

COMITÉ DE PROTECCIÓN
DEL MEDIO MARINO
67º periodo de sesiones
Punto 20 del orden del día

MEPC 67/20
31 octubre 2014
Original: INGLÉS

**INFORME DEL COMITÉ DE PROTECCIÓN DEL MEDIO MARINO
CORRESPONDIENTE A SU 67º PERIODO DE SESIONES**

Sección		Página
1	ADOPCIÓN DEL ORDEN DEL DÍA	4
2	ORGANISMOS ACUÁTICOS PERJUDICIALES EN EL AGUA DE LASTRE	5
3	RECICLAJE DE BUQUES	13
4	CONTAMINACIÓN ATMOSFÉRICA Y EFICIENCIA ENERGÉTICA	15
5	MEDIDAS TÉCNICAS Y OPERACIONALES ADICIONALES PARA MEJORAR LA EFICIENCIA ENERGÉTICA DEL TRANSPORTE MARÍTIMO INTERNACIONAL	33
6	REDUCCIÓN DE LAS EMISIONES DE GASES DE EFECTO INVERNADERO PROCEDENTES DE LOS BUQUES	38
7	EXAMEN Y ADOPCIÓN DE ENMIENDAS A LOS INSTRUMENTOS DE OBLIGADO CUMPLIMIENTO	40
8	EXAMEN DE LAS NORMAS RELATIVAS A LA REMOCIÓN DE NITRÓGENO Y FÓSFORO QUE FIGURAN EN LAS DIRECTRICES DE 2012 SOBRE LA IMPLANTACIÓN DE LAS NORMAS RELATIVAS A EFLUENTES Y PRUEBAS DE RENDIMIENTO DE LAS INSTALACIONES DE TRATAMIENTO DE AGUAS SUCIAS	44
9	CÓDIGO OBLIGATORIO PARA LOS BUQUES QUE OPEREN EN AGUAS POLARES	46
10	DETERMINACIÓN Y PROTECCIÓN DE ZONAS ESPECIALES Y DE ZONAS MARINAS ESPECIALMENTE SENSIBLES	54
11	INSUFICIENCIA DE LAS INSTALACIONES DE RECEPCIÓN	54
12	INFORMES DE LOS SUBCOMITÉS	54
13	LABOR DE OTROS ÓRGANOS	60

14	FOMENTO DE LA IMPLANTACIÓN Y EJECUCIÓN DEL CONVENIO MARPOL Y DE LOS INSTRUMENTOS CONEXOS	60
15	ACTIVIDADES DE COOPERACIÓN TÉCNICA PARA LA PROTECCIÓN DEL MEDIO MARINO	61
16	PROGRAMA DE TRABAJO DEL COMITÉ Y DE SUS ÓRGANOS AUXILIARES	62
17	APLICACIÓN DE LAS DIRECTRICES DE LOS COMITÉS	65
18	ELECCIÓN DE PRESIDENTE Y VICEPRESIDENTE PARA 2015	67
19	OTROS ASUNTOS	67
20	EXAMEN DEL INFORME DEL COMITÉ	67

LISTA DE ANEXOS

ANEXO 1	RESOLUCIÓN MEPC.252(67) SOBRE DIRECTRICES PARA LA SUPERVISIÓN POR EL ESTADO RECTOR DEL PUERTO EN VIRTUD DEL CONVENIO BWM
ANEXO 2	PLAN DE ACCIÓN PARA EL EXAMEN DE LAS DIRECTRICES PARA LA APROBACIÓN DE LOS SISTEMAS DE GESTIÓN DEL AGUA DE LASTRE (D8)
ANEXO 3	RESOLUCIÓN MEPC.253(67) SOBRE MEDIDAS QUE HAN DE ADOPTARSE PARA FACILITAR LA ENTRADA EN VIGOR DEL CONVENIO INTERNACIONAL PARA EL CONTROL Y LA GESTIÓN DEL AGUA DE LASTRE Y LOS SEDIMENTOS DE LOS BUQUES, 2004
ANEXO 4	INTERPRETACIÓN UNIFICADA DEL ANEXO VI DEL CONVENIO MARPOL ACERCA DE LA APLICABILIDAD DE LAS PRESCRIPCIONES SOBRE LA NOTA DE ENTREGA DE COMBUSTIBLE
ANEXO 5	RESOLUCIÓN MEPC.254(67) SOBRE DIRECTRICES DE 2014 SOBRE RECONOCIMIENTO Y CERTIFICACIÓN DEL ÍNDICE DE EFICIENCIA ENERGÉTICA DE PROYECTO (EEDI)
ANEXO 6	RESOLUCIÓN MEPC.255(67) SOBRE ENMIENDAS A LAS DIRECTRICES PROVISIONALES DE 2013 PARA DETERMINAR LA POTENCIA DE PROPULSIÓN MÍNIMA QUE PERMITA MANTENER LA MANIOBRABILIDAD DEL BUQUE EN CONDICIONES DESFAVORABLES (RESOLUCIÓN MEPC.232(65))
ANEXO 7	RESOLUCIÓN MEPC.256(67) SOBRE LA ENMIENDA AL ANEXO I DEL CONVENIO MARPOL
ANEXO 8	RESOLUCIÓN MEPC.257(67) SOBRE LA ENMIENDA AL ANEXO III DEL CONVENIO MARPOL

ANEXO 9	RESOLUCIÓN MEPC.258(67) SOBRE LA ENMIENDA AL ANEXO VI DEL CONVENIO MARPOL
ANEXO 10	PREÁMBULO, INTRODUCCIÓN Y PARTE II DEL PROYECTO DE CÓDIGO INTERNACIONAL PARA LOS BUQUES QUE OPEREN EN AGUAS POLARES
ANEXO 11	PROYECTOS DE ENMIENDA A LOS ANEXOS I, II, IV Y V DEL CONVENIO MARPOL
ANEXO 12	PROYECTO DE ENMIENDAS A LA REGLA 12 DEL ANEXO I DEL CONVENIO MARPOL
ANEXO 13	ORDEN DEL DÍA BIENAL DEL SUBCOMITÉ PPR Y ORDEN DEL DÍA PROVISIONAL DEL PPR 2
ANEXO 14	ORDEN DEL DÍA BIENAL DEL SUBCOMITÉ CCC Y ORDEN DEL DÍA PROVISIONAL DEL CCC 2
ANEXO 15	ORDEN DEL DÍA BIENAL DEL SUBCOMITÉ III Y ORDEN DEL DÍA PROVISIONAL DEL III 2
ANEXO 16	PUNTOS DE LOS ÓRDENES DEL DÍA BIENALES DE LOS SUBCOMITÉS HTW, NCSR, SDC Y SSE QUE GUARDAN RELACIÓN CON CUESTIONES AMBIENTALES
ANEXO 17	INFORME SOBRE LA SITUACIÓN DE LA LABOR BIENAL CON RESPECTO A LOS RESULTADOS PREVISTOS DEL COMITÉ DE PROTECCIÓN DEL MEDIO MARINO
ANEXO 18	PUNTOS QUE PROCEDE INCLUIR EN LOS ÓRDENES DEL DÍA DEL MEPC 68 Y DEL MEPC 69
ANEXO 19	DECLARACIONES DE LAS DELEGACIONES*

* Las declaraciones se han incluido en este anexo en el orden y en el idioma en el que se realizaron (con la traducción a otro idioma si ésta se facilitó) y clasificadas según el punto del orden del día al que se referían. 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 – ADOPCIÓN DEL ORDEN DEL DÍA

1.1 El 67º periodo de sesiones del Comité de protección del medio marino se celebró en la sede de la OMI del 13 al 17 de octubre de 2014 bajo la presidencia del Sr. Arsenio Domínguez (Panamá). También estuvo presente la Vicepresidenta del Comité, la Sra. Naomi Parker (Nueva Zelanda).

1.2 Asistieron al periodo de sesiones las 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, que se indican en el documento MEPC 67/INF.1.

1.3 También estuvieron presentes el Presidente del Consejo, el Sr. J. G. Lantz (Estados Unidos); el Presidente del Comité de facilitación (Comité FAL), el Sr. Y. Melenas (Federación de Rusia); el Presidente del Subcomité de implantación de los instrumentos de la OMI (Subcomité III), el Sr. D. Hutchinson (Bahamas); el Presidente del Subcomité de navegación, comunicaciones y búsqueda y salvamento (Subcomité NCSR), el Sr. C. Salgado (Chile); el Presidente del Subcomité de prevención y lucha contra la contaminación (Subcomité PPR), el Sr. S. Oftedal (Noruega); la Presidenta del Subcomité de proyecto y construcción del buque (Subcomité SDC), la Sra. A. Jost (Alemania); y el Presidente del Subcomité de sistemas y equipo del buque (Subcomité SSE), el Sr. S. Ota (Japón).

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 del sitio de la OMI en la Red: <http://www.imo.org/MediaCentre/SecretaryGeneral/Secretary-GeneralsSpeechesToMeetings>.

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

Adhesión al Convenio BWM

1.6 El Comité tomó nota con satisfacción de la información facilitada por la delegación del Japón acerca del hecho de que el 10 de octubre de 2014 el Japón había depositado ante el Secretario General un instrumento de adhesión al Convenio BWM, con lo que se había convertido en el 42º Estado Contratante del Convenio. La declaración completa de la delegación figura en el anexo 19.

Adopción del orden del día

1.7 El Comité adoptó el orden del día (MEPC 67/1) y acordó guiarse por el calendario provisional (MEPC 67/1/1, anexo 2, revisado), en el entendimiento de que podría adaptarse en función 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 67/INF.34.

Poderes

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

Disposiciones para la reunión

1.9 Con miras a utilizar el tiempo del Pleno de la manera más eficaz posible, el Comité aceptó la propuesta del Presidente de remitir los documentos presentados en relación con el punto 4 del orden del día que se indican en el párrafo 3 del documento MEPC 67/1/2 (Presidente) directamente al Grupo de trabajo sobre contaminación atmosférica y eficiencia energética, para su examen, sin presentarlos en el Pleno.

1.10 Tras observar que el Presidente, a partir de ese momento, llevaría a cabo la reunión en inglés, la delegación de España, respaldada por las de Argentina, Bolivia, Colombia, Guatemala y Francia, manifestó su preocupación por esa decisión. Las declaraciones de España y Francia figuran en el anexo 19.

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) no dejaba de ascender, con lo que su entrada en vigor estaba cada vez más cerca.

2.2 Turquía realizó el depósito, ante el Secretario General, de su instrumento de adhesión al Convenio BWM durante la sesión plenaria del 14 de octubre de 2014, de modo que el número de Estados Contratantes ascendía a 43, lo que constituye el 32,54 % del arqueo bruto de la flota mercante mundial. El Comité instó a los Estados que aún no habían 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 utilizan sustancias activas

2.3 El Comité tomó nota de que las reuniones 28ª y 29ª del Grupo de trabajo del GESAMP sobre el agua de lastre (GESAMP-BWWG) se habían celebrado del 5 al 9 de mayo de 2014 y el 8 de julio de 2014, respectivamente, en la sede de la OMI, bajo la presidencia del Sr. J. Linders. En el transcurso de las dos reuniones el GESAMP-BWWG había examinado un total de cuatro propuestas para la aprobación de sistemas de gestión del agua de lastre en los que se utilizan sustancias activas, presentadas por el Japón, la República de Corea y Singapur.

Aprobación inicial

2.4 Tras examinar las recomendaciones que figuran en el anexo 4 del informe de la 29ª reunión del GESAMP-BWWG (MEPC 67/2/9), el Comité acordó conceder la aprobación inicial al sistema de gestión del agua de lastre ElysisGuard, propuesto por Singapur en el documento MEPC 67/2/3.

2.5 El Comité invitó a la Administración de Singapur a que tuviera en cuenta todas las recomendaciones formuladas en el antedicho informe (MEPC 67/2/9, anexo 4) cuando continuara desarrollando el sistema.

Aprobación definitiva

2.6 Tras examinar las recomendaciones que figuran en los anexos 4 a 6 del informe de la 28ª reunión del GESAMP-BWWG (MEPC 67/2/4), el Comité acordó conceder la aprobación definitiva a:

- .1 el sistema de gestión del agua de lastre MARINOMATE™, propuesto por la República de Corea (MEPC 67/2);
- .2 el sistema de gestión del agua de lastre BlueZone™, propuesto por la República de Corea (MEPC 67/2/1); y
- .3 el sistema de gestión del agua de lastre KURITA™, propuesto por el Japón (MEPC 67/2/2).

2.7 El Comité invitó a las Administraciones del Japón y la República de Corea a que verificasen que todas las recomendaciones que figuran en el antedicho informe (MEPC 67/2/4, anexos 4 a 6) se tienen plenamente en cuenta antes de expedir los certificados de homologación.

2.8 Tras examinar las observaciones formuladas en el documento MEPC 67/2/14 (Japón) y tomar en consideración que el Presidente del GESAMP-BWWG había adoptado la misma decisión, el Comité acordó conceder la aprobación definitiva al sistema de gestión del agua de lastre KURITA™ sin la limitación del sistema de > 4 °C. El Comité tomó nota de que esta limitación recomendada se basaba en los datos de los que el GESAMP-BWWG disponía al celebrarse su 28ª reunión y de que se refería solamente a la temperatura mínima aplicable del agua de descarga al inyectarse el agente neutralizador y no estaba relacionada con la eficacia del sistema de gestión del agua de lastre. En otros sistemas de gestión del agua de lastre evaluados por el GESAMP-BWWG las limitaciones de los sistemas, establecidas por los propios solicitantes, se habían referido a la eficacia de los sistemas y a la temperatura de las aguas receptoras para evitar un aumento de las semividas.

Reuniones futuras del GESAMP-BWWG

2.9 El Comité tomó nota de que la próxima reunión ordinaria del GESAMP-BWWG (es decir, la 30ª reunión) se había programado en principio para el periodo comprendido entre el 8 y el 12 de diciembre de 2014, e invitó a los Miembros a que presentasen al MEPC 68 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 24 de octubre de 2014.

2.10 El Comité también observó, tras reconocer la posibilidad de que el GESAMP-BWWG presentase más de cuatro propuestas para su examen por el Grupo y posterior aprobación por el MEPC 68, que el Grupo había manifestado su disponibilidad para celebrar otra reunión (GESAMP-BWWG 31), prevista provisionalmente para febrero de 2015, a fin de dar cabida al mayor número posible de propuestas, siempre que se dieran las condiciones necesarias para organizar dicha reunión. Toda propuesta de aprobación que, por falta de tiempo, no se examinase en la 30ª reunión ni en la reunión adicional (es decir, la 31ª reunión) será examinada en la reunión del Grupo inmediatamente posterior al MEPC 68, y se informará al respecto al MEPC 69 (MEPC 67/2/9, sección 3).

Otros asuntos derivados de las reuniones del GESAMP-BWWG

2.11 Tras examinar las recomendaciones del GESAMP-BWWG sobre la optimización de la evaluación de las propuestas de aprobación, el Comité:

- .1 tomó nota de que, dado que la base de datos del GESAMP-BWWG de los productos químicos más comúnmente asociados con el agua de lastre tratada ha de considerarse un documento actualizable y de que ahora se

dispone de mejores datos sobre algunos productos químicos, desde la publicación del documento MEPC 65/INF.14, algunos de los datos utilizados en las evaluaciones para las aprobaciones definitivas difieren de los utilizados para las aprobaciones iniciales; y

- .2 recomendó que los solicitantes informaran de todos los tipos de bromato como si se tratara de ión bromato.

2.12 El Comité tomó nota de la información facilitada en el documento MEPC 67/INF.17 (Secretaría) acerca de la información actualizada de la base de datos elaborada por el GESAMP-BWWG, la cual contiene información sobre los productos químicos más comúnmente asociados con el agua de lastre tratada.

Examen de la disponibilidad de las tecnologías de tratamiento del agua de lastre

2.13 El Comité tomó nota de la información sobre los últimos sistemas de gestión del agua de lastre homologados que se facilita en los documentos siguientes:

- .1 MEPC 67/INF.5 (Noruega), sobre la homologación del sistema de gestión del agua de lastre Alfa Laval PureBallast 3.0;
- .2 MEPC 67/INF.6 y Corr.1 (Noruega), sobre la homologación del sistema de gestión del agua de lastre Trojan Marinex BWT™;
- .3 MEPC 67/INF.20 (Japón), sobre la homologación del sistema de gestión del agua de lastre Miura;
- .4 MEPC 67/INF.21 (Japón), sobre la homologación del sistema de gestión del agua de lastre ECOMARINE;
- .5 MEPC 67/INF.26 (Alemania), sobre la homologación del sistema de tratamiento del agua de lastre Ecochlor®, serie 75 (anteriormente sistema de gestión del agua de lastre Ecochlor®);
- .6 MEPC 67/INF.27 (Alemania), sobre el certificado de homologación del sistema de gestión del agua de lastre Ocean Protection System® OPS-250;
- .7 MEPC 67/INF.28 (Alemania), sobre la homologación del sistema de gestión del agua de lastre BallastMaster ultraV 250 (anteriormente denominado AquaTriComb™ BW 250);
- .8 MEPC 67/INF.29 (Alemania), sobre el certificado de homologación del sistema de gestión del agua de lastre CleanBallast® 500-1 (anteriormente denominado el sistema de gestión del agua de lastre RWO (CleanBallast)); y
- .9 MEPC 67/INF.30 (Alemania), sobre la homologación del sistema de gestión del agua de lastre Cathelco – A2,

con lo que el número total de sistemas de gestión del agua de lastre homologados asciende a 51.

2.14 El Comité dio las gracias a las delegaciones de Alemania, Japón y Noruega por la información facilitada y encargó al Grupo de examen sobre el agua de lastre que tuviera en cuenta esta información en sus exámenes futuros.

Directrices para la supervisión por el Estado rector del puerto en virtud del Convenio BWM

2.15 El Comité tomó nota de que el Subcomité de implantación de los instrumentos de la OMI (III) había celebrado su 1º periodo de sesiones del 14 al 18 de julio de 2014, y de que en el documento MEPC 67/12/3 (Secretaría) se informa de los resultados generales del III 1. El III 1 aprobó un proyecto de resolución MEPC sobre las directrices para la supervisión por el Estado rector del puerto en virtud del Convenio BWM con miras a su examen y adopción por el Comité. El Subcomité no pudo llegar a ninguna conclusión con respecto a las cuestiones relativas al muestreo y al análisis indicativo y, por tanto, invitó al Comité a que examinara estas cuestiones.

2.16 Se presentaron al Comité, para que los examinara, los documentos siguientes:

- .1 MEPC 67/2/7 (Secretaría), sobre los resultados del III 1 con respecto a la elaboración de las directrices para la supervisión por el Estado rector del puerto en virtud del Convenio BWM; y
- .2 MEPC 67/2/13 (Grecia y otros), en el cual se formulan observaciones sobre el documento MEPC 67/2/7 y se propone un texto alternativo para el párrafo 2.4.1 del proyecto de directrices.

2.17 Al examinar la cuestión del análisis indicativo, varias delegaciones apoyaron que se mantuviera el texto original del párrafo 2.4.1 del proyecto de directrices, que figura en el documento MEPC 67/2/7. No obstante, la mayoría de delegaciones que intervino apoyó el texto alternativo propuesto en el documento MEPC 67/2/13.

2.18 Por consiguiente, el Comité acordó encargar al Grupo de examen sobre el agua de lastre que utilizara este texto alternativo al ultimar las directrices, pero que también considerase el valor umbral que figuraba entre corchetes.

2.19 Con respecto a la cuestión de cómo tratar el anexo 2 del documento III 1/8 (Evaluación del cumplimiento de las normas aplicables a las descargas del Convenio BWM: orientaciones adicionales para los funcionarios encargados de la supervisión por el Estado rector del puerto), que contiene información sobre los preparativos para el muestreo, el Comité decidió que, si bien este anexo no debería ser parte de las directrices para la supervisión por el Estado rector del puerto en virtud del Convenio BWM, la valiosa información que contenía no debería perderse y, por tanto, invitó a las partes interesadas a que presentaran propuestas adicionales al respecto en un futuro periodo de sesiones del Comité.

Examen y adopción de enmiendas e interpretaciones de las Directrices relativas a la gestión del agua de lastre***Estudio de la implantación de la norma de eficacia de la gestión del agua de lastre que se describe en la regla D-2 del Convenio BWM***

2.20 El Comité, tras recordar que el MEPC 66 había pedido a la Secretaría que estudiase la posibilidad de realizar un estudio sobre la implantación de la norma de eficacia de la gestión del agua de lastre que se describe en la regla D-2 del Convenio BWM, examinó el documento MEPC 67/2/5 (Secretaría), el cual contiene una propuesta de plan que incluye un mandato, un calendario y modalidades de ejecución para llevar a cabo dicho estudio.

2.21 Si bien el Comité apoyó la propuesta de la Secretaría, varias delegaciones hicieron hincapié en la importancia de considerar el estudio y sus resultados, conjuntamente con la propuesta del sector de revisar las Directrices para la aprobación de sistemas de gestión del agua de lastre (D8), y en la necesidad de presentar al MEPC 68 un informe sobre la marcha de las actividades relacionadas con el estudio. A este respecto el Comité también agradeció al Canadá su contribución económica para la realización del estudio.

2.22 Tras el debate, el Comité encargó al Grupo de examen sobre el agua de lastre que examinara a fondo el proyecto de plan de estudio y mandato, teniendo en cuenta las observaciones formuladas en el Pleno, y asesorara al Comité en consecuencia.

Medidas para facilitar la entrada en vigor del Convenio BWM

2.23 Se presentaron al Comité, para que los examinase, los documentos siguientes:

- .1 MEPC 67/2/6 (ICS y otros), el cual incluye un proyecto de resolución MEPC sobre las medidas que han de adoptarse para facilitar la entrada en vigor del Convenio BWM;
- .2 MEPC 67/2/11 (Canadá), en el cual se presentan propuestas de soluciones de compromiso para algunas de las medidas propuestas en el documento MEPC 67/2/6 y un proyecto de resolución MEPC para una implantación justa, práctica y protectora del Convenio BWM; y
- .3 MEPC 67/2/15 (Liberia), en el cual se formulan observaciones sobre el documento MEPC 67/2/6 y se apoya la propuesta de examen de las Directrices (D8), además de facilitarse información sobre el proceso de homologación de la Administración de Liberia.

2.24 El Comité consideró primero si las Directrices (D8) deberían enmendarse (como se propone en el documento MEPC 67/2/6) o si debería elaborarse una "Metodología armonizada para la homologación de conformidad con las Directrices (D8)" (como se propone en el documento MEPC 67/2/11).

2.25 El Comité acordó que:

- .1 las Directrices (D8) deberían revisarse y que la revisión debería dar comienzo lo antes posible;
- .2 la revisión debería tener en cuenta las diferencias que existen actualmente entre la forma de vigilar y realizar el muestreo del agua de lastre descargada de un sistema aprobado e instalado a bordo de los buques cuando éstos se encuentran en funcionamiento y los métodos especificados en las actuales Directrices (D8); y
- .3 el estudio sobre la implantación de la norma de eficacia de la gestión del agua de lastre que se describe en la regla D-2 del Convenio BWM debería utilizarse durante la revisión, si bien la labor no debería traducirse en demoras en la ratificación ni en la entrada en vigor del Convenio BWM.

2.26 El Comité encargó al Grupo de examen sobre el agua de lastre que considerase cómo deberían revisarse las Directrices (D8), teniendo en cuenta el antedicho estudio y el anexo del proyecto de resolución MEPC que figura en el documento MEPC 67/2/6, y preparase el mandato de un grupo de trabajo por correspondencia, si procedía.

2.27 A este respecto, el Comité reconoció la necesidad de evitar cualquier inconveniente para los propietarios de buques que se hubieran anticipado en instalar sistemas de gestión del agua de lastre y para los fabricantes de dichos sistemas, y acordó que no se les debería penalizar. El Comité también invitó a que se presentaran al MEPC 68 propuestas sobre cómo abordar este acuerdo, y pidió a la Secretaría que prestara asesoramiento jurídico sobre su aplicación adecuada en ese periodo de sesiones.

2.28 Con relación a la propuesta formulada en el documento MEPC 67/2/6 de enmendar el artículo 9 del Convenio BWM, el Comité, teniendo en cuenta que el Convenio aún no estaba en vigor, decidió aplazar el examen de la cuestión para un periodo de sesiones futuro.

2.29 Tras un exhaustivo debate sobre la necesidad de elaborar una resolución MEPC que contemple las decisiones anteriores, el Comité encargó al Grupo de examen sobre el agua de lastre que ultimara el proyecto de resolución MEPC, que figura en el anexo del documento MEPC 67/2/6, basándose en el acuerdo de revisar las Directrices (D8) y de no penalizar a propietarios y fabricantes que se hubiesen anticipado.

Orientaciones relativas a las operaciones de agotamiento efectuadas con eductores

2.30 El Comité recordó que el MEPC 66 había examinado un proyecto de circular BWM sobre orientaciones relativas a las operaciones de agotamiento efectuadas con eductores, elaborada y acordada en principio por el PPR 1. Tras reconocer que no se había dispuesto de tiempo suficiente para presentar al MEPC 66 documentos en los que se formularan observaciones sobre los resultados del PPR 1, el Comité había decidido aplazar el examen de la cuestión hasta el presente periodo de sesiones.

2.31 El Comité examinó los documentos siguientes:

- .1 MEPC 67/2/8 (Islas Marshall y otros), en el cual se proponen cambios al proyecto de orientaciones relativas a las operaciones de agotamiento efectuadas con eductores, que figura en el anexo 6 del informe del PPR 1 (PPR 1/16); y
- .2 MEPC 67/2/10 (Japón y otros), en el cual se formulan observaciones sobre el proyecto de orientaciones y se argumenta que no deberían divulgarse, dado que los coautores consideran que el muestreo del agua de lastre durante las operaciones de agotamiento no es apropiado.

2.32 Tras el debate, el Comité acordó que no es necesario elaborar orientaciones relativas a las operaciones de agotamiento efectuadas con eductores, dado que no se recomienda efectuar el muestreo del agua de lastre durante las operaciones de agotamiento.

Directrices para la evaluación de los riesgos a efectos de la regla A-4 del Convenio BWM (D7)

2.33 El Comité examinó los documentos MEPC 67/2/12 y MEPC 67/INF.23 (Dinamarca e INTERFERRY), en los cuales se tratan cuestiones sobre las reglas A-3 (Excepciones) y A-4 (Exenciones) del Convenio y las Directrices para la evaluación de los riesgos a efectos de la regla A-4 del Convenio BWM (D7) conexas.

2.34 En este contexto, la delegación de Finlandia notificó al Comité de la amplia labor que se había llevado a cabo y se seguía llevando a cabo en el seno de la Comisión de Helsinki y de la Comisión OSPAR, y de que esperaba presentar al MEPC 68 información sobre dicha labor.

2.35 Tras el debate, el Comité acordó remitir al PPR 2 los documentos MEPC 67/2/12 y MEPC 67/INF.23 para que continuara con su examen.

Constitución del Grupo de examen sobre el agua de lastre

2.36 El Comité constituyó el Grupo de examen sobre el agua de lastre, coordinado por el Sr. C. Wiley (Canadá), y le encargó que, teniendo en cuenta las observaciones formuladas y las decisiones adoptadas en el Pleno, llevara a cabo las tareas siguientes:

- .1 ultimar las directrices para la supervisión por el Estado rector del puerto en virtud del Convenio BWM, utilizando como base el texto que figura en el anexo del documento MEPC 67/2/7 y teniendo en cuenta las medidas solicitadas al Comité en los párrafos 3.5 a 3.7 del documento MEPC 67/12/3, las cuestiones planteadas en los párrafos 5 y 6 del documento MEPC 67/2/7 y la propuesta formulada en el documento MEPC 67/2/13, y preparar una resolución MEPC conexas para su adopción;
- .2 considerar cómo deberían revisarse las Directrices (D8), teniendo en cuenta el estudio de la implantación de la norma de eficacia de la gestión del agua de lastre que se describe en la regla D-2 del Convenio y considerando el anexo del proyecto de resolución MEPC que figura en el documento MEPC 67/2/6, y preparar el mandato de un grupo de trabajo por correspondencia, si procedía;
- .3 ultimar el proyecto de resolución MEPC que figura en el anexo del documento MEPC 67/2/6, basándose en las decisiones y los acuerdos del Pleno; y
- .4 examinar la propuesta de plan y mandato para un estudio sobre la implantación de la norma de eficacia de la gestión del agua de lastre establecida en la regla D-2 del Convenio, que figura en el documento MEPC 67/2/5, y asesorar al Comité en consecuencia.

Informe del Grupo de examen sobre el agua de lastre

2.37 Tras examinar el informe del Grupo de examen sobre el agua de lastre (MEPC.67/WP.11), el Comité lo aprobó, en general, y adoptó las medidas que se indican a continuación.

Directrices para la supervisión por el Estado rector del puerto en virtud del Convenio BWM

2.38 Al examinar el proyecto de resolución MEPC relativo a las Directrices para la supervisión por el Estado rector del puerto en virtud del Convenio BWM (MEPC 67/WP.11, anexo 1), el Comité convino en ciertas enmiendas de menor entidad en el texto de los párrafos 1.3.5 y 2.5.5 de las Directrices.

2.39 Seguidamente el Comité adoptó la resolución MEPC.252(67): "Directrices para la supervisión por el Estado rector del puerto en virtud del Convenio BWM", que figura en el

anexo 1, y acordó mantener sometidas a examen las Directrices tras el periodo de prueba conexas con las orientaciones de la circular BWM.2/Circ.42, tal como se describe en el informe del BLG 17/18, anexo 6).

2.40 La delegación de los Estados Unidos se reservó su postura con respecto al párrafo 2.5.5 de las Directrices, reiterando las razones para ello que ya expuso en el MEPC 65 (MEPC 65/22, párrafo 2.44) sobre el principio de que los Estados rectores de puerto deberían abstenerse de aplicar sanciones penales o detener buques basándose en la toma de muestras durante el periodo de prueba.

Revisión de las Directrices (D8)

2.41 El Comité refrendó un plan de implantación para revisar las Directrices para la aprobación de los sistemas de gestión del agua de lastre (D8), que figura en el anexo 2, y constituyó un grupo de trabajo por correspondencia para el examen de las Directrices (D8), coordinado por Irlanda,¹ y le pidió que, tomando en consideración los resultados de este periodo de sesiones y el plan de implantación que figura en el anexo 2:

- .1 llevase a cabo un examen de cada punto enumerado en el párrafo 1 del plan de implantación que figura en el anexo 2;
- .2 elaborase y usase una interfaz para los datos que lleguen como resultado del estudio sobre la implantación de la norma de eficacia de la gestión del agua de lastre descrita en la regla D-2 del Convenio BWM (véase el párrafo 2.46 del documento MEPC 67/20);
- .3 propusiese enmiendas a las Directrices existentes (D8) para abordar las conclusiones resultantes del examen tomando en consideración cualquier dato disponible resultante del estudio y cualquier otra información pertinente facilitada durante el tiempo que dure el estudio; y
- .4 presentase un informe en el MEPC 68.

2.42 El Comité aprobó la celebración de una reunión oficial de los miembros del Grupo de trabajo por correspondencia, que se celebrará concurrentemente con el PPR 2, e invitó a los expertos técnicos correspondientes a que asistieran a la reunión. El Comité también acordó ampliar hasta el 6 de marzo de 2015 (nueve semanas antes del MEPC 68) el plazo para presentar al MEPC 68 el informe del Grupo de trabajo. Para garantizar que haya suficiente tiempo para presentar observaciones sobre el informe, el Comité pidió al coordinador del Grupo que presentase el informe con la antelación suficiente como para permitir a la Secretaría cargarlo en IMODOCS respetando el plazo de nueve semanas.

2.43 La delegación de Irlanda indicó que, en su opinión, el examen de las consecuencias de la revisión de las Directrices (D8) había sido limitado y que toda enmienda debería proteger el rigor del Convenio BWM a fin de garantizar la protección del medio marino de los Estados ribereños; hizo hincapié en que la revisión debería basarse en hechos; y manifestó

¹ **Coordinador:**
Sr. Michael Kennedy
Engineer and Ship Surveyor
Marine Survey Office
Irish Maritime Administration
Department of Transport, Tourism and Sport
Teléfono: +353 1 678 3400
Correo electrónico: michaelkennedy@dtas.ie

preocupación con respecto al plazo para revisión, por lo que hace al tiempo necesario para compilar datos.

Medidas que han de adoptarse para facilitar la entrada en vigor del Convenio BWM

2.44 El Comité adoptó la resolución MEPC.253(67): "Medidas que han de adoptarse para facilitar la entrada en vigor del Convenio internacional para el control y la gestión del agua de lastre y los sedimentos de los buques, 2004", que figura en el anexo 3.

2.45 La delegación de los Estados Unidos se reservó su postura con respecto a la resolución, debido a la forma y fondo de esta resolución no vinculante.

Estudio sobre la implantación de la norma de eficacia de la gestión del agua de lastre que se describe en la regla D-2 del Convenio BWM

2.46 El Comité refrendó el plan (MEPC 67/2/5, anexo) y el mandato (MEPC 67/WP.11, anexo 5) para el estudio sobre la implantación de la norma de eficacia de la gestión del agua de lastre que se describe en la regla D-2 del Convenio BWM, e invitó a la Secretaría a que iniciara el estudio, teniendo en cuenta las recomendaciones del Grupo de examen que se resumen en el párrafo 22 del documento MEPC 67/WP.11. En este contexto, el Comité instó a los Estados Miembros y otras partes interesadas a que dieran su apoyo al estudio, proporcionando datos y contribuciones económicas.

2.47 Tras haber sido informado por la delegación de Australia de que había realizado una contribución financiera que ascendía a 30 000 dólares australianos para realizar el estudio, el Comité agradeció al Gobierno de Australia su apoyo.

2.48 El observador de la ICS agradeció que el Comité hubiera escuchado la mayoría de las preocupaciones del sector del transporte marítimo con respecto a la implantación del Convenio BWM, hubiera dado respuesta a las mismas, y describió los avances alcanzados durante este periodo de sesiones como un momento crucial para el Convenio e hizo hincapié en la importancia de la creación de confianza por medio de los acuerdos alcanzados.

Labor futura

2.49 El Comité acordó volver a constituir en el MEPC 68 el Grupo de examen sobre el agua de lastre, de conformidad con lo dispuesto en la regla D-5 del Convenio BWM.

3 RECICLAJE DE BUQUES

Antecedentes

3.1 Hasta la fecha tres Estados, esto es, el Congo, Francia y Noruega, habían ratificado o se habían adherido al Convenio internacional de Hong Kong para el reciclaje seguro y ambientalmente racional de los buques, 2009 (Convenio de Hong Kong).

3.2 El MEPC 66 había vuelto a constituir el Grupo de trabajo por correspondencia sobre el reciclaje de buques, al que había encargado que ultimara la elaboración de los valores umbral, exenciones y listas globales aplicables a los materiales que deben enumerarse en los inventarios de materiales potencialmente peligrosos y que preparase las enmiendas pertinentes a las Directrices de 2011 para la elaboración del inventario de materiales potencialmente peligrosos (resolución MEPC.197(62)) (Directrices para el inventario), según correspondiera.

Informe del Grupo de trabajo por correspondencia y observaciones al respecto

3.3 Se presentaron al Comité, para que los examinara, el informe del Grupo de trabajo por correspondencia (MEPC 67/3 y MEPC 67/INF.8) y los documentos siguientes con observaciones sobre dicho informe:

- .1 MEPC 67/3/1 (China), en el cual se propone añadir una definición de "límite de detección", a saber, el valor mínimo detectable de la variable química correspondiente, y establecer el límite de detección para el asbesto en el 1 %, límite por debajo del cual debería determinarse que no hay presencia de asbesto en un material que lo contenga;
- .2 MEPC 67/3/2 (China), el cual se basa en un estudio comparativo de tres técnicas de detección de asbesto desde el punto de vista de las técnicas y de la capacidad de detección, y explica por qué se recomienda establecer el límite de detección para el asbesto en el 1 %;
- .3 MEPC 67/3/3 (Secretaría de los Convenios de Basilea, Rotterdam y Estocolmo), en el cual se señala que las notas a pie de página referidas a los bifenilos polibromados (PBB) y a los naftalenos policlorados (PCN) son incorrectas, puesto que todavía no se ha establecido el bajo contenido de contaminantes orgánicos persistentes (COP) de los COP previstos en el Convenio de Estocolmo, y se propone enmendar las notas a pie de página referidas a los bifenilos policlorados (PCB), PBB y PCN en consecuencia; y
- .4 MEPC 67/3/4 (Japón), en el cual se propone una enmienda al proyecto de nota a pie de página correspondiente al valor umbral del asbesto para evitar la aplicación con carácter retroactivo del 0,1 % a los buques existentes y se expresa cierta inquietud por el establecimiento del valor umbral para los PBB en 50 mg/kg.

3.4 Por falta de tiempo, el Comité no examinó el informe del Grupo de trabajo por correspondencia ni los documentos con observaciones sobre el mismo. No obstante, dada la necesidad urgente de ultimar las enmiendas a las Directrices para el inventario, el Comité acordó remitir la cuestión, incluido el examen del informe del Grupo de trabajo por correspondencia y los documentos con observaciones sobre el mismo, al PPR 2 y encargó al Subcomité que, con carácter prioritario, constituyera en ese periodo de sesiones un grupo de trabajo sobre el reciclaje de buques con el mandato siguiente:

"Basándose en el informe del Grupo de trabajo por correspondencia (MEPC 67/3 y MEPC 67/INF.8) y teniendo en cuenta los documentos MEPC 67/3/1, MEPC 67/3/2, MEPC 67/3/3 y MEPC 67/3/4, preparar el texto definitivo de las enmiendas a las Directrices de 2011 para la elaboración del inventario de materiales potencialmente peligrosos (resolución MEPC.197(62)), así como el texto del proyecto de resolución MEPC necesaria, con miras a su adopción en el MEPC 68."

3.5 El Comité también acordó añadir al Subcomité PPR como órgano conexo en relación con el resultado 7.1.2.1: "Revisión de las Directrices para la elaboración del inventario de materiales potencialmente peligrosos"; prorrogar el plazo de ultimación previsto hasta 2015 y pedir al Subcomité PPR que añadiese el punto "Directrices revisadas para el inventario de materiales potencialmente peligrosos" al orden del día provisional correspondiente al PPR 2.

Cálculo de la capacidad de reciclaje

3.6 Por falta de tiempo, el Comité no examinó el documento MEPC 67/INF.2/Rev.1 (Secretaría) sobre el cálculo de la capacidad de reciclaje para satisfacer las condiciones de entrada en vigor del Convenio de Hong Kong y lo remitió al PPR 2 para que éste lo examinara.

4 CONTAMINACIÓN ATMOSFÉRICA Y EFICIENCIA ENERGÉTICA

4.1 Además de los 35 documentos presentados bajo este punto del orden del día, el Comité acordó examinar también los siguientes:

- .1 tres documentos presentados dentro del punto 7 del orden del día en relación con los motores que utilizan únicamente combustibles gaseosos (MEPC 67/7/5), la utilización de motores de combustible mixto como estrategia de control de los NO_x del nivel III (MEPC 67/7/6), y los criterios y procedimientos para la designación de zonas de control de las emisiones (MEPC 67/7/7);
- .2 cinco documentos presentados dentro del punto 12 del orden del día relativos a los resultados del PPR 1, que son MEPC 67/12/4, MEPC 67/12/6, MEPC 67/12/7, MEPC 67/12/8 y MEPC 67/INF.31; y
- .3 un documento presentado dentro del punto 13 del orden del día relativo a los resultados del MSC 93 (MEPC 67/13/1), que contiene las Directrices provisionales para determinar la potencia de propulsión mínima que permita mantener la maniobrabilidad del buque en condiciones desfavorables, junto con dos documentos que el MSC 93 había remitido al Comité (MSC 93/21/5 y MSC 93/INF.13).

4.2 El Comité recordó que, según lo acordado dentro del punto 1 del orden del día (véase el párrafo 1.9), varios documentos presentados dentro de este punto del orden del día se habían remitido directamente al Grupo de trabajo sobre contaminación atmosférica y eficiencia energética para que los examinase, sin necesidad de presentarlos en el Pleno.

PREVENCIÓN DE LA CONTAMINACIÓN ATMOSFÉRICA OCASIONADA POR LOS BUQUES

Resultados del PPR 1

4.3 El Comité tomó nota de que los resultados del PPR 1 en relación con la prevención de la contaminación atmosférica se exponen en los párrafos 3.1 a 3.3 del documento MEPC 67/12.

Impacto en el Ártico de las emisiones de carbono negro procedentes del transporte marítimo internacional

4.4 El Comité tomó nota de que el PPR 1, de conformidad con el plan de trabajo acordado en 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.

4.5 El Comité tomó nota también de que el PPR 1, tras recordar las instrucciones del Comité de preparar una definición de carbono negro, había concluido, basándose en las opiniones expresadas en el Pleno, que convenía recomendar al Comité, para su examen y

refrendo, la definición de "carbono absorbente de la luz". No obstante, el PPR 1 tomó nota también de que la mayoría de las delegaciones no se encontraban en situación de expresar preferencia ni por el carbono absorbente de la luz, ni por el carbono negro equivalente, y que algunas delegaciones estimaban que era preciso disponer de información adicional antes de adoptar una decisión final (PPR 1/16, párrafo 8.23).

4.6 En este sentido, el Comité examinó los siguientes documentos:

- .1 el documento MEPC 67/12/4 (EUROMOT), en el que se facilita información adicional sobre los métodos de medición para determinar el carbono negro identificado por el PPR 1, que son los siguientes: la espectroscopia fotoacústica (PAS), la incandescencia inducida por láser (LII), la fotometría de absorción multiángulo (MAAP) y la unidad para la medida de humos (FSN), y en el que se llega a la conclusión de que el método de la unidad para la medida de humos presenta varias ventajas como método de medición del carbono negro;
- .2 el documento MEPC 67/12/6 (Noruega), en el que se facilita información científica sobre los efectos de las emisiones de carbono negro en el Ártico y datos sobre la contribución del transporte marítimo internacional, así como sobre los últimos estudios e investigaciones en relación con el carbono negro, en uno de los cuales se indica que, aunque en 2004 las emisiones anuales de carbono negro en el Ártico procedentes del transporte marítimo internacional eran tal sólo un 8 % en relación con las originadas por el sector de hidrocarburos y gas, se prevé que para 2030 las emisiones de carbono negro procedentes del transporte marítimo internacional sean superiores en un 250 % a las del sector de hidrocarburos y gas; y
- .3 los documentos MEPC 67/12/8 y MEPC 67/INF.31 (CSC), en los que se facilitan observaciones sobre los resultados del PPR 1 en relación con la definición y el método de medición del carbono negro y se expresa la opinión de que el carbono negro no es una emisión exclusiva del sector marítimo y por ello se propone una definición alternativa de carbono negro que se ajuste a la definición científica aceptada, teniendo en cuenta la evaluación científica presentada en el documento MEPC 67/INF.31, en el que se presenta un estudio científico reciente contrastado por homólogos sobre el carbono negro realizado por 31 importantes expertos a nivel mundial.

4.7 En las correspondientes deliberaciones sobre la definición de carbono negro se formularon, entre otras, las siguientes observaciones:

- .1 era prematuro que el Comité optase por una definición de carbono negro en este periodo de sesiones y debería devolver este asunto al PPR 2 para que lo siga examinando;
- .2 puede que el Comité necesite más información para optar solamente por una definición;
- .3 es importante determinar con claridad el propósito de esta definición, por ejemplo, si servirá para certificar el motor, vigilar las emisiones de escape, etc., a fin de contribuir a cualquier futura consideración de cuál sería una definición apropiada.

4.8 Tras deliberar al respecto el Comité remitió los documentos MEPC 67/12/4, MEPC 67/12/6, MEPC 67/12/8 y MEPC 67/INF.31 al PPR 2 y le encargó que, en el marco del mismo mandato asignado al PPR 1 (MEPC 62/24, párrafo 4.20), continúe examinando la cuestión y formule una recomendación clara con respecto a una definición única de carbono negro a un futuro periodo de sesiones del Comité incluyendo, como parte de la recomendación, los motivos por los que el Comité debería considerar la definición recomendada, y no otras.

Directrices relacionadas con los métodos equivalentes establecidos en la regla 4 del Anexo VI del Convenio MARPOL

4.9 El Comité recordó que el MEPC 65 había examinado las equivalencias establecidas en la regla 4 del Anexo VI del Convenio MARPOL y había convenido en que los planes de promediación de las emisiones de azufre no deberían aceptarse en virtud de dicha regla. No obstante, el BLG 17 había recabado asesoramiento sobre algunas cuestiones específicas relativas a la implantación de la regla 4 que el Comité no abordó en dicho periodo de sesiones.

4.10 El Comité observó que el PPR 1 había invitado al Comité a que facilitara asesoramiento y aclaraciones sobre cuestiones específicas resultantes de la implantación de la regla 4 del Anexo VI del Convenio MARPOL, a fin de facilitar la elaboración ulterior del proyecto de Directrices relacionadas con los métodos equivalentes establecidos en la regla 4 del Anexo VI del Convenio MARPOL y que no se traten en otras directrices (MEPC 67/12, párrafo 3.2).

4.11 El Comité examinó el papel que desempeñan el Estado de abanderamiento y los Estados rectores de puerto cuando se está considerando la aprobación de métodos de cumplimiento alternativos, y acordó que las disposiciones sobre equivalencias son una cuestión que deben interpretar las Partes en el Anexo VI del Convenio MARPOL. El Comité también invitó a las Partes que hayan elaborado información u orientaciones prácticas en este sentido que no se hayan examinado aún y puedan servir de ayuda a los funcionarios responsables de la supervisión por el Estado rector del puerto, en relación con la aplicación de equivalencias, a que presenten dicha información en un futuro periodo de sesiones del Comité.

4.12 El Comité también debatió si las orientaciones deberían ser genéricas o aplicables solamente a métodos de cumplimiento alternativos específicos, por ejemplo, las Directrices sobre los sistemas de limpieza de los gases de escape, 2009, y acordó que, cuando una Parte en el Anexo VI del Convenio MARPOL autorice un nuevo método equivalente, se debería elaborar un proyecto de directrices específico, si procediera.

4.13 El Comité estudió asimismo si pueden aplicarse métodos equivalentes a un grupo de buques. En las consiguientes deliberaciones se formularon, entre otras, las siguientes observaciones:

- .1 las disposiciones de la regla 4 del Anexo VI del Convenio MARPOL deberían aplicarse a un buque y no a un grupo de buques;
- .2 la interpretación de las disposiciones compete a la Administración de la Parte correspondiente, de modo que una Parte podría permitir un método o planteamiento equivalente que podría ser aplicable a un grupo de buques;

- .3 la aprobación de un método o planteamiento equivalente debería estar sujeta al principio de que se impida a un buque incumplir las disposiciones del Anexo VI del Convenio MARPOL;
- .4 si se aplica un método o planteamiento equivalente a un grupo de buques, sería práctico analizarlo con las autoridades encargadas de la supervisión por el Estado rector del puerto de aquellas Partes que sean un destino probable del buque en cuestión; y
- .5 cualquier Estado rector del puerto puede rechazar la interpretación de una Parte.

4.14 El Comité tomó nota de que el MEPC 65 ya había examinado y acordado que un plan de promediar las emisiones de azufre no debería aceptarse conforme a la regla 4 del Anexo VI del Convenio MARPOL, y que algunas Partes en el Anexo VI se habían reservado su postura al respecto.

4.15 Tras haber tomado nota también de que la interpretación estricta de las prescripciones del Anexo VI del Convenio MARPOL compete a las Partes Contratantes, el Comité acordó que no le era posible concluir este debate en el presente periodo de sesiones y, por consiguiente, aplazó las deliberaciones al respecto hasta el MEPC 68.

Lista de prioridades revisada para elaborar otras directrices en virtud de lo dispuesto en el Anexo VI del Convenio MARPOL y en el Código técnico sobre los NO_x 2008

4.16 El Comité examinó la lista de prioridades revisada para elaborar otras directrices en virtud de lo dispuesto en el Anexo VI del Convenio MARPOL y en el Código técnico sobre los NO_x 2008 que figura en el anexo 9 del documento PPR 1/16 (MEPC 67/12, párrafo 3.3).

4.17 Teniendo presente que toda nueva directriz (distinta de las recogidas en la lista refrendada por el MEPC 64) ha de aprobarse en el marco de un nuevo resultado, de conformidad con lo dispuesto en las Directrices de los Comités, el Comité refrendó la lista de prioridades revisadas, tal como sigue:

- .1 Directrices relacionadas con los métodos equivalentes establecidos en la regla 4 del Anexo VI del Convenio MARPOL y que no se traten en otras directrices;
- .2 Directrices para el funcionamiento bicomcombustible utilizando una proporción de fueloil no reglamentario de alto contenido de azufre;
- .3 Directrices para la mezcla de distintos fueloil a bordo;
- .4 Directrices sobre el estado de las mezclas de fueloil derivado del petróleo y fueloil no derivado del petróleo en relación con lo dispuesto en las reglas 18.3.1 y 18.3.2 del Anexo VI del Convenio MARPOL;
- .5 Directrices sobre los sistemas de limpieza de los gases de escape en seco; y
- .6 Directrices previstas en el párrafo 2.2.5.6 del Código técnico sobre los NO_x 2008 revisado (dispositivos de reducción de NO_x).

Directrices sobre los sistemas de limpieza de los gases de escape

4.18 El Comité examinó el documento MEPC 67/4/22 (Alemania y otros), sobre la utilización de una metodología basada en el cálculo para la verificación de los criterios para la descarga del agua de lavado aplicables al pH para el SLGE establecidos en la sección 10.2.1 ii) de las Directrices sobre los sistemas de limpieza de los gases de escape, 2009 (resolución MEPC.184(59)), como un método alternativo aceptable a la utilización de mediciones reales, tras tomar nota de que el PPR 1 había preparado un proyecto de texto de futuras enmiendas a las Directrices con miras a examinarlo más a fondo en el PPR 2.

4.19 Tras un examen, el Comité remitió el documento MEPC 67/4/22 al PPR 2 para que lo examinara más a fondo e invitó a las organizaciones internacionales y a los Estados Miembros interesados a que presentaran información y/o propuestas pertinentes al PPR 2 en el ámbito del punto 2 del orden del día (Decisiones de otros órganos de la OMI).

Nota de entrega de combustible para permitir el suministro de fueloil que no cumpla lo dispuesto en la regla 14 del Anexo VI del Convenio MARPOL

4.20 El Comité examinó el documento MEPC 67/12/7 (Alemania y otros) en el que se propone intercalar una frase adicional en el apéndice V (Información que debe incluirse en la nota de entrega de combustible (BDN)) del Anexo VI del Convenio MARPOL, teniendo en cuenta las disposiciones "equivalentes" que figuran en la regla 4 del Anexo VI del Convenio MARPOL.

4.21 Tras deliberar al respecto, el Comité encargó al PPR 2 que examine y prepare, en el marco del punto 2 de su orden del día, proyectos de enmienda al apéndice V del Anexo VI del Convenio MARPOL para que los examine el MEPC 68, con miras a aprobarlos, basándose en el documento MEPC 67/12/7 y en cualquier otro documento conexo remitido al PPR 2. Tras tomar nota de las observaciones técnicas muy concretas del observador de IMarEST, el Comité invitó a remitirlas al PPR 2.

Examen de la disponibilidad del fueloil en virtud de la regla 14.8 del Anexo VI del Convenio MARPOL

4.22 El Comité recordó que el MEPC 66 había acordado volver a constituir el Grupo de trabajo por correspondencia sobre la evaluación de la disponibilidad de fueloil que se prescribe en la regla 14.8 del Anexo VI del Convenio MARPOL, coordinado por los Estados Unidos, y le había encargado que elaborara una metodología para determinar la disponibilidad de fueloil a fin de cumplir la norma establecida en la regla 14.1.3 del Anexo VI del Convenio MARPOL (MEPC 66/21, párrafo 4.44).

4.23 El Comité examinó los documentos MEPC 67/4/5/Rev.1 y MEPC 67/INF.11 (Estados Unidos), que contienen el informe sobre los avances del Grupo de trabajo por correspondencia y un resumen de todas las observaciones recibidas en los debates del Grupo. Tras tomar nota de los adelantos conseguidos, el Comité encargó al Grupo que prosiguiera su labor y presentara un informe definitivo al MEPC 68, de acuerdo con su mandato.

Calidad del fueloil

4.24 El Comité recordó que el MEPC 66 había acordado elaborar posibles medidas de control de calidad antes de la entrega de fueloil a un buque e invitó a las organizaciones internacionales y a los Gobiernos Miembros a que presentaran propuestas concretas en este periodo de sesiones (MEPC 66/21, párrafo 4.18).

4.25 En este contexto, el Comité tomó nota de los resultados del examen por el MSC 93 de la calidad del fueloil y sus posibles repercusiones para la salud de la tripulación, la seguridad del buque y la protección ambiental y de que el MSC 93 había invitado a que se presentaran propuestas al MSC 94, para examinarlas junto con los resultados del MEPC 67, y que había instado a los Gobiernos Miembros a que, entre tanto, reforzaran su capacidad de supervisión de los proveedores de combustibles líquidos (MEPC 67/13/1, párrafo 2.19).

4.26 Se presentaron al Comité, para que los examinara, los siguientes documentos:

- .1 MEPC 67/4/9 (Liberia y otros), en el que se sugieren propuestas concretas de medios y procesos para efectuar un control de calidad más eficaz de los combustibles marinos antes de su entrega a los buques, que incluye un proyecto de enmienda a la regla 18.9 del Anexo VI del Convenio MARPOL, y en el que se propone constituir un grupo de trabajo por correspondencia con el proyecto de mandato que figura en el anexo 2 de dicho documento, a fin de examinar más a fondo los distintos elementos de un control más estricto de la calidad del fueloil;
- .2 MEPC 67/4/10 (IAPH), en el que se formulan observaciones sobre la elaboración de orientaciones sobre posibles medidas de control de calidad antes de la entrega de combustible a los buques, y se señalan los procedimientos que ya están funcionando en los puertos de Singapur y Rotterdam, que pueden servir como ejemplo de buenas prácticas;
- .3 MEPC 67/4/14 (IBIA), en el que se proponen proyectos de enmiendas a la regla 18.9 del Anexo VI del Convenio MARPOL y a su apéndice V (Información que debe incluirse en la nota de entrega de combustible (BDN)) para garantizar la calidad del combustible líquido que se entrega a los buques, y se propone constituir un grupo de trabajo por correspondencia con el proyecto de mandato que figura en el anexo 2 de dicho documento; y
- .4 MEPC 67/4/24 (Estados Unidos), en el que se formulan observaciones sobre los documentos MEPC 67/4/9, MEPC 67/4/10 y MEPC 67/4/14 en relación con la calidad del fueloil, y se expresa desacuerdo con las propuestas de enmienda del Anexo VI del Convenio MARPOL que figura en estos documentos y se propone en su lugar la elaboración de directrices de carácter no obligatorio para ayudar a los países a que, ajustándose a la autoridad y las limitaciones de sus legislaciones nacionales, garanticen que los proveedores locales que suministran combustible a los buques cumplan lo dispuesto en el Anexo VI del Convenio MARPOL.

4.27 En las deliberaciones que siguieron sobre un posible modo de proceder en relación con esta cuestión se formularon, entre otras, las siguientes observaciones:

- .1 la propuesta de medidas obligatorias alteraría los fundamentos del marco normativo al transferir la responsabilidad jurídica del buque de utilizar fueloil reglamentario al Estado rector del puerto, y repercutiría en las relaciones comerciales y contractuales entre el propietario del buque y el proveedor de fueloil;

- .2 las disposiciones propuestas aumentarían significativamente la carga administrativa sobre los Estados, en particular los Estados en desarrollo, algunos de los cuales disponen de una capacidad reglamentaria limitada para implantar dichas disposiciones, pudiendo ser necesaria la sanción de nuevas leyes nacionales;
- .3 la baja calidad del fueloil tiene un efecto muy adverso en el transporte marítimo y una cantidad significativa de entregas de fueloil no respondía a las especificaciones, lo que indica que las actuales medidas reguladoras de la calidad del fueloil no son lo suficientemente robustas. De no abordarse este problema, podría tener efectos adversos considerables en la seguridad del buque con consecuencias derivadas para el equipo, la salud de la tripulación y el medio ambiente;
- .4 debería fomentarse el análisis de las notificaciones de incumplimiento y deberían investigarse las notas de protesta dirigidas a las Partes;
- .5 existe una falta de confianza entre los propietarios de los buques y los proveedores de fueloil y actualmente toda la responsabilidad recae en el propietario del buque como usuario final, algo que no sucede con otras cadenas de suministro de fueloil; y
- .6 la implantación de medidas para abordar la calidad del fueloil puede resultar complicada dado que la autoridad responsable puede no ser la Administración marítima de un Estado;

4.28 El Comité tomó nota de que la mayoría de las delegaciones que manifestaron una opinión respaldó la elaboración de orientaciones no obligatorias pero que, al mismo tiempo, una minoría significativa respaldaba las medidas obligatorias. El texto completo de las declaraciones de la delegación de las Islas Cook y del observador de la IPTA, respaldadas por otras delegaciones, figura en el anexo 19.

4.29 El Comité tomó nota de que, además de elaborar orientaciones, el apoyo significativo a medidas obligatorias era una prueba de la necesidad de examinar la idoneidad del actual marco jurídico.

4.30 Tras un examen, el Comité acordó encargar al Grupo de trabajo que preparase un proyecto de mandato para un grupo de trabajo por correspondencia que elabore un proyecto de orientaciones encaminado a garantizar la calidad del fueloil que se entrega para su consumo a bordo de los buques y examine la idoneidad del marco normativo vigente sobre la calidad del fueloil, teniendo en cuenta los resultados del MSC 94, cuando estén disponibles. El Comité pidió a la Secretaría que informase al MSC 94 de los resultados de estas deliberaciones e invitó al MSC a que remitiera al Grupo de trabajo por correspondencia los documentos pertinentes presentados al periodo de sesiones.

Motores alimentados únicamente por combustibles gaseosos

4.31 El Comité recordó que el MEPC 66 había aprobado proyectos de enmiendas al Anexo VI del Convenio MARPOL en relación con motores alimentados únicamente por combustibles gaseosos, con miras a su adopción en este periodo de sesiones, y que había invitado a las organizaciones internacionales y a los Gobiernos Miembros interesados a que presentaran propuestas de proyectos de enmiendas en este sentido al Código técnico sobre los NO_x 2008 en este periodo de sesiones, a fin de examinarlas con miras a aprobarlas (MEPC 66/21, párrafo 4.45).

4.32 A este respecto el Comité examinó el documento MEPC 67/7/5 (Estados Unidos y otros), en el que se proponen proyectos de enmiendas al Código técnico sobre los NO_x 2008 para facilitar el ensayo de los motores de gas. Habida cuenta de que los proyectos de enmienda al Código contenían modificaciones de enmiendas adoptadas mediante la resolución MEPC.251(66), cuya entrada en vigor está prevista el 1 de septiembre de 2015, el Comité encargó al PPR 2 que examinara el documento, incluidas las modificaciones propuestas en el ámbito del punto 2 de su orden del día, con miras a aprobarlas durante el MEPC 68, e invitó a las organizaciones internacionales y a los Estados Miembros interesados a que presentaran la información pertinente y/o propuestas al PPR 2.

Utilización de motores de combustible mixto como estrategia de control de los NO_x del nivel III

4.33 El Comité examinó el documento MEPC 67/7/6 (Estados Unidos), en el que se señala que ni el Anexo VI del Convenio MARPOL ni el Código técnico sobre los NO_x 2008 contienen una definición de "combustible mixto"; se proporciona información sobre la utilización de motores de combustible mixto como estrategia de control de las emisiones de NO_x del nivel III y se propone un proyecto de enmiendas al Anexo VI del Convenio MARPOL y al Código.

4.34 Habida cuenta de que los proyectos de enmienda contienen modificaciones de enmiendas adoptadas mediante la resolución MEPC.251(66) (véase el párrafo 4.32), el Comité remitió el documento MEPC 67/7/6 al PPR 2 para que lo examinase en el ámbito del punto 2 de su orden del día; le encargó que preparara un proyecto de enmiendas al Anexo VI del Convenio MARPOL y el Código técnico sobre los NO_x 2008, según procediese, con miras a aprobarlas durante el MEPC 68; e invitó a las organizaciones internacionales y a los Estados Miembros interesados a que presentaran la información pertinente y/o propuestas al PPR 2.

Criterios y procedimientos para la designación de zonas de control de las emisiones

4.35 El Comité recordó que el MEPC 66 había adoptado enmiendas al Anexo VI del Convenio MARPOL sobre la fecha de entrada en vigor de las normas del nivel III aplicables en las zonas de control de las emisiones (ECA) designadas para el control de las emisiones de NO_x.

4.36 En este contexto el Comité examinó el documento MEPC 67/7/7 (Federación de Rusia), en el que se proponen enmiendas al apéndice III (Criterios y procedimientos para la designación de zonas de control de las emisiones) del Anexo VI del Convenio MARPOL y se expresa la opinión de que, al adoptar una decisión sobre la fecha de entrada en vigor de la implantación de una zona de control de las emisiones, las Partes deberían examinar si los buques que operan en dicha zona pueden cumplir las normas sobre emisiones de NO_x del nivel III y si la infraestructura portuaria puede satisfacer las necesidades de los buques pertinentes, por ejemplo, si se dispone de instalaciones adecuadas para la toma de combustibles alternativos, incluido el GNL.

4.37 En los debates que siguieron sobre un posible modo de proceder con respecto a esta cuestión, se formularon, entre otras, las siguientes observaciones:

- .1 la propuesta de información adicional que habría de facilitarse según el proyecto de párrafo 3.9 (MEPC 67/7/7, anexo) no era necesaria para posibilitar que los buques cumplan lo dispuesto en las reglas 13 y 14 del Anexo VI del Convenio MARPOL;

- .2 con respecto a la propuesta en el proyecto de párrafo 4.2 (MEPC 67/7/7, anexo), era altamente improbable que una propuesta de designación de una ECA no contuviera una propuesta de fecha de entrada en vigor y que, de no facilitarse, el Comité la fijaría de conformidad con los procedimientos que figuran en el Convenio;
- .3 el MEPC 66 había logrado un compromiso equilibrado sobre la entrada en vigor de las ECA designadas para el control de los óxidos de nitrógeno y las propuestas, de adoptarse, podrían afectar a ese resultado equilibrado; y
- .4 la información sobre infraestructuras portuarias puede ser de interés para posibilitar que el sector del transporte marítimo planifique la entrada en vigor de una ECA, por ejemplo, la capacidad de utilizar GNL como combustible, las instalaciones de recepción para eliminar sustancias identificadas en el Anexo VI del Convenio MARPOL, el suministro de fueloil reglamentario, etc.

4.38 El Comité deliberó al respecto y, tras tomar nota de que la mayoría de las delegaciones que hicieron uso de la palabra no apoyaban el proyecto de enmiendas propuesto, acordó no seguir examinándolas.

Programa de vigilancia del azufre

4.39 El Comité tomó nota de 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 deben presentarse todos los años en un periodo de sesiones posterior del Comité. En este contexto, el Comité tomó nota de la información facilitada en el documento MEPC 67/4 (Secretaría) sobre los resultados de la vigilancia del contenido medio de azufre a escala mundial del fueloil suministrado para consumo a bordo de los buques en 2013, en el que se señala que el contenido medio de azufre del fueloil residual es del 2,43 % y, en el caso del fueloil destilado, del 0,13 %, y de que la Secretaría seguirá facilitando información sobre esta cuestión anualmente al Comité.

4.40 El Comité examinó el documento MEPC 67/4/2 (Secretaría), en el que se facilita información sobre una solicitud, recibida por la Secretaría, de Viswa Lab de Houston (Estados Unidos) para constituirse en un proveedor adicional de servicios de muestreo y ensayo al programa de vigilancia del contenido de azufre del fueloil de la OMI. El Comité deliberó al respecto y, tras observar que Viswa Lab está dispuesto a facilitar los datos totales gratuitamente a la Organización, aprobó la solicitud y encargó a la Secretaría que contratara a Viswa Lab durante el resto del periodo de contratación actual, que va hasta el 1 de marzo de 2016.

Orientaciones sobre el Suplemento del Certificado IAPP

4.41 El Comité recordó que el MEPC 66 había aprobado proyectos de enmienda a la regla 13.7.3 del Anexo VI del Convenio MARPOL y al punto 2.2.1 del Suplemento del Certificado IAPP, con miras a adoptarlos en este periodo de sesiones (MEPC 66/21, párrafo 4.46); que había aceptado, en principio, el proyecto de orientaciones sobre el Suplemento del Certificado IAPP que figura en el anexo del documento MEPC 66/INF.35 (Islas Marshall e IACS) y había pedido a la Secretaría que preparara el correspondiente proyecto de circular con miras a aprobarlo en este periodo de sesiones (MEPC 66/21, párrafo 4.47).

4.42 El Comité tomó nota de que la Secretaría, tal como se le había pedido, había preparado un proyecto de circular MEPC que contiene las orientaciones sobre el Suplemento

del Certificado IAPP, que figura en el anexo del documento MEPC 67/4/1 (Secretaría), el cual, según lo acordado en el ámbito del punto 1 del orden del día (véase el párrafo 1.9) se había remitido, junto con el documento conexo MEPC 67/4/23 (IACS), directamente al Grupo de trabajo, y encargó al Grupo que finalizara el proyecto de circular MEPC, con miras a aprobarlo en este periodo de sesiones.

Compuestos orgánicos volátiles (COV)

4.43 El Comité examinó el documento MEPC 67/4/20 (Noruega), en el que se proponen mejoras al marco de la OMI para controlar las emisiones de compuestos orgánicos volátiles (COV), se señala que en las reglas del Anexo VI del Convenio MARPOL no hay instrumentos que permitan a la Organización evaluar si la implantación de la regla 15 ha tenido o va a tener algún efecto en el futuro previsible y se propone enmendar la regla 15 y las Directrices para la elaboración de un plan de gestión de los compuestos orgánicos volátiles (resolución MEPC.185(59)), a fin de prescribir la instalación de dispositivos en tubería con el fin de mantener la presión de los tanques de manera automática, etc. Tras un examen, el Comité invitó a los Gobiernos Miembros y a las organizaciones internacionales interesadas a que presentaran propuestas adicionales en el MEPC 68.

Interpretaciones unificadas del Anexo VI del Convenio MARPOL

4.44 El Comité recordó que, según lo acordado en el ámbito del punto 1 del orden del día (véase el párrafo 1.9), los documentos MEPC 67/4/17 y MEPC 67/4/18 (IACS) se habían remitido directamente al Grupo de trabajo, y le encargó que ultimara la propuesta de nueva interpretación unificada del Anexo VI del Convenio MARPOL (MEPC.1/Circ.795/Rev.1) que figura en los anexos de los dos documentos, con miras a aprobarla en este periodo de sesiones.

Suministro eléctrico desde tierra

4.45 El Comité tomó nota del documento MEPC 67/INF.7 (Filipinas) en el que se facilita información sobre un proyecto de suministro eléctrico desde tierra adoptado por Filipinas en el puerto de Cagayán de Oro, en el norte de Mindanao, y que prevé implantar en más puertos administrados por la Autoridad Portuaria de Filipinas (PPA), e invitó a las partes interesadas a que apoyaran su implantación.

EFICIENCIA ENERGÉTICA DE LOS BUQUES

4.46 El Comité recordó que el capítulo 4 (Reglas sobre eficiencia energética de los buques) del Anexo VI del Convenio MARPOL, que confiere carácter obligatorio al índice de eficiencia energética de proyecto (EEDI) para buques nuevos y al Plan de gestión de la eficiencia energética del buque (SEEMP) para todos los buques, tanto nuevos como existentes, había entrado en vigor el 1 de enero de 2013.

Directrices sobre el método de cálculo del EEDI para buques nuevos

4.47 El Comité recordó que el MEPC 66 había adoptado las Directrices de 2014 sobre el método de cálculo del índice de eficiencia energética de proyecto (EEDI) obtenido para buques nuevos mediante la resolución MEPC.245(66). En este contexto, el Comité también recordó que, según lo acordado en el ámbito del punto 1 del orden del día (véase el párrafo 1.9), los documentos MEPC 67/4/11 y MEPC 67/4/12 (China) se habían remitido directamente al Grupo de trabajo, y se le había encargado que examinara y revisara los proyectos de enmiendas propuestos a las Directrices de 2014 sobre el método de cálculo del EEDI, y que asesorara oportunamente al Comité.

Directrices sobre reconocimiento y certificación del EEDI

4.48 El Comité recordó que el Grupo de trabajo sobre contaminación atmosférica y eficiencia energética reunido durante el MEPC 66 había preparado enmiendas a las Directrices de 2012 sobre reconocimiento y certificación del índice de eficiencia energética de proyecto (EEDI), enmendadas (resolución MEPC.214(63)), que figuran en el anexo 7 del documento MEPC 66/WP.7, con miras a ultimarlas y adoptarlas en este periodo de sesiones.

El Comité recordó también que, según lo acordado en el ámbito del punto 1 del orden del día (véase el párrafo 1.9), todos los documentos relativos al proyecto de directrices de 2014 sobre reconocimiento y certificación del EEDI se habían remitido directamente al Grupo de trabajo, a saber:

- .1 MEPC 67/4/4 (Dinamarca) y MEPC 67/4/13 (China) relativos a buques con motores de combustible mixto;
- .2 MEPC 67/4/19 (Japón y SIGTTO) sobre reconocimiento y certificación del EEDI de los buques que transportan GNL;
- .3 MEPC 67/4/6 (ITTC), MEPC 67/4/7 (ITTC), MEPC 67/4/8 (ISO e ITTC) y MEPC 67/INF.16 (ISO), relativos a pruebas de velocidad y pruebas con modelos; y
- .4 MEPC 67/INF.12 (República de Corea) sobre un nuevo método de sincronización de la potencia al eje y la velocidad del buque para la verificación del EEDI.

4.49 El Comité encargó al Grupo de trabajo que siguiera perfeccionando y ultimando el proyecto de directrices de 2014 sobre reconocimiento y certificación del EEDI, con miras a adoptarlas en este periodo de sesiones.

Aclaración de la expresión "propulsión híbrida"

4.50 El Comité recordó que, según lo acordado en el ámbito del punto 1 del orden del día (véase el párrafo 1.9), el documento MEPC 67/4/21 (China) se había remitido directamente al Grupo de trabajo, y encargó a dicho grupo que examinara este documento y asesorara oportunamente al Comité.

Directrices provisionales para determinar la potencia de propulsión mínima que permita mantener la maniobrabilidad del buque en condiciones desfavorables

4.51 El Comité observó que el MSC 93 había remitido al MEPC 67, para que los examinara, los documentos MSC 93/21/5 y MSC 93/INF.13 (Grecia) relativos a la potencia de propulsión mínima que permita mantener la maniobrabilidad del buque en condiciones desfavorables (MEPC 67/13/1, párrafo 2.18).

4.52 Tras recordar que, según lo acordado en el ámbito del punto 1 del orden del día (véase el párrafo 1.9), todos los documentos relativos a las Directrices provisionales para determinar la potencia de propulsión mínima que permita mantener la maniobrabilidad del buque en condiciones desfavorables (resolución MEPC.232(65)), entre ellos los documentos MEPC 67/4/16 (Dinamarca y otros), MEPC 67/4/25 (IACS y otros), MEPC 67/INF.14 (Alemania y otros) y MEPC 67/INF.22 (Japón), se han remitido directamente al Grupo de trabajo, el Comité encargó al Grupo que examinara y revisara el proyecto de enmiendas

propuesto a las Directrices provisionales teniendo en cuenta los documentos MSC 93/21/15, MSC 93/INF.13, MEPC 67/4/16, MEPC 67/4/25, MEPC 67/INF.14 y MEPC 67/INF.22.

Exámenes del EEDI prescritos en la regla 21.6 del Anexo VI del Convenio MARPOL

4.53 El Comité recordó que, de conformidad con lo dispuesto en la regla 21.6 del Anexo VI del Convenio MARPOL, al principio de la fase 1 y en un punto intermedio de la fase 2, la Organización efectuará un examen de la situación de los avances tecnológicos y, de ser necesario, modificará los plazos, los parámetros del nivel de referencia del EEDI para los tipos de buque pertinentes y los índices de reducción. El Comité también recordó que el MEPC 66 acordó crear una base de datos EEDI para ayudar a la Organización en sus futuros exámenes de los avances tecnológicos y los datos mínimos a incluir en la base de datos.

4.54 En este contexto, el Comité examinó el documento MEPC 67/4/3 (Secretaría), en el que se invitaba al Comité a que:

- .1 confirmarse si debería incluirse el número de identificación del buque en el conjunto de datos para garantizar que no se duplican los datos en la base de datos EEDI, teniendo presente que dichos datos se mantendrán en la Secretaría y serán para uso exclusivo de ésta; y
- .2 tuviese en cuenta los datos presentados por todas las fuentes de información adecuadas, incluidas las Administraciones y las sociedades de clasificación no vinculadas a la IACS.

4.55 Tras un examen, el Grupo confirmó que no era necesario incluir el número de identificación del buque en el conjunto de datos que se presenta a la Secretaría para su inclusión en la base de datos EEDI, e invitó a los Gobiernos Miembros y organizaciones internacionales que deseen incluir el número de identificación del buque y/o cualquier otro dato para contribuir al examen del EEDI a que presenten propuestas pertinentes en un futuro periodo de sesiones. Asimismo, el Comité acordó que los datos mínimos también podrán presentarse a la Secretaría procedentes de otras fuentes que no sean miembros de la IACS, señaló que la dirección de correo electrónico para presentar los datos es: eedi@imo.org, e instó a los Gobiernos Miembros y a las sociedades de clasificación a que presentaran los datos a la Secretaría, a fin de apoyar los exámenes obligatorios.

4.56 El Comité tomó nota del documento MEPC 67/INF.4 (Secretaría), en el que se facilita el primer resumen de los datos y la información que figura en la base de datos EEDI elaborada por la Secretaría, y encargó a la Secretaría que siguiera presentando esta información al Comité, tras tomar nota de la necesidad de presentar datos en un formato que preserve el anonimato del buque.

4.57 El observador de INTERTANKO, preocupado por garantizar el anonimato de los buques considerados individualmente, solicitó una aclaración por parte del Comité con respecto a los datos relativos al peso muerto que figuran en el documento MEPC 67/INF.4. El Comité acordó que los datos exactos sobre el peso muerto o el arqueo bruto, según proceda, se deberían facilitar a la Secretaría por parte de quienes presenten unos datos mínimos para su inclusión en la base de datos EEDI y que la Secretaría debería redondear los antedichos datos hasta una cifra máxima de 500 cuando estos datos se presenten posteriormente al Comité.

4.58 El Comité examinó el documento MEPC 67/4/15 (Alemania y otros) en el que se propone un posible enfoque y un calendario para el examen de la situación de los avances

tecnológicos que se han producido en relación con las reglas relativas al EEDI y se propone constituir un grupo de trabajo por correspondencia para llevar a cabo el examen con el proyecto de mandato que figura en el anexo de dicho documento, junto con un posible calendario.

4.59 En las deliberaciones que siguieron sobre un posible modo de proceder con respecto a esta cuestión, el Comité tomó nota de la necesidad de examinar cuidadosamente el calendario del examen propuesto en el anexo del documento MEPC 67/4/15, y de que era necesario adoptar un planteamiento cauteloso al identificar y examinar tecnologías innovadoras. Seguidamente, el Comité encargó al Grupo de trabajo que elaborara un proyecto de mandato para un grupo de trabajo por correspondencia sobre el examen de la situación de los avances tecnológicos para la implantación del EEDI, tomando como base el anexo del documento MEPC 67/4/15.

Proyectos sobre nuevas tecnologías para la eficiencia energética

4.60 El Comité recordó que, según lo acordado en el ámbito del punto 1 del orden del día (véase el párrafo 1.9), el documento MEPC 67/INF.9 (RINA), en el que se ofrece un resumen de la labor realizada por el proyecto de investigación TARGETS financiado por la CE sobre nuevas tecnologías para mejorar la eficiencia energética de los buques y un nuevo enfoque hacia el cálculo del EEDI, se había remitido directamente al Grupo de trabajo, y le encargó que examinara este documento, si disponía de tiempo.

Estudio del consumo de GNL como combustible

4.61 El Comité recordó que, según lo acordado en el ámbito del punto 1 del orden del día (véase el párrafo 1.9), el documento MEPC 67/INF.15 (Alemania), que ofrece información sobre un estudio realizado conjuntamente por Shell y DNV-GL en el que se analiza la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero desde el pozo a la estela (Well to Wake) obtenida mediante la sustitución de combustibles marinos tradicionales por GNL, que incluye una evaluación del impacto de las fugas de metano, se había remitido directamente al Grupo de trabajo, y le encargó que examinara este documento, si disponía de tiempo.

COOPERACIÓN TÉCNICA Y TRANSFERENCIA DE TECNOLOGÍA

Implantación de la resolución MEPC.229(65)

4.62 El Comité recordó que el MEPC 66 había constituido un Grupo especial de expertos sobre la facilitación de la transferencia de tecnología para los buques (AHEWG-TT), había refrendado el plan de trabajo del Grupo, y había pedido al Grupo que facilitara un informe sobre sus avances al Comité después de su segunda reunión, celebrada en la sede de la OMI los días 9 y 10 de octubre de 2014 (MEPC 66/21, párrafos 4.59 y 4.60).

4.63 El Comité tomó nota de un informe verbal del Sr. D. Ntuli (Sudáfrica), Presidente del AHEWG-TT, sobre los resultados de la segunda reunión del Grupo, en la que destacó, entre otros, los siguientes resultados clave:

- .1 de acuerdo con su plan de trabajo (MEPC 66/WP.8, anexo), el AHEWG-TT ha logrado avances significativos en las tres primeras de sus cuatro tareas, cuyos resultados se prevé remitir al MEPC 68 en mayo de 2015. A tal fin, se ha logrado un plan de trabajo detallado y se han nombrado coordinadores para cada una de las tres tareas;

- .2 el AHEWG-TT había tomado nota de los beneficios significativos de los talleres regionales organizados por la Secretaría para respaldar la creación de capacidad en relación con la transferencia de tecnología y alentó a todos los Estados Miembros en posición de hacerlo a que realicen nuevas contribuciones a este respecto; y
- .3 se informó al AHEWG-TT de que la Comisión Europea tenía la intención de elaborar un proyecto mundial para fomentar la implantación del EEDI y el SEEMP. Esta propuesta de proyecto de tres años, con un presupuesto previsto de 10 millones de euros, cuya implantación se prevé a través de la Secretaría de la OMI, está actualmente en la fase de deliberaciones y aprobaciones finales en el seno de la Comisión Europea.

4.64 Diversas delegaciones manifestaron su agradecimiento por los avances logrados, y el Comité acogió con satisfacción la iniciativa de la CE y alentó a la Secretaría a que continuara el diálogo con la CE para llevar a cabo este proyecto, así como otros esfuerzos para garantizar nuevos fondos a fin de respaldar la implantación de la resolución MEPC.229(65): "Fomento de la cooperación técnica y transferencia de tecnología relacionadas con la mejora de la eficiencia energética de los buques".

4.65 El Comité tomó nota de que está previsto que la próxima reunión del AHEWG-TT se celebre los días 15 y 16 de enero de 2015 en la sede de la OMI.

CONSTITUCIÓN DEL GRUPO DE TRABAJO SOBRE CONTAMINACIÓN ATMOSFÉRICA Y EFICIENCIA ENERGÉTICA

4.66 El Comité volvió a constituir el Grupo de trabajo sobre contaminación atmosférica y eficiencia energética, bajo la presidencia del Sr. K. Yoshida (Japón), y le encargó que, teniendo en cuenta los documentos pertinentes, así como las observaciones formuladas y las decisiones adoptadas en el Pleno, llevara a cabo las siguientes tareas:

- .1 elaborar un proyecto de mandato para un grupo de trabajo por correspondencia sobre un proyecto de orientaciones para garantizar la calidad del fueloil suministrado para su uso a bordo de los buques;
- .2 ultimar el proyecto de circular MEPC relativa a las orientaciones sobre el Suplemento del Certificado IAPP, utilizando como base el anexo del documento MEPC 67/4/1 y el documento MEPC 67/4/23, con miras a su aprobación en este periodo de sesiones;
- .3 ultimar la propuesta de nueva interpretación unificada del Anexo VI del Convenio MARPOL (MEPC.1/Circ.795/Rev.1), que figura en los anexos de los documentos MEPC 67/4/17 y MEPC 67/4/18, con miras a su aprobación en este periodo de sesiones;
- .4 examinar y revisar los proyectos de enmienda propuestos a las Directrices de 2014 sobre el método de cálculo del índice de eficiencia energética de proyecto (EEDI) obtenido para buques nuevos (resolución MEPC.245(66)), tomando como base los documentos MEPC 67/4/11 y MEPC 67/4/12, y asesorar al respecto al Comité;
- .5 ultimar el proyecto de directrices de 2014 sobre reconocimiento y certificación del índice de eficiencia energética de proyecto (EEDI) tomando como base el anexo 7 del documento MEPC 66/WP.7, con miras a su adopción en este periodo de sesiones;

- .6 examinar el documento MEPC 67/4/21 respecto a la aclaración de la expresión "propulsión híbrida" y asesorar al Comité al respecto;
- .7 examinar y revisar las propuestas de enmienda a las Directrices provisionales de 2013 para determinar la potencia de propulsión mínima que permita mantener la maniobrabilidad del buque en condiciones desfavorables (resolución MEPC.232(65)), tomando en consideración los documentos MSC 93/21/15, MSC 93/INF.13, MEPC 67/4/16, MEPC 67/4/25, MEPC 67/INF.14 y MEPC 67/INF.22;
- .8 elaborar un proyecto de mandato para un grupo de trabajo por correspondencia sobre el examen de la situación de los avances tecnológicos para la implantación del EEDI, tomando como base el anexo del documento MEPC 67/4/15; y
- .9 examinar los documentos MEPC 67/INF.9 y MEPC 67/INF.15 sobre proyectos internacionales de investigación acerca de eficiencia energética y asesorar al Comité al respecto.

INFORME DEL GRUPO DE TRABAJO

4.67 Tras examinar el informe del Grupo de trabajo sobre contaminación atmosférica y eficiencia energética (MEPC 67/WP.12 y MEPC 67/WP.12/Add.1) el Comité lo aprobó en general y adoptó las medidas que se indican a continuación:

Calidad del fueloil

4.68 El Comité acordó constituir un grupo de trabajo por correspondencia sobre la calidad del fueloil, coordinado por los Estados Unidos,² y teniendo en cuenta las deliberaciones sostenidas en el actual periodo de sesiones, le encargó las siguientes tareas:

- .1 elaborar un proyecto de orientaciones para garantizar la calidad del fueloil entregado para su uso a bordo de los buques;
- .2 examinar la idoneidad del marco jurídico actual en el Anexo VI del Convenio MARPOL a fin de garantizar la calidad del fueloil para su uso a bordo de los buques teniendo en cuenta los resultados del MSC 94, cuando estén disponibles; y
- .3 presentar un informe en el MEPC 68.

Orientaciones sobre el Suplemento del Certificado IAPP

4.69 El Comité aprobó la circular MEPC.1/Circ.849: "Orientaciones sobre el Suplemento del Certificado IAPP".

² **Coordinador:**
Sr. Wayne M. Lundy
Marine Safety, Security and Stewardship
Systems Engineering Division
U.S. Coast Guard
Teléfono: +1 202 372-1379
Correo electrónico: Wayne.M.Lundy@uscg.mil

Interpretaciones unificadas del Anexo VI del Convenio MARPOL

4.70 El Comité estuvo de acuerdo con la opinión del Grupo de que la información que figura en el documento MEPC 67/4/18 sobre la aplicación de reconocimientos/inspecciones de motores diésel marinos en relación con las reglas 1 y 5.2 del Anexo VI del Convenio MARPOL podría ser tomada en consideración, dado que la información ya se aborda en otras orientaciones de la OMI, en las que también se clarifica la aplicación de las reglas a los viajes internacionales.

4.71 El Comité aprobó la nueva interpretación unificada del Anexo VI del Convenio MARPOL sobre "Aplicación de las prescripciones respecto de la nota de entrega de combustible", que figura en el anexo 4; y pidió a la Secretaría que publicara un texto refundido de las interpretaciones unificadas del Anexo VI del Convenio MARPOL para su distribución como MEPC.1/Circ.795/Rev.2.

Directrices sobre el método de cálculo del EEDI para buques nuevos

4.72 El Comité tomó nota de las deliberaciones del Grupo sobre las Directrices de 2014 sobre el método de cálculo del índice de eficiencia energética de proyecto (EEDI) obtenido para buques nuevos en relación con los buques equipados con motores de combustible mixto, y de que es posible que sea necesario volver a examinar este asunto en un periodo de sesiones futuro.

Directrices sobre reconocimiento y certificación del EEDI

4.73 El Comité adoptó la resolución MEPC.254(67): "Directrices de 2014 sobre reconocimiento y certificación del índice de eficiencia energética de proyecto (EEDI)", que figura en el anexo 5.

Aclaración de la expresión "propulsión híbrida"

4.74 El Comité tomó nota de las deliberaciones del Grupo sobre la aclaración de la expresión "propulsión híbrida" e invitó a los Gobiernos Miembros y organizaciones internacionales a que presentaran observaciones y propuestas adicionales en un periodo de sesiones futuro del Comité.

Directrices provisionales para determinar la potencia de propulsión mínima que permita mantener la maniobrabilidad del buque en condiciones desfavorables

4.75 El Comité tomó nota de las deliberaciones del Grupo sobre las enmiendas a las Directrices provisionales de 2013 para determinar la potencia de propulsión mínima que permita mantener la maniobrabilidad del buque en condiciones desfavorables (resolución MEPC.232(65)). En las deliberaciones que siguieron se formularon, entre otras, las siguientes observaciones:

- .1 al reiterar su preocupación acerca de la seguridad de los buques proyectados haciendo uso de las Directrices provisionales, la delegación de Grecia, con el apoyo de diversas delegaciones, realizó la declaración que figura en el anexo 19 y sugirió que la solución de compromiso que habían propuesto en el seno del Grupo (MEPC 67/WP.12, párrafo 65) debería incluirse en las Directrices antes de que se adoptasen con respecto a la fase 1;

- .2 las delegaciones de Alemania y Japón, con el apoyo de diversas delegaciones, manifestaron la opinión de que el Grupo había examinado la cuestión con bastante grado de detalle y que, debido a que no se disponía de una propuesta concreta alternativa, el Comité debería dar su visto bueno a los resultados de la labor del Grupo, esto es, hacer uso del enfoque pragmático propuesto en los documentos MEPC 67/4/16 y MEPC 67/4/25;
- .3 el observador de RINA apoyó las opiniones manifestadas por la delegación de Grecia y otras con respecto a cuestiones de seguridad y específicamente las condiciones climatológicas que figuran en las Directrices provisionales. No obstante, cuestionó si las enmiendas propuestas por la delegación de Grecia eran una solución temporal correcta y apoyó la necesidad de que las Directrices se revisen cuando se disponga de los resultados de la labor de investigación en curso; y
- .4 la delegación de Chipre, con apoyo de algunas delegaciones, indicó que las deliberaciones del Grupo sobre esta cuestión no habían concluido y que el Comité debería adoptar un enfoque proactivo en vez de reactivo procediendo, en primer lugar, a enmendar las Directrices siguiendo la propuesta de Grecia y, si los análisis así lo indicaban, volver a enmendar las Directrices posteriormente.

4.76 Tras las deliberaciones anteriormente reseñadas, en las que se reiteraron las preocupaciones existentes, el Comité, tras tomar nota de dichas preocupaciones y de la necesidad de seguir examinando las Directrices provisionales en un periodo de sesiones futuro, adoptó la resolución MEPC.255(67): "Enmiendas a las Directrices provisionales de 2013 para determinar la potencia de propulsión mínima que permita mantener la maniobrabilidad del buque en condiciones desfavorables (resolución MEPC.232(65))", que figura en el anexo 6.

4.77 Las delegaciones de Grecia, India, Malta y Vanuatu se reservaron su postura y efectuaron declaraciones tal como se recoge en el anexo 19. Adicionalmente la delegación de Chipre reservó su postura con respecto a la redacción del informe final del Comité y el hecho de que se reflejasen correctamente los antedichos debates sobre la cuestión.

4.78 El Comité pidió a la Secretaría que publicara un texto refundido de las Directrices provisionales de 2013 y que lo distribuyera mediante la circular MEPC.1/Circ.850.

Grupo de trabajo por correspondencia para el examen del EEDI, exigido de conformidad con la regla 21.6 del Anexo VI del Convenio MARPOL

4.79 El Comité acordó constituir un grupo de trabajo por correspondencia para el examen del EEDI exigido de conformidad con la regla 21.6 del Anexo VI del Convenio MARPOL, coordinado por el Japón,³ para examinar la situación de los avances tecnológicos

³ **Coordinador:**
Sr. Hideaki Saito
Director for International Negotiations Office
Ocean Development and Environment Policy Division
Maritime Bureau
Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism
Japón
Teléfono: +81 3 5253 8643
Correo electrónico: saito-h55rp@mlit.go.jp

que se hayan producido en relación con la implantación de la fase 2 de las reglas relativas al EEDI, y le encargó que:

- .1 examinase qué información y datos son pertinentes para el examen y cómo pueden recabarse y analizarse dicha información y datos, incluidas:
 - .1 la información obtenida de la base de datos EEDI constituida por decisión del MEPC 66;
 - .2 la información, verificable y disponible para el público, de astilleros, arquitectos navales, fabricantes de motores y otras fuentes, respecto de los incrementos mensurables de la eficiencia energética que se logren con la instalación y el uso de tecnologías para la reducción del consumo de energía en los buques, ya sea en servicio o en programas de demostración, incluidos como mínimo los tipos de tecnología que se señalaron en el Segundo Estudio de la OMI sobre los gases de efecto invernadero (2009) (MEPC 59/INF.10, 9 de abril de 2009) y en el documento MEPC 60/4/36; y
 - .3 otra información disponible al público y verificable que el Grupo de trabajo por correspondencia considere pertinente;
- .2 utilizando dichos datos e información, examinase la situación de los avances tecnológicos que se hayan producido a fin de mejorar la eficiencia energética en relación con las reglas relativas al EEDI en el capítulo 4 del Anexo VI del Convenio MARPOL, y que presentase información sobre los siguientes aspectos:
 - .1 la variedad de tecnologías (por ejemplo, tecnologías de motores, materiales, dispositivos, aparatos, combustibles alternativos, reducción de la potencia y la velocidad, mejoras del casco) que podrían utilizarse para ajustarse al EEDI prescrito de la fase 2 y hasta qué punto estas tecnologías contribuyen actualmente a que los buques se ajusten al EEDI prescrito;
 - .2 la utilización actual de dichas tecnologías a bordo de los buques, con una explicación sobre la introducción y demostración de dichas tecnologías en aplicaciones del mundo real; y
 - .3 los avances logrados por los constructores, los proyectistas y los fabricantes de motores para incorporar dichas tecnologías a fin de hacerlas pertinentes para el EEDI prescrito de la fase 2 y lanzarlas plenamente al mercado;
- .3 recomendase, dentro del proceso de revisión, si deberían mantenerse los cronogramas, los parámetros de línea de referencia EEDI para los tipos de buque pertinentes y las tasas de reducción estipuladas en la regla 21 o, de ser necesario, si deberían modificarse según proceda; y
- .4 proporcionase un informe sobre los progresos realizados en el MEPC 68, y un informe provisional en el MEPC 69.

4.80 El Comité tomó nota de una observación de la delegación de Brasil, apoyada por la de Chile, en el sentido de que la reducción de velocidad incluida en el párrafo 2.1 del

antedicho mandato es una cuestión operacional en vez de tecnológica, pidiéndose que el Grupo de trabajo por correspondencia abordara este asunto en el curso de sus labores.

Otros documentos relacionados con la eficiencia energética

4.81 El Comité tomó nota de que el Grupo había examinado y tomado nota de la información facilitada en los documentos MEPC 67/INF.9 y MEPC 67/INF.15.

Organización de la labor futura en el marco de este punto del orden del día

4.82 El Comité observó que había examinado una diversidad de cuestiones dentro de este punto del orden del día, si bien no todas quedaban enmarcadas en el ámbito del resultado pertinente, esto es, Directrices relativas al Anexo VI del Convenio MARPOL y al Código técnico sobre los NO_x de conformidad con el Plan de acción elaborado por el MEPC 64 (7.3.1.1). Tras recordar que el C.ES/27 había pedido que en todos los niveles se siguiera una disciplina estricta con respecto a los resultados no previstos y que se había recordado a los Comités que, antes de acometer en un bienio cualquier tipo de labor, se debía formular el resultado oportuno e incluirse en el Plan de acción de alto nivel de la Organización, de conformidad con los procedimientos pertinentes, el Comité observó que todo documento que se presente en periodos de sesiones futuros en el marco de este punto del orden del día y que no esté dentro del ámbito del mismo sólo se aceptará si se ha solicitado el nuevo resultado que proceda, de conformidad con las Directrices de los Comités.

5 MEDIDAS TÉCNICAS Y OPERACIONALES ADICIONALES PARA MEJORAR LA EFICIENCIA ENERGÉTICA DEL TRANSPORTE MARÍTIMO INTERNACIONAL

5.1 El Comité recordó que el MEPC 66 había constituido un Grupo de trabajo por correspondencia sobre las medidas técnicas y operacionales adicionales para mejorar la eficiencia energética del transporte marítimo internacional (MEPC 66/21, párrafo 4.1.6), y le había encargado que, utilizando como base el documento MEPC 66/WP.9, considerase la posibilidad de elaborar un sistema de recopilación de datos sobre el consumo de combustible de los buques, incluida la determinación de los elementos clave de dicho sistema.

Elaboración de un sistema de recopilación de datos sobre el consumo de combustible de los buques

Informe del Grupo de trabajo por correspondencia y otros documentos conexos

- 5.2 Se presentaron al Comité, para que los examinara, los documentos siguientes:
- .1 MEPC 67/5 (BIMCO y otros), en el cual se plantean varias cuestiones de política en relación con las propuestas presentadas al Comité tendentes a elaborar normas obligatorias sobre eficiencia operacional aplicables a toda la flota;
 - .2 MEPC 67/5/1 (EUROMOT), en el cual se concluye que, si bien existen distintos métodos que constituyen una solución práctica para un sistema de recopilación de datos que utilice mediciones disponibles para la vigilancia, notificación y verificación de las emisiones de CO₂ del transporte marítimo, la vigilancia continua de las emisiones de NO_x es una prescripción distinta y muy compleja;

- .3 MEPC 67/5/2 y MEPC 67/INF.18 (Chipre), los cuales contienen el informe del Grupo de trabajo por correspondencia sobre los avances realizados en su consideración de la elaboración de un sistema de recopilación de datos sobre el consumo de combustible de los buques, incluida la determinación de los elementos clave de dicho sistema;
- .4 MEPC 67/5/3 (República de Corea), en el cual se opina que es inadecuado para el transporte marítimo internacional prescribir el uso obligatorio de un método de vigilancia específico y se propone un enfoque alternativo de niveles para la vigilancia del consumo de combustible de los buques como método que permite unas incertidumbres máximas admisibles; y el documento MEPC 67/INF.19 (República de Corea), en el cual se presenta un sistema de vigilancia de las emisiones de gases de efecto invernadero desarrollado y utilizado por la Asociación de Propietarios de Buques de Corea;
- .5 MEPC 67/5/4 (Japón), en el cual se recuerda que el Grupo de trabajo constituido en el MEPC 66 había acordado que era necesario seguir trabajando en todas las unidades de medida propuestas hasta la fecha y que, por el momento, no debería descartarse ninguna unidad de medida (MEPC 66/21, párrafo 4.1.5.2), se propone sustituir la opción de norma de medida del "EEOI anual" (MEPC 66/4/6) por la de la "Razón de eficiencia anual (AER)" y se presentan los resultados de un análisis basado en los datos facilitados voluntariamente por la flota japonesa para tratar de demostrar la idoneidad de la AER para determinar la eficiencia energética de los buques;
- .6 MEPC 67/5/5 (Alemania y otros), en el cual se formulan observaciones sobre el informe del Grupo de trabajo por correspondencia y opiniones sobre las cuestiones con respecto a las cuales no se había podido llegar a un acuerdo;
- .7 MEPC 67/5/6 (INTERFERRY), en el cual se formulan observaciones sobre el documento MEPC 67/5 y se reseña por qué la elaboración de normas sobre eficiencia operacional de hecho generaría límites de velocidad promedio para las distintas clases de buques y por qué no procede aplicar límites a la velocidad promedio, ni explícitamente ni indirectamente, mediante la introducción de normas sobre eficiencia operacional;
- .8 MEPC 67/5/7 y MEPC 67/5/8 (CSC), en los cuales se facilita información sobre la importancia de la transparencia de la información por lo que respecta a conseguir cambios en el comportamiento y romper las barreras de información asimétrica, y se argumenta que la transparencia y el intercambio de datos sobre la eficiencia energética incrementarán la adopción de nuevas tecnologías y prácticas, reducirán los costos operativos, optimizarán la asignación de recursos financieros y garantizarán una competitividad activa, justa e incluyente; y
- .9 MEPC 67/5/9 (CSC), en el cual se formulan observaciones sobre el documento MEPC 67/5, en particular sobre la cuestión de si la OMI debería embarcarse en la elaboración de normas de eficiencia energética para toda la flota, y se concluye que la limitación de la aplicación de las reglas relativas a la lucha contra el cambio climático a los buques nuevos socavará los esfuerzos para reducir las emisiones generadas por el sector,

haciendo todavía más difícil alcanzar los objetivos futuros en cuanto a emisiones.

- 5.3 En el debate posterior se formularon, entre otras, las observaciones siguientes:
- .1 se necesita un sistema de recopilación de datos sobre el consumo de combustible de los buques y que los datos recopilados puedan utilizarse para estimar las emisiones de CO_x;
 - .2 es necesario contar con un sistema de recopilación de datos con respecto a la eficiencia energética a fin de dar seguimiento y verificar las mejoras en eficiencia en el sector y evaluar la necesidad de medidas adicionales de eficiencia;
 - .3 el propósito y la utilización de los datos que han de recopilarse deberían determinarse antes de la confirmación del sistema de recopilación de datos; el sistema de recopilación de datos debería ser voluntario y no limitar la libertad de operación de los buques; el sistema de recopilación de datos debería ser obligatorio porque el éxito de todo sistema depende de una participación mundial total; y la calidad de los datos es más importante que la cantidad;
 - .4 el sector del transporte marítimo ya es el medio de transporte de carga más eficiente desde el punto de vista del consumo de energía y, por tanto, las repercusiones de cualesquiera medidas adicionales, en particular en los países en desarrollo y los pequeños Estados insulares en desarrollo (PEID), han de considerarse especialmente con respecto a los Estados que se encuentran lejos de los mercados de sus mercancías;
 - .5 antes de adoptar toda medida adicional debe considerarse el impacto del EEDI y también del aumento de los costes del fueloil como consecuencia de las disposiciones relativas a los SO_x del Anexo VI del Convenio MARPOL;
 - .6 es esencial tomar nota de las opiniones del sector del transporte marítimo, proceder con cautela y, en particular, abordar las cuestiones clave de política planteadas en el párrafo 15 del documento MEPC 67/5; y de que la cuestión de si era necesaria una norma sobre eficiencia energética operacional para el transporte marítimo internacional es una cuestión de políticas que el Comité tenía que seguir examinando;
 - .7 algunas delegaciones consideraron que una norma sobre eficiencia energética operacional limitaría la velocidad o el consumo de combustible, mientras que otras opinaron lo contrario. A este respecto, el Comité recordó que el MEPC 61 (MEPC 61/24, párrafo 5.16) había considerado la reducción de la velocidad como una opción normativa por separado y había decidido que no era necesario seguir estudiando esta cuestión puesto que los aspectos relacionados con la velocidad se contemplarían indirectamente a través del EEDI y el SEEMP;
 - .8 los datos sobre el consumo de combustible por sí mismos no permitirían confirmar la eficiencia energética del sector del transporte marítimo y el sistema de recopilación de datos propuesto tenía que incluir parámetros

adicionales relacionados con la labor de transporte, por ejemplo, el peso de la carga, la distancia recorrida, las horas de servicio, etc.;

- .9 distintos tipos de buques podrán requerir distintas normas sobre eficiencia energética operacional y esas normas podrán repercutir en las normas de eficiencia energética de proyecto aplicables al tipo de buque respectivo;
- .10 el análisis de los datos compilados pudiese indicar que sistemas diferentes de medición de la eficiencia son más apropiados para diferentes tipos de buques, lo cual constituye una de las razones para la compilación de datos que abarcan más de un posible medio de transporte;
- .11 es necesario seguir considerando cuestiones de implantación relativas a la recopilación de datos, como la confidencialidad de los datos, el cambio de Estado de abanderamiento y/o propietario del buque, así como el periodo de notificación; y
- .12 en el Segundo Estudio de la OMI sobre los gases de efecto invernadero (2009) se señaló que la posibilidad de que se adoptaran medidas adicionales para mejorar la eficiencia energética del transporte marítimo internacional era significativa y que reportaría beneficios para la economía mundial y el sector del transporte marítimo.

5.4 Las declaraciones realizadas por las Islas Cook y la Federación de Rusia con respecto a la cuestión de una norma sobre eficiencia energética operacional y el propósito de un sistema de recopilación de datos, respectivamente, figuran en el anexo 19.

5.5 El Comité tomó nota de que, con respecto a la vigilancia de las emisiones del transporte marítimo internacional, el MEPC 62 había considerado la vigilancia de las emisiones de óxidos de nitrógeno y de que el BLG 17 había acordado que las prescripciones obligatorias relativas a la vigilancia continua de los NO_x para demostrar que se cumplen los límites de emisiones de NO_x del nivel III no eran apropiadas de momento (BLG 17/18, párrafo 11.41).

5.6 El Comité también tomó nota de los métodos disponibles para vigilar las emisiones descritos en los documentos MEPC 67/5/3 y MEPC 67/INF.19 (República de Corea), y acordó suspender la consideración de los mismos a la espera de continuar examinándolos en un periodo de sesiones futuro.

5.7 El Comité tomó nota, además, de que, en principio, existía un acuerdo claro de elaborar un sistema de recopilación de datos y, dado que las opiniones con respecto a qué elementos debería incluir eran divergentes, la labor en el presente periodo de sesiones debería centrarse en la elaboración de un sistema de recopilación de datos sobre el consumo de combustible solamente.

5.8 El Comité acordó que en el párrafo 2.6 del anexo del documento MEPC 67/5/2 debería suprimirse la referencia a una norma de eficiencia operacional media anual, y que el párrafo 2.5 del anexo de dicho documento debería mantenerse entre corchetes, sin texto, para su examen en un periodo de sesiones futuro, puesto que estaba relacionado con una decisión de política.

5.9 Dado que en el presente periodo de sesiones no pudo determinarse ningún modo claro de proceder con respecto a la necesidad de establecer una norma sobre eficiencia energética operacional para los buques, el Comité acordó suspender la consideración del documento MEPC 67/5/4 sobre las opciones relacionadas con las unidades de medida hasta

un futuro periodo de sesiones, e invitó a los Gobiernos Miembros y organizaciones internacionales a que presentaran en el MEPC 68 observaciones y propuestas sobre las cuestiones planteadas en el párrafo 15 del documento MEPC 67/5 y en el documento MEPC 67/5/6.

Constitución del Grupo de trabajo sobre las medidas técnicas y operacionales adicionales para mejorar la eficiencia energética del transporte marítimo internacional

5.10 El Comité constituyó el Grupo de trabajo sobre las medidas técnicas y operacionales adicionales para mejorar la eficiencia energética del transporte marítimo internacional, presidido por el Sr. A. Chrysostomou (Chipre), y le encargó que, utilizando como base el anexo del documento MEPC 67/5/2 y las partes pertinentes del documento MEPC 67/5/5 y, teniendo en cuenta las observaciones y decisiones del Pleno, llevara a cabo las siguientes tareas:

- .1 continuar elaborando el sistema de recopilación de datos sobre el consumo de combustible de los buques, desarrollando los elementos clave y considerando elementos adicionales necesarios para la implantación del sistema; y
- .2 examinar la necesidad de constituir un grupo de trabajo por correspondencia para avanzar en la labor en el lapso interperiodos y, en el caso de que se constituya, preparar un proyecto de mandato.

Informe del Grupo de trabajo

5.11 Tras examinar el informe del Grupo de trabajo (MEPC 67/WP.13), el Comité lo aprobó, en general, y adoptó las medidas que se indican a continuación:

- .1 tomó nota de que el párrafo 2.5 del anexo del documento MEPC 67/5/2, como resultado de la labor de edición del Grupo de trabajo, había sido reenumerado como párrafo 2.4 en el anexo del documento MEPC 67/WP.13;
- .2 aceptó la descripción general del sistema de recopilación de datos sobre el consumo de combustible de los buques que figura en el anexo del documento MEPC 67/WP.13; y
- .3 aceptó que se volviera a constituir el grupo de trabajo por correspondencia sobre las medidas técnicas y operacionales adicionales para mejorar la eficiencia energética del transporte marítimo internacional coordinado por Chipre⁴ y le encargó que, basándose en los resultados del MEPC 67, el informe del Grupo de trabajo (MEPC 67/WP.13) y la descripción acordada del sistema de recopilación de datos que figura en el anexo del documento MEPC 67/WP.13:

⁴ **Coordinador:**
Sr. Andreas Chrysostomou
Ministry of Communications and Works
Department of Merchant Shipping
P.O. Box 56193
3305, Lemesos
Chipre
Teléfono: +35799442549
Correo electrónico: achrysostomou@dms.mcw.gov.cy

- .1 elaborase un texto completo para el sistema de recopilación de datos sobre el consumo de combustible de los buques que pueda utilizarse fácilmente con miras a la aplicación voluntaria u obligatoria del sistema; y
- .2 presentase un informe por escrito en el MEPC 68.

6 REDUCCIÓN DE LAS EMISIONES DE GASES DE EFECTO INVERNADERO PROCEDENTES DE LOS BUQUES

Tercer Estudio de la OMI sobre los gases de efecto invernadero (2014)

6.1 El Comité recordó que en el MEPC 66 había examinado un informe relativo a la situación del Tercer Estudio de la OMI sobre los gases de efecto invernadero (2014), presentado por el coordinador del Comité directivo (MEPC 66/5/1), y había tomado nota de que los miembros del Comité directivo opinaban que era probable que la labor se finalizara en la fecha prevista y que se estaba observando el mandato del Estudio.

6.2 El Comité examinó los tres documentos siguientes relacionados con el Tercer Estudio de la OMI sobre los gases de efecto invernadero (2014) presentados en este periodo de sesiones:

- .1 MEPC 67/6 y Corr.1 (Secretaría), que contiene una sinopsis del Tercer Estudio de la OMI sobre los gases de efecto invernadero (2014);
- .2 MEPC 67/6/1 (coordinador del Comité directivo), en el que figura el informe final del Comité directivo tras sus reuniones tercera y cuarta;
- .3 MEPC 67/INF.3 y Corr.1 (Secretaría), que contiene un informe completo del Estudio, incluidos los anexos.

6.3 En las deliberaciones sobre esta cuestión, la mayoría de las delegaciones que intervinieron mostraron su apoyo al informe y a las conclusiones del Estudio y opinaron que con éste se había cumplido plenamente el mandato y que, aunque la labor había sido muy compleja, se había logrado una actualización valiosa y útil del Segundo Estudio de la OMI sobre los gases de efecto invernadero, 2009, y que el Estudio era transparente, eficiente y profesional y facilitaba una base sólida para el trabajo futuro del Comité en relación con las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes del transporte marítimo internacional.

6.4 Otras delegaciones opinaron que el informe sobre el Estudio era voluminoso y complejo debido al número de temas que abordaba y por tanto difícil de estudiar o que carecía de transparencia con respecto a los métodos, cálculos y datos empleados, que las conclusiones a las que se llega en el informe no se apoyaban en pruebas científicas y que, por consiguiente, no se había cumplido el mandato. Las delegaciones de China e India se reservaron su postura sobre las conclusiones del Estudio. En el anexo 19 figuran las declaraciones a este respecto de las delegaciones de China, la Federación de Rusia, India y la República Islámica del Irán.

6.5 Tras examinar las conclusiones del Estudio, el Comité adoptó las siguientes medidas:

- .1 tomó nota de que el Comité directivo había ultimado su labor sobre el Estudio;

- .2 se mostró de acuerdo con la opinión del Comité directivo de que el Estudio debería titularse "Tercer Estudio de la OMI sobre los gases de efecto invernadero (2014)";
- .3 manifestó su agradecimiento al Comité directivo, compuesto por los siguientes Estados Miembros: Bélgica, Brasil, Canadá, Chile, China, Estados Unidos, Federación de Rusia, Finlandia, India, Islas Marshall, Japón, Malasia, Nigeria, Noruega, Países Bajos, Reino Unido, República de Corea, República Islámica del Irán, Sudáfrica y Uganda, por la labor realizada;
- .4 dio las gracias especialmente al coordinador del Comité directivo, el Sr. L. Mazany, del Canadá, y al vicecoordinador, el Sr. D. Ntuli, de Sudáfrica, por su ardua labor y su liderazgo;
- .5 tomó nota de que el Estudio había sido financiado mediante contribuciones voluntarias y dio las gracias a los donantes, que son: Alemania, Australia, Dinamarca, Finlandia, Japón, Noruega, Países Bajos, Reino Unido, Suecia y la Comisión Europea; y
- .6 aprobó el Tercer Estudio de la OMI sobre los gases de efecto invernadero (2014) y pidió a la Secretaría que lo publicara y lo distribuyera.

6.6 Tras la aprobación del Estudio, el Comité tomó nota de una intervención del Secretario General en la que hizo hincapié en que se había conseguido mucho en el breve periodo transcurrido desde que el Comité había encargado el Estudio, y que era necesario reflejar en el informe del Comité las observaciones formuladas sobre los resultados del Estudio, incluidas las de las delegaciones de China y la Federación de Rusia. El Secretario General también hizo hincapié en que el Estudio de 2014 era el tercer estudio y que, en su opinión, la Organización debería llevar a cabo otros estudios en el futuro, en los que deberían tenerse en cuenta dichas observaciones. También tomó nota de que en el futuro podría ser necesario volver a evaluar la situación con respecto a las emisiones de los gases de efecto invernadero, teniendo plenamente en cuenta la aplicación del EEDI y otras medidas del sector, y que era importante reconocer la labor realizada en relación con el Estudio actual.

6.7 El Comité también tomó nota de que el consorcio internacional que había llevado a cabo el Estudio, representado por los Sres. Smith (coordinador), Corbett, Faber y Anderson, había presentado una ponencia sobre el Estudio a las delegaciones que asistieron a la sesión del 14 de octubre de 2014, la cual se publicará en el sitio de la OMI en la Red.

Cuestiones relativas a la CMNUCC

6.8 El Comité tomó nota del documento MEPC 67/6/2 (Secretaría), en el que se informa de los resultados de la Conferencia de los órganos subsidiarios de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (CMNUCC), celebrada en Bonn (Alemania) en junio de 2014.

6.9 El Comité también tomó nota de la declaración de un 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. Atendiendo a la petición del representante, dicha declaración figura en el anexo 19.

6.10 Seguidamente el Comité pidió a la Secretaría que continuara su cooperación con la Secretaría de la CMNUCC, asistiera a las reuniones pertinentes de la CMNUCC y, según

fuera necesario, informara de los resultados de la labor de la OMI a los órganos y reuniones pertinentes de la CMNUCC.

7 EXAMEN Y ADOPCIÓN DE ENMIENDAS A LOS INSTRUMENTOS DE OBLIGADO CUMPLIMIENTO

Enmiendas a los instrumentos de obligado cumplimiento

- 7.1 Se invitó al Comité a que examinara y adoptara las propuestas de enmienda a:
- .1 el Anexo I del Convenio MARPOL (regla 43);
 - .2 el apéndice del Anexo III del Convenio MARPOL (Criterios para determinar si las sustancias que se transportan en bultos son perjudiciales);
 - .3 el Anexo VI del Convenio MARPOL (reglas 2 y 13 y Suplemento del Certificado IAPP); y
 - .4 el Anexo V del Convenio MARPOL, Registro de descargas de basuras (Modelo de Libro registro de basuras).

7.2 El Comité tomó nota de que el texto de las enmiendas arriba mencionadas se había distribuido, de conformidad con el artículo 16 2) a) del Convenio MARPOL, a todos los Miembros de la OMI y Partes en el Convenio MARPOL mediante las circulares n° 3370 de 4 de junio de 2013 y n° 3445 de 11 de abril de 2014.

Proyecto de enmiendas al Anexo I del Convenio MARPOL (regla 43)

7.3 El Comité recordó que el MEPC 66 había examinado y aprobado el proyecto de enmiendas a la regla 43 del Anexo I del Convenio MARPOL relativa a las Prescripciones especiales para la utilización o el transporte de hidrocarburos en la zona del Antártico, que figura en el anexo del documento MEPC 67/7 (Secretaría).

7.4 El Comité examinó el documento MEPC 67/7/3 (España) y la aclaración adicional facilitada por la delegación de España sobre su propuesta durante la presentación del documento, en particular que la redacción actual del proyecto de enmiendas a la regla 43 podría dar lugar a que se interprete incorrectamente no sólo que en los tanques de combustible podría transportarse agua de lastre (lo cual está permitido), sino también que en los tanques de lastre podría transportarse combustible, lo cual, en opinión de la delegación, no está permitido. Para resolver esta cuestión, la delegación propuso que se remitiera el asunto al grupo de redacción a fin de enmendar el texto de la regla con objeto de eliminar toda ambigüedad que pueda dar lugar a tal interpretación.

7.5 Tras tomar nota de las preocupaciones manifestadas por la delegación de España, el Comité se mostró en desacuerdo con la propuesta.

7.6 Teniendo en cuenta la decisión del Comité, la delegación de España señaló que las enmiendas a la regla 43 del Anexo I del Convenio MARPOL, una vez adoptadas, prohibirían de manera explícita la carga de hidrocarburos pesados en los tanques de lastre, pero no prohibirían la carga de hidrocarburos ligeros en los tanques de lastre, de manera que se plantearía la cuestión de la aceptabilidad a nivel mundial de la introducción de fueloil en los tanques de lastre, lo cual no está actualmente permitido de manera explícita en el Convenio MARPOL.

7.7 Seguidamente, el Comité confirmó el contenido del proyecto de enmiendas a la regla 43 del Anexo I del Convenio MARPOL, a reserva de posibles mejoras de redacción.

7.8 El Comité acordó que el proyecto de enmiendas arriba mencionado entrase en vigor el 1 de marzo de 2016.

Proyecto de enmiendas al apéndice del Anexo III del Convenio MARPOL (Criterios para determinar si las sustancias que se transportan en bultos son perjudiciales)

7.9 El Comité recordó que el MEPC 66 había examinado y aprobado el proyecto de enmiendas al apéndice del Anexo III del Convenio MARPOL (Criterios para determinar si las sustancias que se transportan en bultos son perjudiciales), que figura en el anexo del documento MEPC 67/7/1 (Secretaría).

7.10 El Comité tomó nota de que no se había formulado ninguna observación sobre el proyecto de enmiendas y confirmó su contenido, a reserva de posibles mejoras de redacción.

7.11 El Comité acordó que el proyecto de enmiendas arriba mencionado entre en vigor el 1 de marzo de 2016.

Enmiendas al Anexo V del Convenio MARPOL (Modelo de Libro registro de basuras)

7.12 El Comité recordó que el proyecto de enmiendas al Anexo V del Convenio MARPOL relativo al Modelo de Libro registro de basuras, que figura en el anexo del documento MEPC 66/6/2 (Secretaría), había sido aprobado por el MEPC 65, con miras a su adopción en el MEPC 66.

7.13 El Comité también recordó que el MEPC 66, basándose en las discrepancias observadas entre el texto del Convenio y el Modelo de Libro registro de basuras, identificadas en el documento MEPC 66/6/9 (Bahamas), había decidido aplazar la adopción del proyecto de enmiendas hasta este periodo de sesiones y había invitado a los Gobiernos Miembros y organizaciones internacionales interesados a que formularan observaciones.

7.14 El Comité examinó los documentos MEPC 67/7/4 (Bahamas) y MEPC 67/7/8 (Países Bajos), en los que se proponen modificaciones adicionales al Modelo de Libro registro de basuras, destinadas a abordar las discrepancias observadas en el MEPC 66 y a definir mejor la naturaleza específica de los residuos de la carga.

7.15 El Comité tomó nota de que había varios grados de apoyo a las propuestas presentadas por Bahamas y los Países Bajos y, tras acordar que parte de esas propuestas tenían un carácter sustancial cuyo tratamiento no era apropiado para un grupo de redacción, decidió que:

- .1 se necesitaba una labor adicional para poder examinar plenamente esas enmiendas, ya que había una serie de cuestiones sustanciales aún por resolver y por lo tanto que se suspendieran las enmiendas por el momento;
- .2 por tanto se añadiría un nuevo resultado titulado "Enmiendas al Anexo V del Convenio MARPOL (Modelo de Libro registro de basuras)" en el orden del día del MEPC 68, con fecha de ultimación prevista para 2015; y

- .3 se invitara a los Gobiernos Miembros y a las organizaciones internacionales a que presentaran las observaciones y propuestas pertinentes en el MEPC 68.

Enmiendas al Anexo VI del Convenio MARPOL (reglas 2 y 13 y Suplemento del Certificado IAPP)

7.16 El Comité recordó que el MEPC 66 había aprobado el proyecto de enmiendas al Anexo VI del Convenio MARPOL (reglas 2 y 13 y Suplemento del Certificado IAPP), que figura en el anexo del documento MEPC 67/7/2 (Secretaría).

7.17 La delegación de la Federación de Rusia propuso que se incluyera una nueva definición de "combustible gaseoso" y se mostró preocupada con respecto a las definiciones de distintos tipos de motores en el proyecto de enmiendas que, en su opinión, podrían dar lugar a malentendidos o interpretaciones incorrectas, y propuso que en su lugar se utilizasen las definiciones de motores que figuran en la norma ISO 2710-1. En el anexo 19 se recoge la declaración completa relativa a esta propuesta.

7.18 Tras examinar la propuesta y señalar que no se había presentado ningún documento en el que se describieran las modificaciones propuestas a las definiciones incluidas en el proyecto de enmiendas, el Comité confirmó que el proyecto de enmiendas aprobado en el MEPC 66 se adoptaría en este periodo de sesiones y que toda nueva propuesta que se presentara al Comité se examinaría en un periodo de sesiones futuro, de conformidad con las Directrices de los Comités.

7.19 El Comité acordó que el proyecto de enmiendas entrase en vigor el 1 de marzo de 2016.

Evaluación de las repercusiones en cuanto a creación de capacidad de las enmiendas a los instrumentos de obligado cumplimiento aprobadas en el MEPC 66

7.20 El Comité tomó nota de que, de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 4.19 de las Directrices de los Comités, los Comités deberían evaluar las repercusiones en cuanto a la creación de capacidad y la cooperación y asistencia técnicas a partir de la aceptación de la propuesta de un resultado relativo a instrumentos de obligado cumplimiento nuevos o enmiendas a los existentes.

7.21 Tras examinar el documento MEPC 67/WP.7 (Vicepresidente), en el que se informa de los resultados de la evaluación preliminar mencionada *supra*, el Comité tomó nota de que se requeriría legislación nueva/actualizada para la mayoría de los proyectos de enmienda a los instrumentos de obligado cumplimiento, según se indica en el anexo 2 del documento, y recordó que la ayuda técnica y/o jurídica que pueda ser necesaria podría abordarse mediante el Programa integrado de cooperación técnica (PICT) de la Organización.

7.22 Teniendo en cuenta los resultados de la evaluación, señalados más arriba, el Comité se mostró de acuerdo en que no sería necesario constituir el Grupo especial de análisis de las necesidades en cuanto a la creación de capacidad (ACAG) en este periodo de sesiones.

7.23 De conformidad con las Directrices de los Comités, el Comité también se mostró de acuerdo en que la evaluación de las repercusiones en cuanto a creación de capacidad debería añadirse a su orden del día como punto regular y, por consiguiente, pidió al Vicepresidente que, en consulta con el Presidente y con la ayuda de la Secretaría,

presentara en el MEPC 68 una evaluación preliminar de las enmiendas a los instrumentos de obligado cumplimiento que se habrán aprobado en este periodo de sesiones.

Constitución del Grupo de redacción sobre las enmiendas a los instrumentos de obligado cumplimiento

7.24 El Comité constituyó el Grupo de redacción sobre las enmiendas a los instrumentos de obligado cumplimiento y le encargó que, teniendo en cuenta las observaciones, propuestas y decisiones del Pleno, llevara a cabo las siguientes tareas:

- .1 elaborar el texto definitivo del proyecto de enmiendas al Anexo I del Convenio MARPOL (regla 43), junto con la resolución MEPC conexas;
- .2 elaborar el texto definitivo del proyecto de enmiendas al apéndice del Anexo III del Convenio MARPOL (Criterios para determinar si las sustancias que se transportan en bultos son perjudiciales), junto con la resolución MEPC conexas; y
- .3 elaborar el texto definitivo del proyecto de enmiendas al Anexo VI del Convenio MARPOL (reglas 2 y 13 y Suplemento del Certificado IAPP), junto con la resolución MEPC conexas.

Informe del Grupo de redacción

7.25 Tras examinar el informe del Grupo de redacción (MEPC 67/WP.9), el Comité lo aprobó, en general, y adoptó las medidas que se indican a continuación.

Adopción de enmiendas al Anexo I del Convenio MARPOL (regla 43)

7.26 El Comité examinó el texto definitivo del proyecto de enmiendas al Anexo I del Convenio MARPOL (regla 43), elaborado por el Grupo de redacción (MEPC 67/WP.9, anexo 1), y adoptó las enmiendas mediante la resolución MEPC.256(67), que figura en el anexo 7.

7.27 Al adoptar la resolución MEPC.256(67), el Comité determinó, de conformidad con el artículo 16 2) f) iii) del Convenio MARPOL 1973, que las enmiendas al Anexo I del Convenio MARPOL adoptadas se considerarían aceptadas el 1 de septiembre de 2015 (a menos que, antes de esa fecha, se notificara al Secretario General de la Organización que se recusan las enmiendas, según lo estipulado en el artículo 16 2) f) iii) del Convenio) y entrarían en vigor el 1 de marzo de 2016, de conformidad con el artículo 16 2) g) ii) del Convenio.

Adopción de las enmiendas al apéndice del Anexo III del Convenio MARPOL (Criterios para determinar si las sustancias que se transportan en bultos son perjudiciales)

7.28 El Comité examinó el texto definitivo del proyecto de enmiendas al apéndice del Anexo III del Convenio MARPOL (Criterios para determinar si las sustancias que se transportan en bultos son perjudiciales), elaborado por el Grupo de redacción (MEPC 67/WP.9, anexo 2), y adoptó las enmiendas mediante la resolución MEPC.257(67), que figura en el anexo 8.

7.29 Al adoptar la resolución MEPC.257(67), el Comité determinó, de conformidad con el artículo 16 2) f) iii) del Convenio MARPOL 1973, que las enmiendas al Anexo III del Convenio MARPOL adoptadas se considerarían aceptadas el 1 de septiembre de 2015 (a menos que, antes de esa fecha, se notificara al Secretario General de la Organización que se recusan las enmiendas, según lo estipulado en el artículo 16 2) f) iii) del Convenio) y

entrarían en vigor el 1 de marzo de 2016, de conformidad con el artículo 16 2) g) ii) del Convenio.

Adopción de enmiendas al Anexo VI del Convenio MARPOL (reglas 2 y 13 y Suplemento del Certificado IAPP)

7.30 El Comité examinó el texto definitivo del proyecto de enmiendas al Anexo VI del Convenio MARPOL (reglas 2 y 13 y Suplemento del Certificado IAPP), elaborado por el Grupo de redacción (MEPC 67/WP.9, anexo 3), y adoptó las enmiendas mediante la resolución MEPC.258(67), que figura en el anexo 9.

7.31 Al adoptar la resolución MEPC.258(67), el Comité determinó, de conformidad con el artículo 16 2) f) iii) del Convenio MARPOL 1973, que las enmiendas al Anexo VI del Convenio MARPOL adoptadas se considerarían aceptadas el 1 de septiembre de 2015 (a menos que, antes de esa fecha, se notificara al Secretario General de la Organización que se recusan las enmiendas, según lo estipulado en el artículo 16 2) f) iii) del Convenio) y entrarían en vigor el 1 de marzo de 2016, de conformidad con el artículo 16 2) g) ii) del Convenio.

Instrucciones a la Secretaría

7.32 Al adoptar las enmiendas arriba mencionadas, el Comité autorizó a la Secretaría a que, cuando preparase los textos auténticos de las enmiendas, introdujera cualquier corrección de redacción que se hubiera identificado, según procediese, incluida la actualización de referencias a párrafos que se han vuelto a numerar, y a que señalara al Comité todo error u omisión que hiciera necesario que las Partes en el Convenio MARPOL adoptaran medidas.

8 EXAMEN DE LAS NORMAS RELATIVAS A LA REMOCIÓN DE NITRÓGENO Y FÓSFORO QUE FIGURAN EN LAS DIRECTRICES DE 2012 SOBRE LA IMPLANTACIÓN DE LAS NORMAS RELATIVAS A EFLUENTES Y PRUEBAS DE RENDIMIENTO DE LAS INSTALACIONES DE TRATAMIENTO DE AGUAS SUCIAS

Antecedentes

8.1 El Comité recordó que al adoptar las Directrices de 2012 sobre la implantación de las normas relativas a efluentes y pruebas de rendimiento de las instalaciones de tratamiento de aguas sucias (resolución MEPC.227(64)), el MEPC 64 había decidido que el MEPC 67 debía llevar a cabo un examen de las normas sobre la remoción de nitrógeno y fósforo que figuran en el párrafo 4.2.1 de las Directrices, a fin de determinar si las instalaciones de tratamiento de aguas sucias homologadas o tales sistemas en vías de elaboración cumplen las normas de remoción de nitrógeno y fósforo prescritas, teniendo en cuenta los resultados de pruebas efectuadas a bordo y en tierra de conformidad con lo dispuesto en la sección 5 de las Directrices.

8.2 Se presentaron al examen del Comité los siguientes documentos:

- .1 MEPC 67/8 (Finlandia y Noruega), que contiene información facilitada por dos fabricantes sobre sus instalaciones de tratamiento de aguas sucias homologadas de conformidad con la resolución MEPC.227(64), incluidos los resultados de las pruebas, que indican que ambas instalaciones cumplen las normas de remoción de nitrógeno y fósforo con un buen margen;

- .2 MEPC 67/8/1 (Países Bajos), en el que se señala la importancia de la implantación, el mantenimiento y el cumplimiento, y se propone que las prescripciones más estrictas para las normas de los efluentes en relación con el nitrógeno y el fósforo se complementen mediante información mejorada sobre el mantenimiento, haciendo hincapié en que se sigan las instrucciones de uso y prestando más atención al cumplimiento, así como vigilando el funcionamiento de las instalaciones de tratamiento de aguas sucias, y se sugiere que quizás sea necesario enmendar las Directrices para la utilización, la inspección y el mantenimiento de los sistemas de aguas sucias de los buques (MSC/Circ.648);
- .3 MEPC 67/8/2 (CLIA), en el que se señala que la cantidad de instalaciones de tratamiento de aguas sucias homologadas para cumplir las normas de remoción establecidas en la resolución MEPC.227(64) es actualmente insuficiente para satisfacer las necesidades del sector y se proponen enmiendas a las Directrices, para adoptar una norma de remoción menos estricta y unas fechas de aplicación posteriores, a fin de disponer de tiempo para homologar las instalaciones de tratamiento de aguas sucias de conformidad con la norma revisada; y
- .4 MEPC 67/8/3 (CLIA), en el que se formulan observaciones sobre el documento MEPC 67/8 y se impugna la información facilitada en tal documento como incompleta y engañosa, citando datos e información obtenidos del GISIS (módulo de equipo de prevención de la contaminación) y de las líneas de cruceros miembros de la CLIA.

Examen de las normas de remoción de nitrógeno y fósforo

8.3 En las deliberaciones sobre el examen de las normas de remoción de nitrógeno y fósforo algunas delegaciones manifestaron su apoyo por la propuesta de la CLIA de enmendar las Directrices mediante la adopción de unas normas menos estrictas, arguyendo que la información disponible sobre las instalaciones de tratamiento de aguas sucias homologadas de conformidad con las normas de remoción previstas en la resolución MEPC.227(64) no es suficiente para inspirar confianza al sector.

8.4 No obstante, la mayoría de las delegaciones se mostró a favor de mantener las normas actuales, señalando el efecto en el medio marino del nitrógeno y el fósforo de las descargas de aguas sucias tratadas, así como que los fabricantes son capaces de elaborar un número suficiente de instalaciones de tratamiento de aguas sucias homologadas de conformidad con las normas de remoción previstas en la resolución MEPC.227(64) antes de la fecha efectiva de la zona especial del mar Báltico.

8.5 Tras las deliberaciones, el Comité acordó que las normas de remoción de nitrógeno y fósforo de las Directrices no debería enmendarse.

8.6 Además, algunas delegaciones se mostraron de acuerdo con los argumentos aducidos por los Países Bajos en el documento MEPC 67/8/1. No obstante, con respecto a la propuesta de enmendar las Directrices para la utilización, la inspección y el mantenimiento de los sistemas de aguas sucias de los buques (MSC/Circ.648), se señaló que no era necesario, ya que las Directrices para efectuar reconocimientos de conformidad con el sistema armonizado de reconocimientos y certificación (SARC), 2011 (resolución A.1053(27)) contienen prescripciones para confirmar el funcionamiento de las instalaciones de tratamiento de aguas sucias durante los reconocimientos inicial y de renovación para la expedición del Certificado internacional de prevención de la contaminación por aguas sucias.

Examen de las fechas de implantación

8.7 El Comité tomó nota de que, de conformidad con las reglas 11.3 y 13.2 del Anexo IV del Convenio MARPOL y dada la falta de información sobre las instalaciones de recepción, estaba claro que la fecha efectiva más temprana para la zona especial del mar Báltico, es decir, el 1 de enero de 2016, no podría cumplirse y que, una vez que se hubiera recibido información suficiente, el Comité podría decidir sobre una fecha efectiva después del 1 de enero de 2016 sin necesidad de enmendar esas reglas. Por consiguiente, el Comité invitó a los Gobiernos Miembros a que presentaran tal información lo antes posible.

8.8 El Comité también tomó nota de que, teniendo en cuenta el texto de la regla 1.10 del Anexo IV del Convenio MARPOL, la distinción entre buques nuevos y existentes (para la aplicación de la regla 11.3) todavía se basaría en la fecha del 1 de enero de 2016 y que, para adelantar esa fecha, si así se deseara, se necesitaría enmendar la regla 1.10.

8.9 Debido a esas posibles repercusiones, el Comité acordó volver a examinar la cuestión de las fechas de implantación en el MEPC 68, e invitó a los Gobiernos Miembros y a las organizaciones internacionales a que presentaran información y propuestas para ese periodo de sesiones.

Mantenimiento del punto en el orden del día del MEPC 68

8.10 Teniendo en cuenta lo antedicho, el Comité convino en mantener el punto en el orden del día del MEPC 68, a fin de seguir examinando las fechas de implantación (véanse los párrafos 8.7 a 8.9).

9 CÓDIGO OBLIGATORIO PARA LOS BUQUES QUE OPEREN EN AGUAS POLARES

9.1 El Comité recordó que el MEPC 66, con miras a agilizar la labor sobre la elaboración del proyecto de código internacional para los buques que operen en aguas polares (código polar), había constituido el Grupo de trabajo por correspondencia sobre el código polar y había acordado celebrar una reunión interperiodos del Grupo de trabajo sobre el código polar durante la semana anterior al presente periodo de sesiones. El Comité recordó también que la reunión interperiodos del Grupo de trabajo sobre el código polar se había celebrado del 7 al 9 de octubre de 2014, tras el oportuno refrendo del C 112.

Informe del Grupo de trabajo por correspondencia y el Grupo de trabajo interperiodos sobre el código polar y documentos con observaciones al respecto

9.2 El Comité examinó los informes del Grupo de trabajo por correspondencia (MEPC 67/9) y del Grupo de trabajo interperiodos (MEPC 67/WP.8) y tomó nota de los avances registrados en el lapso interperiodos con respecto a la elaboración del proyecto de

código polar y las enmiendas conexas al Convenio MARPOL. El Comité acordó examinar los documentos con observaciones presentados en relación con este punto del orden del día antes de proceder a las medidas cuya adopción se le había pedido, que figuran en el párrafo 49 del informe del Grupo de trabajo interperiodos.

Prevención de la contaminación por hidrocarburos

9.3 El Comité examinó el documento MEPC 67/9/2 (Federación de Rusia), en el que se propone que se exima a los buques que operan en aguas árticas y navegan en condiciones de hielo de las prescripciones relativas a la prohibición de la descarga de hidrocarburos o mezclas oleosas, a juicio de la Administración, siempre que dichos buques cumplan lo prescrito en la regla 15.3 del Anexo I del Convenio MARPOL. Tras el debate, el Comité, después de establecer que la propuesta no había recibido el apoyo suficiente, no la aprobó.

9.4 El Comité examinó también el documento MEPC 67/9/3 (Federación de Rusia), en el que se propone un periodo de exención de cinco años para todos los tipos de buques respecto de las prescripciones relativas a la prohibición de la descarga de hidrocarburos o mezclas oleosas y que se permita a los buques que operan en aguas árticas y en condiciones de hielo durante periodos de tiempo largos (continuamente durante un mínimo de 30 días) que descarguen mezclas oleosas desde las cámaras de máquinas en las condiciones estipuladas para las zonas especiales en el Anexo I del Convenio MARPOL. Tras el debate, el Comité acordó remitir el documento MEPC 67/9/3 al Grupo de trabajo sobre el código polar que debe constituirse en relación con este punto del orden del día para un examen más a fondo, con miras a determinar si es necesario establecer un periodo de introducción gradual para tipos concretos de buques existentes a fin de cumplir las prescripciones de descarga cero de hidrocarburos o mezclas oleosas en las aguas árticas.

9.5 Se presentó al Comité, para que lo examinara, el documento MEPC 67/9/8 (Islandia y otros), en el que se propone una enmienda al capítulo 1 de la parte II-A del proyecto de código polar sobre las prescripciones de separación para los tanques de retención de residuos de hidrocarburos y aguas de sentina oleosas pequeños, a fin de permitir la exención de los tanques con una capacidad individual máxima no superior a 30 m³. El Comité, tras tomar nota de que el Grupo de trabajo interperiodos había examinado y aprobado la propuesta mencionada *supra*, acordó que se eximiera a los tanques de retención de residuos de hidrocarburos y aguas de sentina oleosas pequeños respecto de las prescripciones de separación.

9.6 Se presentó al Comité, para que lo examinara, el documento MEPC 67/9/5 (Estados Unidos), en el que se formulan diversas observaciones técnicas y jurídicas sobre la parte II del proyecto de código polar y las enmiendas conexas al Convenio MARPOL, relativas, entre otras cosas, a las palabras "construidos el [fecha] o posteriormente"; la prohibición de la descarga de hidrocarburos o mezclas oleosas; la exención de los tanques de retención de residuos de hidrocarburos y aguas de sentina oleosas pequeños respecto de las prescripciones de separación de los tanques propuestas; las instalaciones portuarias de recepción; otras prescripciones sobre la descarga de aguas sucias y basuras; las enmiendas a los Anexos I, II, IV y V del Convenio MARPOL; y el modelo de índice para el Manual de operaciones en aguas polares.

9.7 El Comité, tras tomar nota de que el Grupo de trabajo interperiodos había examinado y tratado la mayoría de las observaciones que figuran en el documento MEPC 67/9/5, y después de un debate, acordó encargar al Grupo de trabajo sobre el código polar que siguiera examinando el párrafo 3 del documento acerca del alcance de la prohibición de la descarga de hidrocarburos y mezclas oleosas desde cualquier buque en

las aguas árticas, incluida la descarga de agua de lastre limpio o separado, tal como se indica en el párrafo 1.1.1 del capítulo 1 de la parte II-A del proyecto de código polar.

Prescripciones para las instalaciones portuarias de recepción

9.8 Se presentó al Comité, para que lo examinara, el documento MEPC 67/9/4 (Federación de Rusia), en el que se formulan observaciones sobre los proyectos de disposición relativos a las instalaciones de recepción adecuadas en los puertos del Ártico para las mezclas oleosas de los buques, y se propone añadir un nuevo párrafo 4 a la regla 38 del Anexo I del Convenio MARPOL.

9.9 A este respecto, el Comité tomó nota de que el Grupo de trabajo interperiodos había acordado suprimir el proyecto de disposición sobre instalaciones de recepción de la sección 1.4 de la parte II-A del proyecto de código polar y había elaborado en su lugar proyectos de enmienda a la regla 38 del Anexo I del Convenio MARPOL a fin de abordar la idoneidad de las instalaciones portuarias de recepción de hidrocarburos y mezclas oleosas que no puedan descargarse en las aguas árticas.

9.10 En el debate posterior, varias delegaciones expresaron su apoyo a la decisión adoptada por el Grupo de trabajo interperiodos, aunque otras delegaciones manifestaron su preocupación acerca de la supresión de las disposiciones sobre instalaciones de recepción en el proyecto de código polar, y sugirieron que éstas se volvieran a introducir para hacer hincapié en la necesidad de contar con instalaciones de recepción, dada la decisión del Comité sobre la prohibición de la descarga de hidrocarburos o mezclas oleosas desde cualquier buque en aguas árticas. Tras el debate, el Comité acordó refrendar las decisiones adoptadas por el Grupo de trabajo interperiodos.

Certificación de los buques que realicen viajes únicos u ocasionales

9.11 Se presentaron al Comité, para que los examinara, los documentos siguientes:

- .1 MEPC 67/9/6 (Estados Unidos), en el que se opina que, a fin de abordar las cargas administrativas, debería permitirse que las Administraciones eximieran de las prescripciones adicionales sobre certificación del código polar a los buques que operen en aguas libres de hielo en un viaje único, y se propone el texto pertinente para su inclusión en la parte II-A del proyecto de código polar;
- .2 MEPC 67/9/7 (ICS y CLIA), en el que se propone la necesidad de un examen más a fondo para abordar las repercusiones prácticas de la aplicación del proyecto de código polar a buques que realicen viajes únicos o solamente viajes muy ocasionales en las aguas polares; y
- .3 MEPC 67/9/11 (Canadá y otros), en el que se presenta el examen de los coautores para reducir, entre otras, la carga administrativa necesaria para demostrar el cumplimiento de las prescripciones de la parte II del código polar por los buques que realizan viajes únicos en las aguas árticas, y en cuyo anexo se propone un proyecto de modelo de certificado para un viaje único.

9.12 En el debate posterior se manifestaron, entre otras cosas, las opiniones siguientes:

- .1 en el caso de los buques que realizan solamente un viaje único por año civil, la publicación nueva de certificados en virtud de diversos anexos del

Convenio MARPOL representa una carga significativa para los armadores de buques y los Estados de abanderamiento;

- .2 la exención de la certificación no debería modificar las obligaciones de los propietarios y armadores de buques de cumplir las prescripciones operacionales y técnicas que figuran en la parte II del código polar;
- .3 si se introduce un plan de certificación simplificado, los buques de todos los pabellones deberían tratarse de manera coherente, con instrucciones claras sobre la documentación necesaria para la aplicación de dichos certificados alternativos;
- .4 las cargas, tales como las administrativas, que se exijan a los buques que realicen viajes únicos pueden traducirse en que los armadores no acepten fletamentos para viajes en el Ártico, y esta posible disminución del suministro repercutiría negativamente en las comunidades del Ártico, así como en los Estados de abanderamiento y los Estados ribereños que traten de fomentar el desarrollo en las aguas árticas;
- .5 la exención o el plan de certificación simplificado propuestos adolecen de falta de claridad y transparencia y generarían confusión entre los funcionarios encargados de la supervisión por el Estado rector del puerto; el sistema armonizado de reconocimientos y certificación existente es el más eficaz para verificar que los buques cumplen las prescripciones reglamentarias; y
- .6 dado que la Organización califica las cargas administrativas adicionales de innecesarias, desproporcionadas y obsoletas, sería recomendable evaluar si las cargas desproporcionadas pueden reducirse en el caso de que se aplique la propuesta de plan de certificación simplificado.

9.13 Tras el debate, el Comité encargó al Grupo de trabajo sobre el código polar que, en el contexto de la certificación de los buques en los viajes únicos, evaluara los certificados, manuales, libros registro y reconocimientos afectados, las cargas administrativas adicionales conexas, si las hay, y las posibles medidas para reducir las, teniendo en cuenta los documentos MEPC 67/9/6, MEPC 67/9/7 y MEPC 67/9/11.

Disposiciones sobre el ámbito de aplicación de la parte II del código polar

9.14 Se presentó al Comité, para que lo examinase, el documento MEPC 67/9/10 (Argentina), en el que se formulan observaciones sobre la parte II del proyecto de código polar y las enmiendas conexas al Convenio MARPOL, relativas, entre otras cosas, a las disposiciones sobre el "ámbito de aplicación" de cada capítulo de la parte II-A del código; la expresión "viaje internacional" del Anexo IV del Convenio MARPOL; las prescripciones sobre la separación de los tanques para los quimiqueros y la relación de las prescripciones sobre la descarga de aguas sucias del código polar con las del Anexo IV del Convenio MARPOL.

9.15 En el debate posterior, varias delegaciones, al referirse a las disposiciones sobre el ámbito de aplicación del capítulo 4 de la parte II-A del proyecto de código polar, reflejo de la aplicabilidad del Anexo IV del Convenio MARPOL, es decir, la aplicación a los buques en los viajes internacionales, manifestaron su preocupación de que no se exija a todo buque que opere en el Ártico o en aguas antárticas y realice viajes entre puertos del mismo Estado o no haga escala en ningún puerto que cumpla las disposiciones del código polar. Esas

delegaciones opinaron que, dada la necesidad de prevenir la contaminación por aguas sucias de los buques que operen en aguas polares, las disposiciones del capítulo 4 de la parte II-A del código polar deberían abarcar también los buques que no se dediquen a viajes internacionales.

9.16 Otras delegaciones, al hacer referencia a la decisión del MEPC 66 acerca de que la aplicabilidad de los anexos pertinentes del Convenio MARPOL se extienda a los capítulos correspondientes de la parte II-A del código polar, hicieron hincapié en que el Comité o el Grupo de trabajo interperiodos no deberían iniciar ningún debate sobre la enmienda de la aplicabilidad del Anexo IV del Convenio MARPOL.

9.17 Tras el debate, el Comité encargó al Grupo de trabajo sobre el código polar que siguiera examinando los párrafos 8 a 11 del documento MEPC 67/9/10 con miras a determinar una posible solución para abordar la preocupación manifestada en el documento, manteniendo la decisión del MEPC 66 sobre la aplicabilidad de la parte II-A del código polar y teniendo en cuenta la distinción de las operaciones de los buques en el Antártico y en el Ártico.

9.18 El Comité acordó también que las disposiciones sobre el ámbito de aplicación de cada capítulo de la parte II-A del proyecto de código polar deberían suprimirse, dado que las enmiendas conexas a los anexos pertinentes del Convenio MARPOL ya establecen el ámbito de aplicación de cada capítulo correspondiente de la parte II-A del proyecto de código polar.

Propuesta de labor futura para el código polar

9.19 Se presentó al Comité, para que lo examinara, el documento MEPC 67/9/9 (FOEI y otros), en el que se formulan observaciones sobre la parte II del proyecto de código polar; se manifiestan preocupaciones por la atención insuficiente que se ha prestado a las cuestiones de protección ambiental en la elaboración del código polar; y se recomienda establecer un programa de trabajo para la fase 2 lo antes posible, con objeto de elaborar disposiciones ambientales completas y sólidas en el código polar.

9.20 A este respecto, varias delegaciones manifestaron su preocupación de que los buques de la categoría C no se contemplen en las prescripciones estructurales propuestas de la parte II-A, y opinaron que las medidas destinadas a reducir el riesgo de un derrame de hidrocarburos o sustancias químicas deberían aplicarse a todos los buques que operen en el hielo.

9.21 El Comité tomó nota de las preocupaciones manifestadas e hizo hincapié en que toda enmienda futura al código polar para introducir prescripciones adicionales o nuevas relacionadas con el medio ambiente tendría que ser aprobada por el Comité como resultado nuevo, de conformidad con las Directrices de los Comités.

Medidas cuya adopción pide el Grupo de trabajo interperiodos al Comité

9.22 Tras examinar todos los documentos con observaciones, el Comité aprobó en general el informe del Grupo de trabajo interperiodos (MEPC 67/WP.8) y adoptó las medidas que se indican en los párrafos siguientes.

Prescripciones sobre la descarga de basuras

9.23 El Comité tomó nota de que el Grupo de trabajo interperiodos había examinado la decisión del MEPC 65 (MEPC 65/22, párrafos 11.56 y 11.57) sobre la conveniencia de que

la descarga de residuos de carga se prohíba en las aguas polares, y había solicitado que se aclarara la decisión del Comité sobre el hecho de que se "permite únicamente la descarga de desechos de alimentos en el mar en determinadas circunstancias".

9.24 En el debate posterior, varias delegaciones opinaron que la decisión del MEPC 65 debería considerarse una prohibición de la descarga de todas las basuras a excepción de los alimentos, e hicieron hincapié en la necesidad de contar con prescripciones rigurosas para la descarga de residuos de carga. Otras delegaciones opinaron que el MEPC 65 había aprobado la primera opción en el párrafo 15.3.5.1 del anexo del documento MEPC 65/11/8, en el que las medidas propuestas para las aguas polares se presentaron como "una adición" a las prescripciones del Anexo V del Convenio MARPOL sobre la descarga de los desechos de alimentos, y los buques que operen en aguas polares están sujetos a las prescripciones para la descarga de residuos de carga de las reglas 4 y 6 de dicho anexo V.

9.25 Tras el debate, el Comité acordó que la decisión adoptada en el MEPC 65 es una prescripción adicional y no sustituye a las prescripciones pertinentes que figuran en el Anexo V del Convenio MARPOL, y encargó al Grupo de trabajo sobre el código polar que examinara si son necesarias prescripciones adicionales para la descarga de los residuos de carga en las aguas árticas.

Definiciones de "código polar", "aguas polares" y "aguas árticas"

9.26 El Comité, tras tomar nota de que el Grupo de trabajo interperiodos había elaborado el texto revisado de las definiciones de "código polar", "aguas polares" y "aguas árticas", aprobó dichas definiciones revisadas e invitó al MSC 94 a que las examinara.

Prevención de la contaminación por sustancias nocivas líquidas transportadas a granel

9.27 El Comité tomó nota de que el Grupo de trabajo interperiodos había aprobado una propuesta de incluir una disposición en la parte II-A, que requiera la aprobación por la Administración para el transporte de sustancias nocivas líquidas por los buques de las categorías A y B como buques de tipo 3 construidos en la fecha de entrada en vigor del código polar o posteriormente, y una disposición en la parte II-B que facilite orientaciones recomendatorias sobre la separación de los tanques para los buques mencionados.

9.28 El Comité, tras tomar nota de la preocupación acerca de la ambigüedad del texto del párrafo 2.2.3 del capítulo 2 de la parte II-A del proyecto de código polar (MEPC 67/WP.8, anexo 1), que puede interpretarse erróneamente de modo que se entienda que los buques de los tipos 1 y 2 están sujetos también a la aprobación de la Administración cuando transporten cargas que se enumeran en dicho párrafo, encargó al Grupo de trabajo sobre el código polar que siguiera examinando y aclarara el proyecto de disposición mencionado.

9.29 El Comité encargó también al Grupo de trabajo sobre el código polar que examinara la necesidad de enmendar el Certificado de sustancias nocivas líquidas y el Certificado de aptitud.

Aprobación del texto de la parte II del proyecto de código polar y las enmiendas conexas al Convenio MARPOL

9.30 El Comité aprobó en principio el texto de la parte II del proyecto de código polar y las enmiendas conexas al Convenio MARPOL que figuran en los anexos 1 y 2 del documento MEPC 67/WP.8, a reserva de las decisiones adoptadas en el Pleno, que figuran en los párrafos 9.3 a 9.29.

Resultados del MSC 93

9.31 El Comité examinó el documento MEPC 67/9/1 (Secretaría) sobre los resultados del MSC 93 en relación con la elaboración del proyecto de código polar, y tomó nota de que el MSC 93 había aprobado, en principio, el proyecto de código polar y un proyecto de nuevo capítulo XIV del Convenio SOLAS para conferir carácter obligatorio a dicho código, con miras a su adopción en el MSC 94. El Comité tomó nota también de que el MSC 93, tras examinar la propuesta de orden del día provisional del SDC 2, había decidido aplazar hasta el siguiente bienio el examen de las cuestiones relativas a la aplicación del código polar a los buques no regidos por el Convenio SOLAS y que, por consiguiente, había trasladado el resultado 5.2.1.15 a su orden del día posbienio.

9.32 El Comité tomó nota de que el MSC 93 había incluido en el proyecto de código polar un apéndice sobre el modelo de índice para el Manual de operaciones en aguas polares (PWOM), que consta de la parte I (medidas de seguridad) y la parte II (medidas de protección ambiental), y que le había pedido que examinara la parte II del modelo de índice para el PWOM, junto con la introducción y la parte II-A del proyecto de código polar.

9.33 Tras el examen, el Comité tomó nota de que las prescripciones relativas al PWOM sólo figuran en la parte I-A del código y adquieren carácter obligatorio mediante las enmiendas al Convenio SOLAS, que no pueden abordar cuestiones ambientales, dado que no existiría un mecanismo para hacer cumplir la parte II del PWOM, a menos que se introdujeran las enmiendas pertinentes en cada capítulo de la parte II-A así como en los anexos correspondientes del Convenio MARPOL. Por consiguiente, el Comité acordó que el PWOM no debería abarcar las medidas de protección ambiental y que el cumplimiento de la parte ambiental del código polar debería quedar reflejado en los certificados, manuales y libros registro existentes en virtud de los anexos pertinentes del Convenio MARPOL.

Constitución del Grupo de trabajo sobre el código polar

9.34 El Comité constituyó el Grupo de trabajo sobre el código polar y le encargó que, teniendo en cuenta las observaciones y propuestas formuladas y las decisiones adoptadas en el Pleno, realizara lo siguiente:

- .1 elaborar el proyecto de texto final del preámbulo y la introducción del proyecto de código internacional para los buques que operen en aguas polares, utilizando el anexo 24 del documento MSC 93/22/Add.3 como texto de base;
- .2 elaborar el proyecto de texto final de las partes II-A y II-B del proyecto de código polar, utilizando el anexo 1 del documento MEPC 67/WP.8 como texto de base, teniendo en cuenta los documentos MEPC 67/9/3, MEPC 67/9/5 (párrafo 3) y MEPC 67/9/10 (párrafos 8 a 11);
- .3 en el contexto de la certificación de los buques en los viajes únicos, evaluar qué certificados, manuales, libros registro y reconocimientos se ven afectados, las cargas administrativas adicionales conexas, si las hay, y las posibles medidas para reducir las, teniendo en cuenta los documentos MEPC 67/9/6, MEPC 67/9/7 y MEPC 67/9/11;
- .4 elaborar el texto final de los proyectos de enmienda a los anexos pertinentes del Convenio MARPOL para conferir carácter obligatorio al código polar, utilizando el anexo 2 del documento MEPC 67/WP.8 como texto de base; y

- .5 examinar el texto del párrafo 2.2.3 del capítulo 2 de la parte II-A y el párrafo 2 de la parte II-B del proyecto de código polar y la necesidad de enmendar el Certificado para el transporte de sustancias nocivas líquidas y el Certificado de aptitud.

Informe del Grupo de trabajo sobre el código polar

9.35 Tras examinar el informe del Grupo de trabajo sobre el código polar (MEPC 67/WP.14), el Comité lo aprobó en general y adoptó las medidas que se indican a continuación.

Preámbulo e introducción del proyecto de código polar

9.36 El Comité tomó nota de que el Grupo había examinado el texto del preámbulo y de la introducción del proyecto de código polar y había aprobado las modificaciones editoriales menores del párrafo 4 del preámbulo y del encabezamiento del párrafo 2 de la introducción que figuran en el anexo 1 del documento MEPC 67/WP.14.

9.37 El Comité tomó nota también de que el Grupo había acordado suprimir la definición de "buques tanque", en la que se hace referencia al Convenio SOLAS, tras señalar que en el Convenio MARPOL se define el término de manera distinta, y de que le había pedido que invitara al MSC 94 a que examinara trasladar la definición del término a la parte I del proyecto de código polar.

9.38 El Comité también tomó nota de que el Grupo había determinado que la figura 2: "Extensión máxima del ámbito de aplicación en aguas árticas" es imprecisa, y de que le había invitado a que pidiera a la Secretaría que la corrigiera para que el MSC 94 la examinase.

9.39 El Comité refrendó las medidas y recomendaciones del Grupo con respecto al texto del preámbulo y la introducción, así como la figura 2, que se indican en los párrafos 9.36 a 9.38, e invitó al MSC 94 a que examinara el texto revisado y adoptara las medidas oportunas.

Prevención de la contaminación por hidrocarburos

9.40 El Comité tomó nota de que el Grupo había aprobado el texto sobre la prohibición de la descarga en el mar de hidrocarburos o mezclas oleosas desde cualquier buque, que figura en los párrafos 1.1.1 a 1.1.3 del capítulo 1 de la parte II-A del proyecto de código polar.

9.41 A este respecto, el Comité se mostró de acuerdo con la opinión del Grupo de que la aplicabilidad y el alcance de la prohibición de descarga del párrafo 1.1.1 deben ser los mismos que en la zona del Antártico en virtud de las reglas 15 y 34 del Anexo I del Convenio MARPOL, pero ampliados también al Ártico.

Cargas administrativas al introducir certificados, manuales y libros registro revisados

9.42 El Comité tomó nota de que el Grupo había evaluado, en el contexto de la certificación de buques en los viajes únicos, si las cargas administrativas podrían reducirse al introducir certificados, manuales y libros registro revisados como resultado de las prescripciones del código polar, teniendo en cuenta los documentos MEPC 67/9/6,

MEPC 67/9/7 y MEPC 67/9/11, y había acordado que no eran necesarias otras enmiendas en la parte II del proyecto de código polar para abordar las cargas administrativas.

9.43 A este respecto, el Comité pidió a la Secretaría que refundiera las recomendaciones pertinentes elaboradas por el Grupo (MEPC 67/WP.14, párrafos 13, 16, 32, 33 y 34) sobre la nueva expedición de certificados y las revisiones de manuales y libros registro en un documento de orientación a fin de presentarlo al MEPC 68 para que lo examinase, con miras a aprobarlo para su distribución mediante una circular MEPC. Tras tomar nota de que el MSC 94 seguiría examinando la cuestión de los certificados de conformidad con la parte I-A del código polar, el Comité invitó al MSC 94 a que tomase en consideración el enfoque que había adoptado con respecto a la parte II-A.

Aprobación del proyecto de código polar y las enmiendas conexas al Convenio MARPOL

9.44 El Comité aprobó el preámbulo, la introducción y la parte II del proyecto de código internacional para los buques que operen en aguas polares, que figuran en el anexo 10, con miras a su adopción en el MEPC 68.

9.45 El Comité aprobó los proyectos de enmienda conexas a los Anexos I, II, IV y V del Convenio MARPOL, que figuran en el anexo 11, y pidió al Secretario General que los distribuyera de conformidad con el artículo 16 del Convenio MARPOL, con miras a su adopción en el MEPC 68, al mismo tiempo que se adopten las partes pertinentes del código polar.

9.46 El Comité autorizó a la Secretaría a que, al preparar el texto del proyecto de código polar, introdujera las correcciones de redacción que pudieran ser necesarias, incluida la actualización de referencias a párrafos que se hayan vuelto a numerar, y señalase al Comité los errores u omisiones.

10 DETERMINACIÓN Y PROTECCIÓN DE ZONAS ESPECIALES Y DE ZONAS MARINAS ESPECIALMENTE SENSIBLES (ZMES)

10.1 Por falta de tiempo, el Comité acordó aplazar el examen de los documentos presentados en relación con este punto del orden del día hasta el MEPC 68.

11 INSUFICIENCIA DE LAS INSTALACIONES DE RECEPCIÓN

11.1 Por falta de tiempo, el Comité acordó aplazar el examen de los documentos presentados en relación con este punto del orden del día hasta el MEPC 68.

12 INFORMES DE LOS SUBCOMITÉS

Resultados del PPR 1

12.1 El Comité recordó que el Subcomité de prevención y lucha contra la contaminación (Subcomité PPR) había celebrado su 1º periodo de sesiones del 3 al 7 de febrero de 2014 y que el informe de ese periodo de sesiones se había distribuido con la signatura PPR 1/16. El Comité recordó también que el MEPC 66, tras examinar las cuestiones urgentes derivadas del PPR 1 (MEPC 66/11/4), había adoptado las medidas que se indican en los párrafos 2.31, 4.3, 4.4, 6.16, 11.12 a 11.16 y 18.20 a 18.22 de su informe (MEPC 66/21).

12.2 El Comité observó que se había informado del resto de las cuestiones derivadas del PPR 1 en el documento MEPC 67/12 (Secretaría). De las medidas que en éste se

solicitaban, enumeradas en el párrafo 3 del documento, los puntos 1, 2 y 3 relativos a la contaminación atmosférica ocasionada por los buques, junto con los documentos MEPC 67/12/4, MEPC 67/12/6, MEPC 67/12/7, MEPC 67/12/8 y MEPC 67/INF.31, se habían abordado en relación con el punto 4 del orden del día (véanse los párrafos 4.4 a 4.8, 4.9 a 4.15 y 4.16 y 4.17, respectivamente).

Orientaciones sobre el funcionamiento sin riesgos del equipo de lucha contra la contaminación por hidrocarburos

12.3 El Comité tomó nota de que el PPR 1 había preparado la versión definitiva del proyecto de orientaciones sobre el funcionamiento sin riesgos del equipo de lucha contra la contaminación por hidrocarburos, que figuran en el anexo del documento MEPC 67/12/2.

12.4 Al examinar las citadas orientaciones, el Comité acordó las siguientes modificaciones:

- .1 sustituir la sección 4.7.2.7 por el siguiente texto:

"La legislación nacional aplicable podrá disponer que toda persona tiene una obligación normativa de velar por su propia salud y seguridad y por las de las demás personas que puedan verse afectadas por el empleo de equipo de lucha contra la contaminación por hidrocarburos. En relación con las obligaciones normativas impuestas a su empleador, deben cooperar con su empleador a fin de permitirle cumplir las prescripciones obligatorias pertinentes";
- .2 en los párrafos 4.1.2.4.3 y 4.7.3.4 se sustituye el verbo en el futuro por la forma "debería + infinitivo";
- .3 en los párrafos 4.7.3.4, 5.1, 4.1.1.1.1.5, 4.1.2.4.2, 4.2.1, 4.4.2, 4.6.7, 4.7.2.7 y 4.7.3.3, se sustituye la expresión "deberá + infinitivo" por "debería + infinitivo"; y
- .4 en los párrafos 4.1.2.5, 4.2.1, 4.6.7 y 4.7.1, se sustituye la expresión "es necesario" por "es importante".

12.5 Posteriormente, el Comité aprobó las Orientaciones sobre el funcionamiento sin riesgos del equipo de lucha contra la contaminación por hidrocarburos, tal como habían sido modificadas nuevamente (véase el párrafo 12.4), y encargó a la Secretaría que llevara a cabo una lectura definitiva y publicara las Orientaciones a través del Servicio de publicaciones de la OMI.

12.6 La delegación de la República Islámica del Irán felicitó al Comité por la aprobación de las Orientaciones y realizó una declaración que figura en el anexo 19.

Aprobación del informe del PPR 1

12.7 Tras examinar las cuestiones que quedaban pendientes del PPR 1 y adoptar decisiones al respecto, el Comité aprobó el informe de dicho periodo de sesiones del Subcomité (PPR 1/16) en general.

Resultados del SSE 1

12.8 El Comité, tras recordar que el Subcomité de sistemas y equipo del buque (Subcomité SSE) había celebrado su 1º periodo de sesiones del 10 al 14 de marzo de 2014 y que el informe correspondiente a dicho periodo de sesiones se había distribuido con la signatura SSE 1/21, tomó nota de las cuestiones que guardan relación con su labor y de las que se informa en el documento MEPC 67/12/1 (Secretaría) y adoptó las medidas que se indican a continuación.

Proyecto de enmiendas al Anexo I del Convenio MARPOL

12.9 El Comité aprobó el proyecto de enmiendas a la regla 12 del Anexo I del Convenio MARPOL, que figura en el anexo 12, y pidió al Secretario General que lo distribuya de conformidad con lo dispuesto en el artículo 16 2) del Convenio MARPOL, con miras a su adopción en el MEPC 68.

Proyecto de interpretación unificada revisada de la regla 12.3.3 del Anexo I del Convenio MARPOL

12.10 El Comité tomó nota de que el SSE 1 había elaborado un proyecto de interpretación unificada de la regla 12.3.3 del Anexo I del Convenio MARPOL, que figura en el anexo 12 del documento SSE 1/21, y que estaba previsto que sustituyese la interpretación unificada distribuida mediante la circular MEPC.1/Circ.753, una vez que entren en vigor las enmiendas a la regla 12 del Anexo I del Convenio MARPOL (véase el párrafo 12.9). El Comité acordó dejar el proyecto de interpretación unificada revisada en suspenso para que se apruebe en el MEPC 70 una vez que haya pasado la fecha en que las citadas enmiendas al Convenio MARPOL se consideren aceptadas.

Resultados del III 1

12.11 El Comité recordó que el Subcomité de implantación de los instrumentos de la OMI (Subcomité III) había celebrado su 1º periodo de sesiones del 14 al 18 de julio de 2014 y que el informe correspondiente a dicho periodo de sesiones se había distribuido con la signatura III 1/18, y que se informaba de las cuestiones que guardan relación con la labor del Comité en los documentos MEPC 67/12/3, MEPC 67/12/5 y MEPC 67/12/7 de la Secretaría.

12.12 El Comité tomó nota de que de las 20 medidas que el III 1 pedía al Comité (párrafo 3 del documento MEPC 67/12/3), las medidas 5, 6 y 7, que guardan relación con las cuestiones relativas al agua de lastre, se habían abordado en relación con el punto 2 del orden del día (véanse los párrafos 2.15 a 2.19 y 2.38 a 2.40), y las medidas 14, 16, 17 y 18 se habían abordado en relación con el punto 16 del orden del día (véanse los párrafos 16.9 y 16.10).

Directrices provisionales para el uso de versiones impresas de certificados electrónicos

12.13 El Comité tomó nota de que el III 1 había examinado las Directrices provisionales para el uso de versiones impresas de certificados electrónicos (FAL.5/Circ.39) y había vuelto a alentar a los regímenes de supervisión por el Estado rector del puerto a que implanten plenamente las Directrices sin aplicar condiciones adicionales, y a los Estados rectores del puerto y a los regímenes de supervisión por el Estado rector del puerto a que realicen esfuerzos para aceptar las versiones impresas de certificados electrónicos, como se recomienda en las Directrices. A este respecto, el Comité también tomó nota de que el FAL 39 había aprobado las Directrices para el uso de certificados electrónicos

(FAL.5/Circ.39/Rev.1) y había invitado al MSC y el MEPC a que tomaran nota del contenido de la circular y adoptaran las medidas necesarias, según proceda (FAL 39/16, párrafo 5.36) (véanse también los párrafos 13.4 y 13.5).

Circular anual sobre los informes obligatorios en virtud del Convenio MARPOL

12.14 El Comité, tras tomar nota de que los informes resumidos y análisis de informes obligatorios en virtud del Convenio MARPOL se habían suprimido del orden del día bienal del Subcomité III y se publicarían en cambio como circular anual, pidió a la Secretaría que publicara la circular anual sobre los informes obligatorios en virtud del Convenio MARPOL referidos a las partes 1 a), 1 b), 2 y 4 de la circular MEPC/Circ.318 presentados por los Estados Miembros desde 2013 en adelante, incluidos los datos actualizados que figuran en los documentos III 1/4/Rev.1 y III 1/18 (anexo 1).

Notificación sobre las investigaciones de seguridad marítima

12.15 El Comité tomó nota de que el III 1, a fin de facilitar y fomentar la notificación sobre investigaciones de seguridad marítima realizadas de conformidad con el Código de investigación de siniestros, había recomendado que los datos sobre siniestros y sucesos estuviesen disponibles en cualquiera de los tres idiomas de trabajo de la OMI; la información preliminar sobre los siniestros muy graves fuera comunicada por el Estado de abanderamiento a más tardar seis meses después de que éstos hayan ocurrido; y se considerase la posibilidad de ofrecer asistencia técnica a los países que tienen informes sobre la investigación de siniestros marítimos muy graves pendientes como cuestión prioritaria. El Comité refrendó las citadas recomendaciones del Subcomité.

Directrices para los funcionarios encargados de la supervisión por el Estado rector del puerto en relación con el Código IGS

12.16 El Comité, tras tomar nota de que el III 1 había preparado un proyecto de circular MSC-MEPC.4 sobre directrices para los funcionarios encargados de la supervisión por el Estado rector del puerto en relación con el Código IGS, pidió al Comité que decidiese si, antes de que se aprobase el proyecto de directrices, y a reserva de que el MSC 94 adopte la misma decisión, debería remitirse el proyecto de directrices al Subcomité HTW para que formulase observaciones.

12.17 Al examinar esta petición, el Comité tomó nota de las observaciones realizadas por el observador de la IACS respecto de que en el proyecto de directrices se indica correctamente que los funcionarios de supervisión no pueden realizar una auditoría del Sistema de gestión de la seguridad (SGS) pero que deberían hacer uso de su "juicio profesional" para alcanzar conclusiones sobre la eficacia del sistema. No obstante, no quedaba claro cómo se espera que los funcionarios de supervisión utilicen este juicio sin examinar los informes de auditorías internas y externas ni llevar a cabo una auditoría adecuada del sistema de gestión. En opinión de la IACS esto ha dado lugar a casos en los que las deficiencias se han planteado partiendo de que se ha establecido un fallo sistemático sin que haya habido una justificación o investigación adecuada que permita identificar exactamente lo que ha fallado y cómo. Se espera también que los funcionarios de supervisión puedan distinguir entre "fallos" y "fallos graves", pero tampoco hay nada en el proyecto de directrices que indique cómo debería realizarse esta distinción, ni para sustentar la decisión del funcionario de supervisión de clasificar sus conclusiones como "fallos" o "fallos graves". La IACS, tras observar que el buque puede ser objeto de distintas medidas por parte del funcionario de supervisión dependiendo de si se han detectado "fallos" o "fallos graves", opinó que estas expresiones deberían, como mínimo, definirse claramente en las directrices.

12.18 Tras examinar la cuestión, el Comité acordó que, antes de su aprobación y a reserva de que el MSC 94 adoptase la misma decisión, debería remitirse el proyecto de directrices al Subcomité HTW para que formule observaciones teniendo en cuenta la opinión manifestada por la IACS (véase el párrafo 12.17).

Conclusiones recurrentes durante las auditorías de los Estados Miembros

12.19 El Comité tomó nota de los cinco aspectos principales de las conclusiones recurrentes durante las auditorías, establecidos por las secciones del Código para la implantación de los instrumentos obligatorios de la OMI, 2011 (resolución A.1054(27)), es decir, que las conclusiones están relacionadas con los inspectores del Estado de abanderamiento, la delegación de autoridad, las medidas iniciales (legislación), la comunicación de información y la implantación.

12.20 El Comité también tomó nota de las causas subyacentes, identificadas por los Estados Miembros que se habían sometido a auditorías, que indican los motivos de las deficiencias en la implantación y aplicación eficaz de los instrumentos obligatorios de la OMI y las normas de auditoría, es decir, la ausencia/falta de procedimiento/proceso/mecanismo, la ausencia/falta de disposiciones nacionales, la insuficiencia de los recursos, la falta de coordinación entre las diversas entidades, la ausencia/falta de programas de formación, la prolongación del proceso legislativo, la falta de asignación de responsabilidades a la persona/entidad y la ausencia de unidades especializadas.

12.21 A este respecto, el Comité se mostró de acuerdo con la propuesta formulada en el III 1 de invitar al Comité de cooperación técnica a que examine las actividades de asistencia técnica actuales a fin de determinar si son adecuadas para abordar los aspectos principales de las conclusiones recurrentes de las auditorías y/o elaborar nuevos programas de asistencia técnica que proporcionen más apoyo específico a los Estados Miembros en la implantación y aplicación de las prescripciones de los instrumentos obligatorios de la OMI y la norma de auditorías.

Exención de las gabarras sin dotación ni autopropulsión de las prescripciones de reconocimiento y certificación del Convenio MARPOL

12.22 En el contexto del proyecto de directrices para la exención de las gabarras sin dotación ni autopropulsión de las prescripciones de reconocimiento y certificación del Convenio MARPOL, elaborado por el III 1, el Comité:

- .1 por falta de tiempo, acordó aplazar el examen del proyecto de directrices hasta el MEPC 68; y
- .2 con respecto a la elaboración de las enmiendas resultantes para los Anexos I, IV y VI del Convenio MARPOL, invitó a las organizaciones internacionales y a los Gobiernos Miembros interesados a que presentasen proyectos relativos a nuevos resultados, según procediese.

Interpretación unificada sobre la fecha de colocación de la quilla para las naves de plástico reforzado con fibra (PRF)

12.23 El Comité aprobó, a reserva de que el MSC 94 adopte la misma decisión, la circular MSC-MEPC.5/Circ.9: "Interpretación unificada sobre la fecha de colocación de la quilla para las naves de plástico reforzado con fibra (PRF)", que figura en el documento III 1/18 (anexo 8).

Notificación directa del III 2 a la A 29

12.24 Tras tomar nota de que se espera que el III 2, cuya celebración está prevista para julio de 2015, ultime los proyectos de resolución de la Asamblea, el Comité autorizó al Subcomité, a reserva de que el MSC 94 adopte la misma decisión, a que informe directamente a la A 29 de los resultados de la labor que realice sobre asuntos que requieran la adopción de proyectos de resolución de la Asamblea.

3ª reunión del Grupo mixto especial de trabajo OMI/FAO sobre la pesca INDNR y cuestiones conexas

12.25 El Comité, al examinar la información recogida en el documento MEPC 67/12/5 (Secretarías de la OMI y la FAO), recordó que el MEPC 44 y el MSC 72 habían acordado constituir un grupo mixto especial de trabajo OMI/FAO sobre la pesca INDNR y cuestiones conexas, basándose en la solicitud de la Asamblea General de las Naciones Unidas y la Comisión sobre el Desarrollo Sostenible de que la OMI proporcione asistencia a la FAO para abordar la cuestión de la pesca INDNR, en relación con la seguridad marítima y la prevención de la contaminación marina procedente de los buques pesqueros y otras cuestiones conexas. A este respecto, el Comité, tras recordar también que las reuniones 1ª y 2ª del Grupo se celebraron en la sede de la FAO en Roma, en octubre de 2000 y julio de 2007, respectivamente, y que el FSI 20 había propuesto que la 3ª reunión fuera acogida por la OMI, refrendó la recomendación del III 1 al MSC y al MEPC de que la reunión tenga lugar en la sede de la OMI en 2015.

12.26 El Comité tomó nota de que el FSI 20 y el III 1 habían identificado varios temas para que se examinen en la 3ª reunión del Grupo mixto, temas que se resumen en los párrafos 7.2 y 9 a 25 del documento MEPC 67/12/5, incluida la preparación de un documento de base por las Secretarías de la OMI y la FAO para la reunión, en el que se amplíen las cuestiones planteadas en el documento.

12.27 En las deliberaciones posteriores, el representante de la FAO sugirió incluir un punto adicional sobre "emisiones de gases de efecto invernadero y utilización de la energía en los buques pesqueros" en el orden del día provisional propuesto para la 3ª reunión del Grupo mixto. Sin embargo, dos delegaciones opinaron que, dado que el orden del día ya estaba apretado, resultaría contraproducente añadir puntos adicionales y, por consiguiente, el Comité no se mostró de acuerdo con la propuesta, pero acordó que la cuestión se podría examinar en una reunión futura del Grupo.

12.28 Tras deliberar al respecto, el Comité adoptó las siguientes medidas, a reserva de que el MSC 94 adoptase las mismas decisiones:

- .1 aprobó la celebración de la 3ª reunión del Grupo mixto especial de trabajo OMI/FAO sobre la pesca INDNR y cuestiones conexas;
- .2 tras la sugerencia formulada en los párrafos 4 y 5 del documento MEPC 67/12/5, acordó que la Organización debería estar representada en la reunión por los siguientes nueve países: Argentina, Canadá, China, Dinamarca, Islas Cook, Liberia, Noruega, República de Corea y Turquía;
- .3 acordó que el Grupo mixto debería reunirse en la sede de la OMI en 2015; y
- .4 aprobó el orden del día provisional de la 3ª reunión del Grupo mixto basándose en el documento FSI 20/15 y teniendo en cuenta las otras propuestas formuladas en el documento MEPC 67/12/5.

Aprobación del informe del III 1

12.29 Tras examinar las cuestiones derivadas del III 1 y adoptar decisiones al respecto, el Comité aprobó el informe correspondiente a dicho periodo de sesiones (III 1/18) en general.

13 LABOR DE OTROS ÓRGANOS

Resultados del LEG 101, MSC 93, TC 64 y C 112

13.1 El Comité tomó nota de las decisiones adoptadas por el LEG 101 (MEPC 67/13), MSC 93 (MEPC 67/13/1), TC 64 (MEPC 67/13/2) y C 112 (MEPC 67/13/3), y acordó adoptar las medidas adecuadas en relación con los puntos pertinentes del orden del día.

Lista de códigos, recomendaciones, directrices y otros instrumentos de carácter no obligatorio

13.2 El Comité también tomó nota de la decisión del MSC 93 de traspasar la lista de códigos, recomendaciones, directrices y otros instrumentos de carácter no obligatorio relacionados con la seguridad y la protección (MSC.1/Circ.1371 y adiciones) al GISIS (MSC 93/INF.2), y de que se había invitado a los órganos pertinentes de la OMI a que, cuando elaboren un nuevo instrumento, consideren las consecuencias de esta aprobación y/o adopción en los instrumentos no obligatorios existentes, de modo que la lista mencionada pueda mantenerse actualizada.

13.3 A fin de facilitar el examen de la invitación realizada por el MSC, el Comité pidió a la Secretaría que presentara un proyecto de lista de códigos, recomendaciones, directrices y otros instrumentos de carácter no obligatorio relacionados con la labor del MEPC en un futuro periodo de sesiones.

Resultados del FAL 39

13.4 El Comité, tras haber sido informado de que los resultados del FAL 39 se comunicarán al MEPC 68, tomó nota de la información proporcionada por la Secretaría en relación con las cuestiones urgentes derivadas de dicho periodo de sesiones. A este respecto, el Comité tomó nota en particular de que el FAL 39 había examinado exhaustivamente la utilización de certificados electrónicos, lo que resultó en la aprobación de las Directrices para el uso de certificados electrónicos (FAL.5/Circ.39/Rev.1) y en una invitación al MSC y al MEPC a que tomen nota del contenido de las Directrices y adopten las medidas necesarias, según proceda.

13.5 Tras recordar que el MEPC 66 había reconocido las ventajas del mantenimiento de registros electrónicos en general y había vuelto a constituir el Grupo de trabajo por correspondencia sobre el uso de libros registro electrónicos en virtud del Convenio MARPOL, que presentará su informe al MEPC 68, el Comité pidió a la Secretaría que informara al Grupo de trabajo por correspondencia de los resultados del FAL 39 a este respecto.

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

14.1 Por falta de tiempo, el Comité acordó aplazar el examen de los documentos presentados en relación con este punto del orden del día hasta el MEPC 68.

15 ACTIVIDADES DE COOPERACIÓN TÉCNICA PARA LA PROTECCIÓN DEL MEDIO MARINO

15.1 El Comité tomó nota de la información facilitada en el documento MEPC 67/15 (Secretaría) sobre las actividades de cooperación técnica de la Organización relativas a la protección del medio marino y ejecutadas entre el 1 de enero y el 30 de junio de 2014, en el marco del Programa integrado de cooperación técnica (PICT), así como de proyectos principales financiados mediante fuentes externas.

15.2 El Comité también tomó nota de la información facilitada en el documento MEPC 67/15/1 (Secretaría) sobre las actividades adicionales realizadas con el apoyo del Centro regional de emergencia para la lucha contra la contaminación en el mar Mediterráneo (REMPEC) durante el periodo de notificación, con respecto a la implantación del Protocolo del Convenio de Barcelona sobre la cooperación para prevenir la contaminación por los buques y, en situaciones de emergencia, combatir la contaminación del mar Mediterráneo.

15.3 Tras examinar el documento MEPC 67/15/2 (Secretaría), el Comité aprobó las cuatro prioridades temáticas siguientes, relativas a la protección del medio marino, para su inclusión en el PICT que abarque el bienio 2016-2017:

- .1 prestar 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, y la aplicación uniforme del Anexo V (Reglas para prevenir la contaminación por las basuras de los buques) y el Anexo VI (Reglas para prevenir la contaminación atmosférica ocasionada por los buques) revisados y las medidas conexas sobre la gestión de desechos;
- .2 prestar asistencia a los países en la implantación del Convenio de cooperación y del 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 fortalecer las capacidades nacionales y regionales y fomentar la cooperación regional para la ratificación e implantación eficaz del Convenio de Hong Kong sobre el reciclaje de buques, el Convenio sobre la gestión del agua de lastre y las Directrices sobre contaminación biológica por los buques; y
- .4 prestar asistencia a los países en la ratificación e implantación del Protocolo de Londres sobre la prevención de la contaminación por vertimiento de desechos y otras materias.

15.4 Como resumen, el Presidente recordó que los programas constitutivos del PICT sólo podían ejecutarse si se contaba con la financiación necesaria procedente de los recursos internos y/o de las contribuciones de donantes externos; 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 apoyo a las actividades de cooperación técnica de la OMI, de manera que pudiera lograrse la ejecución satisfactoria del Programa.

16 PROGRAMA DE TRABAJO DEL COMITÉ Y DE SUS ÓRGANOS AUXILIARES

16.1 Debido a restricciones de tiempo, el Comité acordó aplazar hasta el MEPC 68 el examen de las dos propuestas de nuevos resultados que figuran en los documentos MEPC 67/16 (Canadá) y MEPC 67/16/1 y MEPC 67/INF.10 (Brasil y Finlandia).

Subcomité de prevención y lucha contra la contaminación (Subcomité PPR)

Orientaciones sobre la aplicación de la nueva regla VI/5-2 del Convenio SOLAS

16.2 El Comité tomó nota de la decisión del MSC 93 de encargar al PPR 2, dentro del resultado 1.1.2.3, "Interpretación unificada de las disposiciones de los convenios de la OMI relativos al medio ambiente", que examinase las cuestiones que figuran en el párrafo 8 del documento MSC 93/20/8 en relación con la propuesta de elaborar orientaciones sobre la aplicación de la nueva regla VI/5-2 del Convenio SOLAS relativas a la prohibición de mezclar cargas líquidas a granel.

Orden del día del Grupo de trabajo ESPH

16.3 Tras tomar nota de las preocupaciones manifestadas por diversas delegaciones acerca de que el punto "Otros asuntos" del orden del día del Grupo de trabajo ESPH era demasiado amplio, el Comité decidió que el punto debería suprimirse del orden del día del ESPH 21 y del de todas las reuniones siguientes.

Orden del día bienal del Subcomité PPR y orden del día provisional del PPR 2

16.4 Tras recordar las decisiones adoptadas en el marco del punto 3 del orden del día (véase el párrafo 3.5), el Subcomité acordó incluir en su orden del día bienal y en el orden del día provisional del PPR 2 el resultado 7.1.2.1 "Directrices revisadas para la elaboración del inventario de materiales potencialmente peligrosos".

16.5 A la vista de las decisiones adoptadas en el marco del punto 4 del orden del día (véanse los párrafos 4.16 y 4.17), y habiendo tomado nota de que solamente quedaban pendientes de elaborar dos conjuntos de directrices en el marco del resultado 7.3.1.1 "Directrices relativas al Anexo VI del Convenio MARPOL y al Código técnico sobre los NO_x de conformidad con el plan de acción refrendado por el MEPC 64", el Comité acordó dividir este resultado en los siguientes dos nuevos resultados:

- .1 Directrices relativas a los métodos equivalentes contemplados en la regla 4 del Anexo VI del Convenio MARPOL, que no están abarcados por otras directrices; y
- .2 Directrices a las que se hace referencia en el párrafo 2.2.5.6 del Código técnico sobre los NO_x 2008, revisado (dispositivos para la reducción del NO_x),

e incluirlos en el orden del día bienal del Subcomité y en el orden del día provisional del PPR 2.

16.6 Por tanto, el Comité aprobó el informe sobre la marcha de la labor bienal del Subcomité y confirmó el orden del día provisional revisado del PPR 2, que figura en el anexo 13.

Subcomité de transporte de cargas y contenedores (Subcomité CCC)

Resultados del CCC 1

16.7 El Comité, tras examinar el documento MEPC 67/WP.3 (anexo 2), tomó nota de que el MSC 93 había vuelto a incluir el resultado 5.2.3.5, "Directrices revisadas sobre la arrumazón de las unidades de transporte", fijando 2015 como plazo previsto para su ultimación, y se mostró conforme con el cambio de la descripción del resultado 5.2.1.2 a "Enmiendas al Código IGF y elaboración de directrices relativas a los combustibles de bajo punto de inflamación" propuesto por el CCC 1 para reflejar con exactitud la labor en curso así como con ampliar el plazo de ultimación previsto de este resultado a 2016.

Orden del día bienal del Subcomité CCC y orden del día provisional del CCC 2

16.8 El Comité, a reserva de la decisión del MSC 94 en el mismo sentido, aprobó el informe sobre la marcha de la labor bienal del Subcomité y el orden del día provisional del CCC 2, que figuran en el anexo 14.

Subcomité de implantación de los instrumentos de la OMI (Subcomité III)

Resultados del III 1

16.9 El Comité, tras examinar el documento MEPC 67/WP.3 (anexo 2), y a reserva de que el MSC 94 adopte la misma decisión:

- .1 acordó mantener el resultado 5.1.2.2, "Medidas para salvaguardar la seguridad de las personas rescatadas en el mar", en el orden del día bienal del Subcomité, asignando dos periodos de sesiones para su ultimación; y
- .2 tras haber examinado la recomendación del III 1 de asignar un resultado apropiado para abordar las cuestiones relativas a la pesca INDNR en el III 2, dado que el alcance del actual resultado 1.1.1.1 se consideraba demasiado amplio, no se mostró de acuerdo con la asignación de un nuevo resultado al Subcomité, dado que los Comités podían examinar los resultados de la labor del Grupo mixto de trabajo en el marco del resultado 1.1.1.1 actual.

Orden del día bienal del Subcomité III y orden del día provisional del III 2

16.10 El Comité, a reserva de la decisión en el mismo sentido del MSC 94, aprobó el informe sobre la marcha de la labor bienal del Subcomité y el orden del día provisional del III 2, que figuran en el anexo 15.

Puntos de los órdenes del día bienales de los Subcomités HTW, NCSR, SDC y SSE relativos a cuestiones ambientales

16.11 El Comité, tras haber examinado el documento MEPC 67/WP.2, en el que figuran los puntos relativos al medio ambiente de los órdenes del día bienales de los Subcomités HTW, NCSR, SDC y SSE para el bienio 2014-2015, teniendo en cuenta los resultados del HTW 1, NCSR 1, SDC 1 y SSE 1, aprobó los puntos de los órdenes del día bienales de los Subcomités HTW, NCSR, SDC y SSE relativos a cuestiones ambientales, que figuran en el anexo 16.

Situación de los resultados previstos para el bienio 2014-2015

16.12 Tras recordar que la situación de los resultados previstos sólo podría publicarse tras el periodo de sesiones como anexo del informe del Comité para evitar duplicaciones innecesarias de su trabajo, el Comité invitó al Consejo a tomar nota del informe bienal sobre la situación de los resultados previstos del Comité de protección del medio marino, que figura en el anexo 17.

Actividades, prioridades y plan de las semanas de reunión de los Comités y sus órganos auxiliares

16.13 El Comité recordó que en el párrafo 3.5 de las Directrices de los Comités se prescribe que, al término del primer año del bienio, los Presidentes de los Comités presentarán a sus Comités respectivos un plan conjunto que incluya las actividades, prioridades y reuniones de los Comités y de sus órganos auxiliares durante el bienio siguiente para examinarlo en el año posterior, con miras a su inclusión en las propuestas presupuestarias pertinentes del Secretario General.

16.14 Tras haber examinado la propuesta de planes de semanas de reunión que figura en el documento MEPC 67/WP.10 (Presidentes del MSC y el MEPC), el Comité acordó que, a efectos de planificación presupuestaria, el número de semanas de reunión del próximo bienio debería reducirse de 25 a 20, y pidió a la Secretaría que informase al C 113 en consecuencia, habida cuenta de que en la decisión definitiva del Consejo se tendrán en cuenta las opiniones del MSC y el MEPC. En consecuencia, el Comité aprobó, a reserva de la decisión del MSC 94 en el mismo sentido, el plan de semanas de reunión para el MSC y el MEPC y sus órganos auxiliares en el bienio 2016-2017, que figuran en el siguiente cuadro, para su inclusión en las propuestas presupuestarias pertinentes del Secretario General:

Año	MSC	MEPC	CCC	HTW	III	NCSR	SDC	SSE	PPR	Total
2016	2	2	1	1	1	1	1	1	1	11
2017	1	1	1	1	1	1	1	1	1	9
Total (semanas)										20

Puntos que han de incluirse en los órdenes del día del MEPC 68 y el MEPC 69

16.15 Tras haber examinado el documento MEPC 67/WP.5 y habida cuenta de las decisiones adoptadas en este periodo de sesiones, el Comité aprobó los puntos que han de incluirse en los órdenes del día del MEPC 68 y el MEPC 69, que figuran en el anexo 18.

Calendario del MEPC 68 y el MEPC 69

16.16 El Comité tomó nota de que se ha previsto la celebración del MEPC 68 del 11 al 15 de mayo de 2015 y que el MEPC 69 se ha programado, en principio, para marzo de 2016.

Grupos de trabajo/examen/redacción del MEPC 68

16.17 Teniendo en cuenta las decisiones adoptadas dentro de los puntos del orden del día respectivos, el Comité acordó el establecimiento de los siguientes grupos en el MEPC 68:

- .1 Grupo de trabajo sobre contaminación atmosférica y eficiencia energética;
- .2 Grupo de trabajo sobre medidas técnicas y operacionales adicionales para mejorar la eficiencia energética del transporte marítimo internacional;
- .3 Grupo de redacción sobre enmiendas a instrumentos de obligado cumplimiento; y
- .4 Grupo de examen sobre tecnologías de tratamiento del agua de lastre.

Grupos de trabajo por correspondencia

16.18 El Comité acordó constituir los siguientes grupos de trabajo por correspondencia interperiodos,⁵ que informarán al MEPC 68:⁶

- .1 Grupo de trabajo por correspondencia sobre el examen de las Directrices para la aprobación de los sistemas de gestión del agua de lastre (D8);
- .2 Grupo de trabajo por correspondencia sobre la calidad del fueloil;
- .3 Grupo de trabajo por correspondencia sobre el examen del EEDI exigido de conformidad con la regla 21.6 del Anexo VI del Convenio MARPOL; y
- .4 Grupo de trabajo por correspondencia sobre medidas técnicas y operacionales adicionales para mejorar la eficiencia energética del transporte marítimo internacional.

Reunión en el lapso interperiodos

16.19 El Comité, habida cuenta de las decisiones adoptadas dentro de los puntos del orden del día respectivos, aprobó la celebración de una reunión interperiodos del Grupo de trabajo ESPH, en septiembre/octubre de 2016, e invitó al Consejo a refrendar esta decisión.

17 APLICACIÓN DE LAS DIRECTRICES DE LOS COMITÉS

Propuesta de modificaciones en IMODOCS para mostrar los documentos "en papel rosa"

17.1 El Comité recordó que en el párrafo 6.4 de las Directrices de los Comités se estipula que los documentos que contengan propuestas de enmienda a instrumentos de la

⁵ Los datos de contacto de los coordinadores de los grupos de trabajo por correspondencia constituidos figuran en el documento MEPC 67/WP.1/Add.1.

⁶ Dos de los grupos de trabajo por correspondencia constituidos en el MEPC 66, esto es, el Grupo de trabajo por correspondencia sobre el examen de la disponibilidad de fueloil, tal como se exige de conformidad con la regla 14.8 del Anexo VI del Convenio MARPOL, y el Grupo de trabajo por correspondencia sobre el uso de libros registro electrónicos en virtud del Convenio MARPOL, también informarán en el MEPC 68.

OMI que se hayan aprobado para su adopción por el MSC y el MEPC deberían imprimirse en papel de color rosa.

17.2 El Comité también recordó que en el contexto de la iniciativa de utilización eficiente del papel (PaperSmart), iniciada en el C 109, el MSC 91 había acordado que la utilización de papel de color rosa había dejado de ser necesaria y pidió a la Secretaría que interrumpiera su utilización en la distribución de proyectos de enmienda a instrumentos de la OMI.

17.3 El Comité examinó la información facilitada en el documento MEPC 67/17 (Secretaría) sobre la propuesta de modificaciones a IMODOCS para mostrar documentos "en papel rosa" mediante una mejora en sus funciones evitando la creación de una nueva sección en IMODOCS.

17.4 Tras tomar nota de que esta funcionalidad para documentos "en papel rosa" está disponible para las respectivas circulares y documentos MSC y MEPC de las secciones "circulares" y "documentos de la reunión" de IMODOCS, y que dichos documentos en los que figuran propuestas de modificación de enmiendas aprobadas vienen destacados en color rosa pero no presentan un fondo rosa, el Comité también tomó nota de que cualquier nueva función facilitada por IMODOCS debería quedar adecuadamente reflejada en el párrafo 6.4 de las Directrices de los Comités.

17.5 En consecuencia, el Comité se mostró de acuerdo con las medidas adoptadas por la Secretaría en relación con que se destaquen los documentos que contengan propuestas de enmienda a instrumentos obligatorios de la OMI en IMODOCS y tomó nota de que los cambios correspondientes al párrafo 6.4 ya se habían incluido en el proyecto de enmiendas a las Directrices de los Comités propuestas por el MEPC 93, para su examen por el Comité (véase el párrafo 17.9).

Propuestas de enmienda a las Directrices de los Comités

17.6 El Comité recordó que el MSC 92 había solicitado a la Secretaría que preparase un documento en el que se recoja toda propuesta de enmiendas a las Directrices de los Comités como consecuencia de la revisión de las Directrices del Comité de facilitación, acordada en el FAL 38, para su examen por el MSC 93.

17.7 El Comité también recordó que el MEPC 66 había acordado esperar a que el MSC 93 examinara los documentos pertinentes sobre la propuesta de revisión de las Directrices de los Comités antes de adoptar medida alguna.

17.8 El Comité examinó la información facilitada en el documento MEPC 67/17/1 (Secretaría) sobre las Directrices de los Comités revisadas aprobadas por el MSC 93, incluyendo las enmiendas sugeridas por el FAL 38 y la Secretaría, las modificaciones derivadas de la adopción de las Directrices sobre la aplicación del Plan estratégico y el Plan de acción de alto nivel de la Organización (resolución A.1062(28)) por la A 28, y las enmiendas al párrafo 6.4 de las Directrices aceptadas por el MSC 93. El Comité tomó nota, en particular, de la decisión del MSC 93 de recuperar el concepto de acuerdo unánime en relación con la constitución de subgrupos en el párrafo 5.20 de las Directrices, y de que las disposiciones enmendadas serían aplicables a los documentos que se presenten al MSC 95 y a todos los periodos de sesiones de los subcomités subsiguientes (MSC 93/22, párrafos 19.1 a 19.6 y anexo 26).

17.9 El Comité aprobó la circular MSC-MEPC.1/Circ.4/Rev.3: "Directrices sobre organización y método de trabajo del MSC y el MEPC y de sus órganos auxiliares" y pidió a la Secretaría que efectuase las enmiendas de redacción que se considerase necesarias.

18 ELECCIÓN DE PRESIDENTE Y VICEPRESIDENTE PARA 2015

18.1 El Comité, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 17 de su Reglamento interior, reeligió por unanimidad al Sr. Arsenio Domínguez (Panamá) Presidente y a la Sra. Naomi Parker (New Zelandia) Vicepresidente, ambos para 2015.

19 OTROS ASUNTOS

19.1 Por falta de tiempo, el Comité acordó aplazar el examen de los documentos presentados en relación con este punto del orden del día hasta el MEPC 68.

20 MEDIDAS CUYA ADOPCIÓN SE PIDE A OTROS ÓRGANOS DE LA OMI

20.1 Se invita al Consejo, en su 113º periodo de sesiones, a que:

- .1 refrende la decisión del Comité de añadir al Subcomité PPR como órgano conexo en relación con el resultado 7.1.2.1, "Revisión de las Directrices para la elaboración del inventario de materiales potencialmente peligrosos", y de prorrogar el plazo de ultimación previsto hasta 2015 (párrafo 3.5);
- .2 tome nota de que el Comité aprobó el Tercer Estudio de la OMI sobre los gases de efecto invernadero (2014), y pidió a la Secretaría que lo publicara y lo distribuyera (párrafo 6.5);
- .3 tome nota de que el Comité añadió un nuevo resultado titulado "Enmiendas al Anexo V del Convenio MARPOL (Modelo de Libro registro de basuras)" en el orden del día del MEPC 68, con fecha de ultimación prevista para 2015 (párrafo 7.15);
- .4 tome nota de que el Comité, de conformidad con las Directrices de los Comités, añadió la evaluación de las repercusiones en cuanto a creación de capacidad a su orden del día como punto regular (párrafo 7.23);
- .5 tome nota de que el Comité adoptó enmiendas a los Anexos I, III y VI del Convenio MARPOL (párrafos 7.26 a 7.31);
- .6 tenga en cuenta que el Comité tomó nota de los cinco aspectos principales de las conclusiones recurrentes durante las auditorías de los Estados Miembros y las causas subyacentes que indican los motivos de las deficiencias en la implantación y aplicación eficaz de los instrumentos obligatorios de la OMI y las normas de auditoría (párrafos 12.19 y 12.20);
- .7 tome nota del informe sobre la situación de los resultados previstos para el bienio 2014-2015 (párrafo 16.11 y anexo 17);
- .8 tome nota de que el Comité aprobó, a reserva de que el MSC 94 adopte la misma decisión, el plan de semanas de reunión para el MSC y el MEPC y sus órganos auxiliares en el bienio 2016-2017, para su inclusión en las propuestas presupuestarias pertinentes del Secretario General (párrafo 16.14); y
- .9 refrende la celebración de una reunión interperiodos del Grupo de trabajo ESPH, en septiembre/octubre de 2016 (párrafo 16.19).

- 20.2 Se invita al Comité de seguridad marítima, en su 94º periodo de sesiones, a que:
- .1 tome nota de los resultados de las deliberaciones del Comité sobre la cuestión de la calidad del fueloil, en particular, de la constitución de un grupo de trabajo por correspondencia, y remita al Grupo, para que los examine, los documentos pertinentes presentados al MSC 94 (párrafos 4.24 a 4.30 y 4.68);
 - .2 tome nota de los resultados de las deliberaciones del Comité sobre las Directrices provisionales de 2013 para determinar la potencia de propulsión mínima que permita mantener la maniobrabilidad del buque en condiciones desfavorables (resolución MEPC.232(65)) y, en particular, de la adopción de las enmiendas a las Directrices mediante la resolución MEPC.255(67) (párrafos 4.51 y 4.52, 4.76 a 4.79, y anexo 6);
 - .3 tome nota de los resultados de las deliberaciones del Comité sobre la elaboración del código obligatorio para los buques que operen en aguas polares, en particular, de la aprobación del preámbulo, la introducción y la parte II del proyecto de código internacional para los buques que operen en aguas polares, y de los correspondientes proyectos de enmienda a los Anexos I, II, IV y V del Convenio MARPOL, para su adopción en el MEPC 68 (sección 9 y anexos 10 y 11) y, a este respecto:
 - .1 se muestre conforme con las definiciones revisadas de "código polar", "aguas polares" y "aguas árticas" aprobadas por el Comité (párrafo 9.26);
 - .2 examine las decisiones adoptadas sobre el texto del preámbulo y de la introducción, y la figura 2 del proyecto de código polar, y adopte las medidas oportunas (párrafos 9.36 a 9.39); y
 - .3 tome nota del acuerdo de que en el MEPC 68 se examine el proyecto de orientaciones en el que se refunden las recomendaciones del Grupo de trabajo sobre el código polar (MEPC 67/WP.14, párrafos 13, 16, 32, 33 y 34) relativas a la necesidad de volver a expedir certificados y de revisar los manuales y libros registro (párrafo 9.43);
 - .4 acuerde también que, antes de su aprobación, el proyecto de circular MSC-MEPC.4 sobre las Directrices para los funcionarios encargados de la supervisión por el Estado rector del puerto en relación con el Código IGS, elaborado por el III 1, se remita al Subcomité HTW para que formule sus observaciones, teniendo en cuenta las opiniones expresadas por la IACS (párrafo 12.18);
 - .5 apruebe también la circular MSC-MEPC.5/Circ.9 relativa a la interpretación unificada sobre la fecha de colocación de la quilla para las naves de plástico reforzado con fibra (PRF) (párrafo 12.23);
 - .6 autorice también al Subcomité III a informar directamente a la A 29 de los resultados de la labor que realice sobre asuntos que requerirían la adopción de proyectos de resoluciones de la Asamblea (párrafo 12.24);

-
- .7 en relación con la tercera reunión del Grupo especial de trabajo mixto OMI/FAO sobre la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada y cuestiones conexas (párrafo 12.28):
- .1 apruebe también la celebración de una reunión en la sede de la OMI en 2015 (párrafos 12.28.1 y 12.28.3);
 - .2 acuerde también que la Organización esté representada en la reunión por los países enumerados en el párrafo 12.28.2; y
 - .3 apruebe también el orden del día provisional de la reunión, basándose en el documento FSI 20/15 y teniendo en cuenta las otras propuestas formuladas en el documento MEPC 67/12/5 (párrafo 12.28.4);
- .8 tome nota de que el Comité aprobó en general el informe del III 1 (III 1/18) (párrafo 12.29);
- .9 tome nota de que el Comité aprobó el informe sobre la marcha de la labor bienal del Subcomité PPR y el orden del día provisional revisado del PPR 2 (párrafo 16.6 y anexo 13);
- .10 tome nota de que el Comité se mostró conforme con el cambio en la descripción del resultado 5.2.1.2 de modo que diga: "Enmiendas al Código IGF y elaboración de directrices sobre los combustibles de bajo punto de inflamación" como había propuesto el CCC 1, y la ampliación hasta 2016 del plazo de ultimación previsto (párrafo 16.7);
- .11 apruebe también el informe sobre la marcha de la labor bienal del Subcomité CCC y el orden del día provisional del CCC 2 (párrafo 16.8 y anexo 14);
- .12 en relación con el orden del día bienal del Subcomité III, acuerde también:
- .1 mantener el resultado 5.1.2.2, "Medidas para salvaguardar la seguridad de las personas rescatadas en el mar", en el orden del día bienal del Subcomité, asignando dos periodos de sesiones para su ultimación (párrafo 16.9.1); y
 - .2 respecto de la recomendación del III 1 de que se asigne un resultado apropiado para abordar las cuestiones relativas a la pesca INDNR en el III 2, dado que el alcance del resultado 1.1.1.1 actual se consideraba demasiado amplio, que no es necesario crear un resultado nuevo puesto que los Comités podrían examinar el resultado de la reunión en relación con el resultado 1.1.1.1 actual (párrafo 16.9.2);
- .13 apruebe también el informe sobre la marcha de la labor bienal del Subcomité III y el orden del día provisional del III 2 (párrafo 16.10 y anexo 15);
- .14 tome nota de que el Comité aprobó los puntos de los órdenes del día bienales de los Subcomités HTW, NCSR, SDC y SSE que guardan relación con las cuestiones ambientales (párrafo 16.11 y anexo 16);

- .15 apruebe también el plan de reuniones del MSC y el MEPC y sus órganos auxiliares durante el bienio 2016-2017, para su inclusión en las propuestas presupuestarias pertinentes del Secretario General (párrafo 16.14);
- .16 tome nota de que el Comité invitó al C 113 a refrendar la celebración de una reunión interperiodos del Grupo de trabajo ESPH, en septiembre/octubre de 2016 (párrafo 16.19);
- .17 tome nota de que el Comité se mostró conforme con la iniciativa de la Secretaría de que se destaquen en IMODOCS los documentos que contengan propuestas de enmienda a los instrumentos obligatorios de la OMI (párrafo 17.5); y
- .18 tome nota de que Comité aprobó también la circular MSC-MEPC.1/Circ.4/Rev.3 relativa a las Directrices sobre organización y método de trabajo del Comité de seguridad marítima y el Comité de protección del medio marino y de sus órganos auxiliares (párrafo 17.9).

20.3 Se invita al Comité de cooperación técnica, en su 65º periodo de sesiones, a que:

- .1 tome nota de los progresos realizados por el Grupo especial de expertos sobre la facilitación de la transferencia de tecnología para los buques (AHEWG-TT) (párrafos 4.62 a 4.65);
- .2 examine las actividades de asistencia técnica actuales a fin de determinar si son adecuadas para abordar los aspectos principales de las conclusiones recurrentes de las auditorías y/o elaborar nuevos programas de asistencia técnica que proporcionen más apoyo específico a los Estados Miembros en la implantación y aplicación de las prescripciones de los instrumentos obligatorios de la OMI y la norma de auditorías (párrafo 12.21);
- .3 tenga en cuenta que el Comité tomó nota con agradecimiento de la información facilitada sobre las actividades de cooperación técnica de la Organización relativas a la protección del medio marino, realizadas entre el 1 de enero y el 30 de junio de 2014 en el marco del Programa integrado de cooperación técnica (PICT) y de los proyectos principales financiados mediante fuentes externas, e invitó a los Gobiernos Miembros y organizaciones internacionales a que continuaran y, de ser posible, aumentaran su apoyo a las actividades de cooperación técnica de la OMI (sección 15); y
- .3 tome nota de las cuatro prioridades temáticas relativas a la protección del medio marino, para su inclusión en el PICT que abarca el bienio 2016-2017, aprobadas por el Comité, y adopte las medidas oportunas (párrafo 15.3).

20.4 Se invita al Comité de facilitación, en su 40º periodo de sesiones, a que tome nota de que el Comité, tras haber sido informado de que el FAL 39 había aprobado las Directrices para el uso de certificados electrónicos (FAL.5/Circ.39/Rev.1), pidió a la Secretaría que informase al Grupo de trabajo por correspondencia sobre el uso de libros registro electrónicos en virtud del Convenio MARPOL, que presentará su informe al MEPC 68, de los

resultados de las deliberaciones del FAL 39 sobre el uso de certificados electrónicos y la aprobación de las Directrices (párrafos 13.4 y 13.5).

ANEXO 1

**RESOLUCIÓN MEPC.252(67)
Adoptada el 17 de octubre de 2014**

**DIRECTRICES PARA LA SUPERVISIÓN POR EL ESTADO RECTOR
DEL PUERTO EN VIRTUD DEL CONVENIO BWM**

EL COMITÉ DE PROTECCIÓN DEL MEDIO MARINO,

RECORDANDO el artículo 38 a) del Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional, que trata de las funciones del Comité de protección del medio marino conferidas por los convenios internacionales relativos 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 de los 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), así como cuatro resoluciones de la Conferencia,

RECORDANDO ASIMISMO que el artículo 9 del Convenio sobre la gestión del agua de lastre dispone que todo buque al que sean aplicables las disposiciones del Convenio podrá ser objeto, en cualquier puerto o terminal mar adentro de otra Parte, de una inspección por funcionarios debidamente autorizados por dicha Parte a los efectos de determinar si el buque cumple las disposiciones del Convenio,

TOMANDO NOTA de que el artículo 3.3 del Convenio sobre la gestión del agua de lastre dispone que, por lo que respecta a los buques de Estados que no sean Partes en el Convenio, las Partes aplicarán las prescripciones del Convenio según sea necesario para garantizar que no se otorga un trato más favorable a tales buques,

HABIENDO EXAMINADO, en su 67º periodo de sesiones, las Directrices para la supervisión por el Estado rector del puerto en virtud del Convenio BWM, elaboradas por el Subcomité de implantación de los instrumentos de la OMI en su 1º periodo de sesiones,

1 ADOPTA las Directrices para la supervisión por el Estado rector del puerto en virtud del Convenio BWM, que figuran en el anexo de la presente resolución;

2 INVITA a los Gobiernos a que apliquen las Directrices al llevar a cabo las inspecciones en el marco de la supervisión por el Estado rector del puerto;

3 ACUERDA mantener las Directrices sometidas a examen tras el periodo de prueba conexo con 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) (circular BWM.2/Circ.42) y a la luz de la experiencia adquirida tras su aplicación.

ANEXO

DIRECTRICES PARA LA SUPERVISIÓN POR EL ESTADO RECTOR DEL PUERTO EN VIRTUD DEL CONVENIO BWM

CAPÍTULO 1 – GENERALIDADES

1.1 Finalidad

1.1.1 Las presentes directrices tienen por objeto ofrecer orientaciones básicas para la realización de inspecciones en el marco de la supervisión por el Estado rector del puerto a fin de verificar el cumplimiento de las prescripciones del Convenio internacional para el control y la gestión del agua de lastre y los sedimentos de los buques, 2004 (Convenio BWM). El presente documento no tiene por objeto limitar los derechos que tiene el Estado rector del puerto de verificar el cumplimiento del Convenio BWM.

1.1.2 El Comité de protección del medio marino, en su 65º periodo de sesiones (mayo de 2013), aprobó 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) (circular BWM.2/Circ.42), y aceptó, en principio, las recomendaciones relativas al periodo de prueba para revisar, mejorar y normalizar estas orientaciones, que figuran en el anexo 6 del documento BLG 17/18.

1.2 Definiciones y abreviaturas

1.2.1 A los efectos de las presentes directrices, rigen las definiciones del Convenio BWM y la circular BWM.2/Circ.42.

1.2.2 A los efectos de las presentes directrices, se aplican las siguientes abreviaturas:

Certificado IBWM:	Certificado internacional de gestión del agua de lastre;
BWMP:	Plan de gestión del agua de lastre;
BWRB:	Libro registro del agua de lastre;
BWMS:	Sistema de gestión del agua de lastre;
UFA:	Unidad flotante de almacenamiento; y
Unidad FPAD:	Unidad flotante de producción, almacenamiento y descarga.

1.3 Aplicación

1.3.1 Las presentes directrices son de aplicación en los buques tal como se estipula en el artículo 3 del Convenio BWM.

1.3.2 Las reglas del Convenio BWM incluyen las siguientes disposiciones en relación al cumplimiento:

- .1 la descarga del agua de lastre sólo se realizará de conformidad con las reglas del Convenio BWM (regla A-2);
- .2 todos los buques de arqueo bruto igual o superior a 400 indicados en la regla E-2 han de contar con un Certificado IBWM, excluidas las plataformas flotantes, las UFA y las unidades FPAD;

- .3 todo buque ha de llevar a bordo e implantar un BWMP aprobado por la Administración;
- .4 todo buque ha de contar a bordo y mantener un BWRB que, como mínimo, contendrá la información que se especifica en el apéndice II del Convenio BWM, durante un periodo mínimo de dos años después de haberse realizado el último asiento (regla B-2);
- .5 todo buque está obligado a cumplir ya sea la norma para el cambio del agua de lastre (regla D-1) o la norma de eficacia de la gestión del agua de lastre (regla D-2), de conformidad con lo dispuesto en la regla B-3. No obstante, el funcionario encargado de la supervisión por el Estado rector del puerto (funcionario de supervisión) sólo hará cumplir esta prescripción de acuerdo con el calendario que figura en la resolución A.1088(28);
- .6 el cambio de agua de lastre se realiza por lo menos a 200 millas marinas de la tierra más próxima en aguas de 200 m de profundidad como mínimo, o, en los casos en los que el buque no pueda, por lo menos a 50 millas marinas de la tierra más próxima y en aguas de 200 m de profundidad como mínimo, o en una zona designada para el cambio del agua de lastre, y se deberá realizar de conformidad con lo dispuesto en la regla B-4;
- .7 los sedimentos se extraerán y se evacuarán de los espacios destinados a transportar agua de lastre de conformidad con las instrucciones del BWMP del buque;
- .8 los oficiales y tripulantes deberán estar familiarizados con las funciones relacionadas con la implantación de la gestión del agua de lastre específicas del buque en el que presten sus servicios y también con el BWMP del buque (regla B-6);
- .9 todas las exenciones en relación al cumplimiento del Convenio BWM estarán anotadas en el BWRB (regla A-4.4), así como de las descargas accidentales y excepcionales registradas (regla B-2.3) y de los casos en los que el agua de lastre no se haya cambiado de conformidad con el Convenio BWM (regla B-4.5);
- .10 todo buque debe notificar los accidentes o defectos que afecten su capacidad para realizar la gestión del agua de lastre al Estado de abanderamiento y al Estado rector del puerto (regla E-1.7);
- .11 todo buque y su equipo, sistemas y procedimientos se mantendrán en condiciones que cumplan lo dispuesto en el Convenio BWM (regla E-1.9); y
- .12 después de terminarse un reconocimiento realizado en virtud de lo dispuesto en la regla E-1.1, no se hará ningún cambio en la estructura, equipo, accesorios, medios y materiales relacionados con el BWMP y abarcados en el reconocimiento sin la autorización de la Administración, salvo que se trate de la sustitución de tales equipos o accesorios por otros iguales (regla E-1.10).

1.3.3 Las reglas del Convenio BWM contienen las siguientes excepciones en relación con sus disposiciones concretas sobre cumplimiento:

- .1 excepción relativa a las prescripciones sobre la gestión del agua de lastre en el caso de la toma o descarga de agua de lastre y sedimentos necesaria para garantizar la seguridad del buque en situaciones de emergencia o para salvar vidas humanas en el mar (regla A-3.1);
- .2 excepción con respecto a las prescripciones de la gestión del agua de lastre bajo determinadas circunstancias en el caso de descarga o entrada accidental de agua de lastre y sedimentos ocasionada por la avería de un buque o de su equipo (regla A-3.2);
- .3 excepción de los requisitos sobre la gestión del agua de lastre en el caso de que la toma o descarga de agua de lastre y los sedimentos se realice con el propósito de evitar sucesos de contaminación debidos a los buques o reducir al mínimo las consecuencias de éstos (regla A-3.3);
- .4 excepción de los requisitos sobre la gestión del agua de lastre en el caso de la toma y posterior descarga en alta mar de la misma agua de lastre y los sedimentos (regla A-3.4);
- .5 excepción de los requisitos sobre la gestión del agua de lastre en el caso de la descarga del agua de lastre y los sedimentos de un buque en el mismo lugar del que proceda la totalidad de esa agua de lastre y esos sedimentos, siempre que no haya habido mezcla con agua de lastre o sedimentos sin gestionar procedentes de otras zonas (regla A-3.5);
- .6 excepción de los requisitos sobre la gestión del agua de lastre en el caso de la descarga del agua de lastre en instalaciones de recepción proyectadas teniendo en cuenta las Directrices sobre las instalaciones de recepción de agua de lastre (D5) (regla B-3.6); y
- .7 excepción de los requisitos sobre la gestión del agua de lastre en el caso de que el capitán decida razonablemente que este cambio podría poner en peligro la seguridad o estabilidad del buque, a la tripulación o a los pasajeros por las malas condiciones meteorológicas, el proyecto o esfuerzos del buque, un fallo del equipo, o cualquier otra circunstancia extraordinaria (regla B-4.4).

1.3.4 Con respecto a los buques de Estados no Partes en el Convenio BWM, los funcionarios encargados de la supervisión por el Estado rector del puerto (funcionarios de supervisión) de las Partes deberían aplicar los mismos requisitos de modo que se garantice que no se otorga un trato más favorable a estos buques.

1.3.5 En el Convenio BWM se contempla un periodo de transición entre las dos normas sobre la gestión del agua de lastre: de la norma para el cambio del agua de lastre (regla D-1) a la norma de eficacia de la gestión del agua de lastre (regla D-2). Los funcionarios de supervisión deberían hacer uso de la resolución A.1088(28): "Aplicación del Convenio internacional para el control y la gestión del agua de lastre y los sedimentos de los buques, 2004", en vez de las disposiciones de la regla B-3, a los efectos de hacer cumplir la norma de eficacia de la gestión del agua de lastre.

CAPÍTULO 2 – INSPECCIÓN DE LOS BUQUES A LOS QUE SE EXIGE LLEVAR A BORDO EL CERTIFICADO DE GESTIÓN DEL AGUA DE LASTRE (BWM)

2.1 Inspecciones de cuatro etapas

El Procedimiento para la supervisión por el Estado rector del puerto puede describirse como una inspección de cuatro etapas:

- .1 la primera etapa, la "inspección inicial", debería centrarse en la documentación y en asegurarse de que se ha nombrado a un oficial para la gestión del agua de lastre a bordo del buque y para que sea responsable del BWMS, así como que el oficial ha sido formado y sabe cómo hacer funcionar el sistema;
- .2 la segunda etapa, la "inspección más pormenorizada", en la cual se comprueba el funcionamiento del BWMS y el funcionario de supervisión aclara si el BWMS ha estado funcionando adecuadamente de conformidad con el BWMP y que se han verificado, durante los procedimientos de homologación, los indicadores de autovigilancia del funcionamiento. La realización de una inspección pormenorizada depende de las condiciones dispuestas en el artículo 9.2 del Convenio BWM;
- .3 la tercera etapa: está previsto que se realice el muestreo en esta etapa de supervisión por el Estado rector del puerto que está basada en el análisis indicativo, a fin de determinar si el buque se ajusta a la norma de gestión del agua de lastre descrita en la regla D-2; o si es necesario un análisis pormenorizado para comprobar el cumplimiento; y
- .4 la cuarta etapa incorpora, de ser necesario, un análisis pormenorizado, para verificar el cumplimiento de la norma D-2.

2.2 Inspección inicial

2.2.1 En la inspección inicial se examinará, como mínimo y en la medida de lo posible, lo siguiente:

- .1 verificar que existe a bordo un Certificado IBWM válido, sobre la base del artículo 9.1 a);
- .2 verificar que se cuenta a bordo con el BWMP y que está aprobado por el Estado de abanderamiento, sobre la base de la regla B-1;
- .3 verificar que se cuenta a bordo con el BWRB y que se ajusta a lo prescrito en el Convenio BWM, sobre la base de la regla B-2;
- .4 verificar que en el BWRB se registran los pormenores de toda operación con el agua de lastre, además de cualquier exención otorgada basándose en la regla B-2 y en el apéndice II del Convenio BWM así como las anotaciones relativas a toda descarga accidental y excepcional (regla B-2.3) y los casos en los que el agua de lastre no se ha cambiado, de conformidad con el Convenio BWM (regla B-4.5). El BWRB debería ajustarse a un formato aprobado (que puede ser un sistema de registro electrónico, que podría estar integrado en otro libro o sistema de registro) y se debería mantener a bordo del buque durante un mínimo de dos años

- después del último asiento. El oficial a cargo del funcionamiento debería firmar cada asiento del BWRB y el capitán debería firmar cada página completa;
- .5 al realizar la inspección inicial, el funcionario de supervisión debería inspeccionar visualmente el estado general del buque y el equipo y los medios indicados en el Certificado IBWM y el BWMP, incluido el BWMS si se exige la utilización de un sistema;
 - .6 en caso de que un buque esté sujeto a la norma para el cambio del agua de lastre, comprobar que el BWRB indica que se llevó a cabo el cambio exigido o, alternativamente, que se han adoptado medidas para que el buque cumpla la norma de eficacia de la gestión del agua de lastre indicada en la regla D-2;
 - .7 comprobar que se han adoptado medidas para que el buque cumpla la norma de eficacia de la gestión del agua de lastre indicada en la regla D-2 una vez que esté obligado a hacerlo según lo dispuesto en la resolución A.1088(28);
 - .8 comprobar que un oficial ha sido designado como responsable del BWMP;
 - .9 verificar que los oficiales y tripulantes designados están familiarizados con los procedimientos esenciales de la gestión del agua de lastre, incluido el funcionamiento del BWMS; y
 - .10 en el caso de que un buque alegue que le es aplicable una excepción de conformidad con la regla A-3.1 (seguridad del buque o salvar vidas humanas), regla A-3.2 (descarga o entrada accidental de agua de lastre debido a la avería), regla A-3.3 (evitar o reducir al mínimo la contaminación) o regla B-4.4 (condiciones para cambio no seguras), el capitán debería facilitar pruebas de la necesidad de la excepción de que se trate.

2.2.2 El rendimiento del sistema de gestión del agua de lastre (BWMS) es clave para proteger el medio ambiente, la salud de los seres humanos, los bienes y los recursos del Estado rector del puerto. Si bien el rendimiento puede verificarse directamente mediante el muestreo del agua de lastre del buque (de conformidad con el artículo 9.1 c) y las Directrices para el muestreo del agua de lastre (D2)), tanto el Estado rector del puerto como el buque podrían beneficiarse de una comprobación basada en documentos a fin de determinar de manera más rápida durante la inspección inicial la validez del BWMS. A estos efectos, el funcionario de supervisión podría solicitar verificar el Certificado de homologación del BWMS, a fin de determinar si se utiliza de conformidad con las condiciones limitantes del Certificado de homologación. Si bien no es obligatorio contar a bordo y presentar el Certificado de homologación, el funcionario de supervisión también podría consultar el BWMP a fin de obtener información específica sobre el buque en cuestión acerca del BWMS y su utilización, y podría remitirse a la información sobre la homologación, compartida con la Organización de conformidad con la presentación de información sobre los sistemas de gestión del agua de lastre homologados (resolución MEPC.228(65)).

2.2.3 Si el Certificado IBWM es válido, se cuenta a bordo con el BWMP aprobado, los asientos en el BWRB son apropiados y las impresiones generales y las observaciones visuales a bordo del funcionario de supervisión confirman que hay un nivel alto de

mantenimiento por lo que respecta al Convenio BWM, el funcionario de supervisión por lo general debería limitar la inspección inicial a las deficiencias notificadas.

2.2.4 Motivos fundados

2.2.4.1 Cuando el funcionario de supervisión inspeccione un buque extranjero al que se le exija llevar el Certificado IBWM y que se halle en un puerto o en una terminal mar adentro bajo la jurisdicción del Estado rector del puerto, toda inspección de este tipo debería limitarse a comprobar que hay a bordo un certificado válido y otros documentos pertinentes y a que el funcionario de supervisión se haga una idea del estado general del buque, de su equipo y de la tripulación, a no ser que existan motivos fundados para pensar que el estado del buque o de su equipo no se ajusta en lo esencial a los pormenores del certificado.

2.2.4.2 Entre los "motivos fundados" para llevar a cabo una inspección más pormenorizada están los siguientes:

- .1 no se cuenta con el Certificado IBWM, no es válido o ha expirado;
- .2 ausencia de un BWMP aprobado por el Estado de abanderamiento;
- .3 ausencia de un BWRB o un BWRB que no se ajusta a las exigencias del Convenio BWM;
- .4 los asientos en el BWRB no reflejan la situación real del agua de lastre a bordo;
- .5 el estado del buque o del equipo no se corresponde en lo esencial con los pormenores del Certificado IBWM y el BWMP, o no ha sido objeto de mantenimiento;
- .6 no se ha designado a ningún oficial de conformidad con la regla B-1.5;
- .7 existe información o pruebas de que el capitán o los tripulantes designados no están familiarizados con sus funciones y las operaciones esenciales de a bordo por lo que respecta a la ejecución de la gestión del agua de lastre, o de que tales operaciones no se han llevado a cabo;
- .8 existe información de terceras partes, tales como un informe o una denuncia, respecto de una infracción del Convenio BWM;
- .9 si el BWMP exige la utilización de un BWMS, pruebas u observación de que el BWMS no se ha utilizado de conformidad con las instrucciones de funcionamiento;
- .10 existen pruebas, o se observan, de accidentes o defectos no notificados que afectan a la capacidad del buque de gestionar el agua de lastre (regla E-1.7);
- .11 existen pruebas o se observa que se ha descargado agua de lastre sin ajustarse a las reglas del Convenio BWM (regla A-2); y
- .12 el capitán no ha facilitado la prueba indicada en el párrafo 2.2.1.10.

2.2.4.3 En caso de que el buque no lleve certificados válidos, o si el funcionario de supervisión, guiándose por su impresión general o las observaciones que haya realizado a bordo, tiene motivos fundados para pensar que el estado del buque o de su equipo no se ajusta en lo esencial a los pormenores de los certificados o al Convenio BWM, o que el capitán o la tripulación designados no están familiarizados con los procedimientos esenciales de a bordo, o no los han implantado, debería realizarse una inspección más pormenorizada. Cuando se vaya a realizar una inspección más pormenorizada, el Estado rector del puerto debería tomar las medidas necesarias para garantizar que el buque no descargue agua de lastre hasta que pueda hacerlo de conformidad con lo dispuesto en el artículo 9.3 del Convenio BWM (véanse las prescripciones de notificación del párrafo 3.3 *infra*).

2.3 Inspección más pormenorizada

2.3.1 Cuando realice una inspección más pormenorizada, el funcionario de supervisión puede valerse de la siguiente lista de preguntas, que no es exhaustiva, para determinar en qué medida se está cumpliendo el Convenio BWM:

- .1 ¿Se ajusta la gestión del agua de lastre de a bordo a las operaciones señaladas en el BWMP? En particular:
 - .1 ¿Respetan la tripulación las restricciones operacionales y de seguridad específicas en relación con la entrada sin riesgos en los tanques, si son necesarias?
 - .2 ¿Gestiona la tripulación el agua de lastre y los sedimentos de conformidad con el BWMP?
 - .3 ¿Realizan los oficiales designados sus tareas según lo indicado en el BWMP?
 - .4 ¿Se ajustan al BWMP los requisitos en cuanto a mantenimiento de registros?
- .2 Desde el reconocimiento del buque de conformidad con la regla E-1.1, ¿se ha realizado algún cambio no aprobado de la estructura, equipo, accesorios, medios o materiales relacionados con el BWMP, a excepción de la sustitución de tales equipos o accesorios por otros iguales (regla E-1.10)?
- .3 Si el BWMP exige la utilización de un BWMS:
 - .1 ¿Está el BWMS y el equipo conexo en buenas condiciones de funcionamiento (esto puede incluir los filtros, bombas y medios de lavado a contracorriente)?
 - .2 ¿Se ajusta la tripulación a los procedimientos de seguridad relativos al funcionamiento del BWMS?
 - .3 ¿Funciona plenamente el proceso de tratamiento (esto puede incluir la referencia al sistema de autovigilancia de un BWMS)?
 - .4 ¿Concuerda el BWRB con el equipo de control de a bordo, incluido el dispositivo de autovigilancia del BWMS?

- .5 ¿Se hace funcionar el BWMS de acuerdo con las instrucciones de funcionamiento del fabricante?
- .6 ¿Puede el oficial designado demostrar que tiene los conocimientos necesarios del BWMS y de su funcionamiento?
- .7 ¿Se han hecho manipulaciones para evitar hacer uso del BWMS?
- .8 Si se precisan, ¿se encuentran a bordo del buque, en cantidad suficiente, todas las sustancias activas necesarias, y se están añadiendo al BWMS?

2.3.2 El funcionario de supervisión podrá examinar todo elemento del sistema de gestión del agua de lastre a fin de verificar que funciona adecuadamente.

2.3.3 Las inspecciones más pormenorizadas pueden exigir un muestreo.

2.4 Muestreo

2.4.1 El funcionario de supervisión debería llevar a cabo un análisis indicativo primero. Sin embargo, el tiempo necesario para realizar el análisis indicativo no debería causar demoras indebidas en las operaciones, movimiento o salida del buque. Si el resultado del análisis indicativo para D-2 excede el criterio D-2 por un valor umbral específico del método de análisis indicativo validado que se esté utilizando como se indica en 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) (circular BWM.2/Circ.42),¹ se podrá llevar a cabo un análisis detallado.

2.4.2 La cantidad de las muestras de agua que han de obtenerse y las ubicaciones en el buque deberían estar en consonancia con las Directrices para el muestreo del agua de lastre (D2) y los documentos de orientación conexos elaborados por la Organización. Se debería hacer todo lo posible para evitar toda demora indebida para el buque.

2.4.3 El funcionario de supervisión no debería demorar las operaciones, movimientos o la salida del buque mientras espera los resultados del análisis pormenorizado.

2.5 Infracciones y control de los buques

Parada de la descarga debida al muestreo como medida de control

2.5.1 Si en el muestreo antedicho se obtiene un resultado o se corrobora información recibida de otro puerto o terminal mar adentro que indique que el buque supone una amenaza para el medio ambiente, la salud de los seres humanos, los bienes o los recursos, la Parte en cuyas aguas esté operando el buque debería prohibir a dicho buque que descargue agua de lastre hasta que se haya neutralizado la amenaza (véanse las prescripciones de notificación del párrafo 3.3 *infra*).

¹ La validación de un método específico ha de llevarse a cabo de conformidad con el proceso de examen y revisión 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) (circular BWM.2/Circ.42).

Deficiencias que pueden dar lugar a detención

2.5.2 Si se determina que un buque ha infringido el Convenio BWM, el funcionario de supervisión puede tomar medidas para amonestar, detener o excluir el buque, o puede otorgarle permiso para zarpar a los efectos de descargar el agua de lastre en otro lugar o de dirigirse a un astillero de reparación. El funcionario de supervisión debería hacer uso de su juicio profesional para determinar si se detiene el buque hasta que toda deficiencia observada se corrige, o permitir que el buque zarpe con deficiencias que no suponen un riesgo inaceptable para el medio marino, la salud de los seres humanos, los bienes o los recursos (véanse las prescripciones de notificación de los párrafos 3.3 a 3.6 *infra*).

2.5.3 A fin de ser de ayuda para el funcionario de supervisión en la utilización de las presentes directrices, seguidamente figura una lista no exhaustiva de deficiencias que se estima que son de naturaleza tan seria que pueden justificar la detención de un buque:

- .1 la ausencia de un Certificado IBWM;
- .2 la ausencia de un BWMP;
- .3 la ausencia de un BWRB;
- .4 indicaciones de que el buque o su equipo no se corresponden de manera sustancial con los pormenores del Certificado IBWM y el BWMP;
- .5 ausencia, deterioro grave o fallo que impida el correcto funcionamiento del equipo prescrito en virtud del BWMP;
- .6 los oficiales o los tripulantes designados no están familiarizados con los procedimientos esenciales de gestión del agua de lastre, incluido el funcionamiento del BWMS y de todo el equipo asociado con éste;
- .7 no se ha implantado a bordo ningún procedimiento para la gestión del agua de lastre;
- .8 no hay un oficial designado;
- .9 el buque no se ajusta al BWMP por lo que respecta a la gestión y tratamiento del agua de lastre;
- .10 incumplimiento detectado mediante el resultado del muestreo; o
- .11 se ha descargado el agua de lastre sin ajustarse a las reglas del Convenio BWM (regla A-2).

Medidas de control

2.5.4 Si se determina que un buque ha infringido el Convenio BWM, el Estado rector del puerto puede tomar medidas para amonestar, detener o excluir el buque. El Estado rector del puerto, no obstante, podrá otorgar permiso al buque para zarpar del puerto o terminal mar adentro a los efectos de descargar el agua de lastre o de navegar hasta el astillero de reparación apropiado o la instalación de recepción disponibles más cercanos, siempre que no suponga un riesgo para el medio ambiente, la salud de los seres humanos, los bienes o los recursos (véanse las prescripciones de notificación de los párrafos 3.3 a 3.6 *infra*).

2.5.5 Los Estados rectores de puerto deberían abstenerse de aplicar sanciones penales o de detener el buque, basándose en el muestreo durante el periodo de prueba. Esto no impedirá que el Estado rector del puerto adopte medidas preventivas para proteger su medio ambiente, la salud de los seres humanos, bienes o recursos.

2.5.6 El buque debería contar con pruebas de que el sistema de gestión del agua de lastre está homologado y se mantiene y se opera de conformidad con el plan de gestión del agua de lastre del buque.

2.5.7 Como una alternativa a la amonestación, detención o exclusión del buque, el funcionario de supervisión puede estimar conveniente la adopción de las siguientes medidas alternativas, siempre que hacerlo no suponga una amenaza para el medio ambiente, la salud de los seres humanos, los bienes o los recursos:

- .1 retener a bordo toda el agua de lastre;
- .2 exigir que el buque realice toda reparación necesaria del BWMS;
- .3 permitir que el buque proceda a realizar el cambio del agua de lastre en una ubicación aceptable por el Estado rector del puerto, siempre que el cambio de agua de lastre siga siendo una práctica aceptable para el buque en cuestión y tales zonas o que ello se haya determinado de conformidad con las Directrices sobre la designación de zonas para el cambio del agua de lastre (D14);
- .4 permitir que el buque descargue el agua de lastre en otro buque o en una instalación de recepción apropiada a bordo o en tierra; o
- .5 permitir que el buque gestione agua de lastre o una porción de la misma de conformidad con un método que el Estado rector del puerto juzgue aceptable.

CAPÍTULO 3 – PRESCRIPCIONES DE NOTIFICACIÓN

3.1 Las autoridades del Estado rector del puerto deberían cerciorarse de que, una vez concluida la inspección, se facilita al capitán del buque un documento en el que se indiquen los resultados de la inspección, los pormenores de cualquier medida adoptada por el funcionario de supervisión y una lista de las medidas correctivas que puedan tener que iniciar el capitán y/o la compañía. Tales informes se deberían formular con arreglo al modelo que figura en el apéndice 13 de los Procedimientos para la supervisión por el Estado rector del puerto (resolución A.1052(27), párrafo 4.1.1).

3.2 Si un buque se ha inspeccionado a raíz de una solicitud de investigación de otro Estado, el informe de la inspección debería enviarse al Estado solicitante y al Estado de abanderamiento (artículo 10.4).

3.3 En caso de que se tomen medidas de conformidad con lo dispuesto en los párrafos 2.2.4.3, 2.5.1 o 2.5.5:

- .1 el Estado rector del puerto debería informar, por escrito, al Estado de abanderamiento del buque en cuestión o, si esto no es posible, al cónsul o representante diplomático del buque de que se trate, dando cuenta de todas las circunstancias por las cuales se estimó necesario adoptar

medidas. Además, debería informarse a la organización reconocida responsable de la expedición de certificados (artículo 11.2); y

- .2 en caso de que el funcionario de supervisión no pueda tomar las medidas previstas o si se permite al buque continuar hasta el próximo puerto de escala, las autoridades del Estado rector del puerto deberían comunicar todos los hechos a las autoridades del país del próximo puerto apropiado de escala, al Estado de abanderamiento y, si procede, a la organización reconocida (artículo 11.3; resolución A.1052(27), párrafo 4.1.4).

3.4 En caso de infracción del Convenio BWM, deberían efectuarse las notificaciones indicadas en el párrafo 3.3. Además, debería notificarse al buque la infracción, y el informe que se remita al Estado de abanderamiento debería incluir cualquier prueba de ella (artículo 11.1).

3.5 Cuando, en el ejercicio de sus facultades de supervisión por el Estado rector del puerto, una Parte deniegue a un buque extranjero la entrada en los puertos o terminales mar adentro sometidos a su jurisdicción, sea o no como resultado de información sobre un buque deficiente, debería notificar inmediatamente al capitán y al Estado de abanderamiento los motivos de la denegación de la entrada en puerto (resolución A.1052(27), párrafo 4.1.2).

3.6 En caso de detención, se debería enviar una notificación inicial como mínimo a la Administración del Estado de abanderamiento lo antes posible. Si dicha notificación se hace verbalmente, se debería confirmar después por escrito. La notificación debería incluir como mínimo el nombre del buque, el número IMO, copias del modelo A y del modelo B, que figuran en el apéndice 13 de los Procedimientos para la supervisión por el Estado rector del puerto, la hora de la detención y copias de cualquier orden de detención. De igual modo, cuando corresponda, se debería enviar una notificación a las organizaciones reconocidas que hayan expedido los certificados pertinentes en nombre del Estado de abanderamiento. También se debería enviar una notificación por escrito del levantamiento de la detención a las partes citadas anteriormente. La información correspondiente debería incluir como mínimo el nombre del buque, el número IMO, la fecha y hora del levantamiento de la detención y una copia del modelo B, que figura en el apéndice 13 de los Procedimientos para la supervisión por el Estado rector del puerto (resolución A.1052(27), párrafo 4.1.3).

ANEXO 2

PLAN DE ACCIÓN PARA EL EXAMEN DE LAS DIRECTRICES PARA LA APROBACIÓN DE LOS SISTEMAS DE GESTIÓN DEL AGUA DE LASTRE (D8)

1 Llevar a cabo un examen exhaustivo de las Directrices para la aprobación de los sistemas de gestión del agua de lastre (D8) (resolución MEPC.174(58)), teniendo en cuenta las orientaciones conexas (resolución MEPC.228(65) y circulares BWM.2/Circ.43, BWM.2/Circ.33 y BWM.2/Circ.28) para abordar como mínimo las inquietudes del sector descritas en el anexo del documento MEPC 67/2/6 (ICS y otros), que se citan a continuación:

- .1 **Realización de las pruebas utilizando agua dulce, salobre o marina** – Se toma nota de que la prescripción actual es que las pruebas se lleven a cabo con dos aguas de prueba cuyo diferencial de salinidad sea al menos de 10 PSU, lo que en la práctica significa que las pruebas con agua dulce puedan evitarse. Tras tomarse nota también de que determinados organismos de agua dulce, como los copépodos, pueden ser más resistentes que los organismos de agua marina a algunos de los tratamientos que suelen aplicarse actualmente en los sistemas de gestión del agua de lastre, es necesario que esté representada toda la gama de las salinidades que suelen encontrarse durante las actividades comerciales del buque para garantizar que el sistema siga funcionando correctamente en aguas de todas las salinidades.
- .2 **Pruebas en las que se tenga en cuenta el efecto de la temperatura de las aguas frías y tropicales en la eficacia operacional y la aceptabilidad ambiental** – Se toma nota de que se han retirado del mercado sistemas de gestión del agua de lastre debido a la toxicidad residual en agua fría, la cual no se detectó durante las pruebas de homologación llevadas a cabo en aguas templadas. La posibilidad de toxicidad residual tras un tratamiento químico en aguas frías no puede descartarse y por lo tanto se debería tener en cuenta en el examen. Además, es necesario verificar la eficacia del funcionamiento tanto en agua fría como en aguas tropicales.
- .3 **Especificación de los organismos de prueba normalizados para su utilización en las pruebas** – Los organismos de prueba serán un reto para el proceso de tratamiento. Es motivo de preocupación grave que algunas instalaciones de prueba seleccionan por comodidad, debido al lugar donde se realizan las pruebas, organismos con una mortalidad natural alta o con una baja resistencia a las perturbaciones. Es fundamental que la eficacia del tratamiento se cuestione de manera suficiente para contar con una hipótesis operacional real.
- .4 **Establecimiento de niveles críticos para los sólidos suspendidos en el agua de prueba** – Tras tomarse nota de que los niveles críticos serán realistas, se han de examinar los niveles de sedimentos de arcilla y el contenido del total de sólidos suspendidos (TSS) del agua de prueba y tener en cuenta la necesidad de aumentar los niveles. Se ha tomado nota además de que se ha comprobado que, en la práctica, algunos sistemas de filtración que forman parte integral de los sistemas de gestión del agua de lastre no pueden funcionar en las condiciones predominantes de una

serie de zonas, especialmente en los casos en que los puertos se encuentran en el estuario de un río muy contaminado. Dado que muchos sistemas de gestión del agua de lastre dependen intrínsecamente de la eficacia de la filtración para hacer posible un tratamiento eficaz, la fase de filtración se pondrá a prueba en condiciones ajustadas a la realidad, de manera que reflejen las hipótesis más desfavorables que puedan darse.

.5 **Pruebas de homologación en las que se descartan pruebas a escala real que no cumplen la norma D-2 y se calcula el "promedio" de los resultados de las pruebas** – Estas dos prácticas, que actualmente se permiten, deberían abandonarse. Si un sistema que se somete a prueba no cumple en algún momento las prescripciones sobre la eficacia del tratamiento, no debería ser homologado al ser esto un motivo fundamental de preocupación, ya que actualmente existe la posibilidad de que se homologuen sistemas que no puedan cumplir de manera fiable las prescripciones de eficacia de la norma D-2. Durante el examen también se debería examinar la conveniencia de aplicar estas mismas prescripciones a las pruebas que no cumplen los criterios de eficacia y que se descartan debido a que no cumplen los criterios de validez del agua de control.

.6 **Pruebas de homologación que representan de manera realista los caudales para los que se aprueba el sistema** – En las pruebas se debería verificar que el sistema mantiene su eficacia con caudales de agua de lastre bajos, ya que los sistemas de gestión del agua de lastre tendrán que funcionar de manera eficaz tanto con caudales plenos como con caudales reducidos, como suele ocurrir cuando se rellenan los tanques de lastre y se ajustan las condiciones de lastre durante la travesía,

y los siguientes asuntos adicionales determinados por el Grupo de examen sobre el agua de lastre durante el MEPC 67:

.7 diferencias entre los protocolos de homologación de los Estados Miembros; y

.8 cuestiones planteadas en el estudio de la implantación de la Norma de eficacia de la gestión del agua de lastre que figura en la regla D-2 del Convenio y datos derivados del estudio, dentro del plazo establecido para el examen de las Directrices (D8).

2 Elaborar una interfaz para los datos que se faciliten del estudio sobre la implantación de la Norma de eficacia de la gestión del agua de lastre que figura en la regla D-2 del Convenio (en curso) y:

.1 recalibrar el examen de las Directrices (D8) en relación con los datos recibidos del estudio (en curso); y

.2 ultimar el examen de las Directrices (D8).

3 Facilitar revisiones recomendadas específicas de las Directrices (D8) existentes para abordar las conclusiones del examen teniendo en cuenta cualquier dato derivado del estudio, así como cualquier otra información pertinente facilitada dentro del plazo del examen.

ANEXO 3

RESOLUCIÓN MEPC.253(67) **Adoptada el 17 de octubre de 2014**

MEDIDAS QUE HAN DE ADOPTARSE PARA FACILITAR LA ENTRADA EN VIGOR DEL CONVENIO INTERNACIONAL PARA EL CONTROL Y LA GESTIÓN DEL AGUA DE LASTRE Y LOS SEDIMENTOS DE LOS BUQUES, 2004

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 ocasionada por los buques,

RECORDANDO TAMBIÉN que la Conferencia internacional sobre la gestión del agua de lastre de los 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 (el Convenio), así como cuatro resoluciones de la Conferencia,

TOMANDO NOTA de que la regla D-3 del anexo del Convenio dispone que los sistemas de gestión del agua de lastre utilizados para cumplir lo dispuesto en el Convenio estarán aprobados por la Administración de conformidad con las directrices elaboradas por la Organización y de que la regla D-2 del mismo anexo define la norma de eficacia de la gestión del agua de lastre de los buques,

TOMANDO NOTA TAMBIÉN de la resolución MEPC.174(58), mediante la cual el Comité adoptó las Directrices para la aprobación de los sistemas de gestión del agua de lastre (D8) (Directrices (D8)),

TOMANDO NOTA EN PARTICULAR de que, mediante la resolución MEPC.174(58), el Comité acordó mantener las Directrices (D8) sometidas a examen atendiendo a la experiencia adquirida con su aplicación,

TOMANDO NOTA ADEMÁS de la resolución MEPC.252(67), mediante la cual el Comité adoptó las Directrices para la supervisión por el Estado rector del puerto en virtud del Convenio BWM,

RECONOCIENDO la preocupación del sector del transporte marítimo por la posible penalización de los propietarios y operadores que hayan instalado y utilicen sistemas de gestión del agua de lastre que estén homologados de conformidad con las Directrices (D8),

SIENDO CONSCIENTE de la necesidad de proporcionar seguridad y confianza respecto de la aplicación del Convenio, para ayudar así a las compañías navieras, propietarios de buques, gestores, tripulaciones y operadores 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 rápida instalación de sistemas de gestión del agua de lastre,

HABIENDO EXAMINADO, en su 67º periodo de sesiones, la recomendación formulada por el Grupo de examen sobre el agua de lastre,

- 1 ACUERDA dar comienzo de inmediato a un examen exhaustivo de las Directrices (D8), en el que deberían abordarse al menos las cuestiones recogidas en el anexo de la presente resolución;
- 2 ACUERDA que las Directrices (D8) actuales se deberían seguir aplicando hasta que empiecen a aplicarse las Directrices (D8) revisadas después de concluido el examen, y que las Partes en el Convenio deberían garantizar que toda solicitud de aprobación cumpla totalmente con las Directrices;
- 3 ACUERDA que no debería penalizarse a los propietarios de buques que hayan instalado sistemas de gestión del agua de lastre homologados antes de la aplicación de las Directrices (D8) revisadas;
- 4 ACUERDA que los Estados rectores de puerto deberían abstenerse de aplicar sanciones penales o de detener el buque, basándose en el muestreo durante el periodo de prueba descrito en el informe del BLG 17 (BLG 17/18, anexo 6) asociado 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 las Directrices (D2) (BWM.2/Circ.42). Esto no impedirá que el Estado rector del puerto adopte medidas preventivas para proteger su medio ambiente, la salud de los seres humanos, los bienes o los recursos.

ANEXO

ELEMENTOS QUE HAN DE INCLUIRSE EN EL EXAMEN DE LAS DIRECTRICES (D8)

El examen de las Directrices (D8), teniendo en cuenta las orientaciones conexas (resolución MEPC.228(65) y circulares BWM.2/Circ.43, BWM.2/Circ.33 y BWM.2/Circ.28), incluirá, como mínimo, los elementos siguientes:

- .1 realización de las pruebas utilizando agua dulce, salobre o marina;
- .2 pruebas en las que se tenga en cuenta el efecto de la temperatura de las aguas frías y tropicales en la eficacia operacional y la aceptabilidad ambiental;
- .3 especificación de los organismos de prueba normalizados para su utilización en las pruebas;
- .4 establecimiento de niveles críticos para los sólidos suspendidos en el agua de prueba;
- .5 pruebas de homologación en las que se descartan pruebas a escala real que no cumplen la norma D-2 y se calcula el "promedio" de los resultados de las pruebas;
- .6 pruebas de homologación que representan de manera realista los caudales para los que se aprueba el sistema;
- .7 diferencias entre los protocolos de homologación de los Estados Miembros; y
- .8 cuestiones planteadas en el estudio de la implantación de la Norma de eficacia de la gestión del agua de lastre que figura en la regla D-2 del Convenio y datos derivados del estudio, así como cualquier otra información pertinente facilitada dentro del plazo establecido para el examen de las Directrices (D8).

ANEXO 4

INTERPRETACIÓN UNIFICADA DEL ANEXO VI DEL CONVENIO MARPOL ACERCA DE LA APLICABILIDAD DE LAS PRESCRIPCIONES SOBRE LA NOTA DE ENTREGA DE COMBUSTIBLE

Aplicabilidad de las prescripciones sobre la nota de entrega de combustible

La regla 18.5 dice lo siguiente:

"5 En todo buque al que se apliquen las reglas 5 y 6 del presente anexo, los pormenores relativos al fueloil para combustible entregado y utilizado a bordo se registrarán en una nota de entrega de combustible que contendrá, como mínimo, la información especificada en el apéndice V del presente anexo.

La regla 18.6 dice lo siguiente:

"6 La nota de entrega de combustible se conservará a bordo, en un lugar que permita inspeccionarla fácilmente en cualquier momento razonable, durante un periodo de tres años a partir de la fecha en que se efectúe la entrega del combustible a bordo.

Interpretación

En lo que se refiere al ámbito de aplicación de estas reglas, se debería interpretar que se aplican a todos los buques de arqueo bruto igual o superior a 400 y, a discreción de la Administración, a los buques de arqueo bruto inferior a 400.

ANEXO 5

RESOLUCIÓN MEPC.254(67)

Adoptada el 17 de octubre de 2014

**DIRECTRICES DE 2014 SOBRE RECONOCIMIENTO Y CERTIFICACIÓN
DEL 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 ocasionada por los buques,

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, incluido el 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 aplica el capítulo 4 sean también objeto de reconocimientos y certificación teniendo en cuenta las directrices adoptadas por la Organización,

TOMANDO NOTA ADEMÁS de que, en su 63º periodo de sesiones, el Comité adoptó mediante la resolución MEPC.214(63) las Directrices de 2012 sobre reconocimiento y certificación del índice de eficiencia energética de proyecto (EEDI), que se enmendaron en su 65º periodo de sesiones mediante la resolución MEPC.234(65),

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 67º periodo de sesiones, las propuestas de directrices de 2014 sobre reconocimiento y certificación del índice de eficiencia energética de proyecto (EEDI),

1 ADOPTA las Directrices de 2014 sobre 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 dispuestas en 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 anexas en conocimiento de propietarios, armadores, constructores y proyectistas de buques y demás grupos interesados;

4 ACUERDA mantener las Directrices sometidas a examen teniendo en cuenta la experiencia adquirida con su aplicación; y

5 REVOCA las Directrices de 2012 sobre reconocimiento y certificación del índice de eficiencia energética de proyecto (EEDI), adoptadas mediante la resolución MEPC.214(63) y enmendadas por la resolución MEPC.234(65).

ANEXO

DIRECTRICES DE 2014 SOBRE RECONOCIMIENTO Y CERTIFICACIÓN DEL ÍNDICE DE EFICIENCIA ENERGÉTICA DE PROYECTO (EEDI)

ÍNDICE

- 1 GENERALIDADES
- 2 DEFINICIONES
- 3 ÁMBITO DE APLICACIÓN
- 4 PROCEDIMIENTOS DE RECONOCIMIENTO Y CERTIFICACIÓN
 - 4.1 Generalidades
 - 4.2 Verificación preliminar del EEDI obtenido en la etapa de proyecto
 - 4.3 Verificación definitiva del EEDI obtenido en pruebas de mar
 - 4.4 Verificación del EEDI obtenido en caso de una transformación importante
- Apéndice 1 Ejemplo de expediente técnico del EEDI
- Apéndice 2 Directrices para la validación de los cuadros de potencia eléctrica para el EEDI (EPT-EEDI)
- Apéndice 3 Formulario del cuadro de potencia eléctrica para el índice de eficiencia energética de proyecto (formulario EPT-EEDI) y declaración de validación

1 GENERALIDADES

Estas directrices tienen por objeto ayudar a los verificadores del índice de eficiencia energética de proyecto (EEDI) de los buques a llevar a cabo el reconocimiento y la certificación del EEDI de conformidad con las reglas 5, 6, 7, 8 y 9 del Anexo VI del Convenio MARPOL, y ayudar a los propietarios y constructores de buques y a los fabricantes, así como a otras partes interesadas, a entender los procedimientos de reconocimiento y certificación del EEDI.

2 DEFINICIONES¹

2.1 *Verificador*: Administración u organización debidamente autorizada por ésta que lleve a cabo el reconocimiento y la certificación del EEDI de conformidad con las reglas 5, 6, 7, 8 y 9 del Anexo VI del Convenio MARPOL y las presentes directrices.

2.2 *Buque del mismo tipo*: buque cuya forma de casco (expresada en planos de formas tales como el plano longitudinal o el plano transversal), excluidas características adicionales del casco tales como las aletas, y cuyas características principales son idénticas a las del buque de referencia.

2.3 *Ensayos hidrodinámicos*: pruebas de remolque con modelo, pruebas de autopropulsión con modelo y pruebas de la hélice en aguas libres con modelo. Cabe aceptar los cálculos numéricos como equivalentes a las pruebas de la hélice en aguas libres con modelo o utilizarlos como complemento de los ensayos hidrodinámicos llevados a cabo (por ejemplo, para evaluar el efecto de características adicionales del casco tales como las aletas, etc., en el rendimiento del buque), con la aprobación del verificador.

3 ÁMBITO DE APLICACIÓN

Las presentes directrices deberían aplicarse a los buques nuevos para los que se haya presentado a un verificador una solicitud de reconocimiento inicial o reconocimiento adicional tal como se especifica en la regla 5 del Anexo VI del Convenio MARPOL.

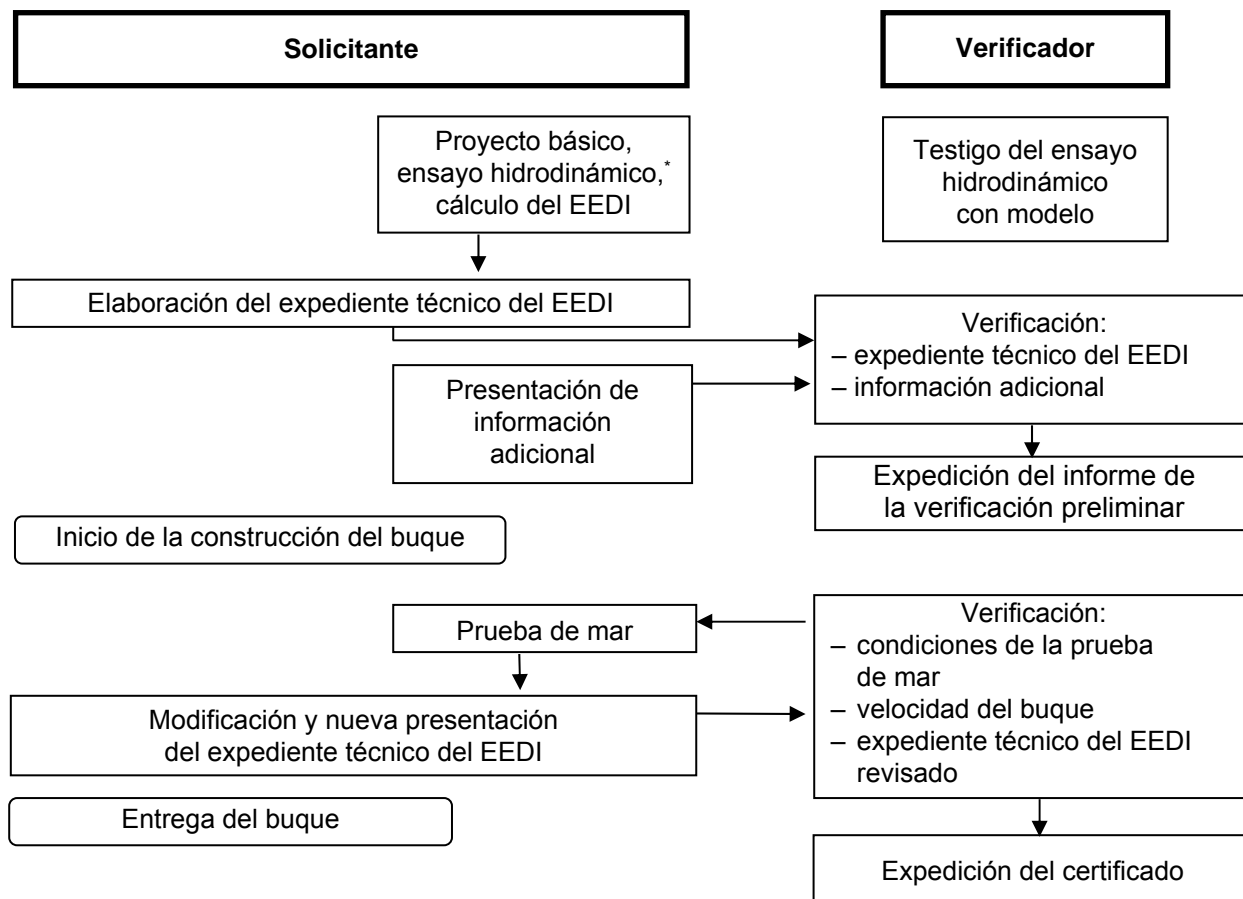
4 PROCEDIMIENTOS DE RECONOCIMIENTO Y VERIFICACIÓN

4.1 Generalidades

4.1.1 El EEDI obtenido debería calcularse con arreglo a la regla 20 del Anexo VI del Convenio MARPOL y las Directrices sobre el método de cálculo del EEDI obtenido para buques nuevos, adoptadas mediante la resolución MEPC.245(66) (en adelante "Directrices sobre el cálculo del EEDI"). El reconocimiento y la certificación del EEDI deberían realizarse en dos fases: verificación preliminar en la etapa de proyecto y verificación final en la prueba de mar. El diagrama de flujo básico del proceso de reconocimiento y certificación se indica en la figura 1.

4.1.2 La información utilizada en el proceso de verificación podrá contener datos confidenciales del solicitante que requieran protección de los derechos de la propiedad intelectual. En caso de que el solicitante desee un acuerdo de confidencialidad con el verificador, debería facilitarse información adicional al verificador de conformidad con unas condiciones mutuamente acordadas.

¹ Otras expresiones utilizadas en las presentes directrices tienen el mismo significado que las definidas en las Directrices sobre el método de cálculo del EEDI obtenido para buques nuevos.



* Que llevarán a cabo una organización que realice ensayos o el mismo solicitante.

Figura 1: Diagrama de flujo básico del proceso de reconocimiento y certificación

4.2 Verificación preliminar del EEDI obtenido en la etapa de proyecto

4.2.1 Para la verificación preliminar en la etapa de proyecto, debería presentarse al verificador una solicitud de reconocimiento inicial y un expediente técnico del EEDI que contenga la información necesaria para la verificación y otros documentos de fondo pertinentes.

4.2.2 El expediente técnico del EEDI debería estar redactado en inglés como mínimo y debería incluir al menos, aunque no exclusivamente:

- .1 el peso muerto (TPM), o el arqueo bruto (GT) en el caso de los buques de pasaje y los buques de pasaje de transbordo rodado, el régimen nominal máximo continuo (MCR) de los motores principales y auxiliares, la velocidad del buque (V_{ref}) especificada en el párrafo 2.2 de las Directrices sobre el cálculo del EEDI, el tipo de combustible, el consumo específico de combustible (SFC) del motor principal al 75 % de potencia MCR, el SFC de los motores auxiliares al 50 % de potencia MCR y el cuadro de potencia eléctrica² de determinados tipos de buque, definido, según sea necesario, en las Directrices sobre el cálculo del EEDI;

² El cuadro de potencia eléctrica debería validarse por separado, teniendo en cuenta las directrices que figuran en el apéndice 2 de las presentes directrices.

- .2 curva de potencia (kW/nudo) estimada en la etapa de proyecto en las condiciones especificadas en el párrafo 2.2 de las Directrices sobre el cálculo del EEDI y, si la prueba de mar se lleva a cabo en condiciones distintas de las mencionadas, también una curva de potencia estimada en las condiciones de la prueba de mar;
- .3 principales características, tipo de buque e información pertinente para su clasificación, anotaciones de la clasificación y panorámica del sistema de propulsión y del sistema de suministro eléctrico a bordo;
- .4 proceso de cálculo y metodología de las curvas de potencia en la etapa de proyecto;
- .5 descripción del equipo de ahorro de energía;
- .6 valor calculado del EEDI obtenido, incluida una reseña del cálculo en la que debería figurar, como mínimo, cada valor de los parámetros de cálculo, así como el proceso de cálculo empleado para determinar el valor del EEDI obtenido;
- .7 valores calculados del $EEDI_{weather}$ obtenido y valor de f_w (distinto de 1,0), si esos valores se han calculado, de conformidad con lo dispuesto en las Directrices sobre el cálculo del EEDI; y
- .8 en los buques para el transporte de gas natural licuado (GNL):
 - .1 tipo y perfil de los sistemas de propulsión (por ejemplo, diésel por impulso directo, diésel-eléctrica, turbina de vapor);
 - .2 capacidad del tanque de carga de GNL en m^3 y BOR, tal como se definen en el párrafo 2.5.6.3 de las Directrices sobre el cálculo del EEDI;
 - .3 potencia en el eje del eje portahélice tras la caja de cambio al 100 % de la potencia nominal de salida del motor (MPP_{motor}) y $\eta_{(t)}$ para la propulsión diésel-eléctrica;
 - .4 potencia nominal máxima continua ($MCR_{turbina\ de\ vapor}$) para la turbina de vapor; y
 - .5 $SFC_{turbina\ de\ vapor}$ para la turbina de vapor, tal como se especifica en el párrafo 2.5.7 de las Directrices sobre el cálculo del EEDI.

En el apéndice 1 de las presentes directrices se facilita un ejemplo de expediente técnico del EEDI.

4.2.3 En el caso de los buques equipados con un motor o motores de combustible mixto, se deberían utilizar el factor C_F del gas (GNL) y el consumo específico de combustible referente al combustible gaseoso, siguiendo como base los criterios siguientes a modo de orientaciones para la Administración:

- .1 la decisión final sobre el combustible principal le corresponde a la Administración;

- .2 el cociente de valor calorífico del combustible gaseoso (GNL) respecto de los combustibles marinos totales (fueloil pesado/gasoil para usos marinos), incluido el GNL en las condiciones de proyecto debería ser igual o superior al 50 % de conformidad con la fórmula que figura a continuación. No obstante, la Administración puede aceptar un valor inferior del porcentaje teniendo en cuenta los viajes previstos;

$$\frac{V_{gas} \times \rho_{gas} \times LCV_{gas} \times K_{gas}}{\left(\sum_{i=1}^{nLíquido} V_{líquido(i)} \times \rho_{líquido(i)} \times LCV_{líquido(i)} \times K_{líquido(i)} \right) + V_{gas} \times \rho_{gas} \times LCV_{gas} \times K_{gas}} \geq 50 \%$$

En la cual,

V_{gas} es el volumen neto total del tanque del combustible gaseoso a bordo en m³;

$V_{líquido}$ es el volumen neto total del tanque de cada combustible líquido a bordo en m³;

ρ_{gas} es la densidad del combustible gaseoso en kg/m³;

$\rho_{líquido}$ es la densidad de cada combustible líquido en kg/m³;

LCV_{gas} es el valor calorífico bajo del combustible gaseoso en kJ/kg;

$LCV_{líquido}$ es el valor calorífico bajo del combustible líquido en kJ/kg;

K_{gas} es la tasa de llenado para los tanques de combustible gaseoso;

$K_{líquido}$ es la tasa de llenado para los tanques de combustible líquido.

La densidad normal, el valor calorífico bajo y la tasa de llenado de los tanques para los distintos tipos de combustibles se indican a continuación:

Tipo de combustible	Densidad (kg/m ³)	Valor calorífico bajo (kJ/kg)	Tasa de llenado de los tanques
Diésel/Gasoil	900	42 700	0,98
Fueloil pesado	991	40 200	0,98
Gas natural licuado (GNL)	450	48 000	0,95*

* A reserva de que se verifique el límite de llenado del tanque.

- .3 cuando los buques no estén plenamente equipados con motores de combustible mixto, se debería utilizar el factor C_F del gas (GNL) sólo para los motores instalados que sean de combustible mixto y se debería disponer del suministro suficiente de combustible gaseoso para dichos motores; y

- .4 las soluciones para el aprovisionamiento de GNL con contenedores cisterna intercambiables (especializados) se deberían incluir también en la noción de GNL como combustible principal.

4.2.4 El *SFC* de los motores principales y auxiliares debería obtenerse del expediente técnico sobre los NO_x aprobado y debería corregirse de acuerdo con el valor correspondiente a las condiciones normalizadas de referencia ISO, utilizando el valor calorífico inferior normalizado del fueloil (42 700 kJ/kg), haciendo referencia a las normas ISO 15550:2002 e ISO 3046-1:2002. Para confirmar el *SFC*, debería presentarse al verificador una copia del expediente técnico sobre los NO_x aprobado, así como un resumen documentado de los cálculos de corrección. Si el expediente técnico sobre los NO_x aún no se ha aprobado en el momento de solicitar el reconocimiento inicial, deberían utilizarse los informes de pruebas facilitados por los fabricantes. En tal caso, debería presentarse al verificador, en el momento de la verificación de la prueba de mar, una copia del expediente técnico sobre los NO_x aprobado y el resumen documentado de los cálculos de corrección. Si, de conformidad con el párrafo 4.2.3, se determina que el combustible gaseoso es el principal y si los motores instalados no cuentan con expedientes técnicos sobre los NO_x aprobados en modalidad de gas, el *SFC* de la modalidad de gas debería ser presentado por el fabricante y confirmado por el verificador.

Nota: El *SFC* del expediente técnico sobre los NO_x es el valor del motor de referencia, y la utilización de este valor de *SFC* en el cálculo del EEDI de los motores emparentados puede presentar los siguientes problemas técnicos, que han de analizarse más a fondo:

- .1 en el expediente técnico sobre los NO_x figura una definición amplia de los "motores emparentados", y las especificaciones de motores que pertenezcan al mismo grupo o familia pueden variar; y
- .2 el índice de emisiones de NO_x del motor de referencia es el más alto para el grupo o familia; es decir, las emisiones de CO_2 , que tienen una relación inversa con las emisiones de NO_x , pueden ser inferiores a las de otros motores emparentados del mismo grupo o familia.

4.2.5 En el caso de los buques a los que se aplica la regla 21 del Anexo VI del Convenio MARPOL, las curvas de potencia utilizadas para la verificación preliminar en la etapa de proyecto deberían basarse en resultados fiables de ensayos hidrodinámicos. El ensayo hidrodinámico de un buque concreto puede omitirse si existen justificaciones técnicas para ello, por ejemplo, la disponibilidad de los resultados de tales pruebas para buques del mismo tipo. Además, en el caso de buques que sean objeto de pruebas de mar en las condiciones especificadas en el párrafo 2.2 de las Directrices sobre el cálculo del EEDI, la omisión de los ensayos hidrodinámicos es aceptable si el constructor y el propietario del buque están de acuerdo y el verificador da su aprobación. Para garantizar la calidad de los ensayos hidrodinámicos, debería tenerse en cuenta el sistema de calidad de la ITTC. El verificador debería presenciar el ensayo hidrodinámico con modelo.

Nota: Sería conveniente en el futuro que las organizaciones que realicen los ensayos hidrodinámicos cuenten con autorización.

4.2.6 El verificador puede solicitar al solicitante información adicional además de la que figura en el expediente técnico sobre el EEDI, si es necesario, a fin de examinar el proceso de cálculo del EEDI obtenido. La estimación de la velocidad del buque en la etapa de proyecto depende en gran medida de la experiencia del constructor del buque, y tal vez sea

inviabile que una persona u organización determinada, que no sea el constructor del buque, examine detalladamente los aspectos técnicos de parámetros basados en la experiencia, tales como el coeficiente de rugosidad y el coeficiente de la estela. Por lo tanto, la verificación preliminar debería centrarse en el proceso de cálculo del EEDI obtenido, a fin de garantizar que es razonable y consistente desde el punto de vista técnico y que cumple la regla 20 del Anexo VI del Convenio MARPOL y las Directrices sobre el cálculo del EEDI.

Nota 1: Un posible modo para avanzar hacia una verificación más sólida es establecer una metodología normalizada que permita obtener la velocidad del buque a partir de los resultados de los ensayos hidrodinámicos estableciendo valores normalizados para los factores de corrección basados en la experiencia, tales como el coeficiente de rugosidad y el coeficiente de la estela. De este modo, se podría establecer una comparación más objetiva entre el comportamiento de los distintos buques al eliminar la posibilidad de establecer arbitrariamente parámetros basados en la experiencia. Si se trata de alcanzar dicha normalización, esto influirá en la manera en que se ajusta la velocidad del buque a partir de los resultados de las pruebas de mar, de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 4.3.8 de las presentes directrices.

Nota 2: Se prevé que se elaborará una norma conjunta del sector para respaldar el método y la función del verificador.

4.2.7 La información adicional que el verificador puede pedir al solicitante que le facilite puede incluir, entre otras cosas:

- .1 una descripción de la instalación de ensayos hidrodinámicos que debería incluir el nombre de la instalación, las características de los tanques y el equipo de remolque, y el registro de la calibración de todo el equipo de seguimiento;
- .2 los planos de formas del buque modelo y de un buque real para la verificación de la idoneidad del ensayo hidrodinámico; los planos de formas (plano longitudinal, plano transversal y plano horizontal) deberían ser lo suficientemente detallados para demostrar las analogías entre el buque modelo y el buque real;
- .3 el desplazamiento en rosca del buque y el cuadro de desplazamiento, a fin de verificar el peso muerto;
- .4 un informe detallado del método y los resultados del ensayo hidrodinámico, que debería incluir al menos los resultados del ensayo hidrodinámico en las condiciones de la prueba de mar y en las condiciones especificadas en el párrafo 2.2 de las Directrices sobre el cálculo del EEDI;
- .5 una descripción detallada del método de cálculo de la velocidad del buque, que debería incluir los criterios para estimar parámetros basados en la experiencia, tales como el coeficiente de rugosidad y el coeficiente de la estela;
- .6 los motivos de la exención de un ensayo hidrodinámico, si procede; esto debería incluir los planos de formas y los resultados de los ensayos hidrodinámicos de los buques del mismo tipo, y una comparación de las características principales de estos buques y del buque de que se trate.

Debería facilitarse una justificación técnica adecuada del motivo por el que el ensayo hidrodinámico resulta innecesario; y

- .7 en el caso de los buques para el transporte de GNL, el proceso de cálculo detallado de P_{AE} y $SFC_{turbina\ de\ vapor}$.

4.2.8 El verificador debería publicar un informe sobre la verificación preliminar del EEDI una vez que haya verificado el EEDI obtenido en la etapa de proyecto, de conformidad con lo dispuesto en las secciones 4.1 y 4.2 de las presentes directrices.

4.3 Verificación definitiva del EEDI obtenido en pruebas de mar

4.3.1 Las condiciones de las pruebas de mar deberían establecerse en las condiciones especificadas en el párrafo 2.2 de las Directrices sobre el cálculo del EEDI, si es posible.

4.3.2 Antes de la prueba de mar, deberían presentarse los siguientes documentos al verificador: una descripción del procedimiento que se utilizará para la prueba de velocidad, el cuadro del desplazamiento final y el desplazamiento en rosca medido, o una copia del informe del reconocimiento del peso muerto, así como una copia del expediente técnico sobre los NO_x , si es necesario. El procedimiento de prueba debería incluir, como mínimo, las descripciones de todos los elementos que es necesario medir y los correspondientes métodos de medición que se utilizarán para elaborar las curvas de potencia en las condiciones de la prueba de mar.

4.3.3 El verificador debería presenciar la prueba de mar y confirmar:

- .1 el sistema de propulsión y suministro de energía, las características de los motores o turbinas de vapor y otros puntos de interés que se describen en el expediente técnico del EEDI;
- .2 el calado y el asiento;
- .3 las condiciones del mar;
- .4 la velocidad del buque; y
- .5 la potencia en el eje y las revoluciones por minuto del motor primario.

4.3.4 El calado y el asiento deberían confirmarse con las mediciones del calado realizadas antes de la prueba de mar. El calado y el asiento deberían aproximarse lo más posible a las condiciones hipotéticas utilizadas para estimar las curvas de potencia.

4.3.5 Las condiciones del mar deberían 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 15016:2002,³ enmendada.

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: 2002,³ enmendada, y en más de dos puntos cuyo intervalo incluya la

³ 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 ITTC.SNAME.ORG. La versión revisada de la norma ISO 15016 debería estar disponible a principios de 2014.

potencia del motor principal especificada en el párrafo 2.5 de las Directrices sobre el cálculo del EEDI.

4.3.7 La potencia del motor principal, la potencia al eje del eje portahélice (en el caso de los buques para el transporte de GNL que tengan un sistema de propulsión diésel-eléctrica) o la potencia de la turbina de vapor (en el caso de los buques para el transporte de GNL que tengan un sistema de propulsión mediante turbina de vapor) deberían medirse con un medidor de la potencia en el eje o con arreglo a un método recomendado por el fabricante del motor y aprobado por el verificador. Podrán aceptarse otros métodos con el consentimiento del propietario y el constructor del buque, con la aprobación del verificador.

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 media del buque, si es necesario, teniendo en cuenta el efecto del viento, la marea, las olas, las aguas poco profundas, el desplazamiento, la temperatura del agua de mar y la densidad del agua, de conformidad con la norma ISO 15016: 2002,³ enmendada. Una vez que se 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.

4.3.9 El solicitante debería comparar las curvas de potencia obtenidas como resultado de la prueba de mar y las curvas de potencia estimadas en la etapa de proyecto. Si se observan diferencias, el EEDI obtenido debería calcularse de nuevo, según sea necesario, con arreglo a los siguientes criterios:

- .1 en el caso de buques cuyas pruebas de mar se realicen en las condiciones especificadas en el párrafo 2.2 de las Directrices sobre el cálculo del EEDI, el EEDI obtenido debería calcularse de nuevo utilizando la velocidad del buque medida en las pruebas de mar con la potencia del motor principal especificada en el párrafo 2.5 de las Directrices sobre el cálculo del EEDI; y
- .2 en el caso de buques cuyas pruebas de mar no se puedan realizar en las condiciones especificadas en el párrafo 2.2 de las Directrices sobre el cálculo del EEDI, si la velocidad del buque medida con la potencia del motor principal especificada en el párrafo 2.5 de las Directrices sobre el cálculo del EEDI en las condiciones de las pruebas de mar difiere de la velocidad del buque prevista en la curva de potencia para estas condiciones, el constructor del buque debería volver a calcular el EEDI obtenido ajustando la velocidad del buque en las condiciones especificadas en el párrafo 2.2 de las Directrices sobre el cálculo del EEDI mediante un método de corrección adecuado aceptado por el verificador.

³ 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 ITTC.SNAME.ORG. La versión revisada de la norma ISO 15016 debería estar disponible a principios de 2014.

En la figura 2 se presenta un ejemplo de posibles métodos para el ajuste de la velocidad:

Nota: Sería necesario examinar más a fondo la metodología para el ajuste de la velocidad que se indica en el párrafo 4.3.9.2 de las presentes directrices. Uno de los problemas que pueden darse es que la curva de potencia en las condiciones de la prueba de mar se estime de forma excesivamente conservadora (es decir, la curva de potencia se desplaza a la izquierda), con la intención de que la velocidad del buque se revise al alza al hacer que la velocidad del buque medida en la prueba de mar supere significativamente la velocidad estimada a la baja para las condiciones de la prueba de mar en la etapa de proyecto.

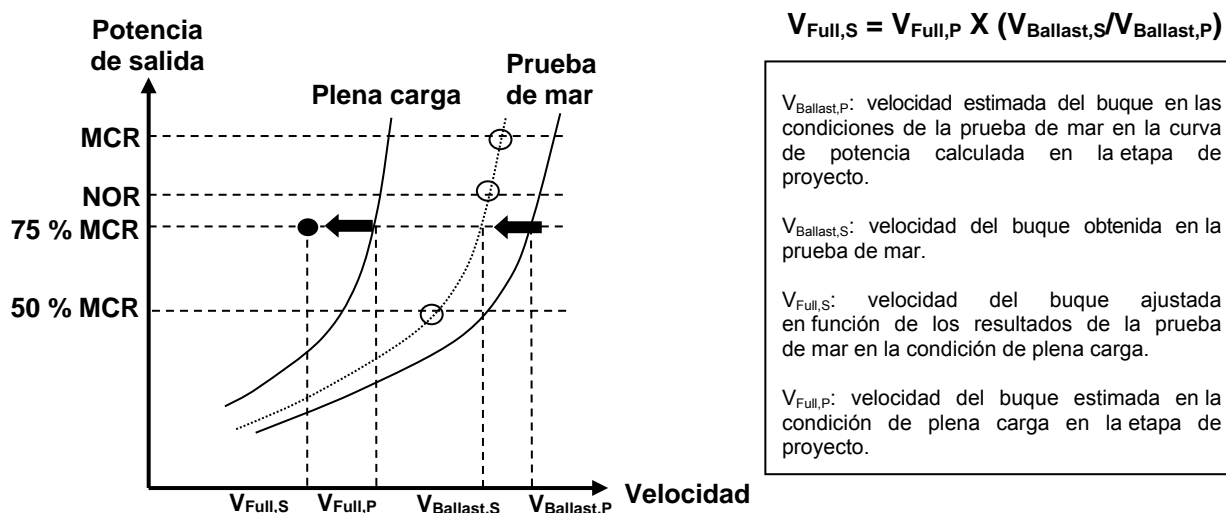


Figura 2: Ejemplo de posibles ajustes de la velocidad del buque

4.3.10 En los casos en los que el peso muerto/arqueo bruto final determinado difiera del peso muerto/arqueo bruto de proyecto utilizado en el cálculo del EEDI durante la verificación preliminar, el solicitante debería volver a calcular el EEDI obtenido utilizando el peso muerto/arqueo bruto final determinado. El peso muerto/arqueo bruto final determinado debería quedar confirmado en el Certificado de arqueo del buque.

4.3.11 Debería considerarse que la eficiencia eléctrica $\eta_{(i)}$ es del 91,3 % a efectos del cálculo del EEDI obtenido. De lo contrario, si ha de aplicarse un valor superior al 91,3 %, la $\eta_{(i)}$ se obtendrá por medición y se verificará por el método aprobado por el verificador.

4.3.12 En los casos en los que el EEDI obtenido se calcule en la verificación preliminar utilizando el SFC indicado en el informe de pruebas del fabricante, al no disponerse en ese momento de un expediente técnico sobre los NO_x aprobado, el EEDI debería volver a calcularse utilizando el SFC consignado en el expediente técnico sobre los NO_x aprobado. En el caso de las turbinas de vapor, el EEDI debería volver a calcularse en la prueba de mar utilizando el SFC confirmado por la Administración o una organización reconocida por ella.

4.3.13 El expediente técnico del EEDI debería revisarse, si es necesario, teniendo en cuenta los resultados de las pruebas de mar. Tales revisiones deberían incluir, según proceda, la curva de potencia ajustada de acuerdo con los resultados de la prueba de mar (es decir, la velocidad del buque modificada en las condiciones especificadas en el párrafo 2.2 de las Directrices sobre el cálculo del EEDI), el peso muerto/arqueo bruto final determinado, η en el caso de los buques para el transporte de GNL que tengan un sistema de propulsión diésel-eléctrica y el *SFC* indicado en el expediente técnico sobre los NO_x aprobado, así como el nuevo EEDI obtenido tras estas modificaciones.

4.3.14 En el caso de que se revise, el expediente técnico del EEDI debería presentarse al verificador para que confirme que el EEDI obtenido (revisado) se ha calculado con arreglo a la regla 20 del Anexo VI del Convenio MARPOL y las Directrices sobre el cálculo del EEDI.

4.4 Verificación del EEDI obtenido en caso de una transformación importante

4.4.1 En los casos en los que se haya realizado una transformación importante en un buque, el propietario debería presentar al verificador una solicitud de reconocimiento adicional con el expediente técnico del EEDI debidamente revisado basándose en la transformación llevada a cabo y otros documentos de fondo pertinentes.

4.4.2 Entre los documentos de fondo deberían incluirse como mínimo, aunque no exclusivamente:

- .1 detalles de la transformación;
- .2 los parámetros del EEDI que hayan cambiado tras la transformación y las justificaciones técnicas de cada parámetro;
- .3 los motivos por los que se hayan realizado otros cambios en el expediente técnico del EEDI, si los hubiere; y
- .4 el valor calculado del EEDI obtenido junto con la reseña del cálculo, que debería incluir, como mínimo, cada uno de los valores de los parámetros de cálculo y el proceso de cálculo empleado para determinar el EEDI obtenido tras la transformación.

4.4.3 El verificador debería examinar el expediente técnico del EEDI revisado y el resto de los documentos presentados y debería verificar el proceso de cálculo del EEDI obtenido para garantizar que es razonable y consistente desde el punto de vista técnico y que cumple lo prescrito en la regla 20 del Anexo VI del Convenio MARPOL y las Directrices sobre el cálculo del EEDI.

4.4.4 Para verificar el EEDI obtenido tras una transformación, deben llevarse a cabo pruebas de velocidad del buque, según sea necesario.

APÉNDICE 1

EJEMPLO DE EXPEDIENTE TÉCNICO DEL EEDI

1 DATOS

1.1 Información general

Constructor del buque	JAPAN Shipbuilding Company
Número de casco	12345
Nº IMO	94111XX
Tipo de buque	Granelero

1.2 Datos principales

Eslora total	250,0 m
Eslora entre perpendiculares	240,0 m
Manga de trazado	40,0 m
Puntal de trazado	20,0 m
Calado de la línea de carga de verano, (trazado)	14,0 m
Peso muerto al calado de la línea de carga de verano	150 000 t

1.3 Motor principal

Fabricante	JAPAN Heavy Industries Ltd.
Tipo	6J70A
Régimen nominal máximo continuo (MCR)	15 000 kW a 80 rpm
Consumo específico de combustible (SFC) al 75 % del MCR	165,0 g/kWh
Número de unidades	1
Tipo de combustible	Dieseloil

1.4 Motor auxiliar

Fabricante	JAPAN Diesel Ltd.
Tipo	5J-200
Régimen nominal máximo continuo (MCR)	600 kW a 900 rpm
Consumo específico de combustible (SFC) al 50 % del MCR	220,0 g/kWh
Número de unidades	3
Tipo de combustible	Dieseloil

1.5 Velocidad del buque

Velocidad del buque en aguas profundas con calado de la línea de carga de verano al 75 % del MCR	14,25 nudos
--------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------

2 CURVAS DE POTENCIA

En la figura 2.1 están representadas las curvas de potencia estimadas en la etapa de proyecto y modificadas tras las pruebas de mar.

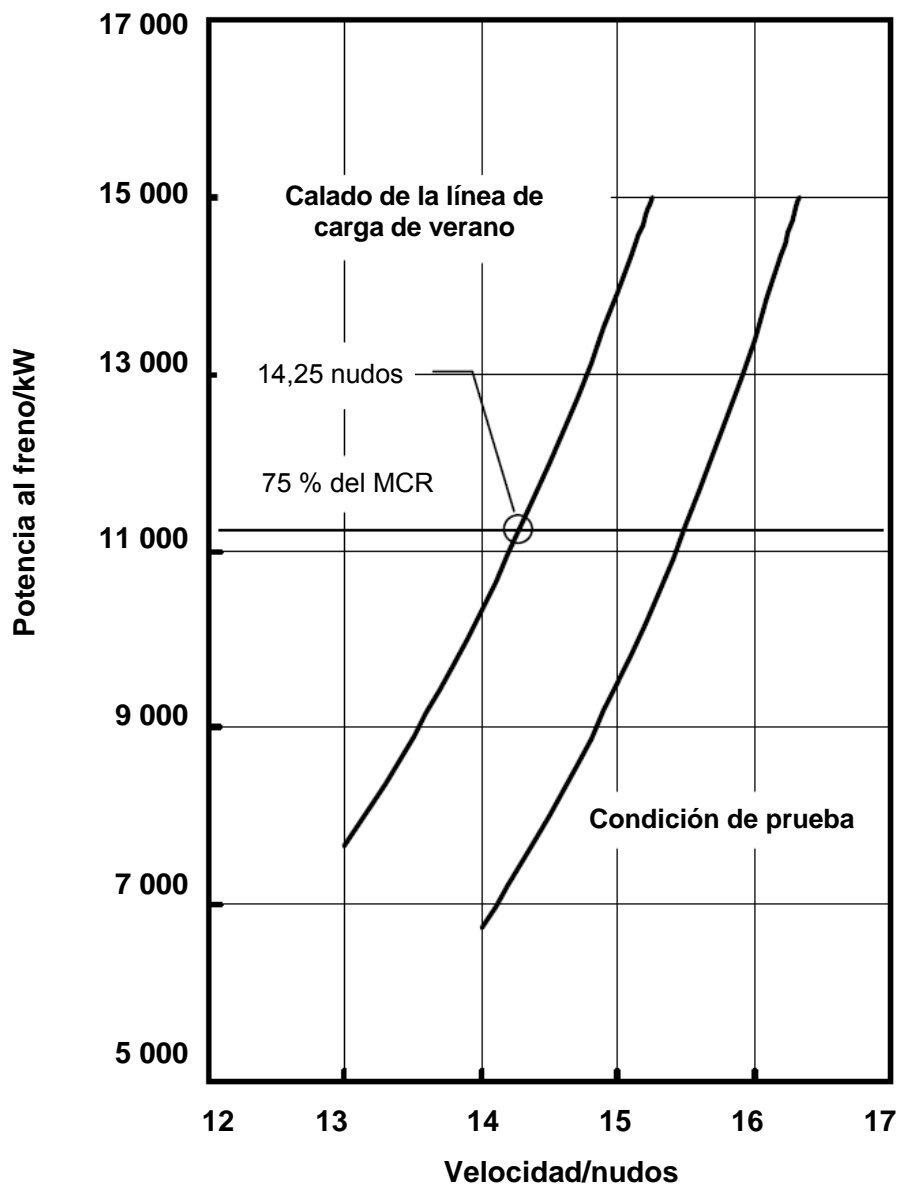


Figura 2.1: Curvas de potencia

3 RESEÑA DEL SISTEMA DE PROPULSIÓN Y DEL SISTEMA DE ALIMENTACIÓN ELÉCTRICA

3.1 Sistema de propulsión

3.1.1 Motor principal

Véase el párrafo 1.3 del apéndice.

3.1.2 Hélice

Tipo	Hélice de paso fijo
Diámetro	7,0 m
Número de palas	4
Número de unidades	1

3.2 Sistema de alimentación eléctrica

3.2.1 Motores auxiliares

Véase el párrafo 1.4 del apéndice.

3.2.2 Generadores principales

Fabricante	JAPAN Electric
Potencia nominal de salida	560 kW (700 kVA) a 900 rpm
Voltaje	AC 450 V
Número de unidades	3

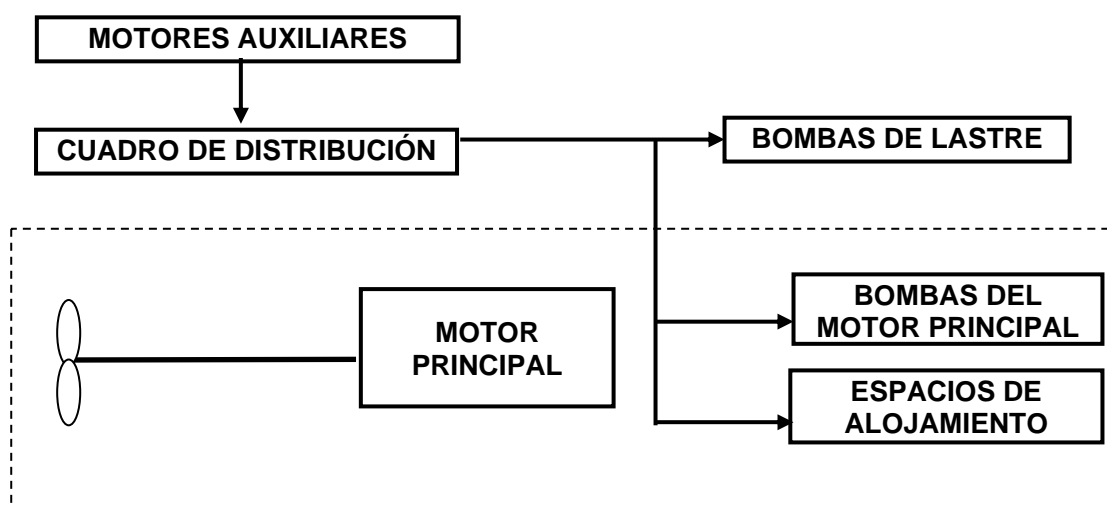


Figura 3.1: Esquema del sistema de propulsión y del sistema de alimentación eléctrica

4 PROCESO DE ESTIMACIÓN DE LAS CURVAS DE POTENCIA EN LA ETAPA DE PROYECTO

Las curvas de potencia se estiman basándose en los resultados de las pruebas con modelos. El gráfico que figura a continuación presenta el flujo del proceso de estimación.

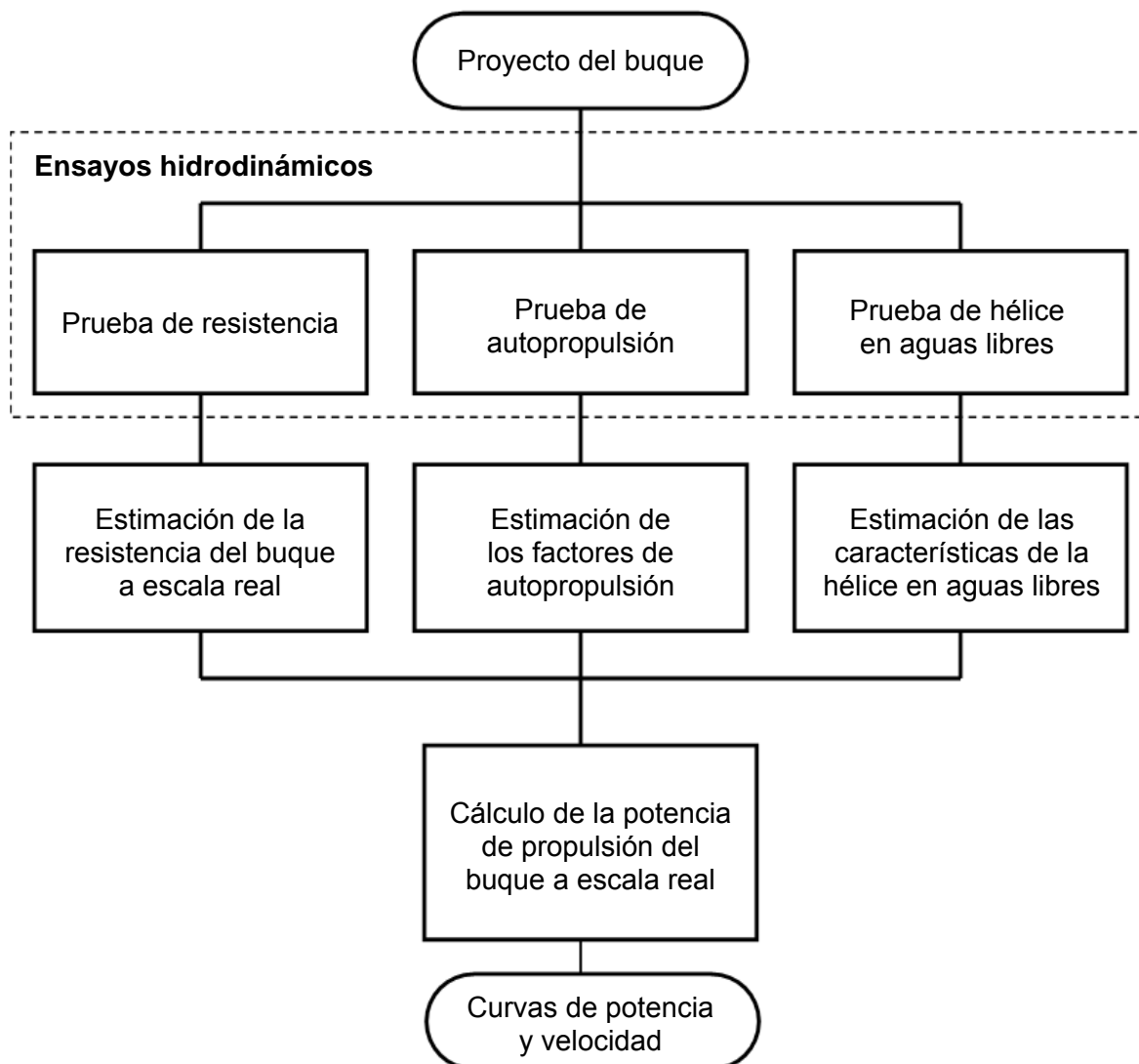


Figura 4.1: Diagrama de flujo del proceso para estimar las curvas de potencia

5 DESCRIPCIÓN DEL EQUIPO DE AHORRO DE ENERGÍA

5.1 Equipo de ahorro de energía cuyos efectos se expresan como $P_{AEff(i)}$ y/o $P_{eff(i)}$ en las fórmulas para calcular el EEDI

N/A

5.2 Otro equipo de ahorro de energía

(Ejemplo)

5.2.1 Aletas del timón

5.2.2 Aletas de los capachos de los núcleos de las hélices

.....

(Deberían incluirse las especificaciones, esquemas y/o fotos, etc., correspondientes a cada equipo o dispositivo. También será aceptable adjuntar el catálogo comercial.)

6 VALOR CALCULADO DEL ÍNDICE DE EEDI OBTENIDO

6.1 Datos básicos

Tipo de buque	Toneladas de peso muerto	Velocidad V_{ref} (nudos)
Granelero	150 000	14,25

6.2 Motor principal

MCR_{ME} (kW)	Generador acoplado al eje	P_{ME} (kW)	Tipo de combustible	C_{FME}	SFC_{ME} (g/kWh)
15 000	N/A	11 250	Dieseloil	3,206	165,0

6.3 Motores auxiliares

P_{AE} (kW)	Tipo de combustible	C_{FAE}	SFC_{AE} (g/kWh)
625	Dieseloil	3,206	220,0

6.4 Clase de navegación en hielo

N/A

6.5 Tecnologías innovadoras de eficiencia energética eléctrica

N/A

6.6 Tecnologías innovadoras de eficiencia energética mecánica

N/A

6.7 Factor de corrección de la capacidad cúbica

N/A

6.8 Valor calculado del EEDI obtenido

$$EEDI = \frac{\left(\prod_{j=1}^M f_j \right) \left(\sum_{i=1}^{nME} P_{ME(i)} \cdot C_{FME(i)} \cdot SFC_{ME(i)} \right) + (P_{AE} \cdot C_{FAE} \cdot SFC_{AE})}{f_i \cdot f_c \cdot Capacidad \cdot f_w \cdot V_{ref}}$$

$$+ \frac{\left\{ \left(\prod_{j=1}^M f_j \cdot \sum_{i=1}^{nPTI} P_{PTI(i)} - \sum_{i=1}^{neff} f_{eff(i)} \cdot P_{AEeff(i)} \right) C_{FAE} \cdot SFC_{AE} \right\} - \left(\sum_{i=1}^{neff} f_{eff(i)} \cdot P_{eff(i)} \cdot C_{FME} \cdot SFC_{ME} \right)}{f_i \cdot f_c \cdot Capacidad \cdot f_w \cdot V_{ref}}$$

$$= \frac{1 \times (11\,250 \times 3,206 \times 165,0) + (625 \times 3,206 \times 220,0) + 0 - 0}{1 \cdot 1 \cdot 150\,000 \cdot 1 \cdot 14,25}$$

$$= 2,99 \text{ (g de CO}_2\text{/ton} \cdot \text{mill)}$$

EEDI obtenido: 2,99 g de CO₂/ton · milla

7 VALOR CALCULADO DEL EEDI_{WEATHER} OBTENIDO

7.1 Condiciones de la mar representativas

	Velocidad media del viento	Dirección media del viento	Altura significativa de la ola	Periodo medio de la ola	Dirección media de la ola
BF6	12,6 (m/s)	0 (grados)*	3,0 (m)	6,7 (s)	0 (grados)*

* Dirección del viento/olas en relación con el rumbo del buque, es decir, 0 (grados) significa que el buque va en la dirección del viento.

7.2 Factor meteorológico calculado, f_w

f_w	0,900
-------	-------

7.3 Valor calculado del EEDI_{weather} obtenido

EEDI_{weather} obtenido: 3,32 g de CO₂/ton · milla

APÉNDICE 2

DIRECTRICES PARA LA VALIDACIÓN DE LOS CUADROS DE POTENCIA ELÉCTRICA PARA EL EEDI (EPT-EEDI)

1 INTRODUCCIÓN

Las presentes directrices tienen por objeto prestar asistencia a las organizaciones reconocidas en la validación de los cuadros de potencia eléctrica (EPT) para el cálculo del índice de eficiencia energética de proyecto de los buques (EEDI). Como tales, las presentes directrices apoyan la implantación de las Directrices sobre el cálculo del EEDI para los buques y las Directrices sobre reconocimiento y certificación del índice de eficiencia energética de proyecto (EEDI). El presente documento también ayudará a los propietarios, constructores y proyectistas de buques, así como a los fabricantes, en cuanto a los distintos aspectos de la fabricación de buques de mayor eficiencia energética y también a comprender los procedimientos para la validación del EPT-EEDI.

2 OBJETIVOS

Las presentes directrices proporcionan un marco para la aplicación uniforme del proceso de validación del EPT-EEDI de los buques con respecto a las cuales se calcula la potencia exigida del motor auxiliar, de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 2.5.6.4 de las Directrices sobre el cálculo del EEDI.

3 DEFINICIONES

3.1 *Solicitante*: una organización, principalmente un constructor o un proyectista de buques, que pide la validación del EPT-EEDI de conformidad con las presentes directrices.

3.2 *Validador*: organización reconocida que lleva a cabo la validación del EPT-EEDI de conformidad con las presentes directrices.

3.3 *Validación*: a efectos de las presentes directrices, es el examen de los documentos presentados y el reconocimiento durante la construcción y las pruebas de mar.

3.4 *Formulario EPT-EEDI normalizado*: el impreso que figura en el apéndice 3 y que contiene los resultados del EPT-EEDI que serán objeto de validación. Los demás documentos complementarios que se presenten a este fin se utilizarán sólo como referencias y no serán objeto de validación.

3.5 P_{AE} : la definición aplicable es la que figura en el párrafo 2.5.6 de las Directrices sobre el cálculo del EEDI.

3.6 *Cargas de servicio del buque y de la cámara de máquinas*: todos los grupos de carga que se necesitan para el casco, la cubierta, los servicios de navegación y seguridad, los servicios de los motores de propulsión y los motores auxiliares, la ventilación y los sistemas auxiliares de la cámara de máquinas y los servicios generales del buque.

3.7 *Factor de diversidad*: la relación "potencia de la carga total instalada"/"potencia de la carga real" para cargas constantes e intermitentes. Este factor es equivalente al producto de los factores de servicio de carga, trabajo y tiempo.

4 APLICACIÓN

4.1 Las presentes directrices son aplicables a los buques regidos por lo dispuesto en el párrafo 2.5.6.4 de las Directrices sobre el cálculo del EEDI.

4.2 Las presentes directrices deberían aplicarse a los buques nuevos respecto de los cuales se haya presentado a un validador una solicitud de validación EPT-EEDI.

4.3 El proceso de validación comprende las etapas siguientes:

- .1 examen de documentos durante la etapa de proyecto:
 - .1 comprobación de si el cuadro de potencia eléctrica enumera todas las cargas pertinentes;
 - .2 comprobación de si se utilizan factores de servicio razonables; y
 - .3 comprobación de si el cálculo de P_{AE} , basado en los datos que proporciona el cuadro de potencia eléctrica, es correcto;
- .2 reconocimiento de los sistemas y componentes instalados durante la etapa de construcción:
 - .1 comprobación de si en el cuadro de potencia eléctrica se enumera correctamente una serie de sistemas y componentes instalados, seleccionados al azar, junto con sus características;
- .3 reconocimiento en las pruebas de mar:
 - .1 comprobación de si se observan las unidades/cargas especificadas en el cuadro de potencia eléctrica que se hayan seleccionado.

5 DOCUMENTOS COMPLEMENTARIOS

5.1 El solicitante debería proporcionar, como mínimo, el análisis del equilibrado de la carga eléctrica del buque.

5.2 Dicha información podrá contener información confidencial de los constructores del buque. Por consiguiente, tras la validación, el validador debería devolver toda la información o parte de ella al solicitante, previa solicitud de éste.

5.3 Durante las pruebas de mar puede ser necesaria, y puede definirse para cada buque, una condición especial del EEDI, la cual se incluiría en el programa de pruebas de mar. Para esta condición debería insertarse una columna específica en el cuadro de potencia eléctrica.

6 PROCEDIMIENTOS DE VALIDACIÓN

6.1 Generalidades

P_{AE} debería calcularse de conformidad con las Directrices EPT-EEDI. La validación EPT-EEDI debería realizarse en dos etapas: la validación preliminar en la etapa de proyecto y la validación definitiva durante las pruebas de mar. En la figura 1 se presenta el proceso de validación.

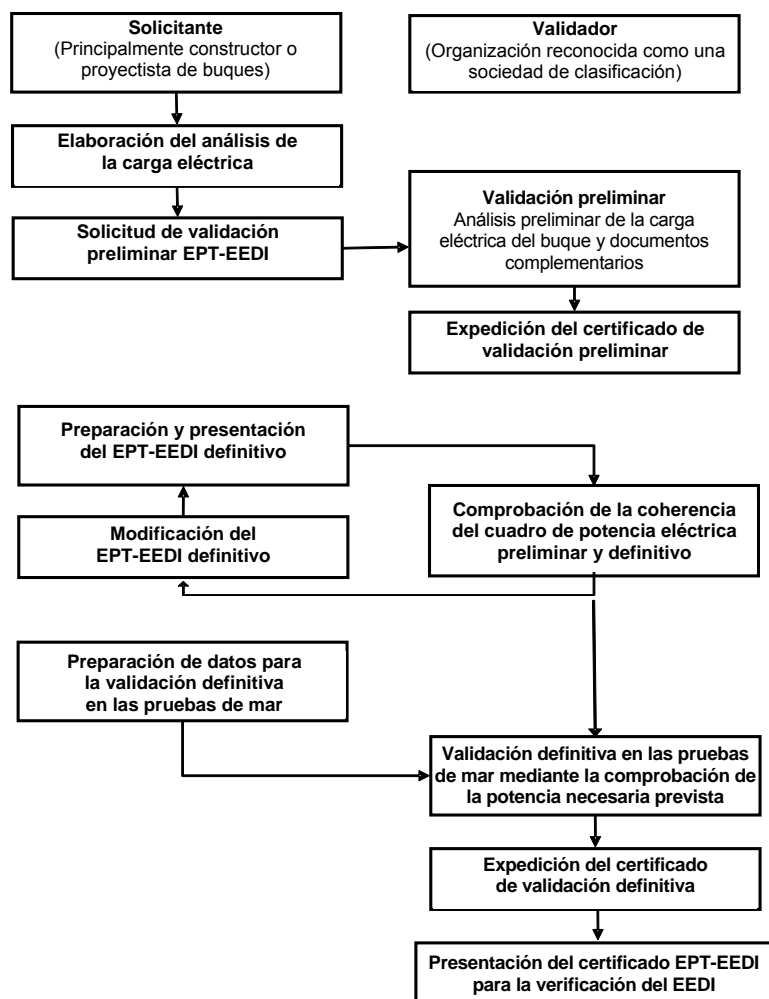


Figura 1: Flujo básico del proceso de validación del EPT-EEDI

6.2 Validación preliminar en la etapa de proyecto

6.2.1 A efectos de la validación preliminar en la etapa de proyecto, el solicitante debería presentar a un validador la correspondiente solicitud de validación del EPT-EEDI, junto con el formulario EPT-EEDI, y toda la información pertinente y necesaria para la validación, como documentos complementarios.

6.2.2 El solicitante debería proporcionar, como mínimo, la información y los datos complementarios especificados en el apéndice A (por elaborar).

6.2.3 El validador, según sea necesario, podrá pedir al solicitante que presente información adicional, además de la indicada en las presentes directrices, que le permita examinar el proceso de cálculo del EPT-EEDI. El cálculo del EPT-EEDI del buque, en la etapa de proyecto, depende de las experiencias de cada solicitante, y puede que no sea viable examinar todos los aspectos y datos técnicos de cada componente de la maquinaria. Por tanto, la validación preliminar debería centrarse en el proceso de cálculo del EPT-EEDI, en el cual deberían observarse las mejores prácticas maríneas.

Nota: A fin de que la validación sea más rigurosa, podría establecerse una metodología normalizada para la determinación del cuadro de potencia eléctrica del buque mediante la utilización de modelos normalizados, acordados y usados por el sector.

6.3 Validación definitiva

6.3.1 El proceso de validación definitiva debería incluir, como mínimo, la comprobación del análisis de la carga eléctrica del buque para garantizar que todos los consumidores eléctricos están indicados y que sus datos específicos y los cálculos en el propio cuadro de potencia son correctos y se basan en los resultados de las pruebas de mar. De ser necesario, ha de solicitarse información adicional.

6.3.2 A efectos de la validación definitiva, el solicitante debería revisar el formulario EPT-EEDI y los documentos complementarios, según sea necesario, teniendo en cuenta las características de la maquinaria y otras cargas eléctricas instaladas a bordo del buque. En el cuadro de potencia eléctrica se debería definir la condición del EEDI en las pruebas de mar, y documentar la potencia necesaria prevista en estas condiciones. El astillero debería destacar todo cambio en el cuadro de potencia eléctrica producido entre la etapa de proyecto y la etapa de construcción.

6.3.3 La preparación de la validación definitiva incluye una comprobación de pantalla que comprende:

- .1 la coherencia entre el cuadro de potencia eléctrica preliminar y definitivo;
- .2 los cambios de los factores de servicio (en comparación con la validación preliminar);
- .3 la enumeración de todos los consumidores eléctricos;
- .4 la verificación de sus datos específicos y de los cálculos en el propio cuadro de potencia; y
- .5 en caso de duda, la comprobación adicional de los datos sobre las especificaciones de los componentes.

6.3.4 Antes de las pruebas de mar se realiza un reconocimiento para garantizar que las características y datos de la maquinaria, así como otras cargas eléctricas, están en consonancia con los documentos complementarios. Este reconocimiento no abarca la instalación completa, sino que selecciona al azar un número de muestras.

6.3.5 A efectos de la validación de la prueba de mar, el inspector comprobará los datos de los sistemas y/o componentes seleccionados que se indican en la columna específica añadida al cuadro de potencia eléctrica con este fin o el valor total previsto de la carga eléctrica mediante la realización de mediciones con los dispositivos de medición instalados.

7 EXPEDICIÓN DE LA DECLARACIÓN DE VALIDACIÓN DEL EPT-EEDI

7.1 El validador debería sellar el formulario EPT-EEDI como "anotado" después de validar el EPT-EEDI en la etapa de validación preliminar de conformidad con las presentes directrices.

7.2 El validador debería sellar el formulario EPT-EEDI como "refrendado" después de validar el EPT-EEDI definitivo en la etapa de validación definitiva de conformidad con las presentes directrices.

APÉNDICE 3

FORMULARIO DEL CUADRO DE POTENCIA ELÉCTRICA PARA EL ÍNDICE DE EFICIENCIA ENERGÉTICA DE PROYECTO (FORMULARIO EPT-EEDI) Y DECLARACIÓN DE VALIDACIÓN

Identificación del buque:

Nº IMO: _____
Nombre del buque: _____
Astillero: _____
Nº de casco: _____

Solicitante:

Nombre: _____
Dirección: _____

Etapas de validación:

Validación preliminar
Validación definitiva

Resultados resumidos del EPT-EEDI

Grupo de carga	Condición de navegación (Directrices sobre el cálculo del EEDI)		Observaciones
	Carga constante (kW)	Carga intermitente (kW)	
Cargas de servicio del buque y de la cámara de máquinas			
Carga eléctrica de los espacios de alojamiento y de carga			
Carga total instalada			
Factor de diversidad			
Carga de navegación normal			
Eficiencia media ponderada de los generadores			
P_{AE}			

Documentos complementarios

Título	Identificación u observaciones

Datos del validador:

Organización: _____
Dirección: _____

Se certifica por el presente que las cargas eléctricas y los documentos complementarios anteriormente mencionados se han examinado de conformidad con las Directrices sobre la validación del EPT-EEDI y que el examen ha demostrado que se puede confiar de manera razonable en el uso de la P_{AE} mencionada *supra* en los cálculos del EEDI.

Fecha del examen: _____ Declaración de validación N°: _____

La presente declaración es válida mientras las características de potencia eléctrica del buque no cambien.

Firma del validador

Nombre (en letras de molde):

ANEXO 6

RESOLUCIÓN MEPC.255(67)

Adoptada el 17 de octubre de 2014

**ENMIENDAS A LAS DIRECTRICES PROVISIONALES DE 2013 PARA DETERMINAR
LA POTENCIA DE PROPULSIÓN MÍNIMA QUE PERMITA MANTENER LA
MANIOBRABILIDAD DEL BUQUE EN CONDICIONES DESFAVORABLES
(RESOLUCIÓN MEPC.232(65))**

EI COMITÉ DE PROTECCIÓN DEL MEDIO MARINO,

RECORDANDO el artículo 38 a) del Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional, artículo que trata de las funciones del Comité de protección del medio marino conferidas por los convenios internacionales relativos a la prevención y contención de la contaminación del mar ocasionada por los buques,

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 resolución MEPC.203(62), incluido el 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 será inferior a la potencia propulsora necesaria para mantener la capacidad de maniobra del buque en las condiciones adversas que se definan en las directrices que elabore la Organización,

TOMANDO NOTA ADEMÁS de que, en su 65º periodo de sesiones, el Comité 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 (las Directrices provisionales),

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 67º periodo de sesiones, propuestas de enmienda a las Directrices provisionales,

1 ADOPTA las enmiendas a 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 citadas enmiendas al elaborar y promulgar las leyes nacionales mediante las que se hagan entrar en vigor e

implanten las disposiciones de la regla 21.5 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 enmiendas en conocimiento de los propietarios de buques, armadores, constructores de buques, proyectistas de buques y demás grupos interesados;

4 ACUERDA mantener sometidas a examen las Directrices provisionales enmendadas, a la luz de la experiencia que se adquiriera con su aplicación.

ANEXO

ENMIENDAS A LAS DIRECTRICES PROVISIONALES DE 2013 PARA DETERMINAR
LA POTENCIA DE PROPULSIÓN MÍNIMA QUE PERMITA MANTENER LA
MANIOBRABILIDAD DEL BUQUE EN CONDICIONES DESFAVORABLES
(RESOLUCIÓN MEPC.232(65))

1 La nota a pie de página relativa al párrafo 2 "Aplicabilidad" se sustituye por la siguiente:

" 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 y la fase 1 (es decir, los tipos de buques de tamaño igual o superior a 20 000 TPM en el cuadro 1 del apéndice)."

2 El título del apéndice se sustituye por el siguiente:

"PROCEDIMIENTOS DE EVALUACIÓN DE LA CAPACIDAD PARA MANTENER LA MANIOBRABILIDAD DEL BUQUE EN CONDICIONES DESFAVORABLES, APLICABLES DURANTE LA FASE 0 Y LA FASE 1 DE LA IMPLANTACIÓN DEL EEDI"

3 El párrafo 1.1 del apéndice se sustituye por el siguiente:

"1.1 Los procedimientos descritos más abajo se aplicarán durante la fase 0 y la fase 1 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.)"

ANEXO 7

RESOLUCIÓN MEPC.256(67)
Adoptada el 17 de octubre de 2014

**ENMIENDA AL ANEXO DEL PROTOCOLO DE 1978 RELATIVO AL CONVENIO
INTERNACIONAL PARA PREVENIR LA CONTAMINACIÓN POR LOS BUQUES, 1973**

Enmienda al Anexo I del Convenio MARPOL
(Enmienda a la regla 43)

EL COMITÉ DE PROTECCIÓN DEL MEDIO MARINO,

RECORDANDO el artículo 38 a) del Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional, artículo que trata de las funciones del Comité de protección del medio marino conferidas por los convenios internacionales relativos a la prevención y contención de la contaminación del mar ocasionada por los buques,

TOMANDO NOTA del artículo 16 del Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973 ("Convenio de 1973") y del artículo VI del Protocolo de 1978 relativo al Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973 ("Protocolo de 1978"), en los que conjuntamente se especifica el procedimiento para enmendar el Protocolo de 1978 y se confiere al órgano pertinente de la Organización la función de examinar y adoptar enmiendas al Convenio de 1973, modificado por el Protocolo de 1978 (Convenio MARPOL),

HABIENDO EXAMINADO las propuestas de enmienda al Anexo I del Convenio MARPOL relativas al transporte de hidrocarburos pesados como lastre en los buques que operan en la zona del Antártico,

1 ADOPTA, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 16 2) d) del Convenio de 1973, las enmiendas al Anexo I del Convenio MARPOL cuyo texto figura en el anexo de la presente resolución;

2 DECIDE, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 16 2) f) iii) del Convenio de 1973, que las enmiendas se considerarán aceptadas el 1 de septiembre de 2015, salvo que, con anterioridad a esa fecha, un tercio cuando menos de las Partes, o aquellas Partes cuyas flotas mercantes combinadas representen como mínimo el 50 % del tonelaje bruto de la flota mercante mundial, hayan notificado a la Organización que rechazan las enmiendas;

3 INVITA a las Partes a que tomen nota de que, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 16 2) g) ii) del Convenio de 1973, dichas enmiendas entrarán en vigor el 1 de marzo de 2016, una vez aceptadas de conformidad con lo estipulado en el párrafo 2 anterior;

4 PIDE al Secretario General que, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 16 2) e) del Convenio de 1973, remita a todas las Partes en el Convenio MARPOL copias certificadas de la presente resolución y del texto de las enmiendas que figura en el anexo;

5 PIDE ADEMÁS al Secretario General que remita copias de la presente resolución y de su anexo a los Miembros de la Organización que no son Partes en el Convenio MARPOL.

ANEXO

ENMIENDA AL ANEXO I DEL CONVENIO MARPOL
(Enmienda a la regla 43)

Anexo I
Reglas para prevenir la contaminación por hidrocarburos

Capítulo 9
Prescripciones especiales para la utilización o el transporte
de hidrocarburos en la zona del Antártico

Regla 43

Prescripciones especiales para la utilización o el transporte de hidrocarburos en la zona del Antártico

En el encabezamiento del párrafo 1, entre las palabras "el transporte a granel como carga" y "o el transporte", introdúzcanse las palabras:

" , la utilización como lastre, ".

ANEXO 8

RESOLUCIÓN MEPC.257(67)
Adoptada el 17 de octubre de 2014

**ENMIENDA AL ANEXO DEL PROTOCOLO DE 1978 RELATIVO AL CONVENIO
INTERNACIONAL PARA PREVENIR LA CONTAMINACIÓN POR LOS BUQUES, 1973**

Enmienda al Anexo III del Convenio MARPOL
**(Enmienda al apéndice sobre los criterios para determinar si las
sustancias que se transportan en bultos son perjudiciales)**

EL COMITÉ DE PROTECCIÓN DEL MEDIO MARINO,

RECORDANDO el artículo 38 a) del Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional, artículo que trata de las funciones del Comité de protección del medio marino conferidas por los convenios internacionales relativos a la prevención y contención de la contaminación del mar ocasionada por los buques,

TOMANDO NOTA del artículo 16 del Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973 ("Convenio de 1973") y del artículo VI del Protocolo de 1978 relativo al Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973 ("Protocolo de 1978"), en los que conjuntamente se especifica el procedimiento para enmendar el Protocolo de 1978 y se confiere al órgano pertinente de la Organización la función de examinar y adoptar enmiendas al Convenio de 1973, modificado por el Protocolo de 1978 (Convenio MARPOL),

HABIENDO EXAMINADO las propuestas de enmienda al Anexo III del Convenio MARPOL elaboradas por el Subcomité de transporte de mercancías peligrosas, cargas sólidas y contenedores (Subcomité DSC) en su 18º periodo de sesiones,

1 ADOPTA, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 16 2) d) del Convenio de 1973, las enmiendas al Anexo III del Convenio MARPOL cuyo texto figura en el anexo de la presente resolución;

2 DECIDE, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 16 2) f) iii) del Convenio de 1973, que las enmiendas se considerarán aceptadas el 1 de septiembre de 2015, salvo que, con anterioridad a esa fecha, un tercio cuando menos de las Partes, o aquellas Partes cuyas flotas mercantes combinadas representen como mínimo el 50 % del tonelaje bruto de la flota mercante mundial, hayan notificado a la Organización que rechazan las enmiendas;

3 INVITA a las Partes a que tomen nota de que, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 16 2) g) ii) del Convenio de 1973, dichas enmiendas entrarán en vigor el 1 de marzo de 2016, una vez aceptadas de conformidad con lo estipulado en el párrafo 2 anterior;

4 PIDE al Secretario General que, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 16 2) e) del Convenio de 1973, remita a todas las Partes en el Convenio MARPOL copias certificadas de la presente resolución y del texto de las enmiendas que figura en el anexo;

5 PIDE ADEMÁS al Secretario General que remita copias de la presente resolución y de su anexo a los Miembros de la Organización que no son Partes en el Convenio MARPOL.

ANEXO

ENMIENDA AL ANEXO III DEL CONVENIO MARPOL

(Enmienda al apéndice sobre los criterios para determinar si las sustancias que se transportan en bultos son perjudiciales)

Anexo III del Convenio MARPOL
Reglas para prevenir la contaminación por sustancias perjudiciales transportadas por mar en bultos

Apéndice

Criterios para determinar si las sustancias que se transportan en bultos son perjudiciales

El encabezamiento del apéndice se sustituye por el siguiente:

"A los efectos del presente anexo, son perjudiciales las sustancias que no sean materiales radiactivos* a las que se aplique uno cualquiera de los siguientes criterios.**

* Véase la Clase 7 definida en el capítulo 2.7 del Código IMDG.

** Los criterios se basan en los elaborados en el marco del Sistema globalmente armonizado de clasificación y etiquetado de productos químicos (SGA) de las Naciones Unidas, enmendado. Por lo que respecta a las definiciones de las siglas y los términos utilizados en el presente apéndice, véanse los párrafos pertinentes del Código IMDG."

ANEXO 9

RESOLUCIÓN MEPC.258(67) Adoptada el 17 de octubre de 2014

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

Enmiendas al Anexo VI del Convenio MARPOL (Enmiendas a las reglas 2 y 13 y al Suplemento del Certificado IAPP)

EL COMITÉ DE PROTECCIÓN DEL MEDIO MARINO,

RECORDANDO el artículo 38 a) del Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional, artículo que trata de las funciones del Comité de protección del medio marino conferidas por los convenios internacionales relativos a la prevención y contención de la contaminación del mar ocasionada por los buques,

TOMANDO NOTA del artículo 16 del Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973 ("Convenio de 1973"), el artículo VI del Protocolo de 1978 relativo al Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973 ("Protocolo de 1978"), y el artículo 4 del Protocolo de 1997 que enmienda el Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, modificado por el Protocolo de 1978 ("Protocolo de 1997"), en los que conjuntamente se especifica el procedimiento para enmendar el Protocolo de 1997 y se confiere al órgano pertinente de la Organización la función de examinar y adoptar enmiendas al Convenio de 1973, modificado por los Protocolos de 1978 y 1997,

TOMANDO NOTA TAMBIÉN de que, en virtud del Protocolo de 1997, el Anexo VI, titulado "Reglas para prevenir la contaminación atmosférica ocasionada por los buques", se añadió al Convenio de 1973,

TOMANDO NOTA ADEMÁS de que el Anexo VI revisado se adoptó mediante la resolución MEPC.176(58) y entró en vigor el 1 de julio de 2010,

HABIENDO EXAMINADO los proyectos de enmienda al Anexo VI revisado relativos a los motores alimentados únicamente por combustibles gaseosos,

1 ADOPTA, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 16 2) d) del Convenio de 1973, las enmiendas al Anexo VI cuyo texto figura en el anexo de la presente resolución;

2 DECIDE, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 16 2) f) iii) del Convenio de 1973, que las enmiendas se considerarán aceptadas el 1 de septiembre de 2015, salvo que, con anterioridad a esa fecha, un tercio cuando menos de las Partes, o aquellas Partes cuyas flotas mercantes combinadas representen como mínimo el 50 % del tonelaje bruto de la flota mercante mundial, hayan notificado a la Organización que rechazan las enmiendas;

3 INVITA a las Partes a que tomen nota de que, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 16 2) g) ii) del Convenio de 1973, dichas enmiendas entrarán en vigor el 1 de marzo de 2016, una vez aceptadas de conformidad con lo estipulado en el párrafo 2 anterior;

4 PIDE al Secretario General que, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 16 2) e) del Convenio de 1973, remita a todas las Partes en el Convenio de 1973, modificado por los Protocolos de 1978 y 1997, copias certificadas de la presente resolución y del texto de las enmiendas que figura en el anexo;

5 PIDE TAMBIÉN al Secretario General que remita copias de la presente resolución y de su anexo a los Miembros de la Organización que no son Partes en el Convenio de 1973, modificado por los Protocolos de 1978 y 1997.

ANEXO

ENMIENDAS AL ANEXO VI DEL CONVENIO MARPOL

(Enmiendas a las reglas 2 y 13 y al apéndice I)

Anexo VI del Convenio MARPOL
Reglas para prevenir la contaminación atmosférica ocasionada por los buques

Capítulo 1
Generalidades

Regla 2

Definiciones

- 1 Se sustituye la definición de "fueloil" en el párrafo 9 por la siguiente:

"Por *fueloil* se entiende cualquier combustible entregado y destinado a la combustión a fines de la propulsión o el funcionamiento a bordo del buque, incluidos los combustibles gaseosos, destilados o residuales."

- 2 Se sustituye la definición de "motor diésel marino" en el párrafo 14 por la siguiente:

"Por *motor diésel marino* se entiende todo motor alternativo de combustión interna que funcione con combustible líquido o mixto y al que se aplique la regla 13 del presente anexo, incluidos los sistemas de sobrealimentación o mixtos, en caso de que se empleen. Además, también se considerará un motor diésel marino todo motor de gas instalado en un buque construido el 1 de marzo de 2016 o posteriormente, o un motor de gas adicional o un motor de sustitución no idéntico instalado en esa fecha o posteriormente."

Capítulo 3

Prescripciones para el control de las emisiones de los buques

Regla 13

Óxidos de nitrógeno (NO_x)

- 3 Se sustituye el párrafo 7.3 por el siguiente:

"7.3 Por lo que respecta a los motores diésel marinos con una potencia de salida superior a 5 000 kW y una cilindrada igual o superior a 90 l instalados en buques construidos el 1 de enero de 1990 o posteriormente, pero antes del 1 de enero de 2000, en el Certificado internacional de prevención de la contaminación atmosférica correspondiente a un motor diésel marino al que se aplique lo dispuesto en el apartado 7.1 de la presente regla se incluirá una de las siguientes explicaciones:

- .1 que se ha aplicado un método aprobado con arreglo a lo dispuesto en el apartado 7.1.1 de la presente regla;
- .2 que el motor se ha certificado con arreglo a lo dispuesto en el apartado 7.1.2 de la presente regla;

- .3 que el método aprobado no está todavía disponible comercialmente, tal como se describe en el apartado 7.2 de la presente regla; o
- .4 que un método aprobado no es aplicable."

Apéndice I
Modelo de Certificado internacional de prevención de la contaminación atmosférica (Certificado IAPP) (regla 8)

Suplemento del Certificado internacional de prevención de la contaminación atmosférica (Certificado IAPP)

- 4 Se sustituye la nota a pie de página correspondiente al párrafo 1.4 por la siguiente:
 - " Solamente se debe rellenar para los buques construidos el 1 de enero de 2016 o posteriormente, proyectados especialmente con fines de recreo, y utilizados únicamente a tal fin, a los cuales, de conformidad con las reglas 13.5.2.1 o 13.5.2.3, no se aplicará el límite de las emisiones de NO_x estipulado en la regla 13.5.1.1."
- 5 Se sustituye el párrafo 2.2.1 por el siguiente:

"2.2.1 Los siguientes motores diésel marinos instalados en este buque son conformes a las prescripciones de la regla 13 que se indican:

Regla aplicable del Anexo VI del Convenio MARPOL (NTC = Código técnico sobre los NO _x 2008) (AM = Método aprobado)		Motor 1	Motor 2	Motor 3	Motor 4	Motor 5	Motor 6
1	Fabricante y modelo						
2	Número de serie						
3	Utilización (ciclo o ciclos de ensayo aplicables – NTC 3.2)						
4	Potencia de salida (kW) (NTC 1.3.11)						
5	Régimen nominal (rpm) (NTC 1.3.12)						
6	Motor idéntico instalado el 1/1/2000 o posteriormente, exento en virtud de 13.1.1.2	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
7	Fecha de instalación del motor idéntico (dd/mm/aaaa) en virtud de 13.1.1.2						
8a	Transformación importante (dd/mm/aaaa)	13.2.1.1 y 13.2.2					
8b		13.2.1.2 y 13.2.3					
8c		13.2.1.3 y 13.2.3					
9a	Nivel I	13.3		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
9b		13.2.2		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
9c		13.2.3.1		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
9d		13.2.3.2		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
9e		13.7.1.2		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
10a	Nivel II	13.4		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
10b		13.2.2		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
10c		13.2.2 (el nivel III no es posible)		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
10d		13.2.3.2		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
10e		13.5.2 (exenciones)		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
10f		13.7.1.2		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
11a	Nivel III (ECA-NO _x sólo)	13.5.1.1		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
11b		13.2.2		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
11c		13.2.3.2		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
11d		13.7.1.2		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
12	AM*	instalado		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
13		no está disponible comercialmente en este reconocimiento		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
14		no aplicable		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

* Véase la resolución MEPC.243(66): "Directrices de 2014 sobre el proceso del método aprobado."

6 Se sustituye el párrafo 2.5 por el siguiente:

"2.5 Incineración a bordo (regla 16)

El buque tiene un incinerador:

.1 instalado el 1 de enero de 2000 o posteriormente que cumple lo prescrito en:

- .1 la resolución MEPC.76(40), enmendada*
- .2 la resolución MEPC.244(66)

.2 instalado antes del 1 de enero de 2000 que cumple lo prescrito en:

- .1 la resolución MEPC.59(33), enmendada**
- .2 la resolución MEPC.76(40), enmendada*

* Enmendada por la resolución MEPC.93(45).

** Enmendada por la resolución MEPC.92(45).

ANEXO 10

PREÁMBULO, INTRODUCCIÓN Y PARTE II DEL PROYECTO DE CÓDIGO INTERNACIONAL PARA LOS BUQUES QUE OPEREN EN AGUAS POLARES

PREÁMBULO

1 El código internacional para los buques que operen en aguas polares se ha elaborado como complemento de los instrumentos actuales de la OMI con objeto de incrementar la seguridad de las operaciones de los buques y reducir sus repercusiones en las personas y el medio ambiente de las aguas polares, remotas, vulnerables y potencialmente inhóspitas.

2 En el código se reconoce que las operaciones en aguas polares pueden imponer exigencias adicionales a los buques, sus sistemas y funcionamiento que rebasan las prescripciones actuales del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974 (Convenio SOLAS), del Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, modificado por el Protocolo de 1978 relativo a él (Convenio MARPOL), enmendado, y de otros instrumentos vinculantes de la OMI pertinentes.

3 En el código se reconoce que las aguas polares imponen exigencias adicionales a la navegación superiores a las habituales. En muchas zonas, la cobertura de las cartas puede no resultar adecuada en la actualidad para la navegación costera. Se reconoce que pueden existir bajos de los que no se han efectuado levantamientos y que no se indican en las cartas actuales.

4 En el código se reconoce también que las comunidades costeras del Ártico podrían ser vulnerables a actividades humanas tales como las operaciones de los buques y que los ecosistemas polares ya lo son.

5 Se reconoce la relación entre las medidas de seguridad adicionales y la protección del medio ambiente, dado que cualquier medida de seguridad adoptada para reducir la probabilidad de accidente será muy beneficiosa para el medio ambiente.

6 Si bien las aguas árticas y antárticas tienen características comunes, también presentan diferencias significativas. Por lo tanto, si bien está previsto que el código se aplique en su conjunto tanto al Ártico como al Antártico, se han tenido en cuenta las diferencias jurídicas y geográficas entre las dos zonas.

7 Los principios fundamentales para la elaboración del código polar han sido la utilización de un planteamiento basado en los riesgos para determinar el ámbito de aplicación y la adopción de un planteamiento holístico para reducir los riesgos identificados.

INTRODUCCIÓN

1 Objetivo

El objetivo del presente código es disponer la seguridad de las operaciones de los buques y la protección del medio ambiente polar abordando los riesgos presentes en las aguas polares que otros instrumentos de la Organización no reducen de manera adecuada.

2 Definiciones

A los efectos del presente código, las expresiones utilizadas tienen el significado que se indica en los párrafos siguientes. Las expresiones utilizadas en la parte I-A pero no definidas en esta sección tendrán el mismo significado que en el Convenio SOLAS. Las expresiones utilizadas en la parte II-A pero no definidas en esta sección tendrán el mismo significado que en el artículo 2 y los anexos pertinentes del Convenio MARPOL.

2.1 *Buque de la categoría A*: buque proyectado para operar en aguas polares en, como mínimo, hielo medio del primer año que puede incluir trozos de hielo viejo.

2.2 *Buque de la categoría B*: buque no incluido en la categoría A, proyectado para operar en aguas polares en, como mínimo, hielo delgado del primer año que puede incluir trozos de hielo viejo.

2.3 *Buque de la categoría C*: buque proyectado para operar en aguas libres o en condiciones del hielo menos rigurosas que las de las categorías A y B.

2.4 *Hielo del primer año*: hielo marino de no más de un invierno de antigüedad que se forma a partir de hielo joven, de un espesor entre 0,3 y 2,0 metros.¹

2.5 *Aguas libres de hielo*: no hay hielo. Si cualquier tipo de hielo se encuentra presente, este término no debe emplearse.¹

2.6 *Hielo de origen terrestre*: hielo formado sobre tierra o en una barrera de hielo que se encuentra flotando en el agua.¹

2.7 *Convenio MARPOL*: Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, modificado por el Protocolo de 1978 relativo a él (Convenio MARPOL), enmendado.

2.8 *Hielo medio del primer año*: hielo del primer año de 70-120 cm de espesor.¹

2.9 *Hielo viejo*: hielo marino que ha sobrevivido al menos a un derretimiento de verano; de espesor típico de hasta 3 m o más. Puede ser subdividido en hielo residual del primer año, hielo del segundo año y hielo de varios años.¹

2.10 *Aguas libres*: área grande de agua libremente navegable en la cual el hielo marino está presente en concentraciones menores de 1/10. No está presente el hielo de origen terrestre.¹

2.11 *Organización*: Organización Marítima Internacional.

¹ Véase la Nomenclatura de la OMM del Hielo Marino.

2.12 *Hielo marino*: cualquier forma de hielo encontrado en el mar, originado por la congelación de agua de mar.¹

2.13 *Convenio SOLAS*: Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974, enmendado.

2.14 *Convenio de formación*: Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar, 1978, enmendado.

2.15 *Hielo delgado del primer año*: hielo del primer año de 30 a 70 cm de espesor.

3 Causas de los peligros

3.1 En el código polar se examinan peligros que pueden traducirse en niveles más altos de riesgo por la probabilidad mayor de que se produzcan, por la gravedad mayor de sus consecuencias, o por ambos motivos:

- .1 el hielo, dado que puede afectar a la estructura del casco, las características de estabilidad, los sistemas de máquinas, la navegación, el entorno de trabajo en el exterior, las tareas de mantenimiento y preparación para emergencias y el mal funcionamiento del equipo y los sistemas de seguridad;
- .2 el englamamiento de la parte alta de los costados, con la posibilidad de que se produzca una pérdida de estabilidad y de funcionalidad del equipo;
- .3 las temperaturas bajas, dado que afectan al entorno de trabajo y al rendimiento del ser humano, las tareas de mantenimiento y preparación para emergencias, las propiedades de los materiales y la eficacia del equipo, el tiempo de supervivencia y el funcionamiento del equipo y los sistemas de seguridad;
- .4 los periodos prolongados de oscuridad o de luz diurna, dado que pueden afectar a la navegación y al rendimiento del ser humano;
- .5 la latitud alta, dado que afecta a los sistemas de navegación, los sistemas de comunicación y la calidad de la información visual sobre el hielo;
- .6 la lejanía y la posible falta de información y datos hidrográficos precisos y completos, la menor disponibilidad de ayudas a la navegación y marcas en el mar y una mayor probabilidad de que se produzcan varadas, agravadas por la lejanía, las limitaciones en cuanto a los medios SAR disponibles, los retrasos en la respuesta a emergencias y una capacidad de comunicación limitada, con la posibilidad de que esto afecte a la respuesta al suceso;
- .7 la posible falta de experiencia de la tripulación en cuanto a operaciones polares, con la posibilidad de que se produzcan errores humanos;
- .8 la posible falta de un equipo de respuesta a emergencias adecuado, con la posibilidad de que esto limite la eficacia de las medidas paliativas;
- .9 unas condiciones meteorológicas muy variables y adversas, con la posibilidad de que se produzca una escalada de sucesos; y

- .10 la sensibilidad del medio ambiente a las sustancias perjudiciales y otras repercusiones ambientales y el mayor tiempo necesario para su recuperación.

3.2 El nivel de riesgo en las aguas polares puede variar en función del lugar geográfico, la época del año con respecto a la luz diurna, la cobertura del hielo, etc. De ahí que las medidas paliativas necesarias para abordar los peligros específicos indicados *supra* puedan variar en las aguas polares y ser distintas en las aguas árticas y antárticas.

4 Estructura del código

El presente código consta de la introducción y las partes I y II. La introducción incluye las disposiciones aplicables tanto a la parte I como a la parte II. La parte I consta de la parte I-A, que contiene disposiciones obligatorias sobre las medidas de seguridad, y la parte I-B, que contiene recomendaciones sobre la seguridad. La parte II consta de la parte II-A, que contiene disposiciones obligatorias sobre la prevención de la contaminación, y la parte II-B, que contiene recomendaciones sobre la prevención de la contaminación.

5 Figuras que ilustran la zona del Antártico y las aguas árticas, definidas, respectivamente, en las reglas XIV/1.2 y XIV/1.3 del Convenio SOLAS [, y en las reglas [...] del Anexo I; las reglas [...] del Anexo II; la regla [...] del Anexo IV; y la regla [...] del Anexo V del Convenio MARPOL.]

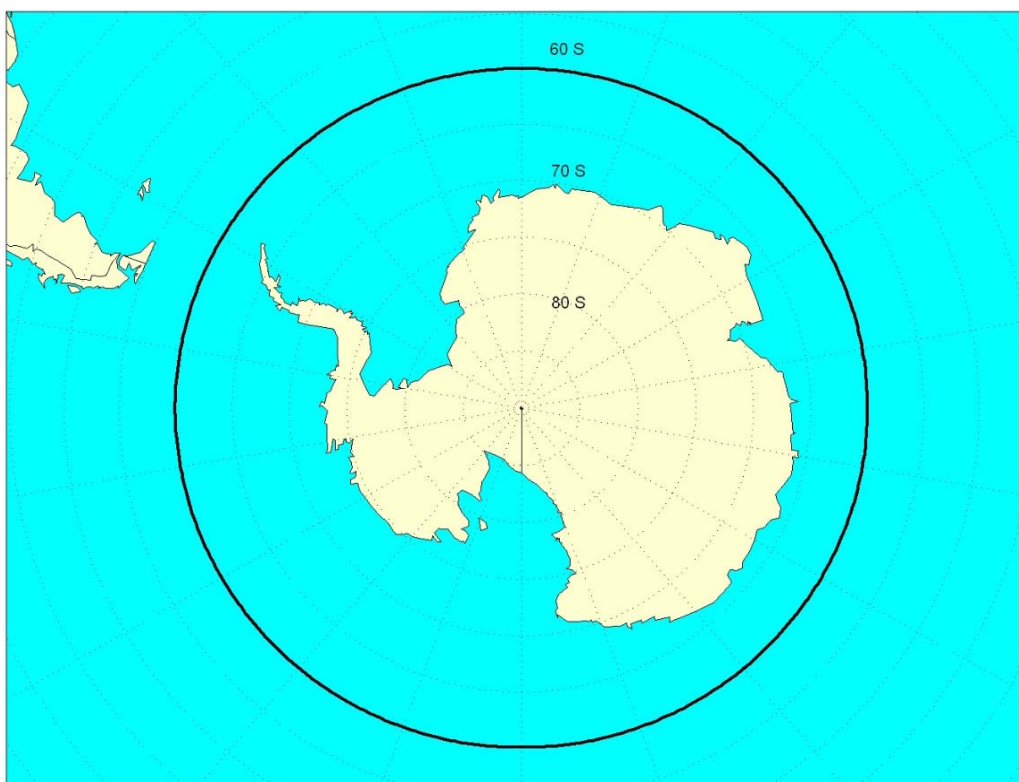


Figura 1: Extensión máxima del ámbito de aplicación en aguas antárticas²

² Los mapas sólo tienen fines ilustrativos.



Figura 2: Extensión máxima del ámbito de aplicación en aguas árticas

**PARTE II-A
MEDIDAS DE PREVENCIÓN DE LA CONTAMINACIÓN**

**CAPÍTULO 1
PREVENCIÓN DE LA CONTAMINACIÓN POR HIDROCARBUROS**

1.1 Prescripciones operacionales

1.1.1 En las aguas árticas estará prohibida toda descarga en el mar de hidrocarburos o mezclas oleosas desde cualquier buque.

1.1.2 Las disposiciones del párrafo 1.1.1 no se aplicarán a la descarga de lastre limpio o separado.

1.1.3 A reserva de la aprobación de la Administración, los buques de categoría A construidos antes del [fecha de entrada en vigor] que no puedan cumplir lo dispuesto en el párrafo 1.1.1 con respecto a hidrocarburos o mezclas oleosas desde los espacios de máquinas y que operen continuamente en aguas del Ártico durante más de 30 días cumplirán lo dispuesto en el párrafo 1.1.1 a más tardar en el primer reconocimiento intermedio, o de renovación, si éste es anterior, un año después del [fecha de entrada en vigor]. Hasta tal fecha, esos buques cumplirán las prescripciones sobre descargas de la regla 15.3 del Anexo I del Convenio MARPOL.

1.1.4 Las operaciones en las aguas polares se tendrán en cuenta, según proceda, en los Libros registro de hidrocarburos, los manuales y el Plan de emergencia de a bordo en caso de contaminación por hidrocarburos o el Plan de emergencia de a bordo contra la contaminación del mar que se prescriben en el Anexo I del Convenio MARPOL.

1.2 Prescripciones estructurales

1.2.1 En el caso de los buques de las categorías A y B construidos el [fecha de entrada en vigor] o posteriormente con una capacidad total de combustible líquido inferior a 600 m³, todos los tanques de combustible líquido estarán separados del forro exterior por una distancia no inferior a 0,76 m. Esta disposición no se aplica a los tanques de combustible líquido pequeños con una capacidad individual máxima no superior a 30 m³.

1.2.2 En el caso de los buques de las categorías A y B construidos el [fecha de entrada en vigor] o posteriormente de menos de 600 toneladas de peso muerto, todos los tanques de carga construidos y utilizados para transportar hidrocarburos estarán separados del forro exterior por una distancia no inferior a 0,76 m.

1.2.3 En el caso de los buques de las categorías A y B construidos el [fecha de entrada en vigor] o posteriormente, todos los tanques de residuos de hidrocarburos (fangos) y los tanques de retención de aguas de sentina oleosas estarán separados del forro exterior por una distancia no inferior a 0,76 m. Esta disposición no se aplica a los tanques pequeños con una capacidad individual máxima no superior a 30 m³.

**CAPÍTULO 2
PREVENCIÓN DE LA CONTAMINACIÓN POR SUSTANCIAS NOCIVAS
LÍQUIDAS TRANSPORTADAS A GRANEL**

2.1 Prescripciones operacionales

2.1.1 En las aguas árticas se prohibirá toda descarga en el mar de sustancias nocivas líquidas o de mezclas que contengan dichas sustancias.

2.1.2 Las operaciones en las aguas polares se tendrán en cuenta, según proceda, en el Libro registro de carga, el Manual y el Plan de emergencia de a bordo contra la contaminación del mar por sustancias nocivas líquidas o el Plan de emergencia de a bordo contra la contaminación del mar que se prescriben en el Anexo II del Convenio MARPOL.

2.1.3 En el caso de los buques de las categorías A y B construidos el [fecha de entrada en vigor] o posteriormente, el transporte de sustancias nocivas líquidas (NLS) para las cuales se prescriba el tipo de buque 3 en la columna e) del capítulo 17 del Código internacional para la construcción y el equipo de buques que transporten productos químicos peligrosos a granel o el transporte de las sustancias identificadas como NLS en el capítulo 18 de dicho código en los tanques de carga de los buques de tipo 3 estarán sujetos a la aprobación de la Administración. Los resultados quedarán reflejados en el Certificado internacional de prevención de la contaminación para el transporte de sustancias nocivas líquidas a granel o en el Certificado de aptitud del buque, indicando la operación en aguas polares.

CAPÍTULO 3 PREVENCIÓN DE LA CONTAMINACIÓN POR SUSTANCIAS PERJUDICIALES TRANSPORTADAS POR MAR EN BULTOS

Se ha dejado en blanco intencionadamente.

CAPÍTULO 4 PREVENCIÓN DE LA CONTAMINACIÓN POR LAS AGUAS SUCIAS DE LOS BUQUES

4.1 Definiciones

4.1.1 *Construido*: buque cuya quilla haya sido colocada o cuya construcción se halle en una fase equivalente.

4.1.2 *Barrera de hielo*: sábana de hielo flotante de considerable espesor, entre 2 y 50 m o más sobre el nivel del mar, anexada a la costa.³

4.1.3 *Hielo fijo*: hielo marino que se forma y permanece fijo a lo largo de la costa, en donde es anexado a la orilla, a una pared de hielo, a un frente de barrera, entre bajos fondos o témpanos varados.⁴

4.2 Prescripciones operacionales

4.2.1 Las descargas de aguas sucias en las aguas polares están prohibidas a menos que se realicen de conformidad con lo dispuesto en el Anexo IV del Convenio MARPOL y las prescripciones siguientes:

- .1 el buque descarga aguas sucias desmenuzadas y desinfectadas de conformidad con la regla 11.1.1 del Anexo IV del Convenio MARPOL a una distancia superior a 3 millas marinas de cualquier barrera de hielo o hielo fijo, y estará lo más lejos posible de las zonas en las que la concentración de hielo sea superior a 1/10; o

³ Véase la Nomenclatura de la OMM del Hielo Marino.

⁴ Véase la resolución MEPC.2(VI), la resolución MEPC.159(55) o la resolución MEPC.227(64), según proceda.

- .2 el buque descarga aguas sucias que no están desmenuzadas ni desinfectadas de conformidad con la regla 11.1.1 del Anexo IV del Convenio MARPOL a una distancia superior a 12 millas marinas de cualquier barrera de hielo o hielo fijo, y estará lo más lejos posible de las zonas en las que la concentración de hielo sea superior a 1/10; o
- .3 el buque utiliza una instalación de tratamiento de aguas sucias aprobada⁴ que haya sido certificada por la Administración, a fin de cumplir las prescripciones operacionales que figuran en las reglas 9.1.1 o 9.2.1 del Anexo IV del Convenio MARPOL, descarga aguas sucias de conformidad con la regla 11.1.2 del Anexo IV y estará lo más lejos posible de la tierra más cercana, cualquier barrera de hielo, hielo fijo o zonas en las que la concentración de hielo sea superior a 1/10.

4.2.2 Se prohíbe la descarga de aguas sucias en el mar de los buques de las categorías A y B construidos el [fecha de entrada en vigor] o posteriormente y de todos los buques de pasaje construidos el [fecha de entrada en vigor] o posteriormente, salvo cuando dichas descargas cumplan lo dispuesto en el párrafo 4.2.1.3 del presente capítulo.

4.2.3 No obstante lo prescrito en el párrafo 4.2.1, los buques de las categorías A y B que operan en zonas en las que la concentración de hielo sea superior a 1/10 durante periodos de tiempo largos sólo podrán descargar aguas sucias mediante una instalación de tratamiento de aguas sucias aprobada que haya sido certificada por la Administración, a fin de cumplir las prescripciones operacionales que figuran en las reglas 9.1.1 o 9.2.1 del Anexo IV del Convenio MARPOL. Estas descargas estarán sujetas a la aprobación de la Administración.

CAPÍTULO 5 PREVENCIÓN DE LA CONTAMINACIÓN POR LAS BASURAS DE LOS BUQUES

5.1 Definiciones

5.1.1 *Barrera de hielo*: sábana de hielo flotante de considerable espesor, entre 2 y 50 m o más sobre el nivel del mar, anexada a la costa.⁵

5.1.2 *Hielo fijo*: hielo marino que se forma y permanece fijo a lo largo de la costa, en donde es anexado a la orilla, a una pared de hielo, a un frente de barrera, entre bajos fondos o témpanos varados.

5.2 Prescripciones operacionales

5.2.1 En las aguas árticas, la descarga de basuras en el mar permitida de conformidad con la regla 4 del Anexo V del Convenio MARPOL satisfará las prescripciones adicionales siguientes:

- .1 la descarga de desechos de alimentos en el mar sólo está permitida cuando el buque se encuentre lo más lejos posible de las zonas en las que la concentración de hielo sea superior a 1/10, pero en ningún caso a menos de 12 millas marinas de la tierra más próxima, la barrera de hielo más próxima o el hielo fijo más próximo;

⁵ Véase la Nomenclatura de la OMM del Hielo Marino.

- .2 los desechos de alimentos deberán estar desmenuzados o triturados de manera que puedan pasar por cribas con mallas de una abertura máxima de 25 mm. Los desechos de alimentos no estarán contaminados por ningún otro tipo de basuras;
- .3 los desechos de alimentos no se descargarán en el hielo;
- .4 la descarga de cadáveres de animales está prohibida; y
- .5 la descarga de residuos de carga que no pueden recuperarse mediante los medios normalmente disponibles de descarga sólo se permitirá cuando el buque esté en ruta y cuando se cumplan todas las condiciones siguientes:
 - .1 los residuos de carga y los agentes y aditivos de limpieza contenidos en el agua de lavado de las bodegas no incluyen ninguna sustancia clasificada como perjudicial para el medio marino, teniendo en cuenta las directrices elaboradas por la Organización;
 - .2 tanto el puerto de partida como el siguiente puerto de destino se encuentran en aguas árticas y el buque no transitará fuera de las aguas árticas entre esos puertos;
 - .3 en esos puertos no se dispone de instalaciones de recepción adecuadas teniendo en cuenta las directrices elaboradas por la Organización; y
 - .4 cuando se hayan cumplido las condiciones señaladas en los apartados 5.2.1.5.1, 5.2.1.5.2 y 5.2.1.5.3 del presente párrafo, la descarga del agua de lavado de las bodegas de carga que contenga residuos se efectuará lo más lejos posible de las zonas en las que la concentración del hielo sea superior a 1/10, pero en ningún caso a menos de 12 millas marinas de la tierra más próxima, la barrera de hielo más próxima o el hielo fijo más próximo.

5.2.2 En la zona del Antártico, la descarga de basuras en el mar permitida de conformidad con la regla 6 del Anexo V del Convenio MARPOL satisfará las prescripciones adicionales siguientes:

- .1 las descargas que se indican en la regla 6.1 del Anexo V del Convenio MARPOL se efectuarán lo más lejos posible de las zonas en las que la concentración de hielo sea superior a 1/10, pero en ningún caso a menos de 12 millas marinas del hielo fijo más próximo; y
- .2 los desechos de alimentos no se descargarán en el hielo.

5.2.3 Las operaciones en las aguas polares se tendrán en cuenta, según proceda, en el Libro registro de basuras, el Plan de gestión de basuras y los rótulos, que se prescriben en el Anexo V del Convenio MARPOL.

PARTE II-B
ORIENTACIONES ADICIONALES RELATIVAS A LAS DISPOSICIONES
DE LA INTRODUCCIÓN Y LA PARTE II-A

1 Orientaciones adicionales relativas al capítulo 1

1.1 Se alienta a los buques a que apliquen la regla 43 del Anexo I del Convenio MARPOL cuando operen en las aguas árticas.

1.2 Deberían examinarse los sistemas basados en agua o lubricantes biodegradables no tóxicos en los componentes lubricados situados en el exterior del casco sumergido con interfaces directas de agua de mar, como las juntas de eje y las juntas de rotación.

2 Orientaciones adicionales relativas al capítulo 2

En el caso de los buques de las categorías A y B construidos el [fecha de entrada en vigor] o posteriormente y certificados para transportar sustancias nocivas líquidas (NLS), se alienta a que el transporte de las NLS para las cuales se prescriba el tipo de buque 3 en la columna e) del capítulo 17 del Código internacional para la construcción y el equipo de buques que transporten productos químicos peligrosos a granel y el transporte de las sustancias identificadas como NLS en el capítulo 18 de dicho código se efectúen en tanques separados del forro exterior por una distancia no inferior a 760 mm.

3 Orientaciones adicionales relativas al capítulo 5

A fin de reducir al mínimo los riesgos relacionados con la mortalidad de la carga animal, debería examinarse el modo en que los cadáveres de animales se gestionarán, tratarán y almacenarán a bordo cuando los buques que lleven dicha carga operen en aguas polares. Se hace referencia en particular a las Directrices de 2012 para la implantación del Anexo V del Convenio MARPOL (resolución MEPC.219(63)) y las Directrices de 2012 para la elaboración de planes de gestión de basuras (resolución MEPC.220(63)).

4 Orientaciones adicionales en virtud de otros convenios y directrices ambientales

4.1 Hasta que no entre en vigor el Convenio internacional para el control y la gestión del agua de lastre y los sedimentos de los buques, deberían tenerse en cuenta, según proceda, las disposiciones sobre la gestión del agua de lastre de la Norma para el cambio del agua de lastre, que figura en la regla D-1, o de la Norma de eficacia de la gestión del agua de lastre, que figura en la regla D-2 del Convenio. Deberían tenerse en cuenta también las disposiciones de las Directrices para el cambio del agua de lastre en la zona del Tratado Antártico (resolución MEPC.163(56)), junto con otras directrices pertinentes que elabore la Organización.

4.2 Al seleccionar el sistema de gestión del agua de lastre debería prestarse atención a las condiciones límite que se especifican en el apéndice del Certificado de homologación y a la temperatura a la que se ha sometido a prueba el sistema, a fin de garantizar su idoneidad y eficacia en las aguas polares.

4.3 A fin de reducir al mínimo el riesgo de transferencia de especies acuáticas invasivas mediante contaminación biológica, deberían considerarse medidas para minimizar el riesgo de una degradación más rápida de los revestimientos antiincrustantes en las operaciones en hielos polares. Se hace referencia en particular a 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 (resolución MEPC.207(62)).

Cuadro: Ejemplo de cuestiones relacionadas con los sistemas antiincrustantes que se han tenido en cuenta en algunos buques para navegación en hielo
(Algunos armadores de buques para navegación en hielo utilizan este cuadro)

	Casco	Cajón de toma de mar
Operaciones a lo largo de todo el año en aguas polares cubiertas de hielo	Revestimiento para hielo resistente a la abrasión y con coeficiente de fricción bajo. Ningún sistema antiincrustante.	Revestimiento resistente a la abrasión. Composición de acuerdo con el Convenio AFS. El propietario del buque decidirá el espesor del sistema antiincrustante.
Operaciones intermitentes en aguas polares cubiertas de hielo	Revestimiento para hielo resistente a la abrasión y con coeficiente de fricción bajo. En los costados por encima de la quilla de balance, el espesor máximo del sistema antiincrustante será de 75 µm para proteger el casco entre la aplicación del sistema antiincrustante y el siguiente viaje previsto en aguas cubiertas de hielo. El propietario del buque decidirá el espesor en la zona del fondo. El propietario del buque debería decidir también la composición del sistema antiincrustante.	Composición de acuerdo con el Convenio AFS. El propietario del buque decidirá el espesor del sistema antiincrustante.
Buques de las categorías B y C	Composición de acuerdo con el Convenio AFS. El propietario del buque decidirá el espesor del sistema antiincrustante.	Composición de acuerdo con el Convenio AFS. El propietario del buque decidirá el espesor del sistema antiincrustante.

ANEXO 11

PROYECTOS DE ENMIENDA A LOS ANEXOS I, II, IV Y V DEL CONVENIO MARPOL

ANEXO I REGLAS PARA PREVENIR LA CONTAMINACIÓN POR HIDROCARBUROS

Capítulo 1 Generalidades

Regla 3 – Exenciones y dispensas

- 1 En el párrafo 1 se introducen las palabras "o en la sección 1.2 de la parte II-A del código polar" a continuación de las palabras "en los capítulos 3 y 4 del presente anexo".
- 2 Se añade el nuevo párrafo 5.2.2 siguiente:
".2 en las aguas árticas; o"
- 3 Los párrafos 5.2.2 a 5.2.6 actuales pasan a ser los párrafos 5.2.3 a 5.2.7, y los subpárrafos se reenumeran en consecuencia.
- 4 El encabezamiento del nuevo párrafo 5.2.3 se sustituye por el siguiente:
".3 dentro de las 50 millas marinas de la tierra más próxima fuera de las zonas especiales o de las aguas árticas, cuando esté destinado a:"

Regla 4 – Excepciones

- 5 El encabezamiento se sustituye por el siguiente:
"Las reglas 15 y 34 del presente anexo y el párrafo 1.1.1 de la parte II-A del código polar no se aplicarán:"

Capítulo 3 Prescripciones aplicables a los espacios de máquinas de todos los buques

Parte B Equipo

Regla 14 – Equipo filtrador de hidrocarburos

- 6 El párrafo 5.1 se sustituye por el siguiente:
".1 todo buque que efectúe exclusivamente viajes dentro de zonas especiales o en las aguas árticas; o"
- 7 En el párrafo 5.3.4 se introducen las palabras "o en las aguas árticas" entre las palabras "dentro de zonas especiales" y "o que ha sido aceptado".

Parte C
Control de las descargas operacionales
de hidrocarburos

Regla 15 – Control de las descargas de hidrocarburos

8 A continuación del título de la sección A se añaden las palabras "con excepción de las aguas árticas".

9 A continuación del título de la sección C se añaden las palabras "y las aguas árticas".

Capítulo 4
Prescripciones relativas a las zonas
de carga de los petroleros

Parte C
Control de las descargas operacionales
de hidrocarburos

Regla 34 – Control de las descargas de hidrocarburos

10 A continuación del título de la sección A se añaden las palabras "con excepción de las aguas árticas".

Capítulo 6
Instalaciones de recepción

Regla 38 – Instalaciones de recepción

11 En el párrafo 2.5 se añaden las palabras "y en el párrafo 1.1.1 de la parte II-A del código polar" a continuación de las palabras "en las reglas 15 y 34 del presente anexo".

12 En el párrafo 3.5 se añaden las palabras "y con el párrafo 1.1.1 de la parte II-A del código polar" a continuación de las palabras "con la regla 15 de este anexo".

Capítulo 11
Código internacional para los buques
que operen en aguas polares

13 Se añade el nuevo capítulo 11 siguiente a continuación del capítulo 10 actual:

"Capítulo 11 – Código internacional para los buques que operen en aguas polares

Regla 46 – Definiciones

A los efectos del presente anexo:

1 Por *código polar* se entiende el código internacional para los buques que operen en aguas polares, que consta de una introducción, las partes I-A y II-A y las partes I-B y II-B, y que fue adoptado mediante las resoluciones [MEPC....(...)] y MSC....(...)], según sea enmendado, siempre que:

- .1 las enmiendas a las disposiciones relativas al medio ambiente de la introducción y el capítulo 1 de la parte II-A del código polar se adopten, entren en vigor y se apliquen de conformidad con lo dispuesto en el artículo 16 del presente convenio respecto de los procedimientos de enmienda aplicables al apéndice de un anexo; y
- .2 las enmiendas a la parte II-B del código polar sean adoptadas por el Comité de protección del medio marino de conformidad con su Reglamento interior.

2 Por *aguas árticas* se entienden las aguas situadas al norte de una línea que va desde los 58°00'0 N de latitud y los 042°00'0 W de longitud hasta los 64°37'0 N de latitud y los 035°27'0 W de longitud, y de ahí, por una loxodrómica, hasta los 67°03'9 N de latitud y los 026°33'4 W de longitud, y, a continuación, por una loxodrómica, hasta Sørkapp, Jan Mayen y, por la costa meridional de Jan Mayen, hasta la isla de Bjørnøya, y, a continuación, por la línea del círculo polar máximo, desde la isla de Bjørnøya hasta el cabo Kanin Nos, y, siguiendo la costa septentrional del continente asiático hacia el este, hasta el estrecho de Bering, y de ahí, hacia el oeste, por los 60° N de latitud hasta Il'pyrskiy, siguiendo a continuación el paralelo 60° N hacia el este, hasta el estrecho de Etolin inclusive, bordeando después la costa septentrional del continente norteamericano, hasta los 60° N de latitud y hacia el este, siguiendo el paralelo 60° N hasta los 56°37'1 W de longitud, y de ahí, hasta los 58°00'0 N de latitud y los 042°00'0 W de longitud.

3 Por *aguas polares* se entienden las aguas árticas y/o la zona del Antártico.

Regla 47 – Ámbito de aplicación y prescripciones

- 1 El presente capítulo se aplica a todos los buques que operen en aguas polares.
- 2 Salvo disposición expresa en otro sentido, todo buque contemplado en el párrafo 1 de la presente regla cumplirá las disposiciones relativas al medio ambiente de la introducción y el capítulo 1 de la parte II-A del código polar, además de cualquier otra prescripción aplicable del presente anexo.
- 3 Al aplicar el capítulo 1 de la parte II-A del código polar deberían tenerse en cuenta las orientaciones adicionales que figuran en la parte II-B del código polar."

Apéndice II Modelo de Certificado IOPP y Suplementos

Apéndice

Suplemento del Certificado internacional de prevención de la contaminación por hidrocarburos (Certificado IOPP) – Modelo A

- 14 Se añade la nueva sección 8 siguiente a continuación de la sección 7 actual:
 - "8 Cumplimiento del capítulo 1 de la parte II-A del código polar
 - 8.1 El buque cumple las prescripciones adicionales que se indican en las disposiciones relativas al medio ambiente de la introducción y la sección 1.2 del capítulo 1 de la parte II-A del código polar

Suplemento del Certificado internacional de prevención de la contaminación por hidrocarburos (Certificado IOPP) – Modelo B

15 Se añade la nueva sección 11 siguiente a continuación de la sección 10 actual:

"11 Cumplimiento del capítulo 1 de la parte II-A del código polar

11.1 El buque cumple las prescripciones adicionales de la parte ambiental de la introducción y la sección 1.2 del capítulo I de la parte II-A del código polar."

**ANEXO II
REGLAS PARA PREVENIR LA CONTAMINACIÓN POR SUSTANCIAS
NOCIVAS LÍQUIDAS TRANSPORTADAS A GRANEL**

**Capítulo 1
Generalidades**

Regla 3 – Excepciones

1 En el encabezamiento del párrafo 1 se introducen las palabras "y del capítulo 2 de la parte II-A del código polar" entre las palabras "del presente anexo" y "relativas a las descargas".

**Capítulo 6
Medidas de supervisión por los Estados
rectores de puertos**

Regla 16 – Medidas de supervisión

2 En el párrafo 3 se sustituye la referencia "de la regla 13 y de la presente regla" por "de la regla 13, de la presente regla y del capítulo 2 de la parte II-A del código polar cuando el buque opere en aguas árticas".

**Capítulo 10
Código internacional para los buques
que operen en aguas polares**

3 Se añade el nuevo capítulo 10 siguiente a continuación del capítulo 9 actual:

"Capítulo 10 – Código internacional para los buques que operen en aguas polares

Regla 21 – Definiciones

A los efectos del presente anexo:

1 Por *código polar* se entiende el código internacional para los buques que operen en aguas polares, que consta de una introducción, las partes I-A y II-A y las partes I-B y II-B, y que fue adoptado mediante las resoluciones [MEPC....(...) y MSC....(...)], según sea enmendado, siempre que:

- .1 las enmiendas a las disposiciones relativas al medio ambiente de la introducción y el capítulo 2 de la parte II-A del código polar se adopten, entren en vigor y se apliquen de conformidad con lo dispuesto en el artículo 16 del presente convenio respecto de los procedimientos de enmienda aplicables al apéndice de un anexo; y
- .2 las enmiendas a la parte II-B del código polar sean adoptadas por el Comité de protección del medio marino de conformidad con su Reglamento interior.

2 Por *aguas árticas* se entienden las aguas situadas al norte de una línea que va desde los 58°00'0 N de latitud y los 042°00'0 W de longitud hasta los 64°37'0 N de latitud y los 035°27'0 W de longitud, y de ahí, por una loxodrómica, hasta los 67°03'9 N de latitud y los 026°33'4 W de longitud, y, a continuación, por una loxodrómica, hasta Sørkapp, Jan Mayen y, por la costa meridional de Jan Mayen, hasta la isla de Bjørnøya, y, a continuación, por la línea del círculo polar máximo, desde la isla de Bjørnøya hasta el cabo Kanin Nos, y, siguiendo la costa septentrional del continente asiático hacia el este, hasta el estrecho de Bering, y de ahí, hacia el oeste, por los 60° N de latitud hasta Il'pyskiy, siguiendo a continuación el paralelo 60° N hacia el este, hasta el estrecho de Etolin inclusive, bordeando después la costa septentrional del continente norteamericano, hasta los 60° N de latitud y hacia el este, siguiendo el paralelo 60° N hasta los 56°37'1 W de longitud, y de ahí, hasta los 58°00'0 N de latitud y los 042°00'0 W de longitud.

3 Por *aguas polares* se entienden las aguas árticas y/o la zona del Antártico.

Regla 22 – Ámbito de aplicación y prescripciones

1 El presente capítulo se aplica a todos los buques que estén autorizados a transportar sustancias nocivas líquidas a granel y que operen en aguas polares.

2 Salvo disposición expresa en otro sentido, todo buque contemplado en el párrafo 1 de la presente regla cumplirá las disposiciones relativas al medio ambiente de la introducción y el capítulo 2 de la parte II-A del código polar, además de cualquier otra prescripción aplicable del presente anexo.

3 Al aplicar el capítulo 2 de la parte II-A del código polar deberían tenerse en cuenta las orientaciones adicionales que figuran en la parte II-B del código polar."

Apéndice IV

Formato normalizado del Manual de procedimientos y medios

Sección 1 – Elementos principales del Anexo II del MARPOL

4 Al final del párrafo 1.3 se añade la oración siguiente:

"Además, de conformidad con el capítulo 2 de la parte II-A del código polar, se establecen criterios de descarga más rigurosos en las aguas árticas."

Sección 4 – Procedimientos para la limpieza de tanques de carga, la descarga de residuos, el lastrado y el deslastrado

5 En el párrafo 4.4.3 se sustituyen las palabras "la zona del Antártico (la extensión de mar situada al sur del paralelo 60° S)" por "las aguas polares".

**ANEXO IV
REGLAS PARA PREVENIR LA CONTAMINACIÓN POR
LAS AGUAS SUCIAS DE LOS BUQUES**

**Capítulo 1
Generalidades**

Regla 3 – Excepciones

1 El encabezamiento del párrafo 1 se sustituye por el siguiente:

"1 La regla 11 del presente anexo y la sección 4.2 del capítulo 4 de la parte II-A del código polar no se aplicarán:"

**Capítulo 7
Código internacional para los buques
que operen en aguas polares**

2 Se añade el nuevo capítulo 7 siguiente a continuación del capítulo 6 actual:

"Capítulo 7 – Código internacional para los buques que operen en aguas polares

Regla 17 – Definiciones

A los efectos del presente anexo:

1 Por *código polar* se entiende el código internacional para los buques que operen en aguas polares, que consta de una introducción, las partes I-A y II-A y las partes I-B y II-B, y que fue adoptado mediante las resoluciones [MEPC....(...) y MSC....(...)], según sea enmendado, siempre que:

- .1 las enmiendas a las disposiciones relativas al medio ambiente de la introducción y el capítulo 4 de la parte II-A del código polar se adopten, entren en vigor y se apliquen de conformidad con lo dispuesto en el artículo 16 del presente convenio respecto de los procedimientos de enmienda aplicables al apéndice de un anexo; y
- .2 las enmiendas a la parte II-B del código polar sean adoptadas por el Comité de protección del medio marino de conformidad con su Reglamento interior.

2 Por *zona del Antártico* se entiende la extensión de mar situada al sur de los 60° S de latitud.

3 Por *aguas árticas* se entienden las aguas situadas al norte de una línea que va desde los 58°00'0 N de latitud y los 042°00'0 W de longitud hasta los 64°37'0 N de latitud y los 035°27'0 W de longitud, y de ahí, por una loxodrómica, hasta los 67°03'9 N de latitud y los 026°33'4 W de longitud, y, a continuación, por una loxodrómica, hasta Sørkapp, Jan Mayen y, por la costa meridional de Jan Mayen, hasta la isla de Bjørnøya, y, a continuación, por la línea del círculo polar máximo, desde la isla de Bjørnøya hasta el cabo Kanin Nos, y, siguiendo la costa

septentrional del continente asiático hacia el este, hasta el estrecho de Bering, y de ahí, hacia el oeste, por los 60° N de latitud hasta Il'pyrskiy, siguiendo a continuación el paralelo 60° N hacia el este, hasta el estrecho de Etolin inclusive, bordeando después la costa septentrional del continente norteamericano, hasta los 60° N de latitud y hacia el este, siguiendo el paralelo 60° N hasta los 56°37'1 W de longitud, y de ahí, hasta los 58°00'0 N de latitud y los 042°00'0 W de longitud.

4 Por *aguas polares* se entienden las aguas árticas y/o la zona del Antártico.

Regla 18 – Ámbito de aplicación y prescripciones

1 El presente capítulo se aplica a todos los buques que operen en aguas polares y estén certificados de conformidad con el presente anexo.

2 Salvo disposición expresa en otro sentido, todo buque contemplado en el párrafo 1 de la presente regla cumplirá las disposiciones relativas al medio ambiente de la introducción y el capítulo 4 de la parte II-A del código polar, además de cualquier otra prescripción aplicable del presente anexo."

ANEXO V REGLAS PARA PREVENIR LA CONTAMINACIÓN POR LAS BASURAS DE LOS BUQUES

Capítulo 1 Generalidades

Regla 3 – Prohibición general de la descarga de basuras en el mar

1 En el párrafo 1 se sustituye la referencia a las "reglas 4, 5, 6 y 7 del presente anexo" por "reglas 4, 5, 6 y 7 del presente anexo y la sección 5.2 de la parte II-A del código polar, que se define en la regla 13.1 del presente anexo".

Regla 7 – Excepciones

2 El encabezamiento del párrafo 1 se sustituye por el siguiente:

"1 Las reglas 3, 4, 5 y 6 del presente anexo y la sección 5.2 del capítulo 5 de la parte II-A del código polar no se aplicarán:"

3 El párrafo 2.1 se sustituye por el siguiente:

".1 Las prescripciones de *en ruta* establecidas en las reglas 4 y 6 del presente anexo y en el capítulo 5 de la parte II-A del código polar no se aplicarán a la descarga de desechos de alimentos cuando quede claro que mantener dichos desechos de alimentos a bordo representa un riesgo inminente para la salud de las personas a bordo."

Regla 10 – Rótulos, planes de gestión de basuras y mantenimiento de registros de basuras

4 En el párrafo 1.1 se añaden las palabras "y en la sección 5.2 de la parte II-A del código polar" a continuación de las referencias a "las reglas 3, 4, 5 y 6 del presente anexo".

Capítulo 3 Código internacional para los buques que operen en aguas polares

5 Se añade el nuevo capítulo 3 siguiente:

"Capítulo 3 – Código internacional para los buques que operen en aguas polares

Regla 13 – Definiciones

A los efectos del presente anexo:

1 Por *código polar* se entiende el código internacional para los buques que operen en aguas polares, que consta de una introducción, las partes I-A y II-A y las partes I-B y II-B, y que fue adoptado mediante las resoluciones [MEPC....(...)] y MSC....(...)], según sea enmendado, siempre que:

- .1 las enmiendas a las disposiciones relativas al medio ambiente de la introducción y el capítulo 5 de la parte II-A del código polar se adopten, entren en vigor y se apliquen de conformidad con lo dispuesto en el artículo 16 del presente convenio respecto de los procedimientos de enmienda aplicables al apéndice de un anexo; y
- .2 las enmiendas a la parte II-B del código polar sean adoptadas por el Comité de protección del medio marino de conformidad con su Reglamento interior.

2 Por *aguas árticas* se entienden las aguas situadas al norte de una línea que va desde los 58°00'0 N de latitud y los 042°00'0 W de longitud hasta los 64°37'0 N de latitud y los 035°27'0 W de longitud, y de ahí, por una loxodrómica, hasta los 67°03'9 N de latitud y los 026°33'4 W de longitud, y, a continuación, por una loxodrómica, hasta Sørkapp, Jan Mayen y, por la costa meridional de Jan Mayen, hasta la isla de Bjørnøya, y, a continuación, por la línea del círculo polar máximo, desde la isla de Bjørnøya hasta el cabo Kanin Nos, y, siguiendo la costa septentrional del continente asiático hacia el este, hasta el estrecho de Bering, y de ahí, hacia el oeste, por los 60° N de latitud hasta Il'pyrskiy, siguiendo a continuación el paralelo 60° N hacia el este, hasta el estrecho de Etolin inclusive, bordeando después la costa septentrional del continente norteamericano, hasta los 60° N de latitud y hacia el este, siguiendo el paralelo 60° N hasta los 56°37'1 W de longitud, y de ahí, hasta los 58°00'0 N de latitud y los 042°00'0 W de longitud.

3 Por *aguas polares* se entienden las aguas árticas y/o la zona del Antártico.

Regla 14 – Ámbito de aplicación y prescripciones

1 El presente capítulo se aplica a todos los buques para los que rija el presente anexo y que operen en aguas polares.

2 Salvo disposición expresa en otro sentido, todo buque contemplado en el párrafo 1 de la presente regla cumplirá las disposiciones relativas al medio ambiente de la introducción y el capítulo 5 de la parte II-A del código polar, además de cualquier otra prescripción aplicable del presente anexo.

3 Al aplicar el capítulo 5 de la parte II-A del código polar deberían tenerse en cuenta las orientaciones adicionales que figuran en la parte II-B del código polar."

Apéndice
Modelo de Libro registro de basuras

6 El encabezamiento de la sección 4.1.3 se sustituye por el siguiente:

"4.1.3 Cuando se descarguen basuras en el mar de conformidad con las reglas 4, 5 o 6 del Anexo V del Convenio MARPOL o con el capítulo 5 de la parte II-A del código polar:"

ANEXO 12

PROYECTO DE ENMIENDAS A LA REGLA 12 DEL ANEXO I DEL CONVENIO MARPOL

ANEXO I REGLAS PARA PREVENIR LA CONTAMINACIÓN POR HIDROCARBUROS

Capítulo 3 Prescripciones aplicables a los espacios de máquinas de todos los buques

Parte A Construcción

Se sustituye la regla 12 por el texto siguiente:

"1 Salvo indicación expresa en otro sentido, la presente regla se aplica a todos los buques de arqueo bruto igual o superior a 400, con la salvedad de que la regla 12.3.5 sólo se aplicará en la medida en que sea razonable y practicable a los buques entregados a más tardar el 31 de diciembre de 1979, según se definen en la regla 1.28.1.

2 Los residuos de hidrocarburos (fangos) podrán eliminarse directamente desde el tanque o tanques de residuos de hidrocarburos (fangos) a las instalaciones de recepción mediante la conexión universal de descarga que se indica en la regla 13 del presente anexo, o a cualquier otro medio de eliminación aprobado de residuos de hidrocarburos (fangos), como un incinerador, una caldera auxiliar con capacidad para incinerar residuos de hidrocarburos (fangos) u otros medios aceptables que se anotarán en la sección 3.2 de los modelos A o B del Suplemento del Certificado IOPP.

3 Se facilitarán uno o varios tanques de residuos de hidrocarburos (fangos) que:

- .1 tendrán la capacidad adecuada, según el tipo de máquinas y la duración del viaje, para recibir los residuos de hidrocarburos (fangos) que no puedan tratarse de otra forma con arreglo a las disposiciones del presente anexo;
- .2 estarán provistos de una bomba designada que pueda aspirar desde el tanque o tanques de los residuos de hidrocarburos (fangos) para la eliminación de dichos residuos por los medios descritos en la regla 12.2;
- .3 no tendrán conexiones de descarga con el sistema de sentina, el tanque o tanques de retención de aguas de sentina oleosas, el techo del doble fondo ni los separadores de aguas oleosas, pero:
 - .1 el tanque o tanques podrán disponer de medios de drenaje, provistos de válvulas de cierre automático accionadas manualmente y medios para la posterior vigilancia visual del agua separada de los sedimentos,

que vayan a un tanque de retención de aguas de sentina oleosas o a un pozo de sentina, o un medio alternativo, a condición de que éste no tenga una conexión directa con el sistema de tuberías de descarga de sentina;

.2 las tuberías de descarga de los tanques de fangos y las tuberías del agua de sentina podrán estar conectadas a una tubería común que conduzca a la conexión universal de descarga que se indica en la regla 13 del presente anexo. La conexión de ambos sistemas a la posible tubería común que conduzca a la conexión universal de descarga que se indica en la regla 13 no permitirá el trasiego de fangos al sistema de sentina;

.4 no tendrán ninguna tubería con conexión al mar, salvo la conexión universal de descarga que se indica en la regla 13 del presente anexo; y

.5 estarán proyectados y construidos de manera que se facilite su limpieza y la descarga de los residuos en las instalaciones de recepción.

4 Los buques construidos antes del [1 de enero de 2017] se dispondrán de modo que cumplan lo dispuesto en la regla 12.3.3 a más tardar en la fecha del primer reconocimiento de renovación que se realice el [1 de enero de 2017] o posteriormente."

ANEXO 13

ORDEN DEL DÍA BIENAL DEL SUBCOMITÉ PPR Y ORDEN DEL DÍA PROVISIONAL DEL PPR 2

SUBCOMITÉ DE PREVENCIÓN Y LUCHA CONTRA LA CONTAMINACIÓN (SUBCOMITÉ PPR)								
Número del resultado previsto	Descripción	Año de ultimación previsto	Órgano u órganos superiores	Órgano u órganos coordinadores	Órgano u órganos conexos	Situación del resultado para el año 1	Situación del resultado para el año 2	Referencias
1.1.2.3	Interpretación unificada de las disposiciones de los convenios de la OMI relativos a la seguridad, la protección y el medio ambiente	Tarea continuada	MSC/MEPC		III/PPR/CCC/SDC/SSE/NCSR	De plazo indefinido		
2.0.1.2	Directrices para la supervisión por el Estado rector del puerto en virtud del Convenio BWM 2004, incluidas las orientaciones relativas al muestreo y el análisis del agua de lastre	2015	MEPC	PPR	III	En curso		
5.2.1.15	Código obligatorio para los buques que operen en aguas polares	2015	MSC/MEPC	SDC	HTW/PPR/SDC/SSE/NCSR	No se aplica		No se ha recibido ninguna solicitud del Subcomité SDC
5.2.1.16	Instrumento no obligatorio sobre las reglas aplicables a los buques no regidos por los convenios	2015	MSC	III	HTW/PPR/SDC/SSE/NCSR	No se aplica		No se ha recibido ninguna solicitud del Subcomité III
7.1.2.1	Revisión de las Directrices para la elaboración del inventario de materiales potencialmente peligrosos	2015	MEPC		PPR	En curso		MEPC 67/20, párrafo 3.5
7.1.2.5	Elaboración de un manual titulado "Gestión del agua de lastre – Cómo llevarla a la práctica"	2015	MEPC		PPR	En curso		

SUBCOMITÉ DE PREVENCIÓN Y LUCHA CONTRA LA CONTAMINACIÓN (SUBCOMITÉ PPR)								
Número del resultado previsto	Descripción	Año de ultimación previsto	Órgano u órganos superiores	Órgano u órganos coordinadores	Órgano u órganos conexos	Situación del resultado para el año 1	Situación del resultado para el año 2	Referencias
7.1.2.6	Orientaciones relativas a los ofrecimientos internacionales de asistencia en la lucha contra un suceso de contaminación del mar por hidrocarburos	2015	MEPC		PPR	En curso		
7.1.2.8	Orientaciones sobre el funcionamiento seguro y las normas de rendimiento del equipo de lucha contra la contaminación por hidrocarburos	2014	MEPC	PPR	SDC	Alcanzado		
7.1.2.9	Revisión de la sección II: "Planificación para contingencias" del Manual sobre la contaminación ocasionada por hidrocarburos	2015	MEPC		PPR	En curso		
7.1.2.10	Guía sobre la lucha contra los derrames de hidrocarburos en condiciones de hielo y nieve	2015	MEPC		PPR	En curso		
7.1.2.11	Actualización de las Directrices de la OMI sobre la aplicación de dispersantes	2015	MEPC		PPR	En curso		
7.1.2.13	Código para el transporte y la manipulación de cantidades limitadas de sustancias líquidas nocivas y potencialmente peligrosas a granel en buques de apoyo mar adentro	2015	MSC/ MEPC	PPR	SDC/SSE	En curso		MEPC 66/21, párrafo 18.22
Nota: El MEPC 66 aceptó la propuesta del PPR 1 de añadir el Subcomité SSE a este resultado como órgano conexo.								
7.2.2.1	Riesgos de los productos químicos desde el punto de vista de la seguridad y la contaminación y preparación de las correspondientes enmiendas al Código CIQ, teniendo en cuenta	Tarea continuada	MEPC		PPR	De plazo indefinido		MEPC 66/21, párrafo 18.6

SUBCOMITÉ DE PREVENCIÓN Y LUCHA CONTRA LA CONTAMINACIÓN (SUBCOMITÉ PPR)								
Número del resultado previsto	Descripción	Año de ultimación previsto	Órgano u órganos superiores	Órgano u órganos coordinadores	Órgano u órganos conexos	Situación del resultado para el año 1	Situación del resultado para el año 2	Referencias
	las recomendaciones del Grupo de trabajo EHS del GESAMP							
Nota: El MEPC 66 enmendó el título de este resultado, ya que se refiere específicamente a los capítulos 17 y 18 del Código CIQ y no a las enmiendas consiguientes al Anexo II del Convenio MARPOL.								
7.2.3.2	Actualización de los cursos modelo de formación sobre el Convenio de cooperación	2015	MEPC		PPR	En curso		
7.3.1.1	Directrices relativas al Anexo VI del Convenio MARPOL y al Código técnico sobre los NO _x , de conformidad con el plan de acción refrendado por el MEPC 64	2015	MEPC		PPR	En curso		MEPC 67/20, párrafo 16.3
Nota: El MEPC 67 acordó dividir este resultado en dos, a saber: 1) Directrices relacionadas con los métodos equivalentes establecidos en la regla 4 del Anexo VI del Convenio MARPOL y que no se traten en otras directrices, y 2) Directrices previstas en el párrafo 2.2.5.6 del Código técnico sobre los NO _x 2008 revisado (dispositivos de reducción de NO _x)								
7.3.2.2	Mantener sometidas a examen las medidas y contribuciones de la OMI relativas a las iniciativas y acuerdos internacionales para la mitigación del cambio climático (incluidos el secuestro de CO ₂ y la fertilización de los océanos, así como el examen de las repercusiones en el Ártico de las emisiones de carbono negro procedentes del transporte marítimo internacional)	2015	MEPC		PPR	En curso		MEPC 67/20, párrafo 4.8

SUBCOMITÉ DE PREVENCIÓN Y LUCHA CONTRA LA CONTAMINACIÓN (SUBCOMITÉ PPR)								
Número del resultado previsto	Descripción	Año de ultimación previsto	Órgano u órganos superiores	Órgano u órganos coordinadores	Órgano u órganos conexos	Situación del resultado para el año 1	Situación del resultado para el año 2	Referencias
12.1.2.1	Análisis de datos sobre siniestros y sobre supervisión por el Estado rector del puerto para determinar tendencias y elaborar recomendaciones basadas en conocimientos y riesgos	Anual	MSC/MEPC	III	HTW/PPR/SDC/SSE/NCSR	Alcanzado		
13.0.3.1	Aprobación de tecnologías nuevas y mejoradas para los sistemas de gestión del agua de lastre y la reducción de la contaminación atmosférica	Anual	MEPC		PPR	Alcanzado		
...	Directrices relacionadas con los métodos equivalentes establecidos en la regla 4 del Anexo VI del Convenio MARPOL y que no se traten en otras directrices	2015	MEPC		PPR	En curso		PPR 1/16, párrafo 9.21; MEPC 67/20, párrafo 16.3
Nota: Véase la nota correspondiente al resultado 7.3.1.1. Se invita al Consejo a que asigne un número a este resultado.								
...	Directrices previstas en el párrafo 2.2.5.6 del Código técnico sobre los NO _x 2008, revisado (dispositivos de reducción de NO _x)	2015	MEPC		PPR	En curso		PPR 1/16, párrafo 9.21; MEPC 67/20, párrafo 16.3
Nota: Véase la nota correspondiente al resultado 7.3.1.1. Se invita al Consejo a que asigne un número a este resultado.								

ORDEN DEL DÍA PROVISIONAL DEL PPR 2

- 1 Adopción del orden del día
- 2 Decisiones de otros órganos de la OMI
- 3 Riesgos de los productos químicos desde el punto de vista de la seguridad y la contaminación y preparación de las correspondientes enmiendas al Código CIQ, teniendo en cuenta las recomendaciones del Grupo de trabajo EHS del GESAMP
- 4 Código para el transporte y la manipulación de cantidades limitadas de sustancias líquidas nocivas y potencialmente peligrosas a granel en buques de apoyo mar adentro
- 5 Directrices para la supervisión por el Estado rector del puerto en virtud del Convenio BWM 2004, incluidas las orientaciones relativas al muestreo y el análisis del agua de lastre
- 6 Elaboración de un manual titulado "Gestión del agua de lastre – Cómo llevarla a la práctica"
- 7 Aprobación de tecnologías nuevas y mejoradas para los sistemas de gestión del agua de lastre y la reducción de la contaminación atmosférica
- 8 Examen de las repercusiones en el Ártico de las emisiones de carbono negro procedentes del transporte marítimo internacional
- 9 Revisión de las Directrices para la elaboración del inventario de materiales potencialmente peligrosos
- 10 Orientaciones relativas a los ofrecimientos internacionales de asistencia en la lucha contra un suceso de contaminación del mar por hidrocarburos
- 11 Revisión de la sección II: "Planificación para contingencias" del Manual sobre la contaminación ocasionada por hidrocarburos
- 12 Guía sobre la lucha contra los derrames de hidrocarburos en condiciones de hielo y nieve
- 13 Actualización de las Directrices de la OMI sobre la aplicación de dispersantes
- 14 Actualización de los cursos modelo de formación sobre el Convenio de cooperación
- 15 Interpretación unificada de las disposiciones de los convenios de la OMI relativos al medio ambiente
- 16 Directrices relacionadas con los métodos equivalentes establecidos en la regla 4 del Anexo VI del Convenio MARPOL y que no se traten en otras directrices
- 17 Directrices previstas en el párrafo 2.2.5.6 del Código técnico sobre los NO_x 2008, revisado (dispositivos de reducción de NO_x)
- 18 Orden del día bienal y orden del día provisional del PPR 3

- 19 Elección de Presidente y Vicepresidente para 2016
- 20 Otros asuntos
- 21 Informe para el Comité de protección del medio marino

ANEXO 14

ORDEN DEL DÍA BIENAL DEL SUBCOMITÉ CCC Y ORDEN DEL DÍA PROVISIONAL DEL CCC 2

SUBCOMITÉ DE TRANSPORTE DE CARGAS Y CONTENEDORES (SUBCOMITÉ CCC)								
Número del resultado previsto	Descripción	Año de ultimación previsto	Órgano u órganos superiores	Órgano u órganos coordinadores	Órgano u órganos conexos	Situación del resultado para el año 1	Situación del resultado para el año 2	Referencias
1.1.2.3	Interpretación unificada de las disposiciones de los convenios de la OMI relativos a la seguridad, la protección y el medio ambiente	Tarea continuada	MSC MEPC		III/PPR/CCC/ SDC/SSE/ NCSR	Tarea continuada		MSC 78/26, párrafo 22.12; CCC 1/13, sección 7
5.2.1.2	Enmiendas al Código IGF y elaboración de directrices relativas a los combustibles de bajo punto de inflamación	2016	MSC	CCC	HTW	En curso		MSC 78/26, párrafo 24.11; CCC 1/13, sección 4
Nota: Se han remitido al MSC 94, para que los apruebe, el código IGF y las enmiendas conexas al Convenio SOLAS. El plazo de ultimación previsto para la labor relativa a la fase 2 se ha ampliado hasta 2016.								
5.2.3.1	Enmiendas al Convenio CSC 1972 y a las circulares conexas	2015	MSC	CCC		En curso		CCC 1/13, sección 3
5.2.3.3	Enmiendas al Código IMSBC y a sus suplementos	Tarea continuada	MSC MEPC	CCC		Tarea continuada		CCC 1/13, sección 5
5.2.3.4	Enmiendas al Código IMDG y a sus suplementos	Tarea continuada	MSC	CCC		Tarea continuada		CCC 1/13, sección 6
5.2.3.5	Directrices revisadas sobre la arrumazón de las unidades de transporte	2015	MSC	CCC		En curso		MSC 93/22, párrafo 9.19; CCC 1/13, sección 9
12.3.1.1	Examen de los informes sobre sucesos en que intervengan	Anual	MSC MEPC	CCC	III	De plazo indefinido		CCC 1/13, sección 8

SUBCOMITÉ DE TRANSPORTE DE CARGAS Y CONTENEDORES (SUBCOMITÉ CCC)								
Número del resultado previsto	Descripción	Año de ultimación previsto	Órgano u órganos superiores	Órgano u órganos coordinadores	Órgano u órganos conexos	Situación del resultado para el año 1	Situación del resultado para el año 2	Referencias
	mercancías peligrosas o contaminantes del mar transportados en bultos, ocurridos a bordo de buques o en zonas portuarias							

ORDEN DEL DÍA PROVISIONAL DEL CCC 2

- 1 Adopción del orden del día
- 2 Decisiones de otros órganos de la OMI
- 3 Enmiendas al Código IGF y elaboración de directrices relativas a los combustibles de bajo punto de inflamación (5.2.1.2)
- 4 Enmiendas al Código IMSBC y a sus suplementos (5.2.3.3)
- 5 Enmiendas al Código IMDG y a sus suplementos (5.2.3.4)
- 6 Enmiendas al Convenio CSC 1972 y a las circulares conexas (5.2.3.1)
- 7 Directrices revisadas sobre la arrumazón de las unidades de transporte (5.2.3.5)
- 8 Interpretación unificada de las disposiciones de los convenios de la OMI relativos a la seguridad, la protección y el medio ambiente (1.1.2.3)
- 9 Examen de los informes sobre sucesos en que intervengan mercancías peligrosas o contaminantes del mar transportados en bultos, ocurridos a bordo de buques o en zonas portuarias (12.3.1.1)
- 10 Orden del día bienal y orden del día provisional del CCC 3
- 11 Elección de Presidente y Vicepresidente para 2016
- 12 Otros asuntos
- 13 Informe para los Comités

ANEXO 15

ORDEN DEL DÍA BIENAL DEL SUBCOMITÉ III Y ORDEN DEL DÍA PROVISIONAL DEL III 2

SUBCOMITÉ DE IMPLANTACIÓN DE LOS INSTRUMENTOS DE LA OMI (SUBCOMITÉ III)								
Número del resultado previsto	Descripción	Año de ultimación previsto	Órgano u órganos superiores	Órgano u órganos coordinadores	Órgano u órganos conexos	Situación del resultado para el año 1	Situación del resultado para el año 2	Referencias
1.1.1.1	Cooperar con las Naciones Unidas en las cuestiones de interés común, así como aportar políticas u orientaciones pertinentes	Anual	Asamblea	Consejo	MSC/MEPC/ FAL/LEG/ TC/III	En fase preparatoria		
<p>Nota: A reserva de que el MSC 94 adopte la misma decisión al respecto, el MEPC 67 aprobó la inclusión de la tercera reunión del Grupo mixto especial de trabajo FAO/OMI sobre la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada (INDNR) y cuestiones conexas en el marco de este resultado (MEPC 67/20, párrafo 16.7.2).</p>								
1.1.2.3	Interpretación unificada de las disposiciones de los convenios de la OMI relativos a la seguridad, la protección y el medio ambiente	Tarea continuada	MSC/MEPC		III/PPR/ CCC/SDC/ SSE/NCSR	De plazo indefinido		MSC 78/26, párrafo 22.12
2.0.1.2	Directrices para la supervisión por el Estado rector del puerto en virtud del Convenio BWM 2004, incluidas las orientaciones relativas al muestreo y el análisis del agua de lastre	2015	MEPC	PPR	III	Alcanzado		
<p>Nota: Este resultado no se dividirá en dos, como propuso el PPR 1 (MEPC 66/21, párrafo 18.22).</p>								

SUBCOMITÉ DE IMPLANTACIÓN DE LOS INSTRUMENTOS DE LA OMI (SUBCOMITÉ III)								
Número del resultado previsto	Descripción	Año de ultimación previsto	Órgano u órganos superiores	Órgano u órganos coordinadores	Órgano u órganos conexos	Situación del resultado para el año 1	Situación del resultado para el año 2	Referencias
2.0.2.1	Análisis de los compendios de informes resumidos de auditoría	2015	Asamblea	Consejo	MSC/MEPC/LEG/III	En curso		MEPC 61/24, párrafo 11.14.1; MSC 88/26, párrafo 10.8
5.1.2.2	Medidas para salvaguardar la seguridad de las personas rescatadas en el mar (2017)	2014	MSC/FAL	NCSR	III	Aplazado		MSC 84/24, párrafo 22.25
Nota: Se propone trasladarlo al orden del día posbiental y asignarle dos periodos de sesiones para su ultimación.								
5.2.1.3	Examen de la seguridad de los buques de carga general	2014	MSC		III/SDC/NCSR/HTW	En curso		MSC 90/28, párrafo 25.10
Nota: Amplíese el año de ultimación previsto hasta 2015.								
5.2.1.16	Instrumento no obligatorio sobre las reglas aplicables a los buques no regidos por los convenios	2015	MSC	III	PPR/SDC/SSE/NCSR/HTW	En curso		MSC 92/26, sección 12
5.2.1.17	Directrices actualizadas para efectuar reconocimientos de conformidad con el sistema armonizado de reconocimientos y certificación (SARC)	Anual	MSC/MEPC		III	Alcanzado		FSI 12/22, párrafo 9.4; MSC 79/23, párrafo 9.19

SUBCOMITÉ DE IMPLANTACIÓN DE LOS INSTRUMENTOS DE LA OMI (SUBCOMITÉ III)								
Número del resultado previsto	Descripción	Año de ultimación previsto	Órgano u órganos superiores	Órgano u órganos coordinadores	Órgano u órganos conexos	Situación del resultado para el año 1	Situación del resultado para el año 2	Referencias
5.2.1.29	Lista no exhaustiva 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)	Anual	MSC		III	Alcanzado		MEPC 64/23, párrafo 11.49; MSC 91/22, párrafo 10.30; y MEPC 52/24, párrafo 10.15
Nota: Se propone añadir el MEPC como órgano superior.								
5.3.1.1	Armonización de las actividades de supervisión por el Estado rector del puerto	Tarea continuada	MSC/MEPC		III	De plazo indefinido		MEPC 66/21, párrafo 18.8
Nota: Este resultado debe remitirse al órgano superior para que examine el alcance; el MEPC 66 aplazó el debate hasta el MEPC 67 para tener en cuenta los resultados del MSC 93.								
7.1.3.1	Examen y análisis de los informes sobre las supuestas deficiencias de las instalaciones portuarias de recepción	Anual	MEPC		III	Alcanzado		
8.0.3.1	Prescripciones para el acceso a los certificados y documentos que han de llevarse a bordo, incluidos los libros registro, o versiones electrónicas de éstos	2015	FAL		MSC/LEG/III/MEPC	En curso		
12.1.2.1	Análisis de datos sobre siniestros y sobre supervisión por el Estado rector del puerto para determinar tendencias y elaborar recomendaciones basadas en conocimientos y riesgos	Anual	MSC/MEPC	III	HTW/PPR/CCC/SDC/SSE/NCSR	Alcanzado		MSC 92/26, párrafo 22.29

SUBCOMITÉ DE IMPLANTACIÓN DE LOS INSTRUMENTOS DE LA OMI (SUBCOMITÉ III)								
Número del resultado previsto	Descripción	Año de ultimación previsto	Órgano u órganos superiores	Órgano u órganos coordinadores	Órgano u órganos conexos	Situación del resultado para el año 1	Situación del resultado para el año 2	Referencias
12.3.1.1	Examen de los informes sobre sucesos en que intervengan mercancías peligrosas o contaminantes del mar transportados en bultos, ocurridos a bordo de buques o en zonas portuarias	Anual	MSC/MEPC	CCC	III	El órgano superior no le ha encomendado ninguna labor		

ORDEN DEL DÍA PROVISIONAL DEL III 2

- 1 Adopción del orden del día
- 2 Decisiones de otros órganos de la OMI
- 3 Instrumento no obligatorio sobre las reglas aplicables a los buques no regidos por los convenios (5.2.1.16)
- 4 Prescripciones para el acceso a los certificados y documentos que han de llevarse a bordo, incluidos los libros registro, o versiones electrónicas de éstos (8.0.3.1)
- 5 Examen y análisis de los informes sobre las supuestas deficiencias de las instalaciones portuarias de recepción (7.1.3.1)
- 6 Análisis de datos sobre siniestros y sobre supervisión por el Estado rector del puerto para determinar tendencias y elaborar recomendaciones basadas en conocimientos y riesgos (12.1.2.1)
- 7 Armonización de las actividades de supervisión por el Estado rector del puerto (5.3.1.1)
- 8 Análisis de los compendios de informes resumidos de auditoría (2.0.2.1)
- 9 Directrices actualizadas para efectuar reconocimientos de conformidad con el sistema armonizado de reconocimientos y certificación (SARC) (5.2.1.17)
- 10 Lista no exhaustiva 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) (5.2.1.29)
- 11 Interpretación unificada de las disposiciones de los convenios de la OMI relativos a la seguridad, la protección y el medio ambiente (1.1.2.3)
- 12 Examen de la seguridad de los buques de carga general (5.2.1.3)
- 13 Informe sobre la marcha de la labor bienal y orden del día provisional del III 3
- 14 Elección de Presidente y Vicepresidente para 2016
- 15 Otros asuntos
- 16 Informe para los Comités

ANEXO 16

**PUNTOS DE LOS ÓRDENES DEL DÍA BIENALES DE LOS SUBCOMITÉS HTW, NCSR, SDC Y SSE
QUE GUARDAN RELACIÓN CON CUESTIONES AMBIENTALES**

SUBCOMITÉ DE FACTOR HUMANO, FORMACIÓN Y GUARDIA (SUBCOMITÉ HTW)								
Número del resultado previsto	Descripción	Año de ultimación previsto	Órgano u órganos superiores	Órgano u órganos coordinadores	Órgano u órganos conexos	Situación del resultado para el año 1	Situación del resultado para el año 2	Referencias
12.1.2.1	Análisis de datos sobre siniestros y sobre supervisión por el Estado rector del puerto para determinar tendencias y elaborar recomendaciones basadas en conocimientos y riesgos	Anual	MSC/MEPC	III	HTW/PPR/CCC/SDC/SSE/NCSR	El órgano superior no le ha encomendado ninguna labor		MSC 92/26, párrafo 22.29; HTW 1/21, párrafo 20.16

SUBCOMITÉ DE NAVEGACIÓN, COMUNICACIONES Y BÚSQUEDA Y SALVAMENTO (SUBCOMITÉ NCSR)								
Número del resultado previsto	Descripción	Año de ultimación previsto	Órgano u órganos superiores	Órgano u órganos coordinadores	Órgano u órganos conexos	Situación del resultado para el año 1	Situación del resultado para el año 2	Referencias
1.1.2.3	Interpretación unificada de las disposiciones de los convenios de la OMI relativos a la seguridad, la protección y el medio ambiente	Tarea continuada	MSC/MEPC		III/PPR/CCC/SDC/SSE/NCSR	De plazo indefinido		MSC 78/26, párrafo 22.12
7.1.2.2	Designación de zonas especiales y de zonas marinas especialmente sensibles y medidas de protección correspondientes	Tarea continuada	MEPC		NCSR	El órgano superior no le ha encomendado ninguna labor		
12.1.2.1	Análisis de datos sobre siniestros y sobre supervisión por el Estado rector del puerto para determinar tendencias y elaborar recomendaciones basadas en conocimientos y riesgos	Anual	MSC/MEPC	III	HTW/PPR/CCC/SDC/SSE/NCSR	El órgano superior no le ha encomendado ninguna labor		MSC 92/26, párrafo 22.29

SUBCOMITÉ DE PROYECTO Y CONSTRUCCIÓN DEL BUQUE (SUBCOMITÉ SDC)								
Número del resultado previsto	Descripción	Año de ultimación previsto	Órgano u órganos superiores	Órgano u órganos coordinadores	Órgano u órganos conexos	Situación del resultado para el año 1	Situación del resultado para el año 2	Referencias
1.1.2.3	Interpretación unificada de las disposiciones de los convenios de la OMI relativos a la seguridad, la protección y el medio ambiente	Tarea continuada	MSC/MEPC		III/PPR/CCC/SDC/SSE/NCSR	Tarea continuada		MSC 78/26, párrafo 22.12; SDC 1/26, sección 21
12.1.2.1	Análisis de datos sobre siniestros y sobre supervisión por el Estado rector del puerto para determinar tendencias y elaborar recomendaciones basadas en conocimientos y riesgos	Anual	MSC/MEPC	III	HTW/PPR/CCC/SDC/SSE/NCSR	Alcanzado		MSC 92/26, párrafo 22.29; SDC 1/26, párrafo 24.6

SUBCOMITÉ DE SISTEMAS Y EQUIPO DEL BUQUE (SUBCOMITÉ SSE)								
Número del resultado previsto	Descripción	Año de ultimación previsto	Órgano u órganos superiores	Órgano u órganos coordinadores	Órgano u órganos conexos	Situación del resultado para el año 1	Situación del resultado para el año 2	Referencias
1.1.2.3	Interpretación unificada de las disposiciones de los convenios de la OMI relativos a la seguridad, la protección y el medio ambiente	Tarea continuada	MSC/MEPC		III/PPR/CCC/SDC/SSE/NCSR	De plazo indefinido		MSC 78/26, párrafo 22.12; SSE 1/21, sección 17
12.1.2.1	Análisis de datos sobre siniestros y sobre supervisión por el Estado rector del puerto para determinar tendencias y elaborar recomendaciones basadas en conocimientos y riesgos	Anual	MSC/MEPC	III	HTW/PPR/CCC/SDC/SSE/NCSR	El órgano superior no le ha encomendado ninguna labor		MSC 92/26, párrafo 22.29; SSE 1/21, párrafo 20.10

ANEXO 17

**INFORME SOBRE LA SITUACIÓN DE LA LABOR BIENAL CON RESPECTO A LOS RESULTADOS
PREVISTOS DEL COMITÉ DE PROTECCIÓN DEL MEDIO MARINO**

COMITÉ DE PROTECCIÓN DEL MEDIO MARINO (MEPC)								
Número del resultado previsto	Descripción	Año de ultimación previsto	Órgano u órganos superiores	Órgano u órganos coordinadores	Órgano u órganos conexos	Situación del resultado para el año 1	Situación del resultado para el año 2	Referencias
1.1.1.1	Cooperar con las Naciones Unidas en las cuestiones de interés común, así como aportar políticas u orientaciones pertinentes	Anual	Asamblea	Consejo	MSC/MEPC/ FAL/LEG/ TC/III	Aplazado		MSC 78/26, párrafo 22.12; MEPC 67/20, párrafo 16.9.2
1.1.2.1	Cooperar con otros organismos internacionales en las cuestiones de interés común, así como aportar políticas u orientaciones pertinentes	Anual	Asamblea	Consejo	MSC/MEPC/ FAL/LEG/ TC	Alcanzado		
1.1.2.3	Interpretación unificada de las disposiciones de los convenios de la OMI relativos a la seguridad, la protección y el medio ambiente	Tarea continuada	MSC/MEPC		III/PPR/CCC/ SDC/SSE/ NCSR	De plazo indefinido		MSC 78/26, párrafo 22.12; MEPC 67/20, párrafo 4.71
2.0.1.2	Directrices para la supervisión por el Estado rector del puerto en virtud del Convenio BWM 2004, incluidas las orientaciones relativas al muestreo y el análisis del agua de lastre	2015	MEPC	PPR	III	Alcanzado		MEPC 67/20, párrafo 2.38; Resolución MEPC.252(67)
2.0.1.3	Revisión de la Especificación normalizada para los incineradores de a bordo (resolución MEPC.76(40))	2014	MEPC			Alcanzado		MEPC 66/21, párrafo 4.42; Resolución MEPC.244(66)
2.0.2.1	Análisis de los compendios de informes resumidos de auditoría	2015	Asamblea	Consejo	MSC/MEPC/ LEG/III	En curso		

COMITÉ DE PROTECCIÓN DEL MEDIO MARINO (MEPC)								
Número del resultado previsto	Descripción	Año de ultimación previsto	Órgano u órganos superiores	Órgano u órganos coordinadores	Órgano u órganos conexos	Situación del resultado para el año 1	Situación del resultado para el año 2	Referencias
2.0.2.3	Enmiendas para conferir obligatoriedad al Código para la implantación de los instrumentos de la OMI (Código III) y a las auditorías	2015	MSC/MEPC			Alcanzado		Resoluciones MEPC.246(66) y MEPC.247(66)
3.4.1.1	Aportaciones sobre la determinación de las necesidades que surjan en los países en desarrollo, en particular que los PEID y PMA se incluyan en el PICT	Tarea continuada	TC		MSC/MEPC/ FAL/LEG	De plazo indefinido		
3.5.1.1	Determinar prioridades temáticas en los ámbitos de la seguridad y protección marítimas, la protección del medio marino, la facilitación del tráfico marítimo y la legislación marítima	Anual	TC		MSC/MEPC/ FAL/LEG	Alcanzado		MEPC 67/20, párrafo 15.3
4.0.1.3	Refrendo de las propuestas de resultados no previstos para el bienio 2014-2015, aceptadas por los Comités	Anual	Consejo		MSC/MEPC/ FAL/LEG/TC	Alcanzado		
4.0.2.1	Refrendo de propuestas para el desarrollo, el mantenimiento y la mejora de los sistemas de información y las orientaciones conexas (GISIS, sitios en la Red, etc.)	Tarea continuada	Consejo		MSC/MEPC/ FAL/LEG/ TC	De plazo indefinido		
4.0.5.1	Revisión de las Directrices sobre la aplicación del Plan estratégico y el Plan de acción de alto nivel de la Organización y de las Directrices sobre organización y método de trabajo de los comités, según proceda	2015	Asamblea	Consejo	MSC/MEPC/ FAL/LEG/TC	En curso		
5.2.1.15	Código obligatorio para los buques que operen en aguas polares	2015	MSC/MEPC	SDC	PPR/SSE/ NCSR/HTW	En curso		MSC 86/26, párrafo 23.32; MSC 93/22, párrafo 10.44; MEPC 67/20, párrafo 9.44

COMITÉ DE PROTECCIÓN DEL MEDIO MARINO (MEPC)								
Número del resultado previsto	Descripción	Año de ultimación previsto	Órgano u órganos superiores	Órgano u órganos coordinadores	Órgano u órganos conexos	Situación del resultado para el año 1	Situación del resultado para el año 2	Referencias
5.2.1.17	Directrices actualizadas para efectuar reconocimientos de conformidad con el sistema armonizado de reconocimientos y certificación (SARC)	Anual	MSC/MEPC		III	Aplazado		
5.2.3.3	Enmiendas al Código IMSBC y a sus suplementos	Tarea continuada	MSC/MEPC		CCC	De plazo indefinido		
5.3.1.1	Armonización de las actividades de supervisión por el Estado rector del puerto	Tarea continuada	MSC/MEPC		III	De plazo indefinido		MEPC 66/21, párrafo 18.8
Nota: Este resultado debe remitirse al órgano superior para que examine el alcance; el MEPC 66 aplazó el debate hasta el MEPC 67 para tener en cuenta los resultados del MSC 93. El MSC 93 decidió aplazar el examen hasta el MSC 94 (MSC 93/22, párrafos 20.23 y 22.2.16).								
7.1.2.1	Revisión de las Directrices para la elaboración del inventario de materiales potencialmente peligrosos	2014 2015	MEPC		PPR	En curso		MEPC 66/21, sección 3; MEPC 67/20, sección 3
Nota: El MEPC 67 acordó añadir el Subcomité PPR a este resultado como órgano conexo, asignándole 2015 como año previsto para su ultimación (MEPC 67/20, párrafo 3.5).								
7.1.2.5	Elaboración de un manual titulado "Gestión del agua de lastre – Cómo llevarla a la práctica"	2015	MEPC		PPR	En curso		
7.1.2.6	Orientaciones relativas a los ofrecimientos internacionales de asistencia en la lucha contra un suceso de contaminación del mar por hidrocarburos	2014	MEPC		PPR	En curso		
7.1.2.7	Manual sobre contaminación química para abordar los aspectos jurídicos y administrativos de los sucesos relacionados con SNPP	2015	MEPC			Alcanzado		MEPC 66/21 párrafo 8.6
7.1.2.8	Orientaciones sobre el funcionamiento seguro y las normas de rendimiento del equipo de lucha contra la contaminación por hidrocarburos	2014	MEPC	PPR	SDC	Alcanzado		MEPC 67/20, párrafo 12.5

COMITÉ DE PROTECCIÓN DEL MEDIO MARINO (MEPC)								
Número del resultado previsto	Descripción	Año de ultimación previsto	Órgano u órganos superiores	Órgano u órganos coordinadores	Órgano u órganos conexos	Situación del resultado para el año 1	Situación del resultado para el año 2	Referencias
7.1.2.9	Revisión de la sección II: "Planificación para contingencias" del Manual sobre la contaminación ocasionada por hidrocarburos	2015	MEPC		PPR	En curso		MSC 66/21, párrafo 18.16
7.1.2.10	Guía sobre la lucha contra los derrames de hidrocarburos en condiciones de hielo y nieve	2015	MEPC		PPR	En curso		
7.1.2.11	Actualización de las Directrices de la OMI sobre la aplicación de dispersantes	2015	MEPC		PPR	En curso		
7.1.2.12	Examen de las normas relativas a la remoción de nitrógeno y fósforo que figuran en las Directrices de 2012 sobre la implantación de las normas relativas a efluentes y pruebas de rendimiento de las instalaciones de tratamiento de aguas sucias	2015	MEPC			En curso		MEPC 67/20, párrafo 8.10
7.1.2.13	Código para el transporte y la manipulación de cantidades limitadas de sustancias líquidas nocivas y potencialmente peligrosas a granel en buques de apoyo mar adentro	2015	MSC/MEPC	PPR	SDC/SSE	En curso		MEPC 66/21, párrafo 18.22
Nota: El MEPC 66 aceptó la propuesta del PPR 1 de añadir el Subcomité PPR a este resultado como órgano conexo.								
7.1.3.1	Examen y análisis de los informes sobre las supuestas deficiencias de las instalaciones portuarias de recepción	Anual	MEPC		III	Alcanzado		MEPC 67/20, párrafo 12.27
7.2.2.1	Riesgos de los productos químicos desde el punto de vista de la seguridad y la contaminación y preparación de las correspondientes enmiendas al Código CIQ, teniendo en cuenta las recomendaciones del Grupo de trabajo EHS del GESAMP	Tarea continuada	MEPC		PPR	De plazo indefinido		MEPC 66/21, párrafo 18.6
Nota: El MEPC 66 suprimió las palabras "al Anexo II del Convenio MARPOL y" de la descripción del resultado.								
7.2.3.1	Incremento de las actividades del PICT en lo que respecta al Convenio de cooperación	Anual	TC		MEPC	Aplazado		

COMITÉ DE PROTECCIÓN DEL MEDIO MARINO (MEPC)								
Número del resultado previsto	Descripción	Año de ultimación previsto	Órgano u órganos superiores	Órgano u órganos coordinadores	Órgano u órganos conexos	Situación del resultado para el año 1	Situación del resultado para el año 2	Referencias
	y al Protocolo de cooperación-SNPP							
7.2.3.2	Actualización de los cursos modelo de formación sobre el Convenio de cooperación	2015	MEPC		PPR	En curso		MEPC 66/21, párrafos 18.13 a 18.16
7.3.1.1	Directrices relativas al Anexo VI del Convenio MARPOL y al Código técnico sobre los NO _x , de conformidad con el plan de acción refrendado por el MEPC 64	2015	MEPC		PPR	Alcanzado		MEPC 67/20, párrafo 16.5
Nota: El MEPC 67 acordó dividir este resultado en dos, a saber: 1) Directrices relacionadas con los métodos equivalentes establecidos en la regla 4 del Anexo VI del Convenio MARPOL y que no se traten en otras directrices, y 2) Directrices previstas en el párrafo 2.2.5.6 del Código técnico sobre los NO _x 2008 revisado (dispositivos de reducción de NO _x).								
7.3.2.1	Proseguir elaborando los mecanismos necesarios para lograr la limitación o reducción de las emisiones de CO ₂ ocasionadas por el transporte marítimo internacional	Anual	MEPC			Aplazado		MEPC 65/22, párrafo 5.1
7.3.2.2	Mantener sometidas a examen las medidas y contribuciones de la OMI relativas a las iniciativas y acuerdos internacionales para la mitigación del cambio climático (incluidos el secuestro de CO ₂ y la fertilización de los océanos, así como el examen de las repercusiones en el Ártico de las emisiones de carbono negro procedentes del transporte marítimo internacional)	2015	MEPC		PPR	En curso		MEPC 67/20, párrafo 4.8
8.0.3.1	Prescripciones para el acceso a los certificados y documentos que han de llevarse a bordo, incluidos los libros registro, o versiones electrónicas de éstos	2015	FAL	MSC/LEG/MEPC	III	En curso		MEPC 67/20, párrafo 13.5

COMITÉ DE PROTECCIÓN DEL MEDIO MARINO (MEPC)								
Número del resultado previsto	Descripción	Año de ultimación previsto	Órgano u órganos superiores	Órgano u órganos coordinadores	Órgano u órganos conexos	Situación del resultado para el año 1	Situación del resultado para el año 2	Referencias
10.0.1.2	Normas de construcción de buques basadas en objetivos para todos los tipos de buques, incluidas la seguridad y la protección marítimas y la protección del medio marino	2015	MSC/MEPC			En curso		MEPC 66/21, párrafo 18.8
Nota: Este resultado debe remitirse al órgano superior para que examine el alcance (MSC 93/22, párrafos 20.23 y 22.2.16) (véase la nota correspondiente al resultado 5.3.1.1).								
12.3.1.1	Examen de los informes sobre sucesos en que intervengan mercancías peligrosas o contaminantes del mar transportados en bultos, ocurridos a bordo de buques o en zonas portuarias	Anual	MSC/MEPC	CCC	III	Aplazado		
13.0.3.1	Aprobación de tecnologías nuevas y mejoradas para los sistemas de gestión del agua de lastre y la reducción de la contaminación atmosférica	Anual	MEPC		PPR	Alcanzado		
...	Directrices relacionadas con los métodos equivalentes establecidos en la regla 4 del Anexo VI del Convenio MARPOL y que no se traten en otras directrices	2015	MEPC		PPR	En curso		PPR 1/16, párrafo 9.21; MEPC 67/20, párrafo 16.5
Nota: Véase la nota correspondiente al resultado 7.3.1.1. Se invita al Consejo a que asigne un número a este resultado.								
...	Directrices previstas en el párrafo 2.2.5.6 del Código técnico sobre los NO _x 2008, revisado (dispositivos de reducción de NO _x)	2015	MEPC		PPR	En curso		PPR 1/16, párrafo 9.21; MEPC 67/20, párrafo 16.5
Nota: Véase la nota correspondiente al resultado 7.3.1.1. Se invita al Consejo a que asigne un número a este resultado.								

ANEXO 18

**PUNTOS QUE PROCEDE INCLUIR EN LOS ÓRDENES
DEL DÍA DEL MEPC 68 Y DEL MEPC 69**

Nº¹	Punto	MEPC 68 mayo 2015	MEPC 69 marzo 2016
1	Organismos acuáticos perjudiciales en el agua de lastre	X [GE]	X
2	Contaminación atmosférica y eficiencia energética	X [GT]	X [GT]
3	Medidas técnicas y operacionales adicionales para mejorar la eficiencia energética del transporte marítimo internacional	X [GT]	X
4	Reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes de los buques	X	X
5	Examen y adopción de enmiendas a los instrumentos de obligado cumplimiento ²	X [GR]	X [GR]
6	Enmiendas al Anexo V del Convenio MARPOL (Modelo de Libro registro de basuras)	X	
7	Examen de las normas relativas a la remoción de nitrógeno y fósforo que figuran en las Directrices de 2012 sobre la implantación de las normas relativas a efluentes y pruebas de rendimiento de las instalaciones de tratamiento de aguas sucias	X	[X]
8	Utilización de libros registro electrónicos ³	X	[X]
9	Determinación y protección de zonas especiales y de zonas marinas especialmente sensibles	X	X
10	Insuficiencia de las instalaciones de recepción	X	X
11	Informes de los subcomités	X	X
12	Labor de otros órganos	X	X
13	Fomento de la implantación y ejecución del Convenio MARPOL y de los instrumentos conexos	X	X
14	Actividades de cooperación técnica para la protección del medio marino	X	X
15	Creación de capacidad para la implantación de nuevas medidas	X	X

¹ La numeración no implica que se reasigne el mismo número al punto del orden del día en los periodos de sesiones venideros.

² El resultado 5.2.3.6 (Enmiendas al Anexo I del Convenio MARPOL y a las circulares conexas) mencionado en el anexo del documento MEPC 66/18 está recogido en este punto del orden del día.

³ Postergado por el MEPC 66 con miras a ultimarlos en el MEPC 68. Queda dentro del ámbito del resultado 8.0.3.1 (Prescripciones para el acceso a los certificados y documentos que han de llevarse a bordo, incluidos los libros registro, o versiones electrónicas de éstos).

Nº1	Punto	MEPC 68 mayo 2015	MEPC 69 marzo 2016
16	Programa de trabajo del Comité y de sus órganos auxiliares	X	X
17	Aplicación de las Directrices de los Comités	X	X
18	Elección de Presidente y Vicepresidente	X	
19	Otros asuntos	X	X

ANEXO 19

DECLARACIONES DE LAS DELEGACIONES*

ITEM 1

Statement by the delegation of Japan

"In relation to the opening address by the Secretary-General, Japan is very pleased to provide more detailed information concerning the accession to the Ballast Water Management Convention.

As the Secretary-General noted, Japan deposited an instrument for accession to the BWM Convention to the IMO last Friday, and Japan became the 42nd Contracting State of the BWM Convention. It is understood that now the total share of gross tonnages of the States which have already ratified the Convention stands at approximately 32%. In other words, the IMO requires approximately 3% only to meet the entry into force conditions of the Convention.

Japan would like to emphasize that it has put its priority onto IMO which is a competent body to set global regulations applicable to ships worldwide. In this context, it would be more appropriate if as many States as possible could join a global framework concluded by IMO for achieving the sound development of international shipping.

It is understood that there are a number of other countries which have been going through the internal process for ratification, and some of these are almost finalizing the process. Japan would like to encourage those countries which have not ratified the BWM Convention to do so at their earliest opportunities."

Statement by the delegation of France

"France would like to associate itself with the statements made by Spain and other Spanish speaking countries. France has always insisted on the importance of cultural diversity, not just because of the need to use the official working languages of the United Nations, but also as far as we are concerned, and this is something that I said at the last MEPC, to make it understood throughout the world that there is not just one language which can be used to convey scientific and technical know-how and knowledge."

Statement by the delegation of Spain

"Tal y como nuestro Embajador ya le ha notificado, Sr Presidente, España reitera de nuevo su disconformidad con su decisión de conducir la reunión en idioma inglés. Los motivos se expusieron durante el MEPC 66 y los recordamos a continuación:

- .1 El único idioma oficial de Panamá es el español;

* Statements have been included in this annex in the order in which they were given, sorted by agenda item, and in the language of submission (including translation into any other language if such translation was provided). Statements are available in all the official languages on audio file at: <http://docs.imo.org/Meetings/Media.aspx>.

- .2 esta decisión tiene un impacto directo tanto en la relevante labor de promoción del idioma español llevada a cabo por nuestro Gobierno junto a otros países iberoamericanos a nivel internacional, como en el fomento de su uso como lengua vehicular;
- .3 la Dependencia Común de Inspección en sus informes ha hecho especial hincapié a la cuestión de los idiomas en las Naciones Unidas, al uso que debe hacerse de los mismos y destaca las responsabilidades de los Estados miembros respecto de la utilización en las reuniones oficiales del idioma del Estado, si éste es uno de los idiomas oficiales de las Naciones Unidas; y
- .4 la Dependencia Común de Inspección subraya la necesidad de un trato ecuánime de los idiomas de trabajo y oficiales por las secretarías de las NNUU. La responsabilidad y compromiso de las secretarías de las NNUU pasa por alentar, promover y utilizar los idiomas oficiales de los países en las reuniones oficiales.

Como ya dijimos durante el pasado MEPC y según se recoge literalmente en los informes de la Dependencia Común de Inspección:

"103. La interpretación no es un lujo, sino una necesidad para que la labor de las organizaciones del sistema de las Naciones Unidas se desarrolle con eficacia..."

Informe de la Unidad Común de Inspección (JIU – Joint Inspection Unit) sobre el estado de implantación del multilingüismo (C 109/12(b)) – Informe JIU/REP/2011/4)"

ITEM 4

Statement by the delegation of the Cook Islands

"A number of delegations have said that the issue of bunker quality is already sufficiently regulated. How can we be even having this discussion and come up and say that it's adequately regulated, if it was adequately regulated we would not be having this discussion, we would not have this agenda item, it is a mess! The MSC has recognized the safety issues and hopefully will address them, and my thanks in advance to Singapore, as always for picking up the metal and keeping to its commitment to submit to MSC. We are almost at a unique situation here, where we have the ports IAPH, we have major flag States, and thank you to Liberia et al. for document MEPC 67/4/9, which we support in its entirety, we have the fuel suppliers putting up their hands and saying *mea culpa*, we recognize that at last something has got to be done about this. I have in front of me today's version of Bunkerworld, where it is reported that in the Amsterdam, Rotterdam and Antwerp range, a third of the samples of delivered bunkers are off-specification. 30%! Are we going to debate about where first to start the guidelines and then let's see how it goes and then maybe in the future we will ensure that obligations within the Annex are met? In the meantime what are we supposed to wait for? Are we supposed to wait for a ship to break down in the middle of the Malacca strait? Or Panama coming into to the canal, fully laden with crude oil, more sea birds contaminated, water intakes contaminated? I don't see why we are not grasping the nettle and taking this onboard with a clear indication that it has to be amended to ensure that the compliance that was always meant to be there is actually in place. Guidelines aren't going to this. We are failing in our duty, we are failing in our obligation. What's going to happen from January, when in North America and Europe we have all sorts of new fuels and all sorts of new problems. The Cook Islands does not get that much shipping but what we do get is very costly because of what this Organization does. What we don't want is ships

having cleared from major ports with fuel that's off specification breaking down off our pristine islands and posing a risk to the environment. This has to be properly regulated, there has to be proper oversight, and we fully endorse document MEPC 67/4/9, we thank IAPH for document MEPC 67/4/10, we are extremely grateful to IBIA for document MEPC 67/4/14. While we note what the US has said in document MEPC 67/4/24, we simply do not agree with that approach."

Statement by the observer from IPTA

"Despite the claims that have been made by a number of delegations this morning, the current regime is manifestly not adequate. Our members continue to report problems, the most recent being a couple of weeks ago when a vessel had to debunker an entire delivery.

This situation can only get worse as we go into 2015. There are a number of new fuels that have come on to the market that the producers claim will enable vessels to comply with the 2015 sulphur regulations in ECA's. We obviously welcome any development that will increase the supply of fuel, but it has already become clear that not only are these fuels not compliant with each other, they also require specific individual cylinder oils and are already displaying high levels of Cat Fines.

We are unable to take much comfort from a decision to issue more guidance. We already have guidelines in place with regard to bunkers that do not achieve what they set out to do. A case in point is guidance on sampling, where the fundamental requirement for samples to be taken from the ship's manifold is routinely ignored and has been ever since the guidance was issued.

Finally, I find it difficult to believe that if petrol stations within Member States' jurisdiction were supplying fuel that had the potential to lead to a catastrophic incident the authorities would simply state that it is up to the car driver to ensure that the fuel he uses is safe. What is the difference for ships?"

Statement by the delegation of Greece

"According to the Greek delegation's interpretation, the decision on the adoption of the *Guidelines for determining minimum propulsion power to maintain the manoeuvrability of ships in adverse conditions* does not accurately reflect the Committee's deliberations in this specific issue (see paragraph 4.86 in page 35 of MEPC 67/WP.1). Furthermore, our delegation considers that no concrete answers were given to the concerns which were expressed by Greece and supported by a significant number of delegations. Therefore, this delegation reserves its position. The above mentioned reservation is related solely with the adoption procedure and it is not related, in any manner, with the technical content of the adopted Guidelines."

Statement by the delegation of India

"India aligns its position on the minimum power discussion with distinguished delegates of Greece. India also considers that adverse sea condition now being agreed is not adequate to represent adverse sea condition around the globe. Installed propulsion power on existing ships designed without EEDI requirements are generally above then the minimum power requirements stipulated by MSC-MEPC.2/Circ.11.

Ships designed and constructed during phase 1 (according to this guideline) will be exposed to risk because of not having enough installed power. Hence India urges the committee to consider the compromise solution suggested by Greece in paragraph 65 of MEPC 67/WP 12. India also opposes the way forward suggested by the Committee in spite of concerns raised by several delegations."

Statement by the delegation of Malta

"Malta regrets that the issues raised by Greece and the concerns emanating therefrom have not been addressed by the Committee, and this despite the support the statement of Greece received from a number of delegations from Member States and the industry. A number of questions still remain unanswered. Malta, therefore, reserves its position, not with regards to the technical content of the guidelines but, in relation to the procedure by which they were adopted."

Statement by the delegation of Vanuatu

"Vanuatu was and still is concerned by the content of the Guidelines and the minimum power requirements but was even more concerned by the procedure that led the Committee Members to adopt these guidelines. In this regards and after discussing with Greece, Vanuatu would like to be associated with the reservations made by Greece."

ITEM 5

Statement by the delegation of the Cook Islands

"The Cook Islands' environmental credentials are well established and cannot be questioned and we have closely followed the debate on operational energy efficiency standards. As a Small Island Developing State already facing some of the highest import costs we have given careful and unemotive consideration to this largely politically driven initiative which if adopted could lead to significant costs to developing countries and SIDS without any real benefit to the environment. Let us again recall that transportation produces 22% of the CO₂ emissions generated by global fuel combustion. Of all modes of transportation, international maritime shipping is the most carbon efficient, producing 8.75% of the global carbon emissions produced from transportation. It is currently estimated to produce between 2 to 3% of global CO₂ emissions, while transporting over 90% of world trade. Other transport modes produce over 90% of the CO₂ produced by transportation and are much less carbon efficient, yet no government has proposed establishing mandatory operational efficiency regulations on any of those modes of transport. That is for a very good reason. Such an endeavour would raise a host of dilemmas and problems.

The Committee must understand that further legislation on top of what will be self-regulating excessive fuel costs (uplift in cost of low sulphur fuels at present 41%) an only halt the global recovery while disproportionately impacting on maritime related transport costs to and from the developing States in general and the SIDS in particular... this with no discernible environmental benefit.

We have argued and debated rules in this Organization that have resulted in very significant changes with very large financial consequences. Annex VI is a good example, while we argued about the specific controls in Annex VI there was general agreement in the Committee for the need to develop standards addressing sulphur, NO_x, PM, and the like. The Committee will recall that the Cook Islands was supportive of the amendments and influential in the forefront of the debate that led to adoption of the amendments. On this issue, however, we are being pressed to develop the detail of proposals when the fundamental aspects of the

proposals are in question and where there is no agreement that the idea of operational standards make sense at all.

Some are suggesting that it is critical that IMO move forward to demonstrate progress. The IMO has made impressive progress – far more progress than the aviation sector to be sure, and the notion that IMO and the industry is somehow failing to improve emissions in the fleet is just out of step with the facts.

On this point let me be clear, this is not a question of whether improving ship efficiency is a proper goal. The question is whether legally-binding annual operating standards that limit fuel consumption with a consequent effect of creating average speed limits across the fleet is a road we should go down. Chairman, we are extremely puzzled why the same Committee that resoundingly dismissed a proposal to establish speed limits only three sessions ago is now talking about developing operational proposals that could have the same effective result.

Chairman, as a practical matter, we would suggest that any decision to further develop the various proposals is not something to be debated in a technical working group. These are major policy questions that warrant discussion and debate in the full Committee and are not something suitable for a technical working group.

If the Committee deems it appropriate to develop the details for data collection on fuel consumption, so be it, but collecting data on cargo or work performed should not be part of that discussion as that information is only relevant to the development of operational efficiency standards and that is not an objective that this Committee has agreed to."

Statement by the delegation of the Russian Federation

"The Russian Federation believes that the collection of data on the consumption of marine fuel will be useful for the analysis and subsequent decision by the MEPC in reducing GHG emissions. At the same time, my delegation is convinced that before developing a data collection system, it is necessary to clearly define the purpose of the data collection methodology and their subsequent use. Otherwise, data collection, by itself, can lead to an incorrect result or the lack of result at all.

We also believe that the working or correspondence group should get a task to form the objectives of data collection and subsequent use. Based on an agreed decision by the Committee, in the future it will be possible to develop a system of data collection."

ITEM 6

Statement by the delegation of China

"At the outset, China would like to thank the Steering Committee and the UCLC consortium for their work. China is aware that the update IMO GHG Study aims at providing the latest information on international maritime GHG emission, with a view to offering technical supports to IMO Committee and its Member States on policy formulation and decision making. However, we regret to note that the final report has certain technical deficiencies. China would like to take this opportunity to elaborate the following observations:

First of all, the terms of references (TOR) of the update study (Article 1.9) clearly states that "The methods employed and data used should be laid down transparently in the report and the methods should be scientifically sound". We have repeatedly pointed out at the Steering Committee meetings that the report fails to fully disclose the employed methods and data.

For instance, the prediction for future international shipping emission only provides a model, partial parameters and the final result, while lacking calculation formulas and necessary scenario details. In this case, the future emission prediction results in the report lacks of concrete data sources and calculation processes, and the lacking of calculation formula also hinders China to assess the appropriateness of the methods. Yet China has not received any relevant feedbacks of the above comments. Thus China does not agree that "the UCLC consortium had fully met the terms of reference for the Update Study agreed by the Committee".

Secondly, before submitting the final report, the UCLC consortium amended some key statements. For example, in "Executive Summary – key findings", they deleted "The projected rise in demand for maritime transport primarily drives the emissions increase in projections", and emphasized that "further action on efficiency and emissions can mitigate the emissions growth". While the ToR for the Update Study has clearly set out that "the update study should be transparent, not policy prescriptive", such a conclusion on possible follow-up emission-reduction policies obviously goes beyond the mandates of this study. Furthermore, this study has not contained any analysis on whether the existing measure is sufficient to improve the efficiency and mitigate emissions or the evaluations on mitigation potentials of further action. Therefore, this conclusion is drawn carelessly without scientific justifications. China believes that the modification of such key descriptions undermines the objectiveness and balance of the report, which may mislead the international community on considering further actions for emission reduction from ships.

For the above reasons, China does not consider that the final report of update study is carried out strictly in accordance with the ToR and that it provides a scientific basis for IMO future decisions. Therefore China reserves its position with regard to the final report of update study."

Statement by the delegation of India

"India would like to thank the Steering Committee and the UCLC consortium for "Third IMO GHG Study 2014". India has few observations on this report, which were raised by likeminded countries during Steering Committee meeting as well.

This report does not provide details of method used and the scenario analysis, basis which prediction on future shipping emissions for a period of (2012-2050) has been made. This study also do not contain any analysis whether measures introduced by chapter 4 of MARPOL Annex VI is sufficient to improve the efficiency and to mitigate the emissions. The EEDI standards, SEEMP combined with the effect of other emission standards in MARPOL Annex VI, as well as competitive forces in the marketplace, are already resulting in significant and impressive energy efficiency improvements in the commercial maritime fleet. Hence, India considers that "the UCLC consortium had not fully met the terms of reference (Article 1.9) for the update study agreed by the Committee."

India has also observed that UCLC consortium has amended few key statements in final submission. For example: "The projected rise in demand for maritime transport primarily drives the emissions increase in projections" has been deleted from "Key Findings of Executive summary". We also find that statement of prescriptive nature such as "Further action on efficiency and emissions can mitigate the emissions growth" has been indicated. Such statements go beyond the mandate of this study. Therefore India believes that modification of such key statements undermines the objective of the report.

Due above, India does not consider that the final report has been prepared strictly in accordance with ToR hence reserves its position with regard to the final report of update study."

Statement by the delegation of the Islamic Republic of Iran

"This delegation, as a member of Steering Committee, would like to express appreciation to all the Steering Committee members and the coordinator, Dr. Mazany of Canada, the consortium and the IMO Secretariat for all their efforts conducting the very successful update Study of the GHG emissions from shipping industry. It is obvious that the successes of the study mainly depended on the commitment of all parties involved in the update study. The transparent decision of the MEPC 65 in the establishment of the Steering Committee and especially its composition and terms of reference have lead the update study to be successful in terms of the tendering process, tender evaluation and the study itself. This delegation also would like to thank those member states who contributed to cover the cost of the update study either in cash or in-kind.

The report of the 3rd GHG update study shows the variety of topics covered by the study. This variety resulted in complexities in the study and the report, and makes them hard to understand by the reviewers. The GHG emission estimate tender document divided the update study into three tasks in order to provide a better approach to utilizing available resources and avoiding complexity. The tender document also requested the tenderers to submit their proposals in separate, distinct pieces of work to address each individual task.

The Steering Committee members and the IMO Secretariat, during their meetings, have been committed and tried to make the study and the report as simple to understand by variety of reviewers and users as possible. Nevertheless, this delegation believes complexity still remains an issue in the report of the study due to the huge number of the topics, methods and approaches used by the study to deal with different aspects of the requested tasks. The very bulky report is also another barrier to a solid understanding of the study results. So we propose this issue to be considered by the Committee when the next study will be planed. One option to avoid the complexity will be to conduct the study in three separate tender documents, which may be addressed by individual tenderer.

Considering the increase of 50 to 250% in GHG emission in the period up to 2050 reported by the 2014 IMO up-date study, the Committee is urged to accelerate its feasible and applicable practices towards implementation of MARPOL Annex VI regulations."

Statement by the delegation of the Russian Federation

"First of all we would like to thank the Steering Committee and the Consortium for a study on greenhouse gas emissions from ships, as well as coordinator of the Steering Committee, Ms. Leigh Mazany.

The results of the work carried out are presented in documents MEPC 67/6 and MEPC 67/INF.3. The very complex work is done. In the course of finalizing the final report submitted by the Consortium, the Steering Committee has made comments and suggestions, most of which were taken into account by the Consortium and included in the final report. For that, we express our sincere gratitude. Russian Federation participated in the Steering Committee, and the majority of our comments and suggestions were also taken into account. At the same time, we share the concerns expressed by the Chinese delegation. We are confident that the text shall not contain any statements that are not supported by scientific evidence, being in this case simply populist. It is extremely important to have clear

and transparent methods and formulas for calculating that would undoubtedly facilitate the use of research in the future work of the Organization. In this regard, we consider that one of the conclusions, as stated by the Chinese delegation, shall not be included in the final report, and the absence of clear formulas, which held calculation, and details of the scenarios under consideration, will have a negative impact on the use of the study performed in the future work of the Committee on issue of reducing greenhouse gas emissions from ships."

Statement by the representative of the UNFCCC Secretariat

"Thank you for giving me the opportunity to address the 67th session of IMO's Marine Environment Protection Committee (MEPC) on behalf of the UNFCCC secretariat.

I would like to use this opportunity to update the MEPC on recent developments under the UNFCCC that are relevant for this Committee, including on expectations for the upcoming 20th Conference of the Parties to be held in Lima, Peru in December this year.

Let me start first by commenting IMO and its Member States for your tireless work to address greenhouse gas (GHG) emissions from international maritime transport.

The adoption of a set of mandatory technical and operational measures to improve energy efficiency of, and reduce GHG emissions from international shipping at MEPC 62 in 2011 as well as the development under this Committee thereafter were major achievements in addressing global climate change and show a path forward to address GHG emissions from international maritime transport.

Your work sends a strong signal to the UNFCCC process but also to governments, businesses and all sectors of society that the international shipping sector through IMO is taking on the challenge to address climate change seriously and leading its transformation towards climate conscious development.

The competent and well organized work of the MEPC was critical to achieve these important results.

IMO's work to address GHG emissions from international maritime transport contributes to global climate change actions and complements the intense ongoing work under the UNFCCC process to develop the new, global agreement on climate change and to enhance the ambition of emission reduction action before 2020.

Realizing the full potential of this truly international sector to address global climate change will be the next step and challenge for IMO and its Member States.

Again, the MEPC has to provide the grounds for taking the next step successfully by continuing its excellent work and emerge as leaders willing to act and to lead by example.

Starting with the submissions of the sixth national communications (NC6) and the first biennial reports (BR1) from Annex I Parties in January 2014, the international assessment and review (IAR) process for developed country Parties has been launched.

This new process under the Convention enhances the reporting in national communications (NC) and aims at promoting the comparability of efforts among all developed country Parties with regard to their quantified economy-wide emission limitation and reduction targets.

In the context of the sixth national communications, Annex I Parties reported also on steps they have taken to promote and/or implement any decisions taken under IMO in order to limit or reduce GHG emissions from international maritime transport.

Here, many Parties reported on the significant progress made by IMO, highlighting the adoption at MEPC 62 in 2011, of mandatory technical and operational measures to improve energy efficiency and reduce GHG emissions as a major milestone for the sector to contribute to global climate change actions.

Also, Parties reported on IMO's new study that focuses on updating key figures in the current (second) IMO GHG Study (2009) of global GHG emissions from international shipping.

Summary information on how Annex I Parties to the UNFCCC report in their sixth national communications on their actions taken under IMO will be contained in the forthcoming "Compilation and synthesis of the sixth national communications" report. This report will be available on the UNFCCC website prior to the Lima conference.

The 67th session of the MEPC is less than two month before the international climate negotiations in Lima. Therefore, let me provide you a brief outlook of what may be expected in Lima.

- .1 In Lima, the main challenge would be to find the best balance between the immediate issues stemming from the ongoing implementation of the Convention, in particular finance, and advancing the negotiations on the 2015 agreement and Intentional Nationally Determined Contributions (INDCs);
 - On finance, the focus would be on the progress in operationalization of the Green Climate Fund (GCF), as well as on the GCF capitalisation;
 - On the 2015 agreement, Lima is expected to be instrumental in defining the core of the new agreement and its elements. The focus would be on advancing negotiations on all areas, identified in decision 1/CP.17, namely, mitigation, adaptation, finance, technology and capacity building support, and transparency; and
 - On the INDCs, Lima is expected to clarify the information requirements for submitting the INDCs in early in 2015, and the process for their consideration thereafter in the lead up to Paris;
- .2 In addition, for Lima it is expected to be an important milestone in advancing the workplan on mitigation ambition, by recognizing what Parties and the broad range of stakeholders have achieved so far in the areas of energy efficiency and renewable energies, land use, urbanisation, carbon capture and storage and non-CO₂ gases, and to charter the way forward for 2015 and up to 2020;
- .3 Finally, it is expected that Parties make significant progress in implementation of the Convention. In addition to finance mentioned above, progress is expected also on mitigation, adaptation, in particular loss and damage, and on technology transfer and capacity building support. Lima will also see the first outcomes from the ambitious Measurement, Reporting and Verification (MRV) framework set-up by the decisions in Cancun,

Durban and Doha, in particular regarding the multilateral assessment of the first 17 developed country Parties.

In closing, let me reiterate that IMO's work to address GHG emissions from international maritime transport contributes significantly to global climate change actions and complements the intense ongoing work under the UNFCCC process.

Your work sends a strong signal to the UNFCCC process that emissions from international maritime transport are competently addressed by the specialized agency responsible for international maritime transport. The IMO Secretariat submits regularly information on the relevant IMO action to the UNFCCC (Subsidiary Body for Scientific and Technological Advice).

I thank you very much for your kind attention and I am looking forward to working with you to continue the successful work of the MEPC in addressing GHG emissions from international maritime transport and leading the sectors development on fighting global climate change."

ITEM 7

Statement by the delegation of the Russian Federation

"According to the draft definition of "liquid fuel", it is suggested that the gas may also be considered a liquid fuel.

The Russian Federation does not believe this is a right approach and proposes to leave the definition of "liquid fuel" unchanged and to add a new definition of "gas fuel".

Besides, the Russian Federation considers that the draft amendments to the definition of "marine diesel engine" need improvement for the following reasons.

In accordance with this amendment, a gas-fuelled engine is also considered a marine diesel engine. However, a gas-fuelled engine may be a spark-ignition engine, and such an engine cannot be named a diesel engine, since in global practice this is usually an internal combustion engine that uses the heat of compression to initiate ignition of the fuel.

To exclude an ambiguous approach to the requirements of regulation 13 in Annex VI and the NO_x Technical Code, the Russian Federation considers it advisable to introduce the definitions of the following types of engines into regulation 2 of MARPOL Annex VI:

- dual fuel engine;
- pilot injection gas-fuelled engine;
- spark-ignition gas-fuelled engine; and
- as well as substitute the definition of a marine diesel engine by the general definition of a reciprocating internal combustion engine.

When drafting these definitions, it is advisable to follow the definitions introduced by the International Organization for Standardization by standard ISO 2710-1."

ITEM 12

Statement by the delegation of the Islamic Republic of Iran

"First of all, allow me to thank the Secretariat for preparing document MEPC 67/12/2 on draft Guidance on the safe operation of oil pollution combating equipment.

The MEPC in its 60th Session approved a proposal by the Islamic Republic of Iran (MEPC 60/19/1) to develop guidelines addressing the safe performance of oil pollution combating equipment and their inclusion as an unplanned output in the biennial agenda of the OPRC-HNS Technical Group (MEPC 60/22).

The initial draft of the Guidance was submitted by the Islamic Republic of Iran at eleventh session of OPRC-HNS Technical group (OPRC-HNS/TG 11/3/2). This agenda has been considered by the representatives from Member States during several sessions of the OPRC-HNS Technical Group.

Finally, in TG 16, having considered the revised draft Guidance on the safe operation of oil pollution combating equipment presented in document OPRC-HNS/TG 16/3/3 and introduced by Iranian delegation, the Technical Group agreed to incorporate the comments , and finalized the draft Guidance for submission to PPR 1 for consideration.

In the first session of the Sub-Committee on Pollution Prevention and Respond, the Sub-Committee agreed to the draft Guidance on the safe operation of oil pollution combating equipment (PPR 1/WP.7), and instructed the Secretariat to forward the text of the Guidance to MEPC 67, for consideration with a view to approval for publication.

Today, MEPC approved the Guidance and we believe that, we have made another step forward in the protection of marine environment.

My delegation is of the view that oil spill clean-up operations are crucial for protecting of marine environment, but must not jeopardize the safety of those who are involved in the response operation or may be affected by the spill. Undoubtedly, the health and safety of the responders are important aspects of a successful operation.

This delegation also believes that this guidance, as an IMO instrument, would be beneficial for strengthening the efforts in oil pollution combating fields, and may help to avoid possible conflicts between guidelines developed by individual countries."
