fecha del contrato de construcción, la fecha de colocación de la quilla y la fecha de entrega a efectos de lo prescrito en los Convenios SOLAS y MARPOL (párrafos 11.33 y 11.34);

- .13 examine la conveniencia de incluir en la revisión futura de las Directrices para efectuar reconocimientos de conformidad con el SARC, orientaciones sobre la obligación de disponer a bordo de los buques tanque de instrumentos de estabilidad, una vez hayan entrado en vigor las enmiendas conexas al Anexo I del Convenio MARPOL, el Código CGrQ y el Código CIQ (párrafo 11.74); y
- .14 tome nota de que el MEPC 65 aprobó, a reserva de que el MSC 92 adoptase la misma decisión, el orden del día bienal revisado del Subcomité FSI para el bienio 2014-2015 y el orden del día provisional del FSI 22, teniendo en cuenta que quizás haya que ajustar esos órdenes del día de conformidad con la decisión del C 110 sobre la reestructuración de los subcomités (párrafo 18.5 y anexo 44).

21.9 Se invita al Subcomité de proyecto y equipo del buque (Subcomité DE), en su 58º periodo de sesiones, a que:

- .1 para la elaboración del proyecto de código polar, espere a que se cuente con los resultados de la labor del Subcomité BLG acerca de las repercusiones en el Ártico de las emisiones de carbono negro procedentes del transporte marítimo internacional (párrafo 4.28);
- .2 tome nota de que el MEPC 65 acordó eximir de las prescripciones del EEDI a los buques de carga con capacidad rompehielos y que encargó al Grupo de trabajo que elaborara un proyecto de enmienda al Anexo VI del Convenio MARPOL, con miras a aprobarlo en el MEPC 66 (párrafo 4.81);
- .3 tome nota de que el MEPC 65 adoptó, mediante la resolución MEPC.240(65), las Enmiendas de 2013 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)) (párrafo 11.9 y anexo 30);
- .4 concluya el proyecto de enmiendas a la regla 12 del Anexo I del Convenio MARPOL y tome nota de que el MEPC 65 aprobó la interpretación unificada de la regla 12.2 del Anexo I del Convenio MARPOL (MEPC.1/Circ.753/Rev.1) (párrafos 11.38 y 11.39);
- .5 concluya la labor relativa a la elaboración de las disposiciones de carácter ambiental del proyecto de código polar, tomando en consideración las decisiones adoptadas en el MEPC 65 y las instrucciones asignadas en la misma ocasión (párrafos 11.41 a 11.64);
- .6 tome nota de que el MEPC 65 aprobó, a reserva de que el MSC 92 adoptase la misma decisión, que se celebre una reunión interperiodos del Grupo de trabajo sobre el código polar en otoño de 2013, para presentar esta propuesta al C 110 a fin de que la refrende (párrafo 11.64); y
- .7 tome nota de que el MEPC 65 aprobó, a reserva de que el MSC 92 adoptase la misma decisión, los puntos de los órdenes del día bienales y posbienales de los Subcomités DE, DSC, FP, COMSAR, NAV, SLF y STW para el bienio 2014-2015 que guardan relación con cuestiones ambientales, teniendo en cuenta que quizás haya que ajustar esos

---

órdenes del día de conformidad con la decisión del C 110 sobre la reestructuración de los subcomités (párrafo 18.1 y anexo 42).

21.10 Se invita al Subcomité de estabilidad y líneas de carga y de seguridad de pesqueros (Subcomité SLF), en su 56º periodo de sesiones, a que:

- .1 tome nota de que el MEPC 65 aprobó el proyecto de enmiendas al Anexo I del Convenio MARPOL sobre las prescripciones obligatorias relativas a los instrumentos de estabilidad que han de llevarse a bordo de los buques tanque, para su distribución, con miras a su adopción en el MEPC 66 (párrafo 11.73 y anexo 37);
- .2 tome nota de que el MEPC 65 aprobó, a reserva de que el MSC 92 adoptase la misma decisión, el proyecto de enmiendas al Código CGRQ y al Código CIQ sobre las prescripciones obligatorias relativas a los instrumentos de estabilidad que han de llevarse a bordo de los buques tanque, para su distribución, con miras a su adopción en el MEPC 66 (párrafo 11.74 y anexo 38);
- .3 tome nota de que el MEPC 65 acordó pedir al Subcomité FSI que examinase la conveniencia de incluir en una revisión futura de las Directrices para efectuar reconocimientos de conformidad con el SARC, orientaciones sobre la obligación de disponer a bordo de los buques tanque de instrumentos de estabilidad, una vez hayan entrado en vigor las enmiendas conexas al Anexo I del Convenio MARPOL, el Código CGRQ y el Código CIQ (párrafo 11.75); y
- .4 tome nota de que el MEPC 65 aprobó, a reserva de que el MSC 92 adoptase la misma decisión, el proyecto de resolución de la Asamblea sobre la utilización de arqueos nacionales para la aplicación de convenios internacionales, para su examen y adopción en la vigésima octava Asamblea (párrafo 11.76 y anexo 40).

21.11 Se invita al Subcomité de transporte de mercancías peligrosas, cargas sólidas y contenedores (Subcomité DSC), en su 18º periodo de sesiones, a que:

- .1 elabore una lista de las cargas sólidas a granel clasificadas como perjudiciales para el medio marino (HME) con miras a abordar las dificultades experimentadas por los propietarios y operadores de buques para obtener declaraciones de HME (párrafo 11.68).

21.12 Se invita al Subcomité de protección contra incendios (Subcomité FP), en su 57º periodo de sesiones, a que:

- .1 tome nota de que el MEPC 65 refrendó la opinión del FP 56 de que el reconocimiento y certificación de la protección contra incendios de los espacios para incineradores y los espacios para almacenamiento de desechos deberían estar dentro del ámbito del Convenio SOLAS (párrafo 11.71).

\*\*\*



**ANEXO 1**

**RESOLUCIÓN MEPC.228(65)**

**Adoptada el 17 de mayo de 2013**

**PRESENTACIÓN DE INFORMACIÓN SOBRE LOS SISTEMAS  
DE GESTIÓN DEL AGUA DE LASTRE HOMOLOGADOS**

EL COMITÉ DE PROTECCIÓN DEL MEDIO MARINO,

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

RECORDANDO TAMBIÉN que la Conferencia internacional sobre la gestión del agua de lastre para buques, celebrada en febrero de 2004, adoptó el Convenio internacional para el control y la gestión del agua de lastre y los sedimentos de los buques, 2004 (Convenio sobre la gestión del agua de lastre), junto con cuatro resoluciones de la Conferencia,

RECORDANDO ADEMÁS que, cuando entre en vigor, el Convenio sobre la gestión del agua de lastre prescribirá que los buques instalen sistemas de gestión del agua de lastre que cumplan su norma D-2,

RECONOCIENDO que la recopilación y difusión de información precisa sobre los sistemas de gestión del agua de lastre (BWMS) homologados redundará en beneficio de todas las partes interesadas,

TOMANDO NOTA de la resolución MEPC.175(58), mediante la cual el Comité adoptó la presentación de información sobre los sistemas de gestión del agua de lastre homologados,

HABIENDO EXAMINADO la recomendación formulada por el Subcomité de transporte de líquidos y gases a granel, en su 17º periodo de sesiones, sobre la necesidad de revisar la resolución MEPC.175(58),

1. INVITA a los Estados Miembros a que, cuando aprueben un sistema de gestión del agua de lastre de conformidad con las Directrices para la aprobación de los sistemas de gestión del agua de lastre (D8), presenten a la Organización la siguiente información:

- .1 fecha de aprobación;
- .2 nombre de la Administración;
- .3 nombre del BWMS;
- .4 una copia del certificado de homologación y todos los apéndices que incluyan detalles sobre todas las condiciones impuestas que limiten el funcionamiento del BWMS, de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 6.1 de las Directrices para la aprobación de los sistemas de gestión del agua de lastre (D8) (resolución MEPC.174(58)), de la siguiente manera: las condiciones que limiten el funcionamiento e incluyan cualquier condición ambiental aplicable (por ejemplo, salinidad, transmitancia de luz ultravioleta, temperatura, etc.) y/o parámetros operacionales del sistema (por ejemplo, presión máxima y mínima, diferenciales de presión, niveles de oxidante residual total (TRO) máximos y mínimos, etc.);

- .5 un anexo del certificado de homologación que contenga los resultados de la prueba de cada ensayo en tierra y a bordo. Dichos resultados incluirán al menos la salinidad numérica, temperatura, flujos y, según proceda, la transmitancia de luz ultravioleta. Además, en estos resultados de las pruebas se incluirán todas las demás variables pertinentes;
  - .6 el protocolo según el cual se han llevado a cabo las pruebas incluirá información detallada sobre:
    - .1 si se han utilizado organismos del ambiente, cultivados o una mezcla (incluyendo una identificación a nivel de especie para los organismos cultivados, y una identificación del nivel taxonómico más bajo posible para los organismos del ambiente);
    - .2 el protocolo de la prueba a bordo incluyendo los parámetros operacionales del sistema durante las operaciones de tratamiento llevadas a cabo con éxito, por ejemplo, las tasas de dosis, la intensidad de la luz ultravioleta y la corriente eléctrica aplicada;
    - .3 el consumo de energía del BWMS en condiciones normales o la capacidad nominal de tratamiento (TRC), si está disponible;
    - .4 informe completo de la prueba en tierra, incluyendo todas las pruebas fallidas y no válidas;
    - .5 el informe completo de la prueba a bordo incluyendo todas las pruebas fallidas y no válidas, e información detallada de la preparación de la prueba y la tasa de flujo real en cada ciclo de prueba;
    - .6 documentación de garantía y control de calidad de la entidad o instalación de prueba; y
    - .7 acreditación nacional de la instalación de prueba, si procede;
  - .7 descripción de la sustancia o sustancias activas empleadas, según proceda; y
  - .8 indicación del informe específico del MEPC, precisando el número de párrafo, por el que se concede la aprobación definitiva de conformidad con el Procedimiento para la aprobación de los sistemas de gestión del agua de lastre en los que se utilicen sustancias activas (D9), adoptado mediante la resolución MEPC.169(57);
2. ENCARGA a la Secretaría que difunda dicha información por los medios apropiados;
  3. REVOCA la resolución MEPC.175(58).

\*\*\*

## ANEXO 2

### DECLARACIONES DE LAS DELEGACIONES DE ALEMANIA, CANADÁ Y DINAMARCA Y DEL OBSERVADOR DE CESA SOBRE EL PROYECTO DE RESOLUCIÓN DE LA ASAMBLEA RELATIVA A LA APLICACIÓN DEL CONVENIO INTERNACIONAL PARA EL CONTROL Y LA GESTIÓN DEL AGUA DE LASTRE Y LOS SEDIMENTOS DE LOS BUQUES, 2004\*

#### Statement by the delegation of Canada

In considering the concerns noted in action point 36.2 of the MEPC 65/WP.7, I hope delegations will take note of Canada's compromise proposal in document J/9.

As was indicated by the delegation of France on Monday, this is a challenging matter, and there is no solution that will please everyone. The challenge before us is to find a compromise that will allow us to move forward together. A consensus of Contracting States is needed at the assembly in order to enable the adoption of this resolution.

The Review Group has built on the work of the Correspondence Group to draft a resolution. It does not amend the convention, but rather recommends an agreement amongst parties to the convention for an enforcement schedule for Regulation B-3. Such an agreement would effectively determine dates of compliance with the ballast water performance standard in regulation D-2.

Having drafted a resolution, it was noted in the Review Group that, as the new enforcement schedule refers to a renewal survey that is not harmonized with other statutory instruments, the demand for ballast water management systems could suddenly peak five years after entry into force of the Convention. This is counter to the objective of the assembly resolution.

Mr. Chairman, the Review Group considered this matter, but did not have the terms of reference to propose a solution. Additional discussion was necessary between delegations, and Canada had the honour to convene a well-attended meeting for friends of the assembly resolution immediately following the conclusion of the ballast water review group. At this meeting Canada proposed a solution in the spirit of compromise to enable the resolution to be adopted. I am pleased to report that no objection to the proposal was voiced at this meeting; in fact, a number of delegations expressed their support for it.

The Canadian proposal is outlined in paper J/9. Under this approach, the date for enforcing the ballast water performance standard in Regulation D-2, would be based on the renewal survey associated with the International Oil Pollution Prevention Certificate under MARPOL Annex I.

Because the dates for renewal of this certificate are already distributed in time, referring to it in a ballast water enforcement schedule would effectively distribute the dates of compliance with regulation D-2 more evenly over the period called for in the draft resolution as it stands.

I want to emphasize that the proposal is not to formally link the ballast water and MARPOL Convention. Rather, the International Oil Pollution Prevention Certificate is suggested as a clear and practical basis to establish a date for enforcement of the convention.

---

\* Las declaraciones se encuentran disponibles en los archivos de audio de todos los idiomas oficiales en la siguiente dirección: <http://docs.imo.org/meetings/media.aspx>.

This particular certificate is linked to an environmental instrument of IMO, and is a good basis for enforcement, as 99.2% of states are Parties to MARPOL Annex I, including all Contracting States to the BWM Convention.

Mr. Chairman, Council, at its 109th session, called for pragmatic solutions to impediments to the early entry into force and implementation of the BWM Convention. On Monday, the Secretary General strongly suggested that "now is the time to move towards implementation" and urged this Committee to approve a draft resolution at this session for adoption by the Assembly in November. And Mr. Chairman, I am very hopeful that we will have the opportunity to make you happy for a second time today.

Mr. Chairman, the world is watching us and hanging on our decision on this matter. Canada believes a compromise is needed now, today, to provide a basis for consensus at the Assembly. This is a critical moment in the evolution of the ballast water management convention, and a unique opportunity for this committee to express its intention to expedite its entry into force in coming years.

Therefore, Mr. Chairman, it is in a spirit of compromise that Canada invites the Committee to consider the proposal in our J paper, with the hope that it will receive the necessary consensus to allow the assembly resolution to move forward.

Thank you Mr. Chairman.

#### **Statement by the delegation of Denmark**

Denmark recognizes the need to reconsider the application schedule of regulation B-3 of the BWM Convention since the application dates have passed.

Denmark acknowledges that the majority of States supported this decision, and that the conclusion was to draft, an Assembly resolution based on option B in conjunction with A-1 (in accordance with MEPC 65/2/11).

Denmark will not object to the majority decision, but stress that we have serious concerns regarding the consequences of this decision.

Firstly, the introduction of invasive species through ballast water is a major problem for the marine environment. The draft Assembly resolution will postpone the application of the BWM Convention and thereby delay the solving of this serious problem.

Secondly, the draft Assembly resolution will put those ships that have already installed treatment systems or are preparing to in an unfair position compared to those who have not yet done so.

Thirdly, the postponement will increase the insecurity in the market for BWM systems.

Fourthly, the change of the time schedule could have negative effect for those States that already have or are in the process of acceding to the Convention, since they might have to review the legal implications of the Assembly Resolution and possibly make changes to their national legislation or accession instruments.



Fifthly, the postponement of application for all ships constructed before the entry into force of the Convention will still be likely to create a peak demand for retro-fitting.

Lastly, this extensive draft Assembly resolution may not eliminate the obstacles that has so far kept States from ratifying the Convention and may not give the clarity needed for States to ratify.

#### **Statement by the delegation of Germany**

Germany wishes to thank the Review Group for its hard work and in particular the Chairman for his untiring dedication.

Germany is pleased to be able to inform the Committee that it intends to deposit its instrument of accession to the Ballast Water Management Convention on June 20th this year.

Unfortunately, the Draft Assembly Resolution as agreed by the Review Group represents a significant shift in one of the key elements of the Convention: the timetable of its application.

This necessitates a thorough review of the legal implications of the Draft Assembly resolution on the impending German accession. Germany intends to complete this review by the time of the Assembly meeting.

To be clear: Germany has no objections against this Draft resolution being forwarded to the Assembly at this point. It merely wishes to note that it has not finalized its position on the document but intends do so by the meeting of the Assembly later this year.

#### **Statement by the observer from CESA**

CESA expresses concern on effects of the proposed amendment which instead of easing the entry into force of the convention with a smooth phase-in will end-up in creating an unmanageable peak in retro-fitting of BW systems obtaining the opposite result and both penalizing those who have invested in the expectation that the convention would be effective, as well as creating obstacles for the Flag States who has still have to ratify the convention.

\*\*\*



### ANEXO 3

#### PROYECTO DE RESOLUCIÓN DE LA ASAMBLEA

#### APLICACIÓN DEL CONVENIO INTERNACIONAL PARA EL CONTROL Y LA GESTIÓN DEL AGUA DE LASTRE Y LOS SEDIMENTOS DE LOS BUQUES, 2004

LA ASAMBLEA,

RECORDANDO el artículo 15 j) del Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional, artículo que trata de las funciones de la Asamblea por lo que respecta a las reglas y directrices relativas a la seguridad marítima y a la prevención y contención de la contaminación del mar ocasionada por los buques,

RECORDANDO TAMBIÉN que la Conferencia internacional sobre la gestión del agua de lastre para buques, celebrada en la sede de la Organización en 2004, adoptó el Convenio internacional para el control y la gestión del agua de lastre y los sedimentos de los buques (en adelante denominado "el Convenio"),

RECORDANDO la resolución A.1005(25) y manifestando su renovado deseo de garantizar que el Convenio entre en vigor sin más demora para que el medio marino se beneficie, lo antes posible, de su implantación temprana, amplia y efectiva,

CONSCIENTE de la necesidad de proporcionar seguridad y confianza respecto de la aplicación del Convenio, para ayudar así a las compañías navieras y a los propietarios, gestores y armadores de buques, así como a los sectores de la construcción de buques y de la fabricación de equipo, a planificar oportunamente sus operaciones, y de la necesidad de fomentar la implantación temprana de los sistemas de gestión del agua de lastre,

RECORDANDO que la Conferencia internacional sobre la gestión del agua de lastre para buques adoptó la regla B-3 para garantizar una transición sin contratiempos a la aplicación de la norma de eficacia establecida en la regla D-2 del Convenio entre 2009 y 2019,

RECONOCIENDO que el tiempo transcurrido desde la adopción del Convenio ha provocado una situación de incertidumbre en los buques con respecto a la aplicación de la regla B-3, y que dicha incertidumbre puede mitigarse mediante la aplicación de plazos adecuados para hacer cumplir la regla D-1 (norma para el cambio del agua de lastre) y la regla D-2 (norma de eficacia de la gestión del agua de lastre) tras la entrada en vigor del Convenio,

1. EXHORTA a los Estados que aún no lo hayan hecho a que ratifiquen, acepten o aprueben el Convenio, o se adhieran a él, lo antes posible;

2. RECOMIENDA que, no obstante el calendario que figura en la regla B-3, tras la entrada en vigor del Convenio, cada Parte haga cumplir las normas de las reglas D-1 y D-2 de conformidad con el siguiente calendario:

- .1 no se exigirá que un buque regido por las reglas B-3.3 o B-3.5, construido antes de la entrada en vigor del Convenio, cumpla la regla D-2 hasta su primer reconocimiento de renovación que se efectúe tras la fecha de entrada en vigor del Convenio;

- .2 no se exigirá que un buque regido por las reglas B-3.1.1, B-3.1.2 o B-3.4 cumpla la regla D-2 hasta su primer reconocimiento de renovación que se efectúe tras la fecha de aniversario de la entrega del buque en el año de cumplimiento de la norma aplicable al buque;
  - .3 no obstante lo dispuesto en el párrafo 2.2, en los casos en que el Convenio entre en vigor después de 2014, no se exigirá que un buque regido por la regla B-3.1.1 cumpla la regla D-2 hasta su primer reconocimiento de renovación que se efectúe tras la fecha de entrada en vigor del Convenio;
  - .4 no obstante lo dispuesto en el párrafo 2.2, en los casos en que el Convenio entre en vigor después de 2016, no se exigirá que un buque regido por las reglas B-3.1.2 o B-3.4 cumpla la regla D-2 hasta su primer reconocimiento de renovación que se efectúe tras la fecha de entrada en vigor del Convenio;
  - .5 se exigirá que los buques a los que se hace referencia en los párrafos 2.1 a 2.4 cumplan las disposiciones de la regla D-1 o de la regla D-2 hasta que se aplique la regla D-2; y
  - .6 el reconocimiento de renovación mencionado en los párrafos 2.1 a 2.4 es el reconocimiento de renovación relacionado con el Certificado internacional de prevención de la contaminación por hidrocarburos en virtud del Anexo I del Convenio MARPOL;
3. PIDE que el Comité de protección del medio marino mantenga esta resolución sometida a examen e informe a la Asamblea en consecuencia;
4. RECOMIENDA que, tan pronto como sea posible después de la entrada en vigor del Convenio, se enmiende la regla B-3 para ajustarse al entendimiento recogido en el párrafo 2 de la presente resolución, y que la fecha de aceptación de la enmienda sea lo antes posible después de su adopción;
5. REVOCA la resolución A.1005(25).

\*\*\*

## ANEXO 4

### RESOLUCIÓN MEPC.229(65)

Adoptada el 17 de mayo de 2013

#### FOMENTO DE LA COOPERACIÓN TÉCNICA Y TRANSFERENCIA DE TECNOLOGÍA RELACIONADAS CON LA MEJORA DE LA EFICIENCIA ENERGÉTICA DE LOS BUQUES

EL COMITÉ DE PROTECCIÓN DEL MEDIO MARINO,

RECORDANDO el artículo 38 a) del Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional ("la Organización"), artículo que trata de las funciones del Comité de protección del medio marino ("el Comité") conferidas por los convenios internacionales para la prevención y contención de la contaminación marina procedente de los buques,

HABIENDO ADOPTADO, mediante la resolución MEPC.203(62), las enmiendas al Anexo VI del Convenio MARPOL, a fin de incluir las reglas sobre la eficiencia energética de los buques,

CONSCIENTE de los principios consagrados en el Convenio constitutivo de la Organización, así como de los principios de no discriminación y de no dar un trato más favorable consagrados en el Convenio MARPOL y en otros convenios de la OMI,

CONSCIENTE TAMBIÉN de los principios consagrados en la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (CMNUCC) y su Protocolo de Kyoto, así como del principio de responsabilidades comunes pero diferenciadas y respectivas capacidades,

CONSCIENTE de que se espera que las Partes en el Anexo VI del Convenio MARPOL den efecto total y pleno al capítulo 4 del Anexo VI del Convenio MARPOL,

1. PIDE a la Organización que, a través de sus distintos programas, facilite asistencia técnica a los Estados Miembros para potenciar la cooperación en el ámbito de la transferencia de tecnologías de eficiencia energética, en particular a los países en desarrollo, y siga ayudando a obtener fondos para la creación de capacidad y el apoyo a los Estados, en particular a los Estados en desarrollo, que hayan solicitado la transferencia de tecnología;

2. INVITA a las organizaciones internacionales y regionales, las organizaciones no gubernamentales y el sector a que contribuyan, según todas sus posibilidades y según proceda, a la implantación efectiva del capítulo 4 del Anexo VI del Convenio MARPOL;

3. DECIDE constituir, con la participación plena de las partes interesadas, un grupo especial de expertos sobre la facilitación de la transferencia de tecnología para los buques (AHEWG-TT) con el mandato de:

- .1 evaluar las posibles implicaciones y repercusiones de la implantación de las reglas del capítulo 4 del Anexo VI del Convenio MARPOL, en particular con respecto a los Estados en desarrollo, como un medio para determinar sus necesidades financieras y de transferencia de tecnología, en caso de haberlas;

- .2 identificar y crear un inventario de tecnologías de eficiencia energética para buques, determinar los obstáculos para la transferencia de tecnología, en particular a los Estados en desarrollo, incluidos los costos asociados y las posibles fuentes de financiación, y formular recomendaciones, incluida la elaboración de un acuerdo modelo que permita la transferencia de recursos financieros y tecnológicos y la creación de capacidad entre las Partes, para la implantación de las reglas del capítulo 4 del Anexo VI del Convenio MARPOL; y
  - .3 informar al MEPC;
4. RECONOCE que en la transferencia de tecnología han de respetarse los derechos de propiedad, incluidos los derechos de propiedad intelectual, y que ha de llevarse a cabo según condiciones mutuamente acordadas;
5. PIDE a los Estados Miembros que, en colaboración con la Organización y otros organismos internacionales, países interesados y programas del sector, promuevan, ya sea directamente o por conducto de la Organización, la prestación de apoyo a los Estados, en particular a los Estados en desarrollo, que necesiten y pidan asistencia técnica para la evaluación de las repercusiones de ser Parte en las reglas del capítulo 4 del Anexo VI del Convenio MARPOL;
6. INSTA también a los Estados Miembros con capacidad para ello y a reserva de sus leyes, reglas y políticas nacionales respectivas, a que fomenten, ya sea directamente o por conducto de la Organización, la prestación de apoyo a los Estados en desarrollo en particular, con respecto a los siguientes ámbitos, entre otros:
  - .1 la transferencia de tecnologías de eficiencia energética de los buques;
  - .2 la investigación y el desarrollo para mejorar la eficiencia energética de los buques;
  - .3 la formación de personal para la implantación y el cumplimiento efectivos de las reglas del capítulo 4 del Anexo VI del Convenio MARPOL; y
  - .4 el intercambio de información y la cooperación técnica en relación con la mejora de la eficiencia energética de los buques;
7. INVITA al Secretario General de la Organización a que incluya partidas adecuadas en el Programa integrado de cooperación técnica (PICT) con respecto a la implantación y el cumplimiento efectivos de las prescripciones del capítulo 4 del Anexo VI del Convenio MARPOL por los países en desarrollo, en particular los países menos adelantados (PMA) y los pequeños Estados insulares en desarrollo (PEID);
8. ACUERDA mantener sometida a examen la implantación de medidas para el fomento de la cooperación técnica en relación con la eficiencia energética de los buques, según se indica en la presente resolución.

\*\*\*

## ANEXO 5

### DECLARACIONES DEL PRESIDENTE DEL COMITÉ Y DE LAS DELEGACIONES DE ARABIA SAUDITA, ARGENTINA, AUSTRALIA, BRASIL, CANADÁ, CHILE, CHINA, DINAMARCA, ESTADOS UNIDOS, INDIA, JAPÓN, NIGERIA, NORUEGA, PAÍSES BAJOS, PERÚ, REINO UNIDO Y VENEZUELA ACERCA DE LA RESOLUCIÓN MEPC.229(65) SOBRE EL FOMENTO DE LA COOPERACIÓN TÉCNICA Y LA TRANSFERENCIA DE TECNOLOGÍA RELACIONADAS CON LA MEJORA DE LA EFICIENCIA ENERGÉTICA DE LOS BUQUES\*

#### Statement by the Chairman of the Committee

You remember yesterday when WP.12 was actually circulated, I said that the Chairman was not happy about the outcome of the working Group and what is reflected in the WP.12. I also said that although I was planning to bring to you a way forward, which would have been very painful everybody, I would have changed my mind of being heartless as always and become slightly nicer, if someone informed me that something that was going on to find a solution.

It looks like it was my lucky day because instead of one I got 12 delegations approaching me, which actually they did not say they had anything from their magic card, but they asked me if I could act as I did in the past and try to be an envoy or a facilitator in order to help and find the solution.

And you take for granted that's why you elected a chairman to work with you and to find the solutions with you in an amicable way without too many problems or least a solution that we can all live with it the one way or the other.

First of all allow me to congratulate the Chairman of the WG and its participation for the excellent work they did, and of course for having such an efficient working paper report which is only one paragraph. And I congratulate the drafters of that paragraph. But when I got the request, I went back to the Chairman and I asked "did you do anything on the process?" he replied "we agreed everything", so where is the problem? I asked, the reply was that the problem lies with some issues relating to the principles of several things such as IMO Convention principles, the no more favourable treatment, the UNFCCC and its Kyoto Protocol and so on.

I convened a meeting at 4 o'clock; I gave some options; I got a little input because I didn't have too much time and gathering the information I had from the Chair and that little information I got from that little group at 4 o'clock, I came to the conclusion that as far as what we have to do with the technical co-operation, technology transfer is there. It was agreed, The problem was just a place holder for something missing. So I thought that it would be very unfair to everybody to drop their work and start from scratch, so I told them that I will use the paragraphs you have, and I will only concentrate to find a solution on the placeholder, which today, you have in front of you as bold black letters in this J/10 and its 2 paragraphs which both of them begin with the expression "Being Cognizant".

---

\* Las declaraciones se encuentran disponibles en los archivos de audio de todos los idiomas oficiales en la siguiente dirección: <http://docs.imo.org/meetings/media.aspx>.

We started with a white sheet of paper, we spell out the principles, all of the principles we wanted to discuss and then we tried to connect them together. And then all of us in a very swift way we said, its brilliant up to now, but let's make it 2 paragraphs., so we can see actually what we are saying. That's why you have got 2 instead of one and we connected them all together and we were very quick actually to find out that "being cognizant" and "cognizant also" could work as the operative word for those 2 paragraphs. That happened at 7 o'clock.

We did not reach a conclusion until quarter to eleven, although the principles were connected together, in one way or the other. We have connected them grammatically correct in my opinion. But unfortunately, not the whole group could feel comfortable with the word "of". So we had one word of 2 letters and we were going around in different ways to express ourselves, we have red line on the one, green line on the other, you know this process. Eventually, we reached 10.15, where honestly, I have to say, I reached the point that I usually don't reach, but I was exhausted as I didn't have lunch and dinner.

But one delegation, I don't like to name delegations at this stage, mentioned something that on the 1st round, of replies it sounded as the solution; that could solve our problems and that was the word "enshrined". For some of you it might be a little bit difficult to read or say the word enshrined, but it is a word that has its own connotations, but it actually captured the essence that these principles are within somewhere. When I saw that the 1st thing I said, what we try to do here is to actually state the status quo and the obvious, what is actually happening, whether it is in the IMO, whether it is in the framework convention on climate change, so let's be factual and everybody agreed on that. But then again we started going in circles, so when I reached the stage when I couldn't go any further, I said to the group "this time you are not the friends of Chairman that I consult with you and then I put something in front of the Committee. This time you asked me to come and help you. So the point we reached now, you have to allow me to go to the Committee with something that I think will work because, it does, it tells you the truth, it does tell you what is written/spelt out in this Convention. It's a boxing kind of connection between the principles. We know which principle is where, and everybody can understand their own thing. And then I got silence.

When I got silence, you know me, I do use silence very much, because the sign of silence means we might not like it, but we might let you go. So I picked it up, I went to Stefan's office and with Fredrik of course, we drafted it. I wanted to find Mr. Zhu, but it was too late in the night, but I found him this morning. And I do believe that I have in front of you now, something which on this specific agenda item, can be accepted with silence. I do believe that we have been working on it for so long. I am not going to call it my plea, it's my terrible plea you accept it, and adopt it with acclamation. What I mean by acclamation is we agree on it with silence, I will clap. It is my last session I can do whatever I want.

And that ends my presentation of the document, and of course the floor is yours. But the sound of silence would have been my preferred option.



***Statement by the delegations of Australia, Japan and the United States***

Thank you, Chair. I have the honour of making this statement on behalf of Australia, Japan and the United States. We would like to thank you and your vice chair for all your hard work to reach agreement. We believe it should be worth your effort, as it will allow us to move forward constructively on the important substantive work we have before us.

We support the actions called for in this resolution. We will implement our commitments under regulation 23. We have always been committed to providing capacity-building and technical assistance to enhance energy efficiency of ships, and we will actively engage in the Ad Hoc Expert Working Group on Transfer of Technology for ships to assess and raise awareness of available energy efficiency technologies.

We move forward on the basis of the Chair's understanding that the fourth preambular paragraph expresses awareness that the UN Framework Convention on Climate Change contains principles relevant to that Convention. Of course, in the IMO and under MARPOL, the principles of non-discrimination and no-more-favourable-treatment apply.

In addition- and on this point I speak only on behalf of the United States- as a country that is implementing its commitments under the UNFCCC but is not a Party to the Kyoto Protocol, the United States would not associate with the reference to the Kyoto Protocol in this paragraph. In our view, the reference does not make factual sense, because the Kyoto Protocol does not actually contain principles. We interpret the reference to mean the principles of the UNFCCC, under which the Kyoto Protocol falls.

In closing, we all look forward to working constructively with all countries to enhance their effective implementation of the regulations we adopted at MEPC 62, and in the new working group on energy efficiency at MEPC 66.

***Statement by the delegation of Brazil***

Thank you, Mr Chairman,

We would like, firstly, to show our great appreciation to you Chair and your Vice-Chair, for your outstanding abilities in bringing Parties together.

We would also like to thank other Parties for the constructive spirit they have conducted the matter.

Brazil welcomes the adoption of the resolution on technical cooperation and transfer of technology by the Committee.

The express cognizance of the principles and provisions of the UNFCCC and its Kyoto Protocol, in particular the principle of common but differentiated responsibilities, is an important step for ensuring consistency of climate change actions under IMO, in relation to the international climate change regime.

It provides, further, a clear signal that this Organization renders its full support to the international response to climate change and to the UNFCCC process, which is particularly relevant to the Durban Platform on Enhanced Action, to conclude the 2015 agreement under that Convention, applicable to all Parties.

Mr Chairman,

We now enter a phase for the implementation of the technical and operational measures we have already adopted. We must focus on this challenge. We urge developed countries to provide the necessary financial, technological and capacity-building support for developing countries, in relation to energy efficiency standards.

We align ourselves to the statement presented by China.

Thank you.

***Statement by the delegation of Canada***

Like others, Canada would like to express appreciation for the hard work of all the delegations on this resolution, and especially the work by the Vice Chair.

As others have stated, Canada takes the operative substance of this resolution seriously. Even before today and before the adoption of this resolution, Canada has been working with Finland and other countries and the IMO Secretariat on moving forward with capacity-building activities, building on the excellent work of KOICA and the IMO Secretariat. And we will continue to do so. We welcome the participation of any other States in this initiative.

We also wish to associate ourselves with the statement of the United States.

***Statement by the delegation of Chile***

Our delegation congratulates the Chairman and Vice-Chairman on their work in guiding our efforts to achieve a consensus and the resolution now before us.

We feel sure that this resolution opens a new chapter in the history of the Organization. Our delegation is very satisfied with the content of the document under review, which reflects the spirit of cooperation that must prevail in this Organization.

***Statement by the delegation of China***

This delegation would like to express our appreciation to the two chairmen on their great effort in promoting the finalization of this MEPC resolution. We would also like to thank all the delegations for their spirit of consensus on negotiation and their huge compromise and flexibility in the consultation. To be honest, many delegations, including China, are not completely satisfied with this resolution, because concession has been made by all delegations. This delegation is particularly concerned about the provisions on Intellectual Property Rights (IPR) contained in this resolution because protection of IPR has always been the formidable obstacle which seriously impairs the transfer of technology. This delegation sincerely hopes that all member states, in the spirit of continuous co-operation, can faithfully fulfil the obligations of technology transfer in accordance with this resolution so that this resolution, adopted after two-year consideration, will not become a mere sheet of paper. This resolution, for the first time introducing the principle of common but differentiated responsibilities (CBDR) into IMO, provides a sound foundation and guidance for further discussion on GHG emission under IMO. This delegation would like to actively participate in related discussion under the guidance of this principle.

Lastly, Mr. Chairman, this delegation would like to express our appreciation to delegations of the United States and Denmark, as well as other member states with the same position, for their co-operative spirit and flexible attitude for the consensus. We hope that the spirit of mutual compromise and close co-operation would be kept in further discussions on GHG emission under IMO in future.

Thank you, Sir!

***Statement by the delegations of Denmark, the Netherlands and the United Kingdom***

Denmark, Netherlands and the United Kingdom are appreciative of the efforts which have been taken, both by you Mr. Chairman, the new chairman of the Committee and Member States to reach a result which has finalized the resolution on Technical Co-operation.

We support the resolution in general and welcomes its operative paragraphs on technical cooperation, intended to give support to IMO Member States that request assistance in the implementation of the new MARPOL requirements on EEDI for new ships, in particular developing States.

We underline that the support for the Resolution can in no way be seen as an acceptance that other principles than those enshrined in the IMO Convention and other conventions under IMO, including the MARPOL Convention, shall govern the work in IMO and does not accept that the UNFCCC principles, such as that of Common But Differentiated Responsibilities and Respective Capabilities that are currently applied under the UNFCCC and its Kyoto Protocol, shall be used in IMO regulations.

Nor shall support for the Resolution pre-empt any discussions in the UNFCCC on the principles governing the work in that setting.

We are pleased that we have finalized the resolution and encourage all states that have the ability to do so to participate actively in finding solutions to the requests for technical assistance that may arise.

***Statement by the delegation of India***

Respected Mr. Chairman, distinguished delegates from Member States,

At the outset, India congratulates you, Mr. Chairman, and the Chairman of the Working Group Mr. Arsenio Dominguez for your able leadership, without which this Resolution for Technology Transfer and Capacity Building would never have been materialized. Though we also have come far away from our initial position on the issue, our agreement to this resolution is India's endorsement of the views of this organization, that 'sustainable development', is the only way forward for the international community to address the current climate change issues.

We also thank the member states, particularly the developed states for recognising that the reference to the UNFCCC and the CBDR in the resolution are essential for the effective implementation of the GHG emission control measures, being ambitiously promulgated by world community, including the IMO.

Distinguished delegates, by accepting UNFCCC and CBDR, we are only recognizing the historical realities of contrasting contributions of the developed and the developing countries to global environmental problems and the undeniable differences in the economic and technical capacities of both these groups of countries to address the climate related issues. This has been the position of India in all fora of climate change negotiations, which now stands vindicated in this floor as well.

However, we are still apprehensive of the extent to which, the spirit of this resolution is going to be transformed to reality. Hence, India strongly requests the Organization to put in place effective mechanisms to continuously assess and monitor the effectiveness of implementation of this resolution, so that the support materially reaches the entitled developing nations.

Climate Change negotiations are taking place against the backdrop of an increasingly globalized and interdependent world economy. Development must, therefore, remain at the centre of the global discourse and should not impose conditionalities or additional burdens on developing countries. It must not sharpen the division of the world between an affluent North and an impoverished South, and justify this with a green label.

It is India's view that the planetary atmospheric space is a common resource of humanity and each citizen of the globe has an equal entitlement to that space. The principle of equity, therefore, implies that, over a period of time, there should be a convergence in per capita emissions.

Mr. Chairman, India believes that with the adoption of this resolution, at least in this present form is our first collective step towards this. We hope that the implementation of this resolution will also take place in the same spirit.

Thank You Mr. Chairman.

***Statement by the delegation of Nigeria***

Mr Chairman

You are really a true magician!

Nigeria delegation wants to appreciate your very good efforts, and the Chairman of the Working Group. We also want to thank the Secretariat for working so hard into the late night.

We welcome and support the Resolution.

We hope this good spirit of give and take among member States will continue to prosper in this Organisation.

Thank you!

***Statement by the delegation of Norway***

Mr. Chairman,

Norway wants to express sincere thanks to everyone which has been involved in the development of this resolution. I think yet again this Organisation set an excellent standard for the true global co-operation. Allow me also to express thanks to our elected chairman Aresnio Domingez and you Mr. Chairman. This would not be possible without your extensive efforts. We also want to express thanks to South Africa for a brave proposal submitted to this session. Allow me also to express my special thanks to Ambassador Marcos Pinto Gama of Brazil which engaged in a fruitful intersessional cooperation with me.

Sir, the adaption of this resolution represents also adaption of a better climate for cooperation on reduction of GHG emissions form international shipping.

Thank you Mr. Chairman.

***Statement by the delegation of Peru***

Thank you Mr. President,

The delegation of Peru would like to emphasize that, as a country highly vulnerable to the harmful effects of climate change, Peru considers itself to be, and is, fully committed to the multilateral efforts to reach a binding, far-reaching and effective agreement in keeping with the United Nations Framework Convention on Climate Change. The recent approval, by acclamation, of the draft resolution on promotion of technical cooperation and transfer of technology fills us with optimism for continuation of the work to develop concrete measures to reduce greenhouse gas emissions.

We should also like to join in the acknowledgement and thanks expressed for the leadership shown by the Chairman and Vice-Chairman, for the climate of cooperation and friendship among the delegations and for the healthy exchanges of opinion with delegates from each of the groups.

***Statement by the delegation of Saudi Arabia***

We would like to thank the chairman of the working group and all members for their hard work. We understand that all members, including Saudi Delegation, did not hold on their initial position on this issue in order to succeed in adopting this resolution. We look forward to working with the IMO to give effect to this resolution respecting all principles stated in it.

**Statement by the delegation of Venezuela**

Thank you Mr. President,

I believe that the position of Venezuela has been more than clear and its concerns about the history of the actions taken on this matter from the outset are very much in line with what has been said by China. We acknowledge the great efforts made by all parties and have maintained our commitment to lending our support to bring about the best outcome for all parties. We should all now congratulate ourselves on the tremendous effort made by everyone involved – Secretariat, Member States and Committee officers – and on the impeccable leadership of the Chairman and Vice-Chairman, which has helped us achieve clear and tangible progress on this matter. I say this because we are only at the beginning of the road, and it will be actions that dictate and define what we do in the future, giving due weight to the United Nations Framework Convention on Climate Change and the Kyoto Protocol, which are the only universal binding instruments in matters relating to climate change. Lastly, we support Argentina's comment on correct translation of the term in document MEPC 65/J/10.

***Statement by the delegation of Argentina***

The Argentine delegation wishes to state that, following previous problems with translations of documents, it should be noted that the word "enshrined" in English is translated as "consagrado(s)" in Spanish.

Thank you

\*\*\*

## ANEXO 6

### DECLARACIONES DE LAS DELEGACIONES DE CHINA Y LA FEDERACIÓN DE RUSIA SOBRE LAS REPERCUSIONES EN EL ÁRTICO DE LAS EMISIONES DE CARBONO NEGRO\*

#### *Statement by the delegation of the Russian Federation*

The Russian Federation would like to thank Norway for the submitted document MEPC 65/4/22.

The Russian Federation, as one of the Arctic states, conducts a systematic policy to increase the safety of navigation in the Arctic region, including in the water of the Northern Sea Route, and the protection of the Arctic marine environment. The Russian Federation actively participates in relevant working bodies of the Arctic Council.

In this regard, we would like to draw attention to the fact that the submitted report/analysis by Arctic Monitoring and Assessment Program (AMAP) didn't consider at the Working Group of the Arctic Council for the Protection of the Marine Environment (PAME). Namely, in the framework of PAME the shipping experts of the Arctic Council countries participate and held discussions on the implementation of the recommendations of the Arctic Marine Shipping Assessment (AMSA) which was approved at the Ministerial Meeting of the Arctic Council in 2009.

The emissions of black carbon from international shipping have been considered at the first PAME meeting in 2013. It was no reach the consensus that urgent action is needed to reduce these emissions from international shipping in the Arctic.

In the record of the decision of PAME I-2013 all Arctic Council countries encourages continued scientific research related to Black Carbon emissions including with respect to a technical definition of "Black Carbon" and appropriate measurement methods and control measures.

BLG Sub-Committee already has a request of MEPC to consider the issue. However, so far no agreement on the definition of "black carbon" as well as appropriate measures measurement and control of these emissions. We believe that to begin with it is necessary to complete the above task. The interpretation of any research concerning the emissions from shipping should be conducted on the basis of the agreed conclusions of the task in question.

In this regard, we believe that any conclusions about the need for "urgent measures" as well as consideration of the potential mitigation action of BC are premature. We support the transfer this matter to a BLG Sub-Committee for further consideration.

Thank you for your attention!

---

\* Las declaraciones se encuentran disponibles en los archivos de audio de todos los idiomas oficiales en la siguiente dirección: <http://docs.imo.org/meetings/media.aspx>.

***Statement by the delegation of China***

China understands that the discussion on the black carbon issue was originated from document MEPC 60/4/24, where it states that "shipping is a contributor to black carbon emissions, and because shipping traffic in the Arctic is expected to grow substantially ...". At MEPC 61, MEPC 64 and BLG Sub-Committee meetings, the discussion on the black carbon issue was limited to "black carbon emissions by shipping in the Arctic Region". In addition, black carbon has a much shorter atmospheric lifetime, emissions by ships out of the Arctic Region could hardly have any impact in the Region, therefore, the discussion on the black carbon issue by the BLG Sub-Committee should be limited to "the impact of black carbon emissions by ships operating in the Arctic Region".

The delegation of China stated that consideration of black carbon at previous MEPC and BLG meetings has been limited to "black carbon emissions by shipping in the Arctic Region". China proposed that discussion of black carbon at BLG 18 Sub-Committee should be limited to "the impact of black carbon emissions by ships operating in the Arctic Region".

\*\*\*



ANEXO 7

PROYECTO DE ENMIENDAS AL CÓDIGO TÉCNICO RELATIVO AL CONTROL DE LAS EMISIONES DE ÓXIDOS DE NITRÓGENO DE LOS MOTORES DIÉSEL MARINOS, 2008 (CÓDIGO TÉCNICO SOBRE LOS NO<sub>x</sub> 2008)

1 En "Abreviaturas, subíndices y símbolos", se sustituye la tabla 4 por la tabla siguiente:

"Tabla 4: Símbolos de la composición del combustible

Símbolo	Definición	Unidad
$W_{ALF}^*$	Contenido de H del combustible	% masa/masa
$W_{BET}^*$	Contenido de C del combustible	% masa/masa
$W_{GAM}^*$	Contenido de S del combustible	% masa/masa
$W_{DEL}^*$	Contenido de N del combustible	% masa/masa
$W_{EPS}^*$	Contenido de O del combustible	% masa/masa
$\alpha$	Relación molar (H/C)	1

\* Subíndices      "\_G" denota la fracción de combustible gaseoso.  
                          "\_L" denota la fracción de combustible líquido."

2 Se sustituye el párrafo 1.3.10 por el siguiente:

"1.3.10 *Motor diésel marino*: todo motor alternativo de combustión interna que funcione con combustible líquido o mixto, y al que se aplique la regla 13, incluidos los sistemas de sobrealimentación o mixtos, en caso de que se empleen.

Cuando esté previsto que el motor funcione normalmente en la modalidad de gas, es decir, siendo gas el combustible principal con sólo una pequeña cantidad de combustible líquido piloto, las prescripciones de la regla 13 han de cumplirse únicamente para esa modalidad de funcionamiento. En caso de restricción en el suministro de gas debida a una avería, quedará exento el funcionamiento con combustible líquido puro durante el trayecto del buque hasta el siguiente puerto más apropiado para la reparación de dicha avería."

3 Se suprime el párrafo 5.3.4 existente.

4 Se añaden los siguientes nuevos párrafos 5.3.4, 5.3.5 y 5.3.6 a continuación del párrafo 5.3.3 existente:

"5.3.4 La selección del gas combustible para las pruebas de combustible mixto depende del objetivo del ensayo. Si no se dispone de un gas combustible normalizado apropiado, se utilizarán otros gases combustibles con la aprobación de la Administración. Se tomará una muestra del gas combustible durante la prueba del motor de referencia. Se analizará el gas combustible a fin de obtener la composición y la especificación del combustible.

5.3.5 Se medirá la temperatura del gas combustible y se registrará junto con la posición del punto de medición.

5.3.6 Se someterá a ensayo la modalidad de funcionamiento con gas de los motores de combustible mixto que utilicen combustible líquido como combustible piloto o de equilibrio utilizando la relación máxima entre el combustible líquido y el combustible gaseoso; por esta relación máxima se entiende la relación máxima líquido-gas en las distintas modalidades regulable durante el servicio. La fracción líquida del combustible se ajustará a lo dispuesto en 5.3.1, 5.3.2 y 5.3.3."

5 Se añade la siguiente nueva oración al final del párrafo 5.12.3.3 existente:

"En el caso de que se utilice combustible mixto, los cálculos se efectuarán de conformidad con lo dispuesto en 5.12.3.1 a 5.12.3.3. No obstante, los valores de  $q_{mf}$ ,  $W_{ALF}$ ,  $W_{BET}$ ,  $W_{DEL}$ ,  $W_{EPS}$  y  $f_{fw}$  se calcularán de conformidad con la siguiente tabla.

Factores de la fórmula (6) (7) (8)	=	Fórmula para los factores
$q_{mf}$	=	$q_{mf\_G} + q_{mf\_L}$
$W_{ALF}$	=	$\frac{q_{mf\_G} \times W_{ALF\_G} + q_{mf\_L} \times W_{ALF\_L}}{q_{mf\_G} + q_{mf\_L}}$
$W_{BET}$	=	$\frac{q_{mf\_G} \times W_{BET\_G} + q_{mf\_L} \times W_{BET\_L}}{q_{mf\_G} + q_{mf\_L}}$
$W_{DEL}$	=	$\frac{q_{mf\_G} \times W_{DEL\_G} + q_{mf\_L} \times W_{DEL\_L}}{q_{mf\_G} + q_{mf\_L}}$
$W_{EPS}$	=	$\frac{q_{mf\_G} \times W_{EPS\_G} + q_{mf\_L} \times W_{EPS\_L}}{q_{mf\_G} + q_{mf\_L}}$

6 Se sustituye la tabla 5 por la siguiente:

**"Tabla 5: Coeficiente  $u_{gas}$  y parámetros específicos del combustible para los gases de escape brutos**

Gas	$\rho_{gas}$ kg/m <sup>3</sup>	NO <sub>x</sub>	CO	HC	CO <sub>2</sub>	O <sub>2</sub>
		2,053	1,250	*	1,9636	1,4277
	$\rho_e^\dagger$	Coeficiente $u_{gas}^\ddagger$				
Combustible líquido**	1,2943	0,001586	0,000966	0,000479	0,001517	0,001103
Ester metílico de colza	1,2950	0,001585	0,000965	0,000536	0,001516	0,001102
Metanol	1,2610	0,001628	0,000991	0,001133	0,001557	0,001132
Etanol	1,2757	0,001609	0,000980	0,000805	0,001539	0,001119
Gas natural	1,2661	0,001621	0,000987	0,000558	0,001551	0,001128
Propano	1,2805	0,001603	0,000976	0,000512	0,001533	0,001115
Butano	1,2832	0,001600	0,000974	0,000505	0,001530	0,001113

\* Depende del combustible.

\*\* Derivado del petróleo.

†  $\rho_e$  es la densidad nominal del gas de escape.

‡ A  $\lambda = 2$ , aire húmedo, 273 K, 101,3 kPa."

Los valores de  $u$  que figuran en la tabla 5 se basan en las propiedades ideales de los gases. Durante el funcionamiento con varios tipos de combustible, el valor de  $u_{gas}$  que se utilice se determinará utilizando los valores aplicables a los combustibles del cuadro que figura *supra*, en proporción con el coeficiente de combustible utilizado.

7 Se sustituye el párrafo 6.3.1.4 por el texto siguiente:

"6.3.1.4 En la práctica, resulta a menudo imposible medir el consumo de fueloil una vez que el motor ha sido instalado a bordo de un buque. Para simplificar el procedimiento a bordo, se podrán aceptar los resultados de la medición del consumo de fueloil realizada para la certificación previa en el banco de pruebas. En tales casos, particularmente por cuanto respecta al funcionamiento con fueloil residual (fueloil de tipo RM con arreglo a la norma ISO 8217:2005) y el funcionamiento con combustible mixto, se efectuará un cálculo teniendo en cuenta el error estimado correspondiente. Dado que el caudal del fueloil utilizado para el cálculo ( $q_{mf}$ ) debe estar relacionado con la composición del fueloil determinada a partir de las muestras de combustible tomadas durante el ensayo, la medición de  $q_{mf}$  en el banco de pruebas se corregirá para compensar cualquier diferencia entre los valores caloríficos netos del fueloil utilizado en el banco de pruebas y los del fueloil y los gases utilizados en el ensayo. Las consecuencias de tal error sobre las emisiones finales se calcularán y se consignarán con los resultados de la medición de las emisiones."

8 Se sustituye la tabla 6 por la tabla siguiente:

**"Tabla 6: Parámetros del motor que se han de medir y registrar"**

Símbolo	Parámetro	Unidad
$H_a$	Humedad absoluta (masa del contenido del agua del aire de admisión del motor en relación con la masa de aire seco)	g/kg
$n_{d,i}$	Régimen del motor (en la $i$ -ésima modalidad durante el ciclo)	$\text{min}^{-1}$
$n_{turb,i}$	Régimen de la turbosoplante (si procede) (en la $i$ -ésima modalidad durante el ciclo)	$\text{min}^{-1}$
$P_b$	Presión barométrica total (en ISO 3046-1:1995: $p_x = P_x$ = presión ambiente total en el local)	kPa
$P_{C,i}$	Presión del aire de carga después del enfriador del aire de carga (en la $i$ -ésima modalidad durante el ciclo)	kPa
$P_f$	Potencia al freno (en la $i$ -ésima modalidad durante el ciclo)	kW
$q_{mf,i}$	Fueloil (en el caso de los motores bicombustible, sería fueloil y gas) (en la $i$ -ésima modalidad durante el ciclo)	kg/h
$s_i$	Posición del mando de alimentación de combustible (de cada cilindro, si procede) (en la $i$ -ésima modalidad durante el ciclo)	
$T_a$	Temperatura del aire de admisión en la entrada de aire (en ISO 3046-1:1995: $T_x = TT_x$ = temperatura termodinámica ambiente del aire en el local)	K
$T_{SC,i}$	Temperatura del aire de carga después del enfriador del aire de carga (si procede) (en la $i$ -ésima modalidad durante el ciclo)	K
$T_{caclin}$	Temperatura del enfriador del aire de carga en la admisión del refrigerante	$^{\circ}\text{C}$
$T_{caclout}$	Temperatura del enfriador del aire de carga en la salida del refrigerante	$^{\circ}\text{C}$
$T_{Exh,i}$	Temperatura de los gases de escape en el punto de muestreo (en la $i$ -ésima modalidad durante el ciclo)	$^{\circ}\text{C}$
$T_{Fuel}$	Temperatura del fueloil antes del motor	$^{\circ}\text{C}$
$T_{Sea}$	Temperatura del agua de mar	$^{\circ}\text{C}$
$T_{Fuel G}^*$	Temperatura del gas combustible antes del motor	$^{\circ}\text{C}$

\* Solamente para los motores bicombustible."

9 Se añade el siguiente nuevo párrafo 6.3.4.3 a continuación del párrafo 6.3.4.2 existente:

"6.3.4.3 En el caso de los motores bicomcombustible, el gas combustible que se utilice será el gas combustible disponible a bordo."

10 Se sustituye el párrafo 6.3.11.2 por el texto siguiente:

"6.3.11.2 Las emisiones de NO<sub>x</sub> de un motor pueden variar según las características de encendido del fueloil y su contenido de nitrógeno. Si la información disponible sobre la influencia de las características de encendido en la formación de NO<sub>x</sub> durante el proceso de combustión es insuficiente y el índice de conversión del contenido de nitrógeno del combustible depende también del rendimiento del motor, podrá concederse un margen del 10 % para las pruebas realizadas a bordo con fueloil de tipo RM (norma ISO 8217:2005), pero no se concederá ningún margen para la prueba a bordo previa a la certificación. Se analizará el fueloil y el gas combustible utilizados a fin de determinar su contenido de carbono, hidrógeno, nitrógeno, azufre y, en la medida estipulada en las normas ISO 8217:2005 e ISO 8178-5:2008, de cualquier otro componente que sea necesario para una especificación clara del fueloil y del gas combustible."

11 Se sustituye la tabla 9 por la tabla siguiente:

**"Tabla 9: Parámetros predeterminados del fueloil**

	<b>Carbono</b>	<b>Hidrógeno</b>	<b>Nitrógeno</b>	<b>Oxígeno</b>
	<i>W<sub>BET</sub></i>	<i>W<sub>ALF</sub></i>	<i>W<sub>DEL</sub></i>	<i>W<sub>EPS</sub></i>
Fueloil destilado (tipo DM, norma ISO 8217:2005)	86,2 %	13,6 %	0,0 %	0,0 %
Fueloil residual (tipo RM, norma ISO 8217:2005)	86,1 %	10,9 %	0,4 %	0,0 %
Gas natural	75,0 %	25,0 %	0,0 %	0,0 %

Para otros fueloil, se utilizarán valores predeterminados aprobados por la Administración."

12 En el apéndice VI, se añade el nuevo párrafo 2.5 después del párrafo 2.4 existente:

"2.5 Los parámetros  $q_{mf}$ ,  $W_{ALF}$ ,  $W_{BET}$ ,  $W_{DEL}$ ,  $W_{EPS}$  y  $f_{fd}$  de la fórmula (1), en el caso de motores bicomcombustible que funcionen en la modalidad de combustible gaseoso, se calcularán como sigue:

<b>Factores de la fórmula (1)</b>		<b>Fórmula para los factores</b>
$q_{mf}$	=	$q_{mf\_G} + q_{mf\_L}$
$W_{ALF}$	=	$\frac{q_{mf\_G} \times W_{ALF\_G} + q_{mf\_L} \times W_{ALF\_L}}{q_{mf\_G} + q_{mf\_L}}$
$W_{BET}$	=	$\frac{q_{mf\_G} \times W_{BET\_G} + q_{mf\_L} \times W_{BET\_L}}{q_{mf\_G} + q_{mf\_L}}$
$W_{DEL}$	=	$\frac{q_{mf\_G} \times W_{DEL\_G} + q_{mf\_L} \times W_{DEL\_L}}{q_{mf\_G} + q_{mf\_L}}$
$W_{EPS}$	=	$\frac{q_{mf\_G} \times W_{EPS\_G} + q_{mf\_L} \times W_{EPS\_L}}{q_{mf\_G} + q_{mf\_L}}$

\*\*\*

**ANEXO 8**

**RESOLUCIÓN MEPC.230(65)**

**Adoptada el 17 de mayo de 2013**

**DIRECTRICES DE 2013 PREVISTAS EN LA REGLA 13.2.2 DEL ANEXO VI  
DEL CONVENIO MARPOL CON RESPECTO A LOS MOTORES DE  
SUSTITUCIÓN NO IDÉNTICOS QUE NO TIENEN QUE  
AJUSTARSE AL LÍMITE DEL NIVEL III**

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 el "Anexo VI del Convenio MARPOL"), en virtud del cual se refuerzan significativamente los límites de las emisiones de óxidos de nitrógeno (NO<sub>x</sub>) a la vista de las mejoras tecnológicas y la experiencia obtenida mediante su implantación,

TOMANDO NOTA de que en la regla 13.2.2 del Anexo VI del Convenio MARPOL se especifica qué norma relativa a las emisiones de NO<sub>x</sub> se aplicará cuando se sustituya un motor diésel marino por un motor diésel marino no idéntico,

RECONOCIENDO la necesidad de elaborar directrices en las que se establezcan los criterios relativos a los casos en que un motor de sustitución no alcance a satisfacer las normas prescritas en la regla 13.5.1.1 (nivel III),

HABIENDO EXAMINADO, en su 65º periodo de sesiones, las directrices previstas en la regla 13.2.2 con respecto a los motores de sustitución no idénticos que no tienen que ajustarse al límite del nivel III, propuestas por el Subcomité de transporte de líquidos y gases a granel en su 17º periodo de sesiones,

1. ADOPTA las Directrices previstas en la regla 13.2.2 del Anexo VI del Convenio MARPOL con respecto a los motores de sustitución no idénticos que no tienen que ajustarse al límite del nivel III, que figuran en el anexo de la presente resolución;
2. INVITA a las Administraciones a tener en cuenta las Directrices adjuntas cuando expidan certificados a motores diésel marinos que se sustituyan por motores diésel marinos no idénticos;
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 propietarios, armadores y constructores de buques, fabricantes de motores diésel marinos y los demás grupos interesados;
4. ACUERDA mantener estas directrices sometidas a examen teniendo en cuenta la experiencia que se obtenga.

**DIRECTRICES PREVISTAS EN LA REGLA 13.2.2 DEL ANEXO VI DEL CONVENIO MARPOL CON RESPECTO A LOS MOTORES DE SUSTITUCIÓN NO IDÉNTICOS QUE NO TIENEN QUE AJUSTARSE AL LÍMITE DEL NIVEL III**

1 Cuando sea necesario sustituir un motor al que se aplique en principio la regla 13 del Anexo VI del Convenio MARPOL (potencia de salida superior a 130 kW), el motor de sustitución no idéntico cumplirá las normas establecidas en el párrafo 5.1.1 de la regla respectiva (nivel III), al funcionar en una zona designada en virtud de la regla 13.6 del Anexo VI del Convenio MARPOL, si la sustitución se lleva a cabo el 1 de enero de 2016 o posteriormente, a menos que:

- .1 no se disponga comercialmente de un motor de sustitución de régimen similar que se ajuste al nivel III; o
- .2 a fin de que se ajuste al nivel III, el motor de sustitución tenga que ir equipado con un dispositivo reductor de NO<sub>x</sub> que, debido a:
  - .1 su tamaño, no pueda instalarse en el limitado espacio disponible a bordo; o
  - .2 el elevado desprendimiento de calor, pueda tener efectos adversos en la estructura, las planchas y/o el equipo del buque, a la vez que no sea posible instalar ventilación adicional y/o aislamiento de la cámara o compartimiento de máquinas.

2 Si se determina que un motor de nivel III no es un motor de sustitución adecuado para un buque, tendrían que evaluarse no sólo las dimensiones y el peso del motor, sino también otras características pertinentes del buque. Algunas de estas características son las siguientes:

- .1 los componentes del buque accionados por el motor, como ejes de transmisión, engranajes de reducción, sistemas de refrigeración, sistemas de escape y ventilación, y ejes de la hélice;
- .2 los sistemas eléctricos para generadores diésel (motores de tracción indirecta); y
- .3 otros sistemas auxiliares y equipo del buque que pudieran repercutir en la elección de un motor.

3 También deberían examinarse las restricciones en relación con los ajustes/adaptaciones del motor necesarios para satisfacer las condiciones límite y los datos de rendimiento necesarios para el funcionamiento de la SCR en todas las modalidades pertinentes.

4 Si el motor de sustitución forma parte de una configuración con varios motores (bimotor) y sustituye a un motor que no cumple el nivel III por haber sido instalado con anterioridad a la fecha de implantación del nivel III, uno de los criterios que debería examinarse es la necesidad de adaptar un motor de sustitución a una configuración con varios motores. En tales casos, si se decide conceder una exención a un motor de sustitución en configuraciones con varios motores, debe estar claro que es cuando se instalan motores como pares adaptados (o un número mayor), como motores de propulsión, y que la adaptación es necesaria para garantizar una respuesta de impulso/maniobrabilidad comparable, y no cuando se instalan motores múltiples como en el caso de los generadores.

5 Debería instalarse un motor de sustitución que se ajuste al límite del nivel III, siempre que no provoque un aumento de la demanda de energía eléctrica que sobrepase la capacidad instalada del buque.

6 En ningún caso se deberían permitir modificaciones en la estructura del buque que debiliten su estabilidad estructural más allá de niveles aceptables.

7 La Administración debería examinar hasta qué punto se permitirá que la especificación del dispositivo que presente el propietario del buque determine si se debe exigir que un motor de sustitución no idéntico se ajuste al límite del nivel III (por ejemplo, prescribiendo una capacidad excesiva de almacenamiento de urea –que depende de la capacidad de combustible líquido– o que el dispositivo SCR no incremente el volumen o peso del motor en más de un porcentaje injustificadamente bajo).

8 Es posible que haya diferencias entre los motores de nivel III y los de nivel II, que **no** deberían repercutir en la determinación de si un motor de sustitución no idéntico no debería ajustarse al límite del nivel III, como por ejemplo:

- .1 periodo de garantía o vida útil prevista;
- .2 costos; o
- .3 tiempo de producción.

9 El propietario del buque debería presentar a la Administración pruebas de por qué no puede instalarse un motor de nivel III, y debería notificar específicamente la razón por la cual no puede instalarse un motor que cumpla lo dispuesto en el nivel III, teniendo en cuenta lo dispuesto en estas directrices. El propietario del buque debería documentar la búsqueda de motores de nivel III y explicar por qué el motor disponible más similar en tamaño o rendimiento no es apropiado para el buque. La búsqueda debería incluir motores producidos por fabricantes distintos del fabricante del motor original. Esta documentación, debidamente refrendada por la Administración, debería guardarse con el Certificado EIAPP del motor de sustitución.

\*\*\*





## ANEXO 9

### INTERPRETACIÓN UNIFICADA DE LA REGLA 13.2.2 DEL ANEXO VI DEL CONVENIO MARPOL RELATIVA AL "MOMENTO DE SUSTITUCIÓN O ADICIÓN" DE UN MOTOR PARA LA NORMA APLICABLE SOBRE EL NIVEL DE NO<sub>x</sub> A LOS EFECTOS DEL SUPLEMENTO DEL CERTIFICADO IAPP

#### Regla 13

#### Óxidos de nitrógeno (NO<sub>x</sub>)

La regla 13.2.2 estipula lo siguiente:

"En el caso de una transformación importante que suponga la sustitución de un motor diésel marino por un motor diésel marino no idéntico o la instalación de un motor diésel marino adicional, se aplicarán las normas estipuladas en la presente regla que estén en vigor en el momento de la sustitución o adición del motor."

#### Interpretación

La expresión "momento de la sustitución o adición" del motor que figura en la regla 13.2.2 del Anexo VI del Convenio MARPOL se entenderá como que es la siguiente fecha:

- .1 la fecha contractual de entrega del motor al buque;<sup>\*</sup> o
- .2 en ausencia de una fecha contractual de entrega, la fecha en que el motor se entrega de hecho al buque,<sup>\*</sup> siempre que esta fecha esté confirmada por un recibo de entrega; o
- .3 en el caso de que el motor se instale y se someta a prueba a bordo para su uso previsto el 1 de julio de 2016 o posteriormente, regirá la fecha real en que el motor se someta a prueba a bordo para su uso previsto a los efectos de determinar las normas de la presente regla en vigor en el momento de la sustitución o adición del motor.

La fecha indicada en los párrafos .1, .2 o .3 antedichos es, si se aplican las condiciones correspondientes a dichas fechas, la "Fecha de la transformación importante – de acuerdo con la regla 13.2.2" y así debe consignarse en el Suplemento del Certificado IAPP. En este caso, en la casilla de la "Fecha de instalación", que se aplica únicamente a motores de sustitución idénticos, se consignará "N.A."

Si el motor se entrega, de conformidad con lo dispuesto en los apartados .1 o .2 *supra*, antes del 1 de enero de 2016, pero no se somete a prueba antes del 1 de julio de 2016 por circunstancias imprevistas ajenas a la voluntad del propietario del buque, la Administración podrá tener en cuenta las disposiciones sobre "retrasos imprevistos en la entrega" de manera análoga a la contemplada en la interpretación unificada 4 del Anexo I del Convenio MARPOL.

\*\*\*

---

\* El motor se instalará a bordo y se someterá a prueba para su uso previsto antes del 1 de julio de 2016.



## ANEXO 10

### INTERPRETACIÓN UNIFICADA DE LA REGLA 13 DEL ANEXO VI DEL CONVENIO MARPOL RELATIVA A LOS MOTORES DE SUSTITUCIÓN IDÉNTICOS

#### Regla 13

##### Óxidos de nitrógeno (NO<sub>x</sub>)

La regla 13.1.1.2 estipula lo siguiente:

"2 a todo motor diésel marino con una potencia de salida superior a 130 kW que haya sido objeto de una transformación importante el 1 de enero de 2000 o posteriormente, salvo cuando haya quedado demostrado, de manera satisfactoria a juicio de la Administración, que tal motor constituye una sustitución idéntica del motor al que sustituye y no está contemplado en el párrafo 1.1.1 de la presente regla."

La regla 13.2.2 estipula lo siguiente:

"2.2 En el caso de una transformación importante que suponga la sustitución de un motor diésel marino por un motor diésel marino no idéntico o la instalación de un motor diésel marino adicional, se aplicarán las normas estipuladas en la presente regla que estén en vigor en el momento de la sustitución o adición del motor."

#### Interpretación

En la regla 13.1.1.2, el término "idéntico" (y, por ende, el término contrario "no idéntico" de la regla 13.2.2) aplicado a los motores previstos en la regla 13 se entenderá como sigue:

Comparado con el motor que se sustituye,\* un "motor idéntico" es todo motor de igual:

- proyecto y modelo;
  - potencia nominal;
  - régimen nominal;
  - uso;
  - número de cilindros;
  - tipo de sistema de combustible (incluido, si procede, el programa informático de control de inyección); y
- a) en el caso de los motores sin el Certificado EIAPP, que tiene los mismos elementos y reglajes críticos\*\* en lo que se refiere a los NO<sub>x</sub>; o
  - b) en el caso de los motores con el Certificado EIAPP, que pertenece al mismo grupo/familia de motores.

\* En los casos en que no se disponga del motor sustituido para que pueda ser comparado directamente con el motor sustitutivo en el momento en que se actualice el suplemento del Certificado IAPP, a fin de hacer constar ese cambio de motor, se garantizará que se dispone de los registros necesarios relativos al motor sustituido para poder confirmar que el motor sustitutivo constituye "un motor idéntico".

\*\* En el caso de los motores sin el Certificado EIAPP, no se dispondrá de los valores definitorios de las marcas o los reglajes de los elementos críticos en relación con los NO<sub>x</sub>, indicados normalmente en el expediente técnico aprobado. Por consiguiente, la evaluación en estos casos de "... mismos elementos y reglajes críticos en lo que se refiere a los NO<sub>x</sub> ..." se realizará partiendo de la base de que los elementos y reglajes siguientes son los mismos:

#### Sistema de combustible

- a) Modelo de bomba de combustible y regulación del avance de la inyección
- b) Modelo de tobera de inyección

#### Aire de carga

- a) Configuración y, si procede, modelo de turboalimentador y especificación del soplador auxiliar
- b) Medio de refrigeración (agua de mar/agua dulce)

\*\*\*

## ANEXO 11

### DECLARACIONES DE LA DELEGACIÓN DE LOS ESTADOS UNIDOS Y DE LOS OBSERVADORES DE EUROMOT E ICOMIA SOBRE EL EXAMEN DE LA SITUACIÓN DE LOS ADELANTOS TÉCNICOS PARA IMPLANTAR LAS NORMAS DE EMISIÓN DE NO<sub>x</sub> DEL NIVEL III\*

#### Statement by the delegation of the United States

Thank you Mr. Chairman.

When the US ratified Annex VI of MARPOL, we did it for two important reasons. First, it assured to provide international shipping one consistent international standard regarding air emissions. Secondly, the emission standards met our environmental needs to protect our citizens.

An important component of Annex VI is the availability of emission control areas, for which we received approval, through this committee, two of them: the North America and United States Caribbean emission control areas.

At the beginning of this session, we took a decision to delay the Tier III NO<sub>x</sub> standards in emission control areas by 5 years, from 2016 to 2021. The United States fully acknowledges this decision was correctly taken, but unfortunately, that decision only affects the Tier III NO<sub>x</sub> standards in the two approved US emission control areas.

As some might imagine, this has caused us great concern and led to our reservation. Quite frankly we expected the date for Tier III NO<sub>x</sub> emissions in emission control areas. There has been significant work undertaken to ensure ships could and would be able to meet the Tier III NO<sub>x</sub> standards in our emission control areas by 1 January 2016. Our marine engine industry has heavily invested many millions of US dollars and is prepared to meet the Tier III NO<sub>x</sub> standards. This change calls into question this very significant investment.

Therefore, without prejudice and with no suggestion to change the basic decision we reached concerning the date for the Tier III NO<sub>x</sub> standards, we are requesting the committee to consider a separate and additional decision.

We are asking the Committee to agree to "grandfather" the date of 1 January 2016 for the only two existing emission control areas with Tier III NO<sub>x</sub> standards, which are the two US emission control areas, namely the North America and United States Caribbean areas.

If the Committee agrees with this decision, it would have no impact on any future NO<sub>x</sub> emission control areas approved by this committee. And as this only pertains to NO<sub>x</sub>, it will have no impact on existing sulfur emission control areas or the global standards for either sulfur or NO<sub>x</sub>. This means that for all future NO<sub>x</sub> emission control areas, the date for the Tier III NO<sub>x</sub> standards would be 1 January 2021, as we agreed.

We also realize that if the Committee agrees, it raises a number of other issues.

---

\*

Las declaraciones se encuentran disponibles en los archivos de audio de todos los idiomas oficiales en la siguiente dirección: <http://docs.imo.org/meetings/media.aspx>.

We realize that if the Committee agrees with our proposal, it could affect the class of yachts for which the Marshall Islands and the Cook Islands and their co-sponsors had submitted a proposal in document MEPC 65/4/32 to request a delay in the Tier III NO<sub>x</sub> standards. As the Committee noted, their request was overtaken by our decision to delay the Tier III NO<sub>x</sub> requirements to 2021. We fully agree that the decision for those yachts identified in the Marshall Islands and Cook Islands must remain at 2021.

Then there is the question of text of the amendments. In that regard, provided the Committee agrees with our proposal, we will submit, more than six months in advance of MEPC 66, the text of the amendments and ensure it is available for all countries to view and evaluate. This will enable all countries to verify that the text does exactly what it is supposed to do and that it is accurate and correct when they come up for adoption at MEPC 66.

We also understand that if the Committee agrees to retain the 2016 date for the North America and United State Caribbean Sea areas for the Tier III NO<sub>x</sub> standards, it will impact the industry. As we have done throughout the implementation of these two emission control areas we will continue to work with the industry, including ship owners, operators, designers, builders and flag states to utilize the flexibility as provided in MARPOL Annex VI to ensure the smooth implementation, taking into account the concerns, views and difficulties of the industry.

We hope the Committee can agree with our proposal.

Thank you Mr. Chairman.

***Statement by the observer from ICOMIA***

Thank you Mr Chairman,

ICOMIA & SYBAss regret the uncertainty in which the recreational yacht sector now finds itself with Tier III likely unresolved until the next MEPC. Designs and tooling especially for Fibre Reinforced Plastic vessels need to be finalised over the next 12 months for new build in 2016 and the continued investment by the engine manufacturers in Tier III installations is open to question during the next year. We need certainty and clarity as soon as possible and would respectfully ask that our Tier III issues as set out MEPC 65/4/8 remain under consideration. Notwithstanding this, we are grateful to the delegation of the United States for their proposal and can support it as a pragmatic way forward.

We request this statement is included in the report of the Committee.

***Statement by the observer from EUROMOT***

Dear Mr. Chairman, Distinguished Delegates,

EUROMOT as Association of Engine Manufacturers needs of course to address some words to the results reflected in the working paper 14. We followed the discussion regarding the availability of Tier III-Technology in the plenary on Wednesday with incomprehension.

EUROMOT members were convinced that the outcome of the Correspondence Group brought up the result that we as engine manufacturer will keep our promise to the shipping community of having Tier III-Technologies readily available for 2016.

The industry is spending lot of effort and resources in a value of a three digit million US-Dollar amount for developing SCR-Technology, Exhaust Gas Recirculation, Dual Fuel respectively Gas and other technologies.

By the decision on Wednesday, to postpone the Tier III implementation to 2021, the engine manufacturers are severely affected.

With this in mind, it is difficult for the industry to continue with a proactive development of new environmental technologies for the future.

We would like to have our statement reflected in the report to MEPC 65 and can hand it over to the Secretariat.

Thank you Chair

\*\*\*





## ANEXO 12

### PROYECTO DE ENMIENDAS AL ANEXO VI DEL CONVENIO MARPOL (FECHA PARA EL CUMPLIMIENTO DE LAS NORMAS SOBRE EMISIONES DE NO<sub>x</sub> DEL NIVEL III)

#### Regla 13

1 Se enmienda la regla 13.2.2 del siguiente modo:

"2.2 En el caso de una transformación importante que suponga la sustitución de un motor diésel marino por un motor diésel marino no idéntico o la instalación de un motor diésel marino adicional, se aplicarán las normas estipuladas en la presente regla que estén en vigor en el momento de la sustitución o adición del motor. Por lo que respecta únicamente a los motores de sustitución, si el 1 de enero de 2021 o posteriormente no es posible que dicho motor de sustitución se ajuste a las normas indicadas en el apartado 5.1.1 de la presente regla (nivel III), ese motor de sustitución habrá de ajustarse a las normas indicadas en el párrafo 4 de la presente regla (nivel II). La Organización elaborará directrices para establecer criterios que sirvan para determinar los casos en que no sea posible que un motor de sustitución se ajuste a las normas indicadas en el apartado 5.1.1 de la presente regla."

2 Se enmienda la regla 13.5.1 del siguiente modo:

"5.1 A reserva de lo dispuesto en la regla 3 del presente anexo, el funcionamiento de los motores diésel marinos instalados en buques construidos el 1 de enero de 2021 o posteriormente:"

#### Apéndice 1

3 Se enmienda la nota a pie de página correspondiente al Suplemento del Certificado internacional de prevención de la contaminación atmosférica (Certificado IAPP) del apéndice I del siguiente modo:

"Solamente se debe rellenar para los buques construidos el 1 de enero de 2021 o posteriormente, proyectados especialmente con fines de recreo, y utilizados únicamente a tal fin, a los cuales, de conformidad con la regla 13.5.2.1, no se aplicará el límite de las emisiones de NO<sub>x</sub> estipulado en la regla 13.5.1.1."

\*\*\*



## ANEXO 13

### PROYECTO DE ENMIENDAS AL ANEXO VI DEL CONVENIO MARPOL

**(Ampliación de la aplicación del EEDI a los buques que transporten GNL, buques de carga rodada (buques para el transporte de vehículos), buques de carga rodada, buques de pasaje de carga rodada y buques de pasaje dedicados a cruceros con sistemas de propulsión no tradicionales, y la exención de los buques no propulsados por medios mecánicos y los buques de carga con capacidad rompehielos)**

#### Regla 2

1 Se enmienda el párrafo 2.26 y se añaden los nuevos párrafos 2.38 a 2.42 siguientes:

"26 Por *buque gasero* se entiende un buque de carga, que no sea un buque para el transporte de GNL tal como se define en el párrafo 38, construido o adaptado y utilizado para el transporte a granel de cualquier gas licuado.

38 Por *buque para el transporte de GNL* se entiende un buque de carga construido o adaptado y utilizado para el transporte a granel de gas natural licuado (GNL):

- .1 respecto del cual se adjudique el oportuno contrato de construcción el [fecha de entrada en vigor] o posteriormente; o
- .2 en ausencia de un contrato de construcción, cuya quilla sea colocada o cuya construcción se halle en una fase equivalente de construcción seis meses después del [fecha de entrada en vigor] o posteriormente; o
- .3 cuya entrega se produzca 48 meses después del [fecha de entrada en vigor] o posteriormente.

39 Por *buque de pasaje dedicado a cruceros* se entiende, a los efectos del capítulo 4, un buque de pasaje que no dispone de cubierta de carga, proyectado exclusivamente para el transporte comercial de pasajeros en alojamiento para pernoctar durante un viaje por mar.

40 Por *propulsión tradicional* se entiende, a los efectos del capítulo 4, un sistema de propulsión en el que el motor principal es el motor primario y va acoplado a un eje de propulsión, ya sea directamente o a través de una caja de cambios.

41 Por *propulsión no tradicional* se entiende, a los efectos del capítulo 4, un sistema de propulsión distinto a la propulsión tradicional, incluidos los sistemas de propulsión diésel-eléctrica, propulsión con turbina y propulsión híbrida.

42 Por *buque de carga con capacidad rompehielos* se entiende, a los efectos del capítulo 4, un buque de carga que está proyectado para romper de manera independiente hielo plano a una velocidad de al menos 2 nudos cuando el espesor del hielo plano es igual o superior a 1 m y cuya resistencia a la flexión del hielo sea como mínimo de 500 kPa."

### Regla 19

- 2 Se añade el nuevo apartado 19.2.2 siguiente:
- "2 a los buques carentes de propulsión mecánica y a las plataformas, incluidas las IFPAD y UFA y las plataformas de perforación, independientemente de su propulsión."
- 3 El párrafo 19.3 se enmienda del siguiente modo:
- "3 Las reglas 20 y 21 no se aplicarán a los buques que tengan sistemas de propulsión no tradicional. No obstante, las reglas 20 y 21 se aplicarán a los buques de pasaje dedicados a cruceros con propulsión no tradicional y a los buques para el transporte de GNL con propulsión tradicional o no tradicional, construidos el [fecha de entrada en vigor] o posteriormente. Las reglas 20 y 21 no se aplicarán a los buques de carga con capacidad rompehielos."

### Regla 20

- 4 Se sustituye el párrafo 20.1 por el siguiente:
- "1 El EEDI obtenido se calculará para:
- .1 todo buque nuevo;
  - .2 todo buque nuevo que haya sufrido una transformación importante; y
  - .3 todo buque nuevo o existente que haya sufrido una transformación importante, de tal magnitud que sea considerado por la Administración como un buque de nueva construcción,
- que pertenezca a una o varias de las categorías enumeradas en las reglas 2.25 a 2.35, 2.38 y 2.39 del presente anexo. El EEDI obtenido será específico para cada buque, indicará el rendimiento estimado del buque en términos de eficiencia energética, e irá acompañado del expediente técnico del EEDI que contenga la información necesaria para el cálculo del EEDI obtenido y muestre el proceso de cálculo. La Administración o una organización debidamente autorizada por ella verificará el EEDI obtenido basándose en el expediente técnico del EEDI."

### Regla 21

- 5 El párrafo 21.1 se sustituye por el siguiente:
- "1 Para todo:
- .1 buque nuevo;
  - .2 buque nuevo que haya sufrido una transformación importante; y

---

\* Véanse las Directrices relativas a la autorización de las organizaciones que actúen en nombre de la Administración, adoptadas por la Organización mediante la resolución A.739(18), según sea enmendada por la Organización, y las Especificaciones relativas a las funciones de reconocimiento y certificación de las organizaciones reconocidas que actúen en nombre de la Administración, adoptadas por la Organización mediante la resolución A.789(19), según sea enmendada por la Organización.

.3 buque nuevo o existente que haya sufrido una transformación importante, de tal magnitud que sea considerado por la Administración como un buque de nueva construcción,

que pertenezca a una de las categorías definidas en las reglas 2.25 a 2.31, 2.33 a 2.35, 2.38 y 2.39 y al que sea aplicable el presente capítulo, el EEDI obtenido se calculará como sigue:

$$\text{EEDI obtenido} \leq \text{EEDI prescrito} = (1 - X/100) \times \text{valor del nivel de referencia}$$

siendo X el factor de reducción especificado en el cuadro 1 para el EEDI prescrito en comparación con el nivel de referencia del EEDI."

6 En el cuadro 1 de la regla 21.2 se añaden nuevas filas para los buques de carga rodada (buques para el transporte de vehículos), los buques para el transporte de GNL, los buques de pasaje dedicados a cruceros con propulsión no tradicional, los buques de carga rodada y los buques de pasaje de transbordo rodado, así como las marcas \*\* y \*\*\* y sus explicaciones, del siguiente modo:

"

Tipo de buque	Tamaño	Fase 0 1 enero 2013 a 31 dic. 2014	Fase 1 1 enero 2015 a 31 dic. 2019	Fase 2 1 enero 2020 a 31 dic. 2024	Fase 3 A partir del 1 enero 2025
Buque para el transporte de GNL***	10 000 TPM o más	n/a	10**	20	30
Buque de carga rodada (buque para el transporte de vehículos)***	10 000 TPM o más	n/a	5**	15	30
Buque de carga rodada***	2 000 TPM o más	n/a	5**	20	30
	1 000-2 000 TPM	n/a	0-5***	0-20*	0-30*
Buque de pasaje de transbordo rodado***	Arqueo bruto igual o superior a 4 000	n/a	5**	20	30
	Arqueo bruto entre 1 000 y 4 000	n/a	0-5***	0-20*	0-30*
Buque de pasaje dedicado a cruceros*** con propulsión no tradicional	Arqueo bruto igual o superior a 85 000	n/a	5**	20	30
	Arqueo bruto entre 25 000 y 85 000	n/a	0-5***	0-20*	0-30*

\* El factor de reducción se calculará por interpolación lineal entre los dos valores en función del tamaño del buque. El valor más bajo del factor de reducción se aplicará a los buques más pequeños.

\*\* Para estos buques la fase 1 da comienzo cuando entran en vigor las enmiendas al Anexo VI del Convenio MARPOL.

\*\*\* Se aplica el índice de reducción a los buques construidos en [fecha de entrada en vigor] o posteriormente.

**Nota:** n/a significa que no se aplica ningún EEDI prescrito."

7 En el cuadro 2 de la regla 21.3 se añaden nuevas filas para los buques de carga rodada (buques para el transporte de vehículos), los buques para el transporte de GNL, los buques de pasaje dedicados a cruceros con propulsión no tradicional, los buques de carga rodada y los buques de pasaje de transbordo rodado, del siguiente modo:

"

Tipo de buque definido en la regla 2		a	b	c
2.33	Buque de carga rodada (buque para el transporte de vehículos)	$(\text{TPM}/\text{AB})^{-0,7} \cdot 780,36$ donde $\text{TPM}/\text{AB} < 0,3$ 1 812,63 donde $\text{TPM}/\text{AB} \geq 0,3$	Peso muerto del buque	0,471
2.34	Buque de carga rodada	1 405,15	Peso muerto del buque	0,498
2.35	Buque de pasaje de transbordo rodado	752,16	Peso muerto del buque	0,381
2.38	Buque para el transporte de GNL	2 253,7	Peso muerto del buque	0,474
2.39	Buque de pasaje dedicado a cruceros con propulsión no tradicional	170,84	Arqueo bruto del buque	0,214

"

\*\*\*

**ANEXO 14**

**RESOLUCIÓN MEPC.231(65)**

**Adoptada el 17 de mayo de 2013**

**DIRECTRICES DE 2013 PARA EL CÁLCULO DE LOS NIVELES DE REFERENCIA QUE SE UTILIZARÁN PARA EL ÍNDICE DE EFICIENCIA ENERGÉTICA DE PROYECTO (EEDI)**

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 62º periodo de sesiones, el Comité adoptó, mediante la 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),

TOMANDO NOTA de que la regla 21 (EEDI prescrito) del Anexo VI del Convenio MARPOL, enmendado, prescribe que se establezcan niveles de referencia para cada tipo de buque al que sea aplicable la regla 21,

TOMANDO NOTA TAMBIÉN de que las Directrices para el cálculo de los niveles de referencia que se utilizarán para el índice de eficiencia energética de proyecto (EEDI) fueron adoptadas en su 63º periodo de sesiones,

HABIENDO EXAMINADO, en su 65º periodo de sesiones, el proyecto de enmiendas a las Directrices para el cálculo de los niveles de referencia que se utilizarán para el índice de eficiencia energética de proyecto (EEDI), con miras a la ampliación de la aplicación del EEDI a los buques para el transporte de GNL; buques de carga rodada (buques para el transporte de vehículos), buques de carga de transbordo rodado y buques de pasaje de carga de transbordo rodado.

1. ADOPTA las Directrices de 2013 para el cálculo de los niveles de referencia que se utilizarán para el índice de eficiencia energética de proyecto (EEDI), que figuran en el anexo de la presente resolución;
2. ACUERDA mantener estas Directrices sometidas a examen teniendo en cuenta la experiencia adquirida;
3. REVOCA las Directrices para el cálculo de los niveles de referencia que se utilizarán para el índice de eficiencia energética de proyecto (EEDI), adoptadas mediante la resolución MEPC.215(63), con efecto a partir de esta fecha.

## **DIRECTRICES DE 2013 PARA EL CÁLCULO DE LOS NIVELES DE REFERENCIA QUE SE UTILIZARÁN PARA EL ÍNDICE DE EFICIENCIA ENERGÉTICA DE PROYECTO (EEDI)**

1 Se establecen niveles de referencia para cada tipo de buque al que sea aplicable la regla 21 (EEDI prescrito) del Anexo VI del Convenio MARPOL. El propósito del EEDI es establecer una base equitativa para las comparaciones a fin de estimular el desarrollo de buques más eficientes en general y de establecer la eficiencia mínima de los buques nuevos, en función del tipo y el tamaño del buque. Por consiguiente, los niveles de referencia para cada tipo de buque se calculan de manera transparente y rigurosa.

2 Los tipos de buques se definen en la regla 2 del Anexo VI del Convenio MARPOL. Para determinar el EEDI prescrito, definido en la regla 21 del Anexo VI del Convenio MARPOL, se utiliza el nivel de referencia para cada tipo de buque.

3 Las presentes directrices se aplican a los siguientes tipos de buques: granelero, buque gasero, buque tanque, buque portacontenedores, buque de carga general, buque de carga refrigerada, buque de carga combinada, buque de carga de transbordo rodado, buque de carga rodada (buque para el transporte de vehículos), buque de pasaje de transbordo rodado y buque para el transporte de GNL. Se señala que no se ha establecido un método para calcular los niveles de referencia de los buques de pasaje distintos de los buques de pasaje dedicados a cruceros con medios de propulsión no convencionales.

### **Definición de un nivel de referencia**

4 Un *nivel de referencia* se define como una curva que representa el valor del índice medio derivado de una serie de valores individuales del índice para un grupo predefinido de buques.

5 Se calcula un nivel de referencia para cada tipo de buque al que sea aplicable la regla 21 del Anexo VI del Convenio MARPOL, garantizando que sólo se incluyan en el cálculo de cada nivel de referencia datos de buques comparables.

6 El valor del nivel de referencia se formula como *valor de nivel de referencia = a (100 % del peso muerto)<sup>c</sup>*, siendo "a" y "c" parámetros determinados a partir de la curva de regresión.

7 Los datos de entrada para el cálculo de los niveles de referencia se filtran mediante un proceso en que se eliminan los datos que se desvían en más del doble de la desviación normal de la línea de regresión. A continuación se vuelve a aplicar la regresión a fin de generar un nivel de referencia corregido. A efectos de documentación, los datos eliminados se enumeran indicando el número IMO del buque.

### **Fuentes de los datos**

8 Se ha seleccionado IHS Fairplay (IHSF) como la base de datos normalizada para obtener los datos primarios de entrada para el cálculo del nivel de referencia. A los efectos del cálculo del nivel de referencia del EEDI, se ha archivado una versión predefinida de la base de datos, según lo acordado por la Secretaría e IHSF.

9 A efectos del cálculo de los niveles de referencia, se utilizan los datos relativos a buques existentes de arqueo bruto igual o superior a 400 de la base de datos de IHSF entregados en el periodo que va del 1 de enero de 1999 al 1 de enero de 2009. Para los buques de carga de transbordo rodado y los buques de pasaje de transbordo rodado, se utilizan los datos relativos a buques existentes de arqueo bruto igual o superior a 400 de la base de datos de IHSF entregados en el periodo que va del 1 de enero de 1998 al 1 de enero de 2010.



10 Para el cálculo de los niveles de referencia se utilizan los siguientes datos de la base de datos de IHSF sobre buques con sistemas de propulsión tradicionales:

- .1 los datos sobre la capacidad del buque se utilizan para el parámetro *capacidad* de cada tipo de buque, según la definición de la resolución MEPC.212(63);
- .2 los datos sobre la velocidad de servicio del buque se utilizan para la velocidad de referencia  $V_{ref}$ ; y
- .3 los datos sobre la potencia principal total instalada del buque se utilizan para  $MCR_{ME(i)}$ .

11 En el caso de algunos buques, algunas entradas de datos pueden estar en blanco o contener un cero (0) en la base de datos. Las series de datos en las que los campos de potencia, capacidad y/o velocidad estén en blanco deberían eliminarse de los cálculos del nivel de referencia. Para poder remitirse a ellos posteriormente, los buques omitidos deberían enumerarse con su número IMO.

12 Para garantizar una interpretación uniforme, en el apéndice de las presentes directrices se explica la correspondencia entre los tipos de buques definidos en la regla 2 del Anexo VI del Convenio MARPOL y los tipos de buques que figuran en la base de datos de IHSF y se definen con arreglo a los códigos estadísticos (*Stat*). El cuadro 1 del apéndice 1 enumera los tipos de buques de IHSF utilizados para el cálculo de los niveles de referencia. El cuadro 2 enumera los tipos de buques de IHSF que no se utilizan para el cálculo de los niveles de referencia.

### Cálculo de los niveles de referencia

13 Para calcular el nivel de referencia, se calcula el valor estimado del índice de cada buque que figure en la serie de buques, con arreglo al tipo de buque, partiendo de las siguientes hipótesis:

- .1 el factor de emisión de carbono es constante para todos los motores, es decir,  $C_{F,ME} = C_{F,AE} = CF = 3,1144$  g de  $CO_2$ /g de combustible;
- .2 el consumo específico de combustible para todos los tipos de buques es constante para todos los motores principales, es decir,  $SFC_{ME} = 190$  g/kWh;
- .3  $P_{ME(i)}$  es el 75 % de la potencia principal total instalada ( $MCR_{ME(i)}$ );
- .4 el consumo específico de combustible de todos los tipos de buques es constante para todos los motores auxiliares, es decir,  $SFC_{AE} = 215$  g/kWh;
- .5  $P_{AE}$  es la potencia auxiliar y se calcula según lo indicado en los párrafos 2.5.6.1 y 2.5.6.2 del anexo de la resolución MEPC.212(63);
- .6 en el caso de los buques de pasaje de transbordo rodado,  $P_{AE}$  se calcula del siguiente modo:

$$P_{AE} = 0,866 \times GT^{0,732}$$

- .7 no se utilizan factores de corrección salvo para  $f_{jRoRo}$  y  $f_{cRoPax}$ ; y

- .8 se excluyen del cálculo del nivel de referencia todas las tecnologías innovadoras de eficiencia energética mecánica, los motores acoplados al y otras tecnologías innovadoras de eficiencia energética, es decir,  $P_{AEff} = 0$ ,  $P_{PTI} = 0$ ,  $P_{eff} = 0$ .

14 La ecuación para calcular el valor estimado del índice para cada buque (salvo los buques portacontenedores y los buques de carga rodada (buques para el transporte de vehículos); véase el párrafo 15), es la siguiente:

$$\text{Valor estimado del índice} = 3,1144 \cdot \frac{190 \cdot \sum_{i=1}^{NME} P_{MEi} + 215 \cdot P_{AE}}{\text{Capacidad} \cdot V_{ref}}$$

15 Para los buques portacontenedores se utiliza como capacidad el 70 % del peso muerto (70 % TPM) a fin de calcular el valor estimado del índice para cada buque portacontenedor, como se indica a continuación:

$$\text{Valor estimado del índice} = 3,1144 \cdot \frac{190 \cdot \sum_{i=1}^{NME} P_{MEi} + 215 \cdot P_{AE}}{70 \% \text{ TMP} \cdot V_{ref}}$$

16 Para los buques de carga rodada (buque para el transporte de vehículos), se utiliza la siguiente ecuación:

$$\text{Valor estimado del índice} = f_{roroV} \cdot 3,1144 \cdot \frac{190 \cdot \sum_{i=1}^{NME} P_{MEi} + 215 \cdot P_{AE}}{\text{Capacidad} \cdot V_{ref}}$$

Donde

$$f_{roroV} = \frac{-15571 \cdot F_n^2 + 5\,538,4 \cdot F_n - 132,67}{287}$$

17 Para los buques de carga de transbordo rodado se calcula el valor estimado del índice de cada buque de la manera siguiente:

$$\text{Valor estimado del índice} = \frac{3,1144 \times (f_{jRoRo} \times 190 \times \sum_{i=1}^{NME} P_{MEi} + 215 \times P_{AE})}{\text{Capacidad} \times V_{ref}}$$

18 Para los buques de pasaje de transbordo rodado se calcula el valor estimado del índice de cada buque de la manera siguiente:

$$\text{Valor estimado del índice} = \frac{3,1144 \times (f_{jRoRo} \times 190 \times \sum_{i=1}^{NME} P_{MEi} + 215 \times P_{AE})}{f_{cRoPax} \times \text{Capacidad} \times V_{ref}}$$

19 Para los buques para el transporte de GNL, se utiliza la ecuación que figura en el apéndice 2.

### **Cálculo de los parámetros "a" y "c" del nivel de referencia**

20 Para todos los tipos de buque a los que se aplican las presentes directrices, salvo los buques de pasaje de transbordo rodado, los parámetros "a" y "c" se determinan a partir de un análisis de regresión realizado mediante la representación gráfica de los valores estimados del índice calculados con respecto al 100 % del peso muerto (100 % TPM).

21 Para los buques de pasaje de transbordo rodado, los parámetros "a" y "c" se determinan a partir de un análisis de regresión realizado mediante la representación gráfica de los valores estimados del índice calculados con respecto al peso muerto corregido, TPM', para los buques a los que se aplica el factor de corrección de capacidad,  $f_{cRoPax}$ , y con respecto al 100 % del peso muerto (100 % TPM) para los buques a los que no se aplica el factor de corrección de capacidad.

### **Documentación**

22 Para garantizar la transparencia, debería elaborarse una lista de los buques utilizados para el cálculo de los niveles de referencia con su correspondiente número IMO y el numerador y el denominador de la fórmula del índice, como se indica en los párrafos 14 a 19. La documentación con cifras agregadas tiene la ventaja de que impide el acceso directo a datos individuales a la vez que contiene suficiente información para un posible análisis posterior.

## APÉNDICE 1

1 Para garantizar una interpretación uniforme, se comparan los tipos de buque que se definen en la regla 2 del Anexo VI del Convenio MARPOL con los de la base de datos de IHSF.

2 El sistema de códigos estadísticos de IHSF contiene los siguientes niveles de definición:

.1 El nivel más alto:

A	Buques para el transporte de carga
B	Buques de trabajo
W	Buques mercantes no destinados a la navegación marítima
X	Buques no mercantes
Y	Buques sin propulsión
Z	Estructuras no navales

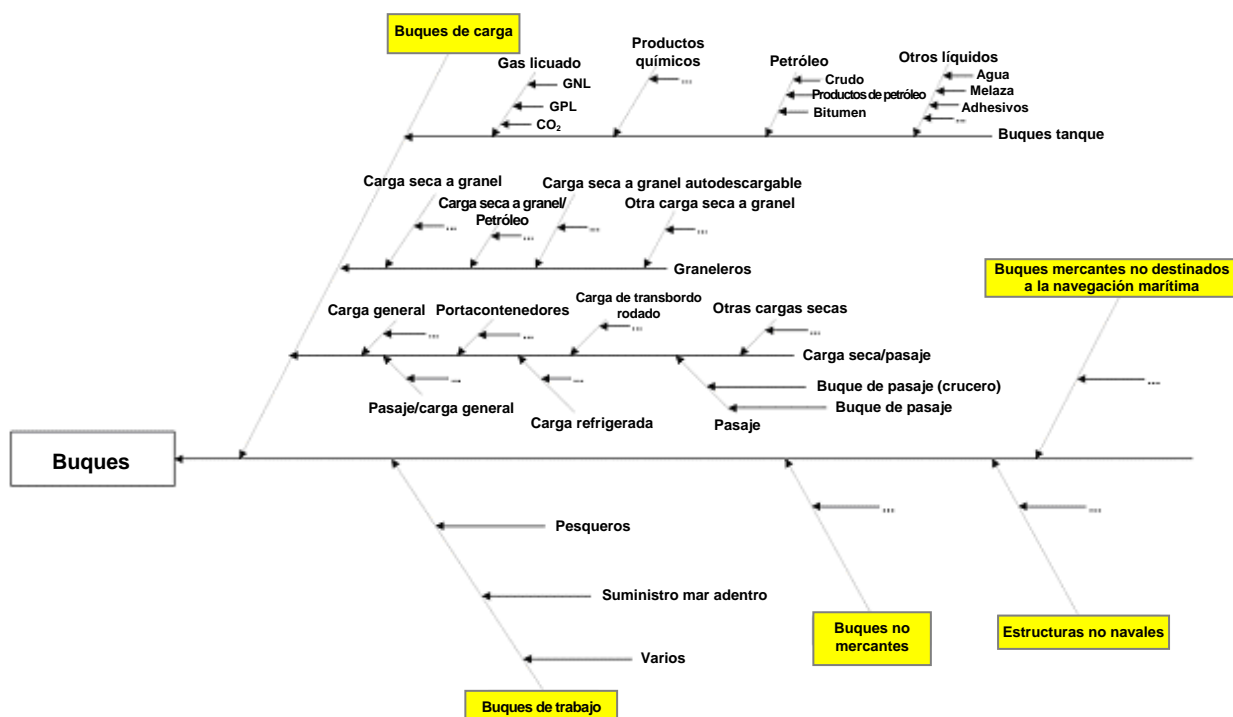
Para el índice EEDI, sólo debe tenerse en cuenta el grupo A, "buques para el transporte de carga". Más abajo figura una representación gráfica de estos buques.

.2 El siguiente nivel comprende:

A1	Buques tanque
A2	Graneleros
A3	Carga seca/pasaje

Existen hasta cinco niveles de subcategorías, por ejemplo, "A31A2GX – buques de carga general", y cada categoría cuenta con una descripción.

Se adjunta la lista completa.



3 En el cuadro 1 aparecen los tipos de buques del código estadístico 5 de IHSF (Statcode5v1075) utilizados para el cálculo de los niveles de referencia de los siguientes tipos de buques: granelero, buque gasero, buque tanque, buque portacontenedores, buque de carga general, buque de carga refrigerada y buque de carga combinada, que se mencionan en el cuadro 1. En el cuadro 2 aparecen los tipos de buques de la base de datos de IHSF que no se utilizan para calcular los niveles de referencia de ciertos tipos de buques específicos: entre otros, los buques construidos para la navegación en los Grandes Lagos y las lanchas de desembarco.

**Cuadro 1: Tipos de buques de IHSF utilizados para el cálculo de los niveles de referencia que se utilizarán para el EEDI**

.1 Graneleros	Carga seca a granel	A21A2BC	Granelero	Buque de carga de una sola cubierta con tanques de lastre superiores, dedicado al transporte de carga seca a granel de naturaleza homogénea.
	Carga seca a granel	A21B2BO	Mineralero	Buque de carga de una sola cubierta con dos mamparos longitudinales. Los minerales solamente se transportan en las bodegas de crujía.
	Carga seca a granel autodescargable	A23A2BD	Granelero autodescargable	Granelero de bodegas autonivelantes equipado de cinta transportadora (o sistema similar) y puntal de carga para desembarcar carga al costado o a tierra sin necesidad de equipo externo.
	Otras cargas secas a granel	A24A2BT	Buque para el transporte de cemento	Buque de carga de una sola cubierta equipado con medios de bombeo para el transporte de cemento a granel. Carece de escotillas en la cubierta de intemperie. Puede ser autodescargable.
		A24B2BW	Buque para el transporte de astillas de madera, autodescargable	Buque de carga de una sola cubierta de francobordo alto para el transporte de astillas de madera. Puede ser autodescargable.
		A24C2BU	Buque para el transporte de urea	Buque de carga de una sola cubierta para el transporte de urea a granel. Puede ser autodescargable.
		A24D2BA	Buque para el transporte de áridos	Buque de carga de una sola cubierta para el transporte de áridos a granel. También conocido como buque para el transporte de arena. Puede ser autodescargable.
A24E2BL	Buque para el transporte de piedra caliza	Buque de carga de una sola cubierta para el transporte de piedra caliza a granel. Carece de escotillas en la cubierta de intemperie. Puede ser autodescargable.		

2 Gaseros	Gas licuado	A11A2TN	Buque para el transporte de GNL	Buque tanque para el transporte de gas natural licuado a granel (principalmente metano) en tanques aislados independientes. La licuefacción se logra a temperaturas de hasta -163 °C.
		A11B2TG	Buque para el transporte de GPL	Buque tanque para el transporte de gas de petróleo licuado a granel en tanques aislados, que pueden ser independientes o integrales. La carga se presuriza (buques más pequeños), refrigera (buques de mayor tamaño) o se somete a ambos procedimientos ("semipresurización") para lograr la licuefacción.
		A11C2LC	Buque para el transporte de CO <sub>2</sub>	Buque tanque para el transporte de dióxido de carbono licuado a granel.
		A11A2TQ	Buque para el transporte de GNC	Buque tanque para el transporte de gas natural comprimido a granel. La carga permanece en estado gaseoso pero a alta presión.
3 Buques tanque	Productos químicos	A12A2LP	Buque tanque para el transporte de azufre fundido	Buque tanque para el transporte a granel de azufre fundido en tanques aislados a altas temperaturas.
		A12A2TC	Quimiquero	Buque tanque para el transporte a granel de productos químicos, aceites lubricantes, aceites vegetales/animales y otros productos químicos definidos en el Código de Graneleros Químicos. Los tanques están revestidos de materiales adecuados que no reaccionan con la carga.
		A12B2TR	Quimiquero/buque tanque para el transporte de productos petrolíferos	Quimiquero que también puede transportar productos de petróleo limpios.
		A12C2LW	Buque tanque para el transporte de vino	Buque de carga proyectado para el transporte de vino a granel en tanques. Los tanques serán de acero inoxidable o estarán revestidos. Los buques nuevos se clasificarán como quimiqueros.
		A12D2LV	Buque tanque para el transporte de aceite vegetal	Buque de carga proyectado para el transporte de aceites vegetales a granel en tanques. Los tanques serán de acero inoxidable o estarán revestidos. Los buques nuevos se clasificarán como quimiqueros.

3 Buques tanque (Cont.)	Productos químicos (Cont.)	A12E2LE	Buque tanque para el transporte de aceite comestible	Buque de carga proyectado para el transporte de aceites comestibles a granel en tanques. Los tanques serán de acero inoxidable o estarán revestidos. Los buques nuevos se clasificarán como quimiqueros.
		A12F2LB	Buque tanque para el transporte de cerveza	Buque tanque para el transporte de cerveza a granel.
		A12G2LT	Buque tanque para el transporte de látex	Buque tanque para el transporte de látex a granel.
		A12H2LJ	Buque tanque para el transporte de jugo de fruta	Buque tanque para el transporte de concentrado de jugo de fruta a granel en tanques aislados.
	Petróleo	A13A2TV	Petrolero para crudos	Buque tanque para el transporte de petróleo crudo a granel.
		A13A2TW	Petrolero para crudos/productos petrolíferos	Buque tanque para el transporte de petróleo crudo a granel y para el transporte de productos de petróleo refinados.
		A13B2TP	Buque tanque para el transporte de productos petrolíferos	Buque tanque para el transporte a granel de productos de petróleo refinados, limpios o sucios.
		A13B2TU	Buque tanque (no especificado)	Buque tanque de carga no especificada.
		A13C2LA	Buque tanque para el transporte de asfalto/bitumen	Buque tanque para el transporte a granel de asfalto/bitumen a temperaturas de entre 150 y 200 °C.
		A13E2LD	Buque tanque para el transporte de mezclas de carbón/petróleo	Buque tanque para el transporte a granel de mezclas líquidas de carbón/petróleo que se mantienen a altas temperaturas.
	Otros líquidos	A14A2LO	Buque tanque para el transporte de agua	Buque tanque para el transporte de agua a granel.
		A14F2LM	Buque tanque para el transporte de melaza	Buque tanque para el transporte de melaza a granel.
		A14G2LG	Buque tanque para el transporte de adhesivos	Buque tanque para el transporte de adhesivos a granel.
		A14H2LH	Buque tanque para el transporte de alcohol	Buque tanque para el transporte de alcohol a granel.
		A14N2LL	Buque tanque para el transporte de caprolactama	Buque tanque para el transporte a granel de caprolactama, un producto químico utilizado en el sector de los plásticos para la producción de poliamidas.

.3	Buques tanque (Cont.)	Productos químicos	A12A2TL	Buque tanque para carga diversificada	Quimiquero con muchos tanques segregados para transportar distintos grados de productos químicos definidos en el Código internacional de quimiqueros. Normalmente pueden tener entre 10 y 60 tanques.
.4	Buques portacontenedores	Contenedores	A33A2CC	Buque portacontenedores (completamente celular)	Buque de carga de una sola cubierta con bodegas en forma de caja equipadas con guías celulares fijas para el transporte de contenedores.
.5	Buques de carga general	Carga general	A31A2GX	Buque de carga general	Buque de carga de una o varias cubiertas para el transporte de varios tipos de carga seca. Los buques de una sola cubierta suelen tener bodegas en forma de caja. La carga se embarca y desembarca por las escotillas de la cubierta de intemperie.
		Otras cargas secas	A38H2GU	Buque para el transporte de pulpa de papel	Buque proyectado para transportar pulpa de papel.
.6	Buques de carga refrigerada	Carga refrigerada	A34A2GR	Buque de carga refrigerada	Buque de carga de varias cubiertas para el transporte de cargas refrigeradas a distintas temperaturas.
.7	Buque de carga combinada	Carga seca a granel/ petrolero	A22A2BB	Granelero/ petrolero	Granelero configurado para el transporte alternativo (pero no simultáneo) de petróleo crudo.
		Carga seca a granel/ petrolero	A22B2BR	Mineralero/ petrolero	Mineralero configurado para el transporte alternativo (pero no simultáneo) de petróleo crudo.
		Carga seca a granel/ petrolero	A22A2BP	Mineralero/ granelero/ petrolero para productos petrolíferos	Granelero configurado para el transporte alternativo (pero no simultáneo) de productos de petróleo.



**Cuadro 2: Tipos de buques de IHSF no incluidos en el cálculo de los niveles de referencia que se utilizarán para el EEDI**

.1 Graneleros	Carga seca a granel	A21A2BG	Granelero (sólo lacustre)	Buque de carga de una sola cubierta adaptado a las limitaciones de la navegación en los Grandes Lagos de América del Norte, inadecuado para la navegación en mar abierta. Tiene un número mayor de escotillas que los graneleros comunes, y dichas escotillas son mucho más anchas que largas.
	Carga seca a granel	A21A2BV	Granelero (con cubiertas para vehículos)	Granelero de cubiertas móviles para el transporte adicional de vehículos nuevos.
	Carga seca a granel/petróleo	A22A2BB	Granelero/petrolero	Granelero configurado para el transporte alternativo (pero no simultáneo) de petróleo crudo.
	Carga seca a granel/petróleo	A22B2BR	Mineralero/petrolero	Mineralero configurado para el transporte alternativo (pero no simultáneo) de petróleo crudo.
	Carga seca a granel/petróleo	A22A2BP	Mineralero/granelero/petrolero para productos petrolíferos	Granelero configurado para el transporte alternativo (pero no simultáneo) de productos de petróleo.
	Carga seca a granel autodescargable	A23A2BK	Granelero autodescargable, lacustre	Granelero de los Grandes Lagos equipado con cinta transportadora (o sistema similar) y puntal de carga para desembarcar carga al costado o a tierra sin necesidad de equipo externo.
	Otras cargas secas a granel	A24H2BZ	Buque para el transporte de polvos	Buque de carga de una sola cubierta destinado al transporte de polvos finos, como las cenizas volantes. Carece de escotillas en la cubierta de intemperie.
	Otras cargas secas a granel	A24G2BS	Buque para el transporte de azúcar refinado	Buque de carga de una sola cubierta destinado al transporte de azúcar refinado. El azúcar se carga a granel y se embolsa en tránsito (BIBO – carga a granel – descarga en sacos).
.2 Gaseros	Gas licuado	A11B2TH	Buque tanque para el transporte de GPL/quimiquero	Buque tanque para el transporte de GPL que también tiene la capacidad de transportar productos químicos, como se definen en el Código internacional de quimiqueros.

3	Buques tanque	Petróleo	A13A2TS	Buque tanque lanzadera	Buque tanque para el transporte a granel de petróleo crudo, específicamente entre las terminales mar adentro y las refinerías. Suele tener instalaciones de carga en la proa.
4	Buques portacontenedores	Contenedores	A33B2CP	Buque de pasaje/portacontenedores	Buque portacontenedores con alojamiento para más de 12 pasajeros.
5	Buques de carga general	Carga general	A31A2GO	Buque de carga de escotilla abierta	Buque de carga de grandes dimensiones de una sola cubierta con escotillas del ancho de la manga y bodegas en forma de caja para el transporte de carga seca en unidades, como productos forestales y contenedores. Suelen estar equipados con grúa de pórtico.
		Carga general	A31A2GS	Buque de carga general/buque tanque (portacontenedores/petrolero/granelero)	Buque de carga general con tapas de escotilla reversibles; un lado queda al ras y el otro tiene deflectores para las cargas líquidas. En modalidad de carga seca pueden transportarse contenedores sobre las tapas de las escotillas.
		Carga general	A31A2GT	Buque de carga general/buque tanque	Buque de carga general equipado con tanques para el transporte adicional de cargas líquidas.
		Carga general	A31C2GD	Buque de carga en cubierta	Buque configurado para transportar únicamente carga en unidades en cubierta. El acceso puede ser mediante una rampa de transbordo rodado.
		Pasaje/carga general	A32A2GF	Buque de carga general/pasaje	Buque de carga general con alojamiento para más de 12 pasajeros.
		Otras cargas secas	A38A2GL	Buque para el transporte de ganado	Buque de carga configurado para el transporte de ganado.
		Otras cargas secas	A38B2GB	Buque portagabarras	Buque de carga configurado para transportar barcazas (gabarras) cargadas. En la mayoría de los casos, las gabarras se embarcan con una grúa de pórtico. También conocido como buque portagabarras del tipo LASH.
		Otras cargas secas	A38C3GH	Buque para el transporte de cargas pesadas, semisumergible	Buque semisumergible para el transporte de cargas pesadas en el cual la carga se embarca/desembarca flotando.

5 Buques de carga general (Cont.)	Otras cargas secas	A38C3GY	Buque para el transporte de yates, semisumergible	Buque semisumergible para el transporte de cargas pesadas especialmente configurado para el transporte de yates.
	Otras cargas secas	A38D2GN	Buque para el transporte de combustible nuclear	Buque de carga configurado para transportar combustible nuclear en cofres.
	Otras cargas secas	A38D2GZ	Buque para el transporte de combustible nuclear (con capacidad de transbordo rodado)	Buque para el transporte de combustible nuclear que se carga y descarga mediante una rampa de transbordo rodado.
	Otras cargas secas	A38B3GB	Buque portagabarras, semisumergible	Buque portagabarras semisumergible en el cual las gabarras se embarcan y desembarcan flotando.
	Otras cargas secas	A38C2GH	Buque para el transporte de cargas pesadas	Buque de carga para el transporte de cargas pesadas o de tamaño excepcional. La carga puede embarcarse en cubierta o en bodegas, mediante grúas o rampas de transbordo rodado.

**APÉNDICE 2**

**ECUACIÓN PARA CALCULAR EL VALOR DEL ÍNDICE DEL NIVEL DE REFERENCIA  
 APLICABLE A LOS BUQUES PARA EL TRANSPORTE DE GNL**

	<b>Diésel por impulso directo</b>	<b>Sistema mixto diésel – eléctrico (DFDE)</b>	<b>Turbina de vapor</b>
<b>Márgenes</b>	<i>Motor</i> : 10 % <i>Mar</i> : 20 %	<i>Motor</i> : – <i>Mar</i> : 20 %	<i>Motor</i> : – <i>Mar</i> : 20 %
<b>Margen de proyecto</b>	Margen = $\frac{0,9}{1,2}$ Margen = 75 %	Margen = $\frac{1}{1,2}$ Margen = 83 %	Margen = $\frac{1}{1,2}$ Margen = 83 %
<b>Fórmula <math>P_{ME}^1</math></b>	$P_{ME(i)} = 0,75 \times (MCR_{ME(i)} - P_{PTO(i)})$	$P_{ME}(\xi) = 0,83 \times \frac{MPP(\xi)}{\eta_{Electrical}(\xi)}$	$P_{ME}(\xi) = 0,83 \times (MCR_{ME}(\xi) - P_{PTO}(\xi))$
<b>SFC<sub>ME</sub> en g/kWh (combustible)</b>	190 (HFO)	175 (FBO)	285 (FBO)
<b>Fórmula <math>P_{AE}^2</math></b>	$P_{AE} = 0,025 \cdot \sum_{i=1}^{nME} MCR_{ME}(\xi) + 250 + Capacidad \times BOR \times 15$	$P_{AE} = (0,025 + 0,02) \cdot \sum_{i=1}^{nME} P_{ME}(\xi) + 250$	$P_{AE} = 0$
<b>Fórmulas del índice</b>	$3,1144 \cdot \frac{190 \cdot \sum_{i=1}^{nME} P_{ME}(\xi) + 215 \cdot P_{AE}}{Capacidad \cdot V_{ref}}$	$2,75 \cdot \frac{175 \cdot \sum_{i=1}^{nME} P_{ME}(\xi) + 175 \cdot P_{AE}}{Capacidad \cdot V_{ref}}$	$2,75 \cdot \frac{285 \cdot \sum_{i=1}^{nME} P_{ME}(\xi)}{Capacidad \cdot V_{ref}}$

NOTAS:

- <sup>1</sup> El MPP<sub>(i)</sub> de los sistemas de propulsión diésel-eléctrica bicomcombustible se calcula como el 66 % del régimen continuo máximo de los motores.  
<sup>2</sup> El régimen de evaporación de proyecto del diésel por impulso directo es 0,15 (%/día).

\*\*\*

## ANEXO 15

### ENMIENDAS A LA INTERPRETACIÓN UNIFICADA DEL ANEXO VI DEL CONVENIO MARPOL (MEPC.1/Circ.795)

#### **Regla 5**

##### *Reconocimientos*

La regla 5.4.4 dice lo siguiente:

- "4 Para los buques existentes, la verificación de la prescripción relativa a llevar a bordo un SEEMP, de conformidad con la regla 22, tendrá lugar en el primer reconocimiento intermedio o de renovación, si éste es anterior, señalados en el párrafo 1 de la presente regla, que se efectúe el 1 de enero de 2013 o posteriormente."

#### **Regla 6**

##### *Expedición o refrendo del certificado*

La regla 6.4 dice lo siguiente:

- "4 Se expedirá un Certificado internacional de eficiencia energética del buque una vez se realice un reconocimiento, de conformidad con lo dispuesto en la regla 5.4 del presente anexo, de todo buque de arqueo bruto igual o superior a 400 antes de que el buque pueda realizar viajes a puertos o terminales mar adentro sometidos a la jurisdicción de otras Partes."

#### **Regla 22**

##### *Plan de gestión de la eficiencia energética del buque (SEEMP)*

La regla 22.1 dice lo siguiente:

- "1 Todo buque llevará a bordo un plan de gestión de la eficiencia energética del buque (SEEMP). Dicho plan podrá formar parte del sistema de gestión de la seguridad del buque (SMS)."

#### ***Interpretación:***

- 1 El Certificado internacional de eficiencia energética del buque (Certificado IEE) se expedirá tanto para los buques nuevos como para los buques existentes a los que se aplique el capítulo 4 del Anexo VI del Convenio MARPOL. A los buques a los que no se exige llevar a bordo un SEEMP tampoco habrá que expedirles un Certificado IEE.

...

- 6 Con respecto a los buques que deban llevar a bordo un SEEMP, éstos excluyen las plataformas (incluidas las IFPAD/UFA) y las torres de perforación, independientemente de su propulsión, y cualquier otro tipo de buque sin medios de propulsión.

\*\*\*



**ANEXO 16**

**RESOLUCIÓN MEPC.232(65)**

**Adoptada el 17 de mayo de 2013**

**DIRECTRICES PROVISIONALES DE 2013 PARA DETERMINAR LA POTENCIA DE PROPULSIÓN MÍNIMA QUE PERMITA MANTENER LA MANIOBRABILIDAD DEL BUQUE EN CONDICIONES DESFAVORABLES**

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 62º periodo de sesiones, el Comité adoptó, mediante la 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),

TOMANDO NOTA de que las enmiendas al Anexo VI del Convenio MARPOL, adoptadas en su 62º periodo de sesiones mediante la inclusión del nuevo capítulo 4 acerca de las reglas sobre eficiencia energética de los buques, entraron en vigor el 1 de enero de 2013,

TOMANDO NOTA TAMBIÉN de que en la regla 21.5 del Anexo VI del Convenio MARPOL, enmendado, se prescribe que la potencia propulsora instalada no sea inferior a la potencia propulsora necesaria para mantener la maniobrabilidad del buque en las condiciones desfavorables que se definan en las directrices,

RECONOCIENDO que las enmiendas al Anexo VI del Convenio MARPOL requieren la adopción de las directrices pertinentes para una implantación uniforme y sin contratiempos de las reglas y a fin de facilitar el plazo previo suficiente para que se prepare el sector,

HABIENDO EXAMINADO, en su 65º periodo de sesiones, el proyecto de directrices provisionales de 2013 para determinar la potencia de propulsión mínima que permita mantener la maniobrabilidad del buque en condiciones desfavorables,

1. ADOPTA las Directrices provisionales de 2013 para determinar la potencia de propulsión mínima que permita mantener la maniobrabilidad del buque en condiciones desfavorables, 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 las leyes nacionales mediante las que se hagan entrar en vigor e implanten las disposiciones de la regla 20 del Anexo VI del Convenio MARPOL, enmendado;
3. PIDE a las Partes en el Anexo VI del Convenio MARPOL y a otros Gobiernos Miembros que pongan las directrices adjuntas relativas al índice de eficiencia energética de proyecto (EEDI) en conocimiento de los propietarios de buques, armadores, constructores de buques, proyectistas de buques y demás grupos interesados;

4. ACUERDA mantener esas directrices sometidas a examen teniendo en cuenta la experiencia que se obtenga;
5. REVOCA las Directrices provisionales distribuidas mediante la circular MSC-MEPC.2/Circ.11, a partir de la fecha de hoy.

\* \* \*



## ANEXO

## DIRECTRICES PROVISIONALES DE 2013 PARA DETERMINAR LA POTENCIA DE PROPULSIÓN MÍNIMA QUE PERMITA MANTENER LA MANIOBRABILIDAD DEL BUQUE EN CONDICIONES DESFAVORABLES

**0 Finalidad**

La finalidad de estas directrices provisionales consiste en prestar asistencia a las Administraciones y organizaciones reconocidas en la tarea de verificar que los buques que cumplen las prescripciones del EEDI establecidas en las reglas sobre eficiencia energética de los buques disponen de la potencia de propulsión instalada suficiente para mantener la maniobrabilidad en condiciones desfavorables, según se indica en la regla 21.5 del capítulo 4 del Anexo VI del Convenio MARPOL.

**1 Definición**

1.1 Por *condiciones desfavorables* se entienden las condiciones marinas con los siguientes parámetros:

Altura significativa de la ola ( $h_s$ , m)	Periodo máximo de la ola ( $T_p$ , s)	Velocidad media del viento ( $V_w$ , m/s)
5,5	7,0 a 15,0	19,0

Para las aguas costeras se considerará un espectro marino de tipo JONSWAP con un parámetro máximo de 3,3.

1.2 Se deberían aplicar las siguientes condiciones desfavorables a los buques definidos de acuerdo con los siguientes valores umbral de tamaño del buque:

Eslora del buque (m)	Altura significativa de la ola ( $h_s$ , m)	Periodo máximo de la ola ( $T_p$ , s)	Velocidad media del viento ( $V_w$ , m/s)
Inferior a 200	4,0	7,0 a 15,0	15,7
$200 \leq L_{pp} \leq 250$	Parámetros por interpolación lineal en función de la eslora del buque		
Superior a $L_{pp} = 250$	Véase el párrafo 1.1		

**2 Aplicabilidad\***

2.1 Las presentes directrices deberían aplicarse a todos los tipos de buques nuevos enumerados en el cuadro 1 del apéndice que hayan de cumplir las reglas sobre eficiencia energética de los buques de conformidad con la regla 21 del Anexo VI del Convenio MARPOL.

2.2 No obstante lo anterior, las presentes directrices no deberían aplicarse a los buques con sistemas de propulsión no tradicionales tales como los sistemas de propulsión encapsulados.

2.3 Las presentes directrices están destinadas a los buques sin restricciones de navegación; para otros casos, la Administración debería determinar las directrices adecuadas, teniendo en cuenta la zona de operaciones y las restricciones pertinentes.

\* Las presentes directrices provisionales se aplican a los buques a los que se exige cumplir las reglas de eficiencia energética de los buques de conformidad con la regla 21 del Anexo VI del Convenio MARPOL durante la fase 0 (es decir, los tipos de buques de tamaño igual o superior a 20 000 TPM en el cuadro 1 del apéndice).

### **3 Procedimiento de evaluación**

3.1 La evaluación podrá realizarse en dos etapas diferentes, tal como se establece a continuación:

- .1 evaluación de los niveles de potencia mínima; y
- .2 evaluación simplificada.

3.2 Se debería considerar que el buque cuenta con la potencia suficiente para mantener la maniobrabilidad en condiciones desfavorables si cumple una de estas etapas de evaluación.

### **4 Primera etapa de evaluación: evaluación de los niveles de potencia mínima**

4.1 Si el buque objeto de examen cuenta con una potencia instalada que no sea inferior a la potencia establecida en los niveles de potencia mínima para el tipo de buque de que se trate, entonces debería considerarse que el buque en cuestión dispone de la potencia suficiente para mantener la maniobrabilidad en condiciones desfavorables.

4.2 En el apéndice se proporcionan los niveles de potencia mínima correspondientes a los diferentes tipos de buques.

### **5 Segunda etapa de evaluación: evaluación simplificada**

5.1 En el apéndice se proporciona la metodología aplicable a la evaluación simplificada.

5.2 Si el buque objeto de examen cumple las prescripciones establecidas en la evaluación simplificada, se debería considerar que el buque dispone de la potencia suficiente para mantener la maniobrabilidad en condiciones desfavorables.

### **6 Documentación**

6.1 En la documentación de las pruebas debería incluirse como mínimo, entre otras cosas:

- .1 una descripción de los principales datos del buque;
- .2 una descripción de los sistemas pertinentes de maniobra y de propulsión del buque;
- .3 una descripción de la etapa de evaluación realizada y de sus resultados; y
- .4 una descripción del método o métodos de prueba utilizados con referencias, si procede.

## APÉNDICE

### PROCEDIMIENTOS DE EVALUACIÓN DE LA CAPACIDAD PARA MANTENER LA MANIOBRABILIDAD DEL BUQUE EN CONDICIONES DESFAVORABLES, APLICABLES DURANTE LA FASE 0 DE LA IMPLANTACIÓN DEL EEDI

#### 1 Ámbito de aplicación

1.1 Los procedimientos descritos más abajo se aplicarán durante la fase 0 de la implantación del EEDI, según lo establecido en la regla 21 del Anexo VI del Convenio MARPOL (véase también el párrafo 0, "Finalidad", de las presentes directrices provisionales).

#### 2 Niveles de potencia mínima

2.1 Los valores de los niveles de potencia mínima del régimen continuo máximo (MCR) total instalado, expresados en kW, correspondientes a distintos tipos de buques, deberían calcularse del siguiente modo:

$$\text{Valor del nivel de potencia mínima} = a \times (TPM) + b$$

donde:

*TPM* es el peso muerto del buque en toneladas métricas; y

*a* y *b* son los parámetros establecidos en el cuadro 1 para los buques tanque, los graneleros y los buques de carga combinada.

**Cuadro 1: Parámetros *a* y *b* para la determinación de los valores del nivel de potencia mínima correspondiente a los distintos tipos de buques**

Tipo de buque	<i>a</i>	<i>b</i>
Graneleros	0,0687	2 924,4
Buques tanque	0,0689	3 253,0
Buques de carga combinada	Véanse los anteriores buques tanque	

El régimen continuo máximo (MCR) total instalado de todos los principales motores de propulsión no debería ser inferior al valor del nivel de potencia mínima, cuando el MCR es el valor especificado en el Certificado EIAPP.

#### 3 Evaluación simplificada

3.1 El procedimiento de evaluación simplificada se basa en el principio que establece que, si un buque cuenta con la potencia instalada suficiente para desplazarse a una determinada velocidad de avance con mar y viento de proa, el buque también podrá mantener el rumbo, aun cuando las olas y el viento provengan de cualquier otra dirección. Así, pues, la velocidad mínima de avance del buque con mar y viento de proa se seleccionará en función del proyecto de buque, de manera tal que el cumplimiento de las prescripciones relativas a la velocidad de avance del buque equivalga al cumplimiento de las prescripciones relativas al mantenimiento del rumbo. Por ejemplo, los buques con mayores áreas de la pala del timón podrán mantener el rumbo incluso si el motor tiene menos potencia; de forma análoga, los buques con una mayor superficie lateral expuesta al viento necesitarán mayor potencia para mantener el rumbo que los buques que cuenten con una superficie expuesta al viento más reducida.

3.2 La simplificación de este procedimiento consiste en que se considera únicamente la ecuación del movimiento constante en dirección longitudinal; las prescripciones relativas al mantenimiento del rumbo con viento y olas se tienen en cuenta de forma indirecta, mediante el ajuste de la velocidad de avance del buque prescrita cuando se registren olas y viento de proa.

3.3 El procedimiento de evaluación consta de dos etapas, a saber:

- .1 definición de la velocidad de avance prescrita con olas y viento de proa, que permita mantener el rumbo, aun cuando se presenten olas y viento de cualquier dirección; y
- .2 determinación de si la potencia instalada es suficiente para alcanzar la velocidad de avance prescrita con olas y viento de proa.

### **Definición de la velocidad de avance del buque prescrita**

3.4 La velocidad prescrita de avance del buque por el agua con olas y viento de proa,  $V_s$ , es la mayor de:

- .1 la velocidad mínima de navegación,  $V_{nav}$ ; o
- .2 la velocidad mínima para mantener el rumbo,  $V_{ck}$ .

3.5 La velocidad mínima de navegación,  $V_{nav}$ , facilita el desplazamiento del buque para alejarse de la zona costera en un lapso suficiente antes de que la tormenta se intensifique para reducir el riesgo para la navegación, así como los riesgos de movimientos excesivos relacionados con las olas como consecuencia de un rumbo desfavorable con respecto al viento y las olas. La velocidad mínima de navegación se fija en 4,0 nudos.

3.6 En el marco de la evaluación simplificada se seleccionará la velocidad mínima para mantener el rumbo,  $V_{ck}$ , a fin de facilitar el mantenimiento del rumbo del buque con olas y viento que provengan de cualquier dirección. Esta velocidad se establece en función de la velocidad de referencia para mantener el rumbo  $V_{ck, ref}$ , en relación con los buques que cuentan con un área de la pala del timón  $A_R$  igual al 0,9 % del área lateral sumergida corregida por el efecto de la amplitud, y de un factor de ajuste que tiene en cuenta el área real de la pala del timón:

$$V_{ck} = V_{ck, ref} - 10,0 \times (A_R \% - 0,9) \quad (1)$$

siendo  $V_{ck}$ , en nudos, la velocidad mínima para mantener el rumbo,  $V_{ck, ref}$ , en nudos, la velocidad para mantener el rumbo de referencia, y  $A_R$  % el área real de la pala del timón,  $A_R$ , expresada como porcentaje de la superficie lateral sumergida del buque corregida por el efecto de la amplitud,  $A_{LS, cor}$ , calculada de la siguiente forma:  $A_R \% = A_R / A_{LS, cor} \cdot 100$  %. La superficie lateral sumergida corregida por el efecto de la amplitud se calcula de la siguiente forma:  $A_{LS, cor} = L_{pp} T_m (1,0 + 25,0 (B_w / L_{pp})^2)$ , donde  $L_{pp}$  es la eslora entre perpendiculares en metros,  $B_w$  es la manga en la flotación en metros y  $T_m$  es el calado en el centro del buque en metros. En el caso de timones elevados u otros aparatos de gobierno alternativos, se utilizará el área del timón equivalente al área del timón tradicional.

3.7 La velocidad para mantener el rumbo de referencia,  $V_{ck, ref}$ , para los buques tanque, los graneleros y los buques de carga combinada se establece en función de la relación  $A_{FW}/A_{LW}$  de la superficie frontal expuesta al viento  $A_{FW}$  y la superficie lateral expuesta al viento  $A_{LW}$ , del siguiente modo:

- .1 9,0 nudos cuando  $A_{FW}/A_{LW} = 0,1$  o menos y 4,0 nudos cuando  $A_{FW}/A_{LW} = 0,40$  o más; y
- .2 interpolación lineal entre 0,1 y 0,4 para valores intermedios de  $A_{FW}/A_{LW}$ .

### Procedimiento de evaluación de la potencia de propulsión instalada

3.8 La evaluación se debe realizar en condiciones de calado máximo a la velocidad de avance del buque prescrita,  $V_s$ , establecida anteriormente. El principio de la evaluación es que el empuje de hélice prescrito,  $T$  en N, que se define a partir de la suma de la resistencia del casco desnudo en aguas tranquilas  $R_{cw}$ , la resistencia debida a los apéndices del buque  $R_{app}$ , la resistencia aerodinámica  $R_{air}$ , y la resistencia adicional en el mar  $R_{aw}$ , puede establecerse a partir del sistema de propulsión del buque, teniendo en cuenta el factor de deducción del empuje  $t$ :

$$T = (R_{cw} + R_{air} + R_{aw} + R_{app})/(1-t) \quad (2)$$

3.9 La resistencia en aguas tranquilas para los buques tanque, los graneleros y los buques de carga combinada puede calcularse dejando de lado la resistencia en el mar, de la siguiente forma:  $R_{cw} = (1+k)C_F \frac{1}{2} \rho S V_s^2$ , siendo  $k$  el factor de forma,  $C_F = \frac{0,075}{(\log_{10} Re - 2)^2}$  el coeficiente de la resistencia de rozamiento,  $Re = V_s L_{pp} / \nu$  el número de Reynolds,  $\rho$  la densidad del agua en  $kg/m^3$ ,  $S$  la superficie mojada del casco desnudo en  $m^2$ ,  $V_s$  la velocidad de avance del buque en  $m/s$  y  $\nu$  la viscosidad cinemática del agua en  $m^2/s$ .

3.10 El factor de forma  $k$  debería obtenerse a partir de los ensayos con modelo. Cuando no se disponga de ensayos con modelo, se podrá utilizar la fórmula empírica que figura a continuación:

$$k = -0,095 + 25,6 \frac{C_B}{(L_{pp}/B_{wl})^2 \sqrt{B_{wl}/T_m}} \quad (3)$$

donde  $C_B$  es el coeficiente de bloque basado en  $L_{pp}$ .

3.11 La resistencia aerodinámica puede calcularse como  $R_{air} = C_{air} \frac{1}{2} \rho_a A_F V_{w,rel}^2$ , siendo  $C_{air}$  el coeficiente de resistencia aerodinámica,  $\rho_a$  la densidad del aire en  $kg/m^3$ ,  $A_F$  la superficie frontal del casco y la superestructura expuesta al viento, en  $m^2$ , y  $V_{w,rel}$  la velocidad relativa del viento en  $m/s$ , que se define mediante las condiciones desfavorables previstas en el párrafo 1.1 de las directrices provisionales,  $V_w$ , añadida a la velocidad de avance del buque  $V_s$ . El coeficiente  $C_{air}$  puede obtenerse a partir de los ensayos con modelo o a partir de los datos empíricos. Si no se dispone de ninguno de los valores anteriores, se supondrá el valor 1,0.

3.12 La resistencia adicional en el mar,  $R_{aw}$ , que se define mediante las condiciones desfavorables y el espectro de las olas previstas en el párrafo 1 de las directrices provisionales, se calcula del siguiente modo:

$$R_{aw} = 2 \int_0^{\infty} \frac{R_{aw}(V_s, \omega)}{\zeta_a^2} S_{\zeta\zeta}(\omega) d\omega \quad (4)$$

donde  $R_{aw}(V_s, \omega)/\zeta_a^2$  es la función de transferencia cuadrática de la resistencia adicional en función de la velocidad de avance  $V_s$  en m/s, frecuencia de las olas  $\omega$  en rad/s, la amplitud de ola  $\zeta_a$ , en m, y el espectro de las olas,  $S_{\zeta\zeta}$  en  $m^2/s$ . La función de transferencia cuadrática de la resistencia adicional puede obtenerse de la prueba de la resistencia adicional con olas regulares a la velocidad de avance del buque prescrita,  $V_s$ , de conformidad con los procedimientos 7.5-02 07-02.1 y 7.5-02 07-02.2 de la ITTC o mediante un método equivalente verificado por la Administración.

3.13 El factor de deducción del empuje  $t$  puede obtenerse a partir de los ensayos con modelo o de la fórmula empírica. Una estimación conservadora predeterminada es  $t = 0,7w$ , siendo  $w$  la fracción de estela. La fracción de estela  $w$  puede calcularse a partir de los ensayos con modelo o la fórmula empírica; en el cuadro 2 se proporcionan las estimaciones conservadoras predeterminadas.

**Cuadro 2: Valores recomendados relativos a la fracción de estela  $w$**

<b>Coefficiente de bloque</b>	<b>Una hélice</b>	<b>Dos hélices</b>
0,5	0,14	0,15
0,6	0,23	0,17
0,7	0,29	0,19
0,8 y superior	0,35	0,23

3.14 El coeficiente de avance prescrito de la hélice se determina a partir de la ecuación:

$$T = \rho u_a^2 D_p^2 K_T(J) / J^2 \quad (5)$$

donde  $D_p$  es el diámetro de la hélice,  $K_T(J)$  el coeficiente de empuje de la hélice en aguas abiertas,  $J = u_a/nD_p$ , y  $u_a = V_s(1-w)$ .  $J$  puede obtenerse a partir de la curva de  $K_T(J)/J^2$ .

3.15 La velocidad de rotación prescrita de la hélice,  $n$ , en revoluciones por segundo, se establece a partir de la relación:

$$n = u_a / (JD_p) \quad (6)$$

3.16 Entonces la potencia prescrita suministrada a la hélice a esta velocidad de rotación  $n$ ,  $P_D$  en vatios, se establece a partir de la relación:

$$P_D = 2\pi\rho n^3 D_p^5 K_Q(J) \quad (7)$$

donde  $K_Q(J)$  es la curva del coeficiente del par de la hélice en aguas abiertas. Se supone una eficiencia rotativa relativa cercana a 1,0.

3.17 Respecto de los motores diésel, la potencia disponible es limitada debido a la limitación del régimen de par del motor  $Q \leq Q_{\max}(n)$ , donde  $Q_{\max}(n)$  es el par torsor máximo que el motor puede generar a la velocidad de rotación de la hélice  $n$  dada. Por consiguiente, el MCR instalado mínimo se calcula teniendo en cuenta:

- .1 la curva de limitación del régimen de par del motor especificada por el fabricante del motor; y
- .2 la eficiencia de transmisión  $\eta_s$ , que se supondrá que es 0,98 para las máquinas de popa y 0,97 para las máquinas de la sección central, salvo cuando se disponga de mediciones exactas.

\*\*\*





**ANEXO 17**

**RESOLUCIÓN MEPC.233(65)**

**Adoptada el 17 de mayo de 2013**

**DIRECTRICES DE 2013 PARA EL CÁLCULO DE LOS NIVELES DE REFERENCIA QUE SE UTILIZARÁN PARA EL ÍNDICE DE EFICIENCIA ENERGÉTICA DE PROYECTO (EEDI) PARA BUQUES DE PASAJE DEDICADOS A CRUCEROS CON SISTEMAS DE PROPULSIÓN NO TRADICIONALES**

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 62º periodo de sesiones, el Comité adoptó, mediante la 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),

TOMANDO NOTA de que la regla 21 (EEDI prescrito) del Anexo VI del Convenio MARPOL, enmendado, prescribe que se establezcan niveles de referencia para cada tipo de buque al que sea aplicable la regla 21,

HABIENDO EXAMINADO, en su 65º periodo de sesiones, el proyecto de directrices de 2013 para el cálculo de los niveles de referencia que se utilizarán para el índice de eficiencia energética de proyecto (EEDI) para buques de pasaje dedicados a cruceros con sistemas de propulsión no tradicionales, con miras a la ampliación de la aplicación del EEDI a este tipo de buques,

1. ADOPTA las Directrices de 2013 para el cálculo de los niveles de referencia que se utilizarán para el índice de eficiencia energética de proyecto (EEDI) para buques de pasaje dedicados a cruceros con sistemas de propulsión no tradicionales, que figuran en el anexo de la presente resolución;
2. ACUERDA mantener estas directrices sometidas a examen teniendo en cuenta la experiencia adquirida.

\* \* \*

## ANEXO

### DIRECTRICES DE 2013 PARA EL CÁLCULO DE LOS NIVELES DE REFERENCIA QUE SE UTILIZARÁN PARA EL ÍNDICE DE EFICIENCIA ENERGÉTICA DE PROYECTO (EEDI) PARA BUQUES DE PASAJE DEDICADOS A CRUCEROS CON SISTEMAS DE PROPULSIÓN NO TRADICIONALES

#### Introducción

1 Se establecen niveles de referencia para cada tipo de buque al que sea aplicable la regla 21 (EEDI prescrito) del Anexo VI del Convenio MARPOL.

2 Un nivel de referencia se define como una curva que representa el valor del índice medio derivado de una serie de valores individuales del índice para un grupo predefinido de buques. Se calculará un nivel de referencia para cada tipo de buque al que sea aplicable la regla 21 del Anexo VI del Convenio MARPOL, garantizando que sólo se incluyan en el cálculo de cada nivel de referencia datos de buques comparables.

3 El propósito del EEDI es establecer una base equitativa para las comparaciones, a fin de estimular el desarrollo de buques más eficientes, en general, y de establecer la eficiencia mínima de los buques nuevos, en función del tipo y el tamaño de buque. Por consiguiente, los niveles de referencia para cada tipo de buque se calculan de manera transparente y rigurosa.

4 Los tipos de buques se definen en la regla 2 del Anexo VI del Convenio MARPOL. Para calcular el EEDI prescrito definido en la regla 21 del Anexo VI del Convenio MARPOL se utiliza el nivel de referencia para cada tipo de buque.

#### Aplicabilidad

5 Las presentes directrices se aplican a los buques de pasaje dedicados a cruceros con sistemas de propulsión no tradicionales, incluidos los buques de propulsión diésel-eléctrica, propulsión con turbina y propulsión híbrida.

6 Para otros tipos de buques, véanse las Directrices para el cálculo de los niveles de referencia que se utilizarán para el índice de eficiencia energética de proyecto (EEDI), en la resolución MEPC.215(63).

#### Valor del nivel de referencia

7 El valor del nivel de referencia para los buques de pasaje dedicados a cruceros con sistemas de propulsión no tradicionales se formula como:

$$\text{Valor del nivel de referencia} = 170,84 \cdot b^{-0,214}$$

siendo  $b$  el arqueado bruto del buque.

#### Cálculo del nivel de referencia

8 Para calcular el nivel de referencia, se calcula un valor índice para cada buque de pasaje dedicado a cruceros con sistema de propulsión no tradicional, basándose en los siguientes supuestos:

- .1 El factor de emisión de carbono es constante para todos los motores, incluidos los motores de los buques de pasaje dedicados a cruceros de propulsión diésel-eléctrica e híbrida, es decir,

$$C_{F,ME} = C_{F,AE} = C_F = 3,1144 \text{ g CO}_2/\text{g de combustible.}$$

El factor de emisión de carbono para los buques de propulsión híbrida con turbinas de gas  $C_{F,AE}$  se calcula como un promedio de los factores de emisión de carbono de los motores auxiliares (es decir, 3,1144 g CO<sub>2</sub>/g de combustible) y el factor de emisión de carbono de las turbinas de gas (es decir, 3,206 g CO<sub>2</sub>/g de combustible) ponderado por su potencia nominal instalada.

- .2  $P_{ME(i)}$  es el 75 % de la potencia nominal instalada del motor principal ( $MCR_{ME(i)}$ ).

Cuando un buque sólo tiene propulsión eléctrica  $P_{ME(i)}$  es cero (0).

- .3 El consumo específico de combustible de todos los tipos de buques, incluidos los buques de pasaje dedicados a cruceros de propulsión diésel-eléctrica e híbrida, es constante para todos los motores auxiliares, es decir,  $SFC_{AE} = 215 \text{ g/kWh}$ .

El consumo específico de combustible de los buques de pasaje dedicados a cruceros de propulsión híbrida con turbinas de gas,  $SFC_{AE}$ , se calcula como un promedio del consumo específico de combustible de los motores auxiliares (es decir, 215 g/kWh) y el consumo específico de combustible de las turbinas de gas (es decir, 250 g/kWh) ponderado según su potencia nominal instalada.

- .4  $P_{AE}$  se calcula según lo indicado en el párrafo 2.5.6.3 de las Directrices de 2012 sobre el método de cálculo del índice de eficiencia energética de proyecto (EEDI) obtenido para buques nuevos (resolución MEPC.212(63)), teniendo en cuenta una eficiencia media determinada del generador o generadores ponderada por una potencia de 0,95.

- .5 Se excluyen del cálculo del nivel de referencia todas las tecnologías innovadoras de eficiencia energética mecánica, los generadores de cola y otras tecnologías innovadoras de eficiencia energética, es decir,  $P_{AE,eff} = 0$  y  $P_{eff} = 0$ .

- .6  $P_{PTI(i)}$  es el 75 % del consumo de la potencia nominal de cada motor acoplado al eje dividido por una eficiencia determinada de los generadores de 0,95 y dividido por una eficiencia determinada de la cadena de propulsión de 0,92.

9 A continuación figura la ecuación para calcular el valor índice para los buques de pasaje dedicados a cruceros con sistemas de propulsión no tradicionales:

$$\text{Valor estimado del índice} = \frac{3,1144 \cdot 190 \cdot \sum_{i=1}^{n_{ME}} P_{ME(i)} + C_{F,AE} \cdot SFC_{AE} \cdot (P_{AE} + \sum_{i=1}^{n_{PTI}} P_{PTI(i)})}{(\text{arqueo bruto}) \cdot V_{ref}}$$

\*\*\*



**ANEXO 18**

**RESOLUCIÓN MEPC.234(65)**

**Adoptada el 17 de mayo de 2013**

**ENMIENDAS A LAS DIRECTRICES DE 2012 SOBRE EL RECONOCIMIENTO Y  
CERTIFICACIÓN DEL ÍNDICE DE EFICIENCIA ENERGÉTICA DE PROYECTO  
(EEDI) (RESOLUCIÓN MEPC.214(63)), ENMENDADAS**

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 62º periodo de sesiones, el Comité adoptó, mediante la 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),

TOMANDO NOTA de que las enmiendas al Anexo VI del Convenio MARPOL, adoptadas en su 62º periodo de sesiones mediante la inclusión del nuevo capítulo 4 acerca de las reglas sobre eficiencia energética de los buques, entraron en vigor el 1 de enero de 2013,

TOMANDO NOTA TAMBIÉN de que en la regla 5 (Reconocimientos) del Anexo VI del Convenio MARPOL, enmendado, se prescribe que los buques a los que se aplique el capítulo 4 sean también objeto de reconocimiento y certificación, teniendo en cuenta las directrices elaboradas por la Organización,

TOMANDO NOTA ADEMÁS de que las Directrices de 2012 sobre el reconocimiento y certificación del índice de eficiencia energética de proyecto (EEDI) fueron adoptadas en su 63º periodo de sesiones,

RECONOCIENDO que las enmiendas al Anexo VI del Convenio MARPOL requieren la adopción de las directrices pertinentes para una implantación uniforme y sin contratiempos de las reglas y a fin de facilitar el tiempo suficiente para que se prepare el sector,

HABIENDO EXAMINADO, en su 65º periodo de sesiones, el proyecto de enmiendas a las Directrices de 2012 sobre el reconocimiento y certificación del índice de eficiencia energética de proyecto (EEDI),

1. ADOPTA las enmiendas a las Directrices de 2012 sobre el reconocimiento y certificación del índice de eficiencia energética de proyecto (EEDI), 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 5 del Anexo VI del Convenio MARPOL enmendado;
3. PIDE a las Partes en el Anexo VI del Convenio MARPOL y a otros Gobiernos Miembros que pongan las Directrices sobre el reconocimiento y certificación del índice de eficiencia energética de proyecto (EEDI), que figuran en el anexo, en conocimiento de capitanes, gente de mar, propietarios de buques, armadores y demás grupos interesados;
4. ACUERDA mantener esas directrices sometidas a examen teniendo en cuenta la experiencia adquirida.

\* \* \*

ANEXO

ENMIENDAS A LAS DIRECTRICES SOBRE EL RECONOCIMIENTO Y CERTIFICACIÓN  
DEL ÍNDICE DE EFICIENCIA ENERGÉTICA DE PROYECTO (EEDI)  
(RESOLUCIÓN MEPC.214(63)), ENMENDADAS

Los párrafos 4.3.5, 4.3.6 y 4.3.8 se enmiendan como sigue:

"4.3.5 El estado de la mar debería medirse con arreglo al procedimiento recomendado 7.5-04-01-01.1 de la ITTC, *Speed and Power Trials*, parte 1, 2012, revisión 1, o la norma ISO 15016:2002.\*

4.3.6 La velocidad del buque debería medirse con arreglo al procedimiento recomendado 7.5-04-01-01 de la ITTC, *Speed and Power Trials*, parte 1, 2012, revisión 1, o la norma ISO 15016:2002,\* y en más de dos puntos cuyo intervalo incluya la potencia del motor principal especificada en el párrafo 2.5 de las Directrices sobre el cálculo del EEDI.

4.3.8 El solicitante debería elaborar curvas de potencia basadas en la velocidad del buque medida y en la potencia del motor principal medida en la prueba de mar. Para elaborar las curvas de potencia, el solicitante debería calibrar la velocidad medida del buque, si es necesario, teniendo en cuenta el efecto del viento, la marea, las olas y las aguas poco profundas y el desplazamiento, de conformidad con el procedimiento recomendado 7.5-04-01-01.2 de la ITTC, *Speed and Power Trials*, parte 2, 2012, revisión 1, o la norma ISO 15016:2002.\* Una vez haya alcanzado un acuerdo con el propietario del buque, el solicitante debería presentar al verificador un informe sobre las pruebas de velocidad que incluya detalles relativos a la elaboración de la curva de potencia para que lo verifique."

(Los anexos 19 a 48 figuran en los documentos MEPC 65/22/Add.1 y Add.2)

---

\* El procedimiento recomendado 7.5-04-01-01 de la ITTC se considera la norma preferible y está disponible en el sitio en la Red de ITTC.SNAME.ORG. La versión revisada de la norma ISO 15016 debería estar disponible a principios de 2014.