



SUBCOMITÉ DE TRANSPORTE DE
LÍQUIDOS Y GASES A GRANEL
12º periodo de sesiones
Punto 17 del orden del día

BLG 12/17
20 febrero 2008
Original: INGLÉS

INFORME PARA EL COMITÉ DE SEGURIDAD MARÍTIMA Y EL COMITÉ DE PROTECCIÓN DEL MEDIO MARINO

Índice

Sección	Página
1 GENERALIDADES	4
2 DECISIONES DE OTROS ÓRGANOS DE LA OMI	8
3 EVALUACIÓN DE LOS RIESGOS DE LOS PRODUCTOS QUÍMICOS DESDE EL PUNTO DE VISTA DE LA SEGURIDAD Y LA CONTAMINACIÓN, Y PREPARACIÓN DE LAS ENMIENDAS CONSIGUIENTES	10
4 APLICACIÓN DE LAS PRESCRIPCIONES PARA EL TRANSPORTE DE BIOCOMBUSTIBLES Y MEZCLAS QUE LOS CONTENGAN	14
5 ELABORACIÓN DE DIRECTRICES PARA LA IMPLANTACIÓN UNIFORME DEL CONVENIO BWM 2004	16
6 EXAMEN DEL ANEXO VI DEL MARPOL Y DEL CÓDIGO TÉCNICO SOBRE LOS NO _x	25
7 ELABORACIÓN DE DISPOSICIONES PARA LOS BUQUES CON MOTORES DE GAS	42
8 ENMIENDAS AL ANEXO I DEL MARPOL DESTINADAS A PREVENIR LA CONTAMINACIÓN MARINA EN LAS OPERACIONES DE TRASBORDO DE HIDROCARBUROS ENTRE BUQUES EN EL MAR	44
9 ANÁLISIS DE SINIESTROS	49

Por economía, del presente documento no se ha hecho más que una tirada limitada. Se ruega a los señores delegados que traigan sus respectivos ejemplares a las reuniones y que se abstengan de pedir otros.

Sección		Página
10	EXAMEN DE LAS INTERPRETACIONES UNIFICADAS DE LA IACS	50
11	ELABORACIÓN DE MEDIDAS INTERNACIONALES PARA REDUCIR A UN MÍNIMO LA TRASLOCACIÓN DE ESPECIES ACUÁTICAS INVASORAS DEBIDA A LA CONTAMINACIÓN BIOLÓGICA DE LOS BUQUES	50
12	EXAMEN DE LA RECOMENDACIÓN RELATIVA A LAS HOJAS INFORMATIVAS SOBRE LA SEGURIDAD DE LOS MATERIALES PARA LAS CARGAS QUE FIGURAN EN EL ANEXO I DEL CONVENIO MARPOL Y EL FUELOIL PARA EL USO MARINOS	52
13	REVISIÓN DEL CÓDIGO CIG	56
14	PROGRAMA DE TRABAJO Y ORDEN DEL DÍA DEL BLG 13	57
15	ELECCIÓN DE PRESIDENTE Y VICEPRESIDENTE PARA 2009	58
16	OTROS ASUNTOS	58
17	INFORME PARA LOS COMITÉS	64

LISTA DE ANEXOS

- ANEXO 1 PROYECTO DE RESOLUCIÓN MEPC – DIRECTRICES PARA EL MUESTREO DEL AGUA DE LASTRE (D2)
- ANEXO 2 PROYECTO DE DOCUMENTO DE ORIENTACIÓN SOBRE LAS DISPOSICIONES PARA HACER FRENTE A SITUACIONES DE EMERGENCIA RELACIONADAS CON EL AGUA DE LASTRE
- ANEXO 3 PROYECTO DE MANDATO DEL GRUPO DE TRABAJO SOBRE EL AGUA DE LASTRE CONSTITUIDO EN EL BLG 13
- ANEXO 4 PROYECTO DE ENMIENDAS AL ANEXO VI DEL MARPOL
- ANEXO 5 PROYECTO DE CÓDIGO TÉCNICO SOBRE LOS NO_x ENMENDADO
- ANEXO 6 PROPUESTAS DE ENMIENDA AL PROYECTO DE DIRECTRICES REVISADAS RELATIVAS A LOS SISTEMAS DE LIMPIEZA DE LOS GASES DE ESCAPE – REGLA 14 4) DEL ANEXO VI DEL CONVENIO MARPOL, ACORDADA POR EL BLG 12
- ANEXO 7 PROYECTO DE DIRECTRICES PARA LA ELABORACIÓN DE UN PLAN DE GESTIÓN DE LOS COMPUESTOS ORGÁNICOS VOLÁTILES (COV)
- ANEXO 8 PROYECTO DE ENMIENDAS AL ANEXO I DEL MARPOL
- ANEXO 9 PROYECTO DE ENMIENDAS A LA RECOMENDACIÓN RELATIVA A LAS HOJAS INFORMATIVAS SOBRE LA SEGURIDAD DE LOS MATERIALES PARA LAS CARGAS QUE FIGURAN EN EL ANEXO I DEL MARPOL Y EL FUELOIL PARA USOS MARINOS (RESOLUCIÓN MSC.150(77))
- ANEXO 10 PROPUESTA DE PROGRAMA DE TRABAJO REVISADO DEL SUBCOMITÉ Y ORDEN DEL DÍA PROVISIONAL DEL BLG 13
- ANEXO 11 JUSTIFICACIÓN PARA INCLUIR EN EL PROGRAMA DE TRABAJO DEL SUBCOMITÉ BLG, EL NUEVO PUNTO "ENMIENDAS AL ANEXO I DEL MARPOL SOBRE LA UTILIZACIÓN Y EL TRANSPORTE DE HIDROCARBUROS PESADOS EN LA ZONA DEL ANTÁRTICO"
- ANEXO 12 PROYECTO DE CIRCULAR MEPC, "PRESCRIPCIONES PARA EL TRANSPORTE DE HIDROCARBUROS DE GAS A LIQUIDO"
- ANEXO 13 PROPUESTA DE PROGRAMA DE TRABAJO FUTURO DEL GRUPO DE TRABAJO ESPH

1 GENERALIDADES

1.1 El Subcomité de Transporte de Líquidos y Gases a Granel celebró su 12º periodo de sesiones del 4 al 8 de febrero de 2008 bajo la presidencia del Sr. Z. Alam (Singapur). También estuvo presente el Vicepresidente, Sr. S. Oftedal (Noruega).

1.2 Al periodo de sesiones asistieron delegaciones de los siguientes Gobiernos Miembros:

ALEMANIA	ITALIA
ANGOLA	JAPÓN
ARABIA SAUDITA	LETONIA
ARGENTINA	LIBERIA
AUSTRALIA	MALASIA
BAHAMAS	MALTA
BÉLGICA	MARRUECOS
BOLIVIA	MÉXICO
BRASIL	NIGERIA
CANADÁ	NORUEGA
CHILE	NUEVA ZELANDIA
CHINA	PAÍSES BAJOS
CHIPRE	PANAMÁ
CUBA	PAPUA NUEVA GUINEA
DINAMARCA	PERÚ
ECUADOR	POLONIA
EGIPTO	PORTUGAL
ESLOVENIA	REINO UNIDO
ESPAÑA	REPÚBLICA ÁRABE SIRIA
ESTADOS UNIDOS	REPÚBLICA DE COREA
ESTONIA	RUMANIA
FEDERACIÓN DE RUSIA	SINGAPUR
FINLANDIA	SUECIA
FRANCIA	TAILANDIA
GRECIA	TURQUÍA
INDONESIA	TUVALU
IRÁN (REPÚBLICA ISLÁMICA DEL)	UCRANIA
IRLANDA	URUGUAY
ISLAS MARSHALL	VANUATU

el siguiente Miembro Asociado de la OMI:

HONG KONG (CHINA)

y el siguiente Estado que no es Miembro de la OMI:

ISLAS COOK

un observador de la siguiente organización intergubernamental:

COMISIÓN EUROPEA (CE)

y observadores de las siguientes organizaciones no gubernamentales:

CÁMARA NAVIERA INTERNACIONAL (ICS)
UNIÓN INTERNACIONAL DE SEGUROS DE TRANSPORTES (IUMI)
FEDERACIÓN INTERNACIONAL DE LOS TRABAJADORES DEL
TRANSPORTE (ITF)
COMITÉ INTERNACIONAL RADIOMARÍTIMO
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE PUERTOS (IAPH)
BIMCO
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE SOCIEDADES DE CLASIFICACIÓN (IACS)
CONSEJO EUROPEO DE LA INDUSTRIA QUÍMICA (CEFIC)
FORO MARÍTIMO INTERNACIONAL DE COMPAÑÍAS PETROLERAS (OCIMF)
INTERNACIONAL AMIGOS DE LA TIERRA (FOEI)
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE INSTITUTOS DE NAVEGACIÓN (IAIN)
COMUNIDAD DE ASOCIACIONES DE ASTILLEROS EUROPEOS (CESA)
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE ARMADORES INDEPENDIENTES DE
PETROLEROS (INTERTANKO)
UNIÓN MUNDIAL PARA LA NATURALEZA (UICN)
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE OPERADORES DE BUQUES Y
TERMINALES GASEROS (SIGTTO)
CONSEJO CONSULTIVO DE MERCANCÍAS PELIGROSAS (DGAC)
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE LÍNEAS DE CRUCEROS (CLIA)
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE ARMADORES DE BUQUES DE CARGA
SECA (INTERCARGO)
ASOCIACIÓN DE FABRICANTES EUROPEOS DE MOTORES DE COMBUSTIÓN
INTERNA (EUROMOT)
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE LA INDUSTRIA PETROLERA PARA LA
CONSERVACIÓN DEL MEDIO AMBIENTE (IPIECA)
INSTITUTO DE INGENIERÍA, CIENCIA Y TECNOLOGÍA NAVALES (IMarEST)
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE BUQUES TANQUE PARA CARGA
DIVERSIFICADA (IPTA)
FEDERACIÓN INTERNACIONAL DE VELA (ISAF)
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE MEDICINA MARÍTIMA (IMHA)
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE LA INDUSTRIA DEL COMBUSTIBLE
(IBIA)
CONSEJO INTERNACIONAL DE FABRICANTES DE PINTURA Y TINTAS DE
IMPRIMIR (IPPIC)

Discurso de apertura

1.3 Al dar la bienvenida a los participantes en nombre del Secretario General, el Sr. K. Sekimizu, Director de la División de Seguridad Marítima, observó que la celebración del periodo de sesiones actual del Subcomité una vez más fuera del edificio de la sede de la OMI constituía uno de los últimos obstáculos que había que superar durante la prolongación del periodo de acondicionamiento, que había llevado a que la fase 2 de las obras se realizara a continuación de la fase 1 con objeto de culminar todo el proyecto de una sola vez.

El Director señaló a la atención del Subcomité el lema del Día Marítimo Mundial del año en curso: **OMI: 60 años al servicio del transporte marítimo** e indicó que tal lema brindaría la oportunidad de rendir un merecido homenaje a la valiosa labor realizada por la Organización desde sus comienzos en 1948 como un organismo especializado de las Naciones Unidas, como una institución al servicio del bien público común y como reguladora del sector y asociada al mismo. El Director subrayó que el lema del año en curso también proporcionaría una forma adecuada de celebrar el regreso de la Organización al edificio de la sede tras su acondicionamiento, donde, desde 1982, se ha hecho historia en lo que respecta al transporte marítimo internacional, y que ello además brindaría la oportunidad de recordar a todos aquellos servidores infatigables de los objetivos e ideales de la OMI, cuya ardua labor, compromiso y dedicación han contribuido a crear el sólido edificio que constituye el régimen normativo de la Organización.

Refiriéndose al Subcomité en calidad de órgano de la OMI responsable de tratar los riesgos inherentes al transporte de líquidos y gases a granel, que afectan tanto a la seguridad de los buques como a la protección del medio marino y atmosférico, el Director destacó que el transporte marítimo sigue contribuyendo, si bien a escala relativamente pequeña, al aumento de los niveles de emisiones de gases de efecto invernadero y de contaminantes atmosféricos y que, por lo tanto, el examen del Anexo VI del Convenio MARPOL y del Código Técnico sobre los NO_x debería ocupar un lugar destacado, dado que representaba una oportunidad excelente para demostrar la firme determinación y verdadera resolución de encontrar soluciones posibles, pragmáticas, viables y asequibles.

Al agradecer el avance realizado por el Grupo científico mixto de expertos gubernamentales y sectoriales constituido, el Director aclaró que la tarea del Grupo consistía en realizar un estudio completo para evaluar los efectos de las distintas opciones de combustibles propuestas en el contexto de la revisión del Anexo VI del Convenio MARPOL, cuyo objetivo sería recoger y presentar hechos y datos que facilitarían el proceso de adopción de decisiones por parte del Comité. Emprendiendo un proceso paralelo a la revisión en curso del Anexo VI del Convenio MARPOL y el Código Técnico sobre los NO_x, el Grupo debería centrarse en el examen de las repercusiones para el medio ambiente, la salud de los seres humanos y los sectores naviero y petrolero.

El Director comunicó que al Secretario General le complacía observar que el Grupo de expertos había satisfecho su mandato en el breve tiempo disponible y que había producido documentación en la que se subrayaban las consecuencias y repercusiones que se desprenderían de la adopción de las opciones propuestas, y manifestó su agradecimiento a los miembros del Grupo por su arduo trabajo y dedicación.

Al subrayar otro punto importante, el relativo al Anexo II del Convenio MARPOL y al Código CIQ, el Director señaló que mientras siguieran produciéndose sustancias líquidas a granel para su transporte por mar, también continuaría la labor al respecto y la consiguiente asignación de categorías de contaminación y prescripciones de transporte en virtud de los dos instrumentos antedichos.

El Director agradeció la satisfactoria labor preparatoria del Subcomité, que permitió al MEPC 56 adoptar tres nuevos conjuntos de directrices relativas al Convenio sobre la Gestión del Agua de Lastre 2004, con lo cual el número ascendía a un total de 13. Esperaba que el Subcomité siguiera avanzando en la elaboración de las pocas directrices restantes, todas las cuales se encontraban en las etapas finales de ultimación, y, de ser posible, que las finalizara. En nombre del Secretario General, el Director instó a las delegaciones, una vez más, a ejercer toda la influencia que pudieran para que el Convenio BWM se ratificara sin más demora.

Al destacar también otras importantes cuestiones del orden del día, el Director se refirió, en particular, a la labor sobre la aplicación de las prescripciones para el transporte de biocombustibles y mezclas que los contengan, a las cuestiones pertinentes para la prevención de la contaminación del mar en las operaciones de transporte de hidrocarburos entre buques en el mar, a los avances logrados en la elaboración del proyecto de directrices provisionales sobre la seguridad de las instalaciones de motores de gas en los buques y al comienzo de la labor de revisión del Código internacional para la construcción y el equipo de buques que transporten gases licuados a granel (Código CIG).

Pasando a cuestiones generales, el Director hizo hincapié en que no debería bajarse la guardia con respecto a la seguridad en ninguno de los diferentes lugares donde pudieran celebrarse reuniones de la OMI durante lo que quedaba del periodo de acondicionamiento y, en nombre del Secretario General, hizo un llamamiento a todos los delegados para que acataran las medidas de seguridad generales vigentes.

Por lo que respecta a la implantación del Plan voluntario de auditorías de los Estados Miembros de la OMI, el Director alentó a los Estados Miembros a que prosiguieran los loables esfuerzos ya realizados, de modo que todos los Estados Miembros de la Organización pudieran beneficiarse, y así fomentar la implantación y el cumplimiento de los instrumentos de la OMI en todo el mundo, de forma coherente y eficaz, e instó a los Estados Miembros a que se sometieran voluntariamente a una auditoría y a que presentaran candidatos competentes a auditor.

Observaciones del Presidente

1.4 El Presidente, al dar las gracias al Sr. Sekimizu, Director de la División de Seguridad Marítima, señaló que las palabras y consejos del Secretario General recibirían la mayor consideración durante las deliberaciones del Subcomité y de sus grupos de trabajo.

Adopción del orden del día

1.5 El Subcomité adoptó el orden del día (BLG 12/1/Rev.2) y acordó que, en general, se guiaría en su labor por las anotaciones que figuran en el documento BLG 12/1/1, teniendo también en cuenta el documento BLG 12/1/2, que contiene las disposiciones para el periodo de sesiones. El orden del día adoptado, junto con la lista de documentos examinados en relación con cada uno de sus puntos, figura en el documento BLG 12/INF. 12.

2 DECISIONES DE OTROS ÓRGANOS DE LA OMI

Generalidades

2.1 El Subcomité tomó nota de los resultados de la labor del DE 50, FSI 15, SLF 50, MEPC 56 y MSC 83, de los que se da cuenta en los documentos BLG 12/2, BLG 12/2/1 y BLG 12/2/2, así como de la información facilitada verbalmente por la Secretaría sobre los resultados del FP 52 que guardan relación con la labor del Subcomité, y los tuvo en cuenta en sus deliberaciones al tratar los puntos pertinentes del orden del día.

Directrices sobre organización y método de trabajo

2.2 El Subcomité tomó nota de que el MSC 83, al examinar las Directrices sobre organización y método de trabajo del MSC y el MEPC y de sus órganos auxiliares, había acordado que éstas debían seguirse estrictamente pero, tras reconocer al mismo tiempo que en determinadas circunstancias era necesaria cierta flexibilidad, había acordado lo siguiente:

- .1 las reuniones de los grupos de trabajo interperiodos y los grupos técnicos no deberían celebrarse al mismo tiempo que las reuniones de Comités o subcomités; y
- .2 si se constituían subgrupos de un grupo de trabajo, éstos deberían reunirse fuera de las horas normales de trabajo.

2.3 El MSC 83 había acordado también ampliar el plazo para la presentación de documentos informativos voluminosos, que podrán presentarse hasta 9 semanas antes de la reunión, en lugar de 13, si se envían en formato electrónico, y enmendar en consecuencia las Directrices de los Comités.

Estado de implantación de los códigos, recomendaciones, directrices y otros instrumentos de carácter no obligatorio relacionados con la seguridad y la protección

2.4 El Subcomité tomó nota de que el MSC 83, al examinar la lista de códigos, recomendaciones, directrices y otros instrumentos de carácter no obligatorio relacionados con la seguridad y la protección, de interés para la labor del Comité, había remitido el examen detallado de la lista anteriormente mencionada a los subcomités pertinentes para que determinaran los instrumentos que podrían ser pertinentes en el contexto de la recopilación de información sobre la implantación de dichos instrumentos, y también les había pedido que proporcionaran una indicación acerca de los posibles usuarios y los requisitos del plan informativo que había de elaborarse. Al respecto, el Subcomité tomó nota de que la Secretaría publicaría oportunamente un documento sobre la cuestión antedicha para su examen en el BLG 13.

Plan estratégico de la Organización y Plan de acción de alto nivel de la Organización y prioridades

2.5 El Subcomité tomó nota también de que la Asamblea, en su vigésimo quinto periodo de sesiones, había adoptado la resolución A.989(25), "Plan estratégico de la Organización (para el sexenio 2008-2013)", y la resolución A.990(25), "Plan de acción de alto nivel de la Organización y prioridades para el bienio 2008-2009". Las medidas solicitadas en los párrafos dispositivos de las dos nuevas resoluciones implican un seguimiento destinado a lograr los objetivos de ambos

planes y a servir de vínculo entre la estrategia de la Organización y la labor de los distintos órganos de la OMI.

2.6 En ese contexto, el Subcomité tomó nota asimismo de que el Consejo, en su 24º periodo de sesiones extraordinario, tras examinar las recomendaciones de su Grupo especial de trabajo sobre el Plan estratégico de la Organización, destinadas a fomentar una mayor coherencia –en toda la Organización– en las tareas de planificación estratégica, elaboración del programa de trabajo, presupuestación, supervisión del rendimiento y evaluación de los resultados, y a inculcar, en el día a día de la OMI, la cultura de la referencia sistemática y permanente al Plan estratégico y al Plan de acción de alto nivel, las había refrendado del modo siguiente:

- .1 todos los órganos de la OMI deberían asignar, indicándolo con la suficiente antelación en los órdenes del día de cada periodo de sesiones, un tiempo adecuado para el examen sistemático de las medidas de alto nivel y las prioridades conexas, y su conexión con los principios estratégicos;
- .2 todos los órganos de la OMI deberían asegurarse de lo siguiente:
 - .1 las actividades previstas y, por lo tanto, los resultados de las mismas, se describen brevemente y con precisión en el Plan de acción de alto nivel; y
 - .2 la producción de tales resultados se supervisa sistemática y regularmente;
- .3 al examinar los programas de trabajo y órdenes del día provisionales de sus próximos periodos de sesiones, todos los órganos de la OMI deberían establecer, en relación con cada punto, una referencia cruzada con los correspondientes principios estratégicos y medidas de alto nivel;
- .4 los subcomités, al presentar sus informes a los Comités sobre sus programas de trabajo, deberían también informar del estado de sus resultados previstos;
- .5 deberían elaborarse, con la participación de todos los presidentes, directrices sobre la aplicación del Plan estratégico y del Plan de acción de alto nivel y sobre la presentación de informes al respecto, con objeto de facilitar la labor de todos los órganos de la OMI; y
- .6 todos los documentos de la OMI, en particular las propuestas de nuevos puntos del programa de trabajo, deberían demostrar, en la medida de lo posible, los vínculos con el Plan estratégico y el Plan de acción de alto nivel, incluyendo en el resumen que figura al principio de cada documento referencias a los correspondientes principios estratégicos, las medidas de alto nivel y los resultados previstos. En el anexo de la circular N° 2831 se muestra un formato normalizado revisado de la plantilla de los documentos de la OMI, formato que empezó a implantarse el 1 de enero de 2008.

2.7 El Subcomité tomó nota de que el Consejo había acordado también que era necesario potenciar los esfuerzos continuos que se realizaban en los siguientes ámbitos:

- .1 abordar la seguridad de los buques no regidos por los convenios;

- .2 supervisar el aumento imprevisto de accidentes, sobre todo en el sector de los buques tanque, que se produjo a finales de 2006 y principios de 2007, y adoptar las medidas necesarias al respecto;
- .3 en ese sentido, reforzar continuamente la función de la OMI con respecto al factor humano;
- .4 mejorar el índice de incumplimientos con respecto a la supervisión por el Estado rector del puerto, potenciando que todas las partes de la cadena de responsabilidad redoblen sus esfuerzos;
- .5 abordar la seguridad de la vida humana y la navegación en aguas afectadas por actos de piratería y robos a mano armada; y
- .6 fomentar y mejorar la imagen y calidad del transporte marítimo y su conciencia respecto del medio ambiente, y garantizar que éstas sean tareas permanentes de todos los interesados.

3 EVALUACIÓN DE LOS RIESGOS DE LOS PRODUCTOS QUÍMICOS DESDE EL PUNTO DE VISTA DE LA SEGURIDAD Y LA CONTAMINACIÓN, Y PREPARACIÓN DE LAS ENMIENDAS CONSIGUIENTES

3.1 El Subcomité recordó que esta parte del orden del día normalmente contiene tareas de clasificación habituales que, por lo general, se confían directamente al Grupo de trabajo ESPH antes de que el Subcomité las examine más a fondo. A pesar de esta observación, se reconoció que el Subcomité siempre examina el informe de la reunión interperiodos del mencionado Grupo de trabajo, así como todo documento que contenga cuestiones de principio respecto de las cuales es necesario deliberar en el pleno.

3.2 El Subcomité mostró su agradecimiento al Grupo de trabajo ESPH y a su Presidenta, la Sra. M.C. Tiemens-Idzinga (Países Bajos), por el considerable volumen de trabajo que habían realizado en su última reunión interperiodos (ESPH 13).

Medidas adoptadas por el Subcomité

3.3 Al examinar el informe correspondiente a la 13ª reunión interperiodos del Grupo de trabajo ESPH (BLG 12/3), el Subcomité lo aprobó, en términos generales, y adoptó las medidas que se indican a continuación:

- .1 estuvo de acuerdo con la evaluación de nuevos productos y su consiguiente inclusión en el Código CIQ;
- .2 tomó nota de los resultados de la labor sobre la evaluación de aditivos de limpieza y, especialmente, de que se habían evaluado 61 aditivos, 50 de los cuales se aprobaron para incluirlos en la lista de aditivos de limpieza que satisfacen los criterios esbozados en la circular MEPC.1/Circ.590;
- .3 aceptó incluir la entrada "Raw C5" en el anexo 5 de la circular MEPC.2/Circ.13;

- .4 hizo suya la opinión del Grupo de que el anexo 5 de las circulares de la serie MEPC.2/Circ. se había elaborado para componentes que no presentarían riesgos desde el punto de vista de la seguridad, y que los componentes que presenten dichos riesgos deberían evaluarse, preferentemente, como entrada completa del Código CIQ con objeto de no perder información importante, pero señaló que el Grupo de trabajo ESPH debería seguir debatiendo esta cuestión;
- .5 refrendó la opinión del Grupo de que los párrafos 5.7 y 5.8 de la circular MEPC.1/Circ.512 deberían volverse a examinar y encargó al Grupo de trabajo ESPH que se ocupara de esta cuestión y que le informara en consecuencia;
- .6 hizo suya la opinión de que conviene reafirmar que la utilización de denominaciones comerciales diferentes de las que figuran en las listas 2, 3 ó 4 de las circulares de la serie MEPC.2 no está autorizada para el transporte marítimo a granel;
- .7 acordó que es importante abordar la evaluación de los riesgos en dos etapas, lo cual hace necesario utilizar diferentes formularios de notificación;
- .8 acordó, en principio, que el Presidente del Grupo EHS del GESAMP debería asistir, si es preciso, a las reuniones del Grupo ESPH durante los debates sobre el informe y sobre la evaluación de los nuevos productos con miras a su inclusión en el Código CIQ. No obstante, se reconoció que puede ser necesario volver a deliberar sobre esta cuestión para asegurarse de que se comprenden todas las repercusiones de asistir (o no) a esas reuniones. Se propuso examinar esta decisión en la reunión de presidentes o en el MEPC;
- .9 acordó que es necesario recalcar el carácter urgente de la reevaluación de los aditivos de limpieza evaluados antes del 1 de enero de 2007 y se mostró conforme con el anteproyecto de circular BLG que trata de estas cuestiones;
- .10 convino en que disponer de una única lista en el anexo 10 de las circulares de la serie MEPC.2 contribuye a la transparencia y se mostró conforme con la estructura de la lista utilizada en la circular MEPC.2/Circ.13;
- .11 tras tomar nota de ella, aprobó la lista separada en la que se da cuenta de las diferentes decisiones adoptadas acerca de los índices en la clasificación de los perfiles de peligrosidad revisados del GESAMP;
- .12 acordó que los puntos relativos a los biocombustibles y a las mezclas que los contengan se examinarían en relación con el punto 4 del orden del día;
- .13 se mostró conforme con el modo de proceder propuesto para el examen del capítulo 19 del Código CIQ;
- .14 aprobó el proyecto de circular BLG sobre la utilización de entradas específicas en lugar de entradas genéricas cuando se disponga de ambas opciones;
- .15 se mostró conforme con la propuesta de enmienda a la nota (m) que figura en el capítulo 17 del Código CIQ, de modo que diga "A partir de los aceites vegetales, las grasas animales y los aceites de pescado especificados en el Código CIQ";

- .16 acordó poner en conocimiento del MEPC, para que la refrende, la tarifa de suscripción renovable para los productos de la lista 2, tal como lo había aprobado el BLG 11, en el marco del conjunto de acuerdos de financiación futuros de la labor del Grupo EHS del GESAM y la Secretaría; y
- .17 aprobó el programa de trabajo futuro del Grupo de trabajo ESPH, sin perjuicio de las nuevas tareas asignadas al Grupo durante las deliberaciones de los puntos pertinentes para su labor.

Propuestas para incluir nuevos productos en el Código CIQ

3.4 El Subcomité tomó nota de las propuestas de Singapur (BLG 12/3/1) sobre la Amina de sebo etoxilada (>95%) y de los Estados Unidos (BLG 12/3/2) sobre las Sales sódicas de tiofosfatos de dialquilo en solución, para incluir dichos productos en el Código CIQ.

3.5 El Subcomité encargó al Grupo de trabajo ESPH que llevara a cabo las evaluaciones, al reconocerse que la evaluación de nuevos productos es una tarea habitual confiada, por lo general, al Grupo directamente antes de que el Subcomité efectúe un examen detallado sobre la cuestión.

Cuestiones conexas

3.6 El Subcomité acordó examinar el punto 4 del orden del día antes de constituir el Grupo de trabajo ESPH, dado que este punto era de interés para la labor del Grupo.

3.7 Asimismo, se acordó que el documento BLG 12/16/3 (INTERTANKO), que trata del drenaje de los conductos que van a tierra, también debería ser estudiado antes de constituir el Grupo de trabajo. No obstante, al examinar la cuestión, quedó claro que existían opiniones divergentes acerca de la magnitud de los problemas experimentados. Además, se manifestó que si tales dificultades surgían a nivel local en lugar de en forma generalizada, deberían abordarse a nivel local y convendría utilizar, como enfoque adecuado en este contexto, el sistema de notificación de GISIS sobre instalaciones portuarias de recepción. Por consiguiente, el Subcomité decidió no encargar al Grupo de trabajo ESPH que siguiera examinando este punto en esta fase.

Constitución del Grupo de trabajo

3.8 Tras reconocer que es necesario avanzar por lo que respecta a todas las cuestiones anteriormente mencionadas, el Subcomité constituyó el Grupo de trabajo sobre evaluación de los riesgos de los productos químicos desde el punto de vista de la seguridad y la contaminación y le encargó que, teniendo en cuenta las observaciones y decisiones adoptadas en el pleno:

- .1 llevara a cabo una evaluación de los nuevos productos;
- .2 llevara a cabo una evaluación de los aditivos de limpieza;
- .3 examinara la serie de circulares MEPC.2 – Clasificación provisional de las sustancias líquidas transportadas a granel y otras cuestiones conexas;
- .4 volviera a examinar la aplicación de las prescripciones para el transporte de biocombustibles y mezclas que los contengan;

- .5 examinará el capítulo 19 del Código CIQ;
- .6 preparará el programa de trabajo y el orden del día del ESPH 14; y
- .7 presentará un informe al pleno el jueves 7 de febrero de 2008.

En relación con el punto .4, se observó que se había dispuesto de pocos datos sobre esta cuestión, pero que no se había presentado ningún nuevo documento para examinarlo en el presente periodo de sesiones. Por consiguiente, se tenía dudas en cuanto a la manera de proceder al respecto y se propuso que el Subcomité recalque a todos los miembros la importancia que reviste facilitar información para poder avanzar en el examen de esta cuestión. Como medida provisional, se propuso que el Grupo de trabajo ESPH elabore un plan de trabajo para recopilar los datos necesarios y posteriormente elaborar las correspondientes propuestas basadas en los conocimientos. A este respecto, se tomó nota de que podrá ser necesario ampliar el plazo de esta labor hasta la próxima reunión del Subcomité BLG.

Informe del Grupo de trabajo

3.9 Antes de presentar el informe del Grupo de trabajo, el Presidente del ESPH observó que en los párrafos 5.2 y 5.9 debería modificarse "enmiendas al Código CIQ 2009", de modo que diga "enmiendas de 2009 al Código CIQ", y que en el párrafo 6.4, "diésel renovable" debería decir "diesel-oil renovable".

3.10 Tras recibir y examinar el informe del Grupo de trabajo (BLG 12/WP.3), el Subcomité lo aprobó, en términos generales, y adoptó las medidas indicadas a continuación:

- .1 estuvo de acuerdo con el Grupo en que los productos presentados para su evaluación se faciliten mediante el formulario de notificación de características de líquidos y gases a granel y sancionó que se rechacen las ponencias futuras que no vayan acompañadas de dicho formulario;
- .2 aceptó la clasificación y prescripciones para el transporte de un nuevo producto presentado;
- .3 acordó que debe alentarse al sector a que compruebe que todos los datos proporcionados en el formulario de notificación de características de líquidos y gases a granel están armonizados con el perfil de peligrosidad del GESAMP y que toda incoherencia debería examinarse inmediatamente con el Grupo EHS del GESAMP;
- .4 se mostró de acuerdo con la evaluación de los aditivos de limpieza;
- .5 se mostró de acuerdo con el Grupo en que la circular MEPC.2/Circ.14 debería contener los elementos recogidos en los párrafos 5.2 y 5.3 del documento BLG 12/WP.3;
- .6 invitó a todas las Administraciones a que comprueben que los datos son correctos en la sección "contiene ..." de la Lista 2 para su inclusión en la circular MEPC.2/Circ.14;

- .7 acordó que en la página introductoria de la circular MEPC.2/Circ.14 se especifique que la circular MEPC.2/Circ.13 seguirá siendo válida hasta el 31 de diciembre de 2008 inclusive y que la circular MEPC.2/Circ.14 surtirá efecto el 1 de enero de 2009;
- .8 acordó que ya no serán aplicables las disposiciones provisionales relativas al orden de precedencia con respecto a las circulares de la serie MEPC.2/Circ. y que prevalecerá la situación normal en la que los capítulos 17 y 18 del Código CIQ tendrán precedencia sobre la Lista 1 de las circulares MEPC;
- .9 acordó la publicación de una nueva edición del Código CIQ que incluya las enmiendas de 2009;
- .10 se mostró de acuerdo con la opinión del Grupo de que la revisión del capítulo 19 del Código CIQ debería continuar en el marco del programa de trabajo, asignando 2009 como plazo para la finalización de la labor, e instó a las delegaciones a que pongan a disposición de la Organización a los expertos necesarios para apoyar esta labor y presenten observaciones al punto de contacto en los Países Bajos;
- .11 aprobó el programa de trabajo futuro de la reunión interperiodos de octubre de 2008, que figura en el anexo 13; y
- .12 acordó pedir al MSC 84 y al MEPC 58 que se celebre una reunión interperiodos del Grupo de trabajo ESPH en 2009.

4 APLICACIÓN DE LAS PRESCRIPCIONES PARA EL TRANSPORTE DE BIOCOMBUSTIBLES Y MEZCLAS QUE LOS CONTENGAN

4.1 El Subcomité recordó que este punto del orden del día se había incluido en el programa de trabajo como punto de alta prioridad a raíz de las deliberaciones mantenidas en el MEPC 55, habiéndose asignado 2008 como plazo previsto para su ultimación.

4.2 El Subcomité tomó nota de que los biocombustibles se expiden en cantidades cada vez mayores en todo el mundo y que a menudo, estos productos se transportan en forma de mezcla con combustibles minerales. En dichos casos, es preciso determinar si el producto mezclado debe transportarse en virtud del Anexo I o del Anexo II del MARPOL.

4.3 Por consiguiente, el Grupo de trabajo ESPH había examinado esta cuestión en su 13ª reunión interperiodos y había propuesto varias medidas sobre el particular para que el Subcomité las examinara.

4.4 El Subcomité adoptó medidas en relación con dichas cuestiones, según se indica a continuación:

- .1 acordó que las directrices provisionales sobre las mezclas de biocombustibles acordadas en el BLG 10 también pueden incluir mezclas de biocombustibles compuestas de aceites vegetales y aceites de petróleo;
- .2 acordó que los debates sobre los principios de los Anexos I y II del MARPOL y las diferencias entre ellos quedan fuera del mandato del Grupo ESPH;

- .3 acordó que, basándose en los datos disponibles hasta el momento, el nombre genérico de biocombustible podría dividirse en dos grupos principales, a saber, biodiésel y bioalcohol;
- .4 acordó que el biodiésel y el bioalcohol deberían transportarse con el nombre correcto de los productos que figuran en los capítulos 17 ó 18 del Código CIQ;
- .5 tomó nota de que actualmente se dispone de información sobre cuatro situaciones hipotéticas por lo que respecta a la mezcla y acordó que en ningún convenio de la OMI se prevé en la actualidad la mezcla a bordo;
- .6 acordó que es necesario disponer de más información para poder adoptar una decisión bien fundada y se mostró conforme con las cuestiones clave que señaló el Grupo de trabajo ESPH; no obstante, tomó nota de que en la propuesta sobre las bandas, el límite del 85% para los aceites de petróleo no era definitivo y que se podían examinar otras opciones; y
- .7 acordó que las medidas provisionales no deberían aplicarse más allá del 1 de julio de 2009.

4.5 En el contexto del punto 4.4.6, la delegación de Brasil informó al Subcomité de que los vehículos automóviles han utilizado mezclas de un 25% de bioetanol, en beneficio del medio ambiente. Si bien Brasil todavía no ha participado en el transporte marítimo de este tipo de carga, la delegación estimaba que 25% era un valor límite aceptable y, por consiguiente, pidió que se considere dicho porcentaje durante el examen de esta cuestión.

4.6 Teniendo en cuenta las medidas y observaciones anteriormente mencionadas, el Subcomité encargó al Grupo de trabajo que volviese a examinar la cuestión del transporte de biocombustibles y mezclas que los contengan y que elaborase las correspondientes propuestas para la manipulación de estas materias.

4.7 Tras recibir y examinar el informe del Grupo de trabajo (BLG 12/WP.3), el Subcomité lo aprobó, en términos generales, y adoptó medidas en relación con los biocombustibles y mezclas que los contengan, según se indica a continuación:

- .1 se mostró conforme con el plan de trabajo relativo a las mezclas de biocombustible y las cuestiones clave que deben examinarse de nuevo;
- .2 hizo suya la opinión del Grupo de trabajo de ampliar el mandato para incluir las mezclas efectuadas a bordo, y presentar esta propuesta al MEPC; y
- .3 tomó nota de los ensayos iniciados por los Países Bajos y acordó las mezclas de biocombustibles que deberían utilizarse.

4.8 En relación con la necesidad de recopilar información, la ICS tomó nota de que puede ser más razonable ampliar el plazo de esta actividad, según la propuesta de la delegación de los Estados Unidos formulada en el punto 6.8 del informe del Grupo de trabajo. No obstante, se manifestaron otras opiniones, según las cuales el plazo del 1 de julio de 2009 era fijo y debería mantenerse.

4.9 La delegación de las Islas Cook pidió que en el informe correspondiente al BLG 12 se indique claramente la posibilidad de que no se autorice el transporte después del 1 de julio de 2009. Si se interrumpiese el transporte, se indicó que habría repercusiones importantes en las emisiones y los objetivos ambientales en su conjunto, dado que los biocombustibles ya no estarían fácilmente disponibles para ser utilizados. En dicha situación, se propuso que puede ser necesario adoptar un enfoque pragmático que suponga una ampliación de las medidas provisionales.

4.10 En relación con el punto 4.7.2, se pidió que se aclarara el término "mezcla", si bien se señaló que la explicación correspondiente puede encontrarse en documentos anteriores, como por ejemplo en el informe del ESPH 13 (BLG 12/3).

4.11 En relación con la mezcla a bordo de los buques, la delegación de las Islas Cook señaló que debería reconocerse que se trata de una práctica ya establecida para las cargas distintas de las mezclas de biocombustibles, especialmente cuando haya que añadir estabilizadores a productos que, por lo demás, son reactivos.

4.12 Se observó que si el mandato de la labor sobre las mezclas de biocombustibles debe ser ampliado, en el programa de trabajo del Grupo de trabajo ESPH debería indicarse dicha ampliación.

4.13 El Subcomité pidió al MEPC que ampliara el plazo previsto para la ultimación del punto hasta 2009.

5 ELABORACIÓN DE DIRECTRICES PARA LA IMPLANTACIÓN UNIFORME DEL CONVENIO BWM 2004

5.1 El Subcomité recordó que 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) había estado abierto a la adhesión de cualquier Estado desde el 31 de mayo de 2005. Otros cuatro Estados (Barbados, Egipto, Kenya y Sierra Leona) se habían adherido al Convenio desde el último periodo de sesiones del Subcomité BLG, con lo que el número de Gobiernos Contratantes ascendió a 12, lo cual representa el 3,46% del arqueo de la flota mercante mundial.

5.2 El Subcomité tomó nota de que el MEPC 56 había adoptado Directrices sobre medidas adicionales con respecto a la gestión del agua de lastre, incluidas las situaciones de emergencia (D13), Directrices para la evaluación de los riesgos a efectos de la regla A-4 (D7) y Directrices para el cambio del agua de lastre en la zona del Tratado Antártico.

Constitución del Grupo de trabajo

5.3 El Subcomité recordó que el MEPC 56 había acordado volver a constituir el Grupo de trabajo sobre el agua de lastre en el presente periodo de sesiones y había aprobado el mandato del Grupo, que se recoge en el anexo 5 del documento MEPC 56/23.

5.4 Asimismo, el Subcomité recordó que el MEPC 56, tras tomar nota de las inquietudes manifestadas por algunas delegaciones en relación con las Directrices para el muestreo del agua de lastre (D2), es decir, la única serie pendiente de Directrices que el Grupo de trabajo sobre el agua de lastre no pudo examinar durante el BLG 11 por falta de tiempo, había invitado a los Miembros y observadores a que presentaran sus contribuciones al BLG 12 con miras a ultimarlas en este periodo de sesiones.

5.5 El Subcomité tomó nota de que se habían presentado a este periodo de sesiones cinco documentos en los que se formulan observaciones sobre el proyecto de Directrices (D2), a saber: BLG 12/5/1 (Reino Unido), BLG 12/5/11 (Brasil), BLG 12/5/12 (Brasil), BLG 12/5/13 (Estados Unidos) y BLG 12/5/14 (República de Corea) y encargó al Grupo que iniciara la labor inmediatamente y que efectuara un examen pormenorizado de esos documentos, utilizando el texto revisado que figura en el documento BLG 12/5/1 (Reino Unido) como base para seguir elaborando estas Directrices.

5.6 Tras tomar nota de que la mayoría de las delegaciones que hicieron uso de la palabra respaldaron la aplicación normalizada y uniforme de las Directrices sobre muestreo, el Subcomité también encargó al Grupo de trabajo que incluyera este aspecto en su mandato para seguir elaborando las Directrices (D2).

5.7 Habida cuenta del importante volumen de trabajo relacionado con este punto del orden del día, el Subcomité también encargó al Grupo que iniciara labor sobre el mandato en relación con los documentos conexos que ya se habían presentado en periodos de sesiones anteriores (es decir, los subpuntos 2, 3 y 11 del mandato recogido en el anexo 5 del documento MEPC 56/23) y que se reincorporase al pleno en una etapa posterior.

Metodología para la recopilación de información y la realización de la labor del Grupo de trabajo del GESAMP sobre el agua de lastre (GESAMP-BWWG) y cuestiones conexas

5.8 Tras convocar al Grupo de trabajo sobre el agua de lastre para que se reincorporase al pleno el martes 6 de febrero de 2008, el Subcomité recordó que el MEPC 56 había realizado importantes avances en la elaboración ulterior de la metodología para la recopilación de información y la realización de la labor del GESAMP-BWWG y había encargado al BLG 12 que continuara la labor relativa a esta metodología y, en particular, que abordara los aspectos relacionados con la hipótesis de exposición del ser humano, la manipulación y el almacenamiento sin riesgos de los productos químicos utilizados para tratar el agua de lastre, los procedimientos de seguridad en relación con los riesgos a los que se ve expuesta la tripulación del buque debido al proceso de tratamiento y los criterios para evaluar sistemas en los que se utilicen las mismas sustancias activas o preparados, a fin de determinar si procede conceder a un solicitante la aprobación inicial otorgada a otro.

5.9 Tras la presentación del documento BLG 12/5/4 (Reino Unido), el Subcomité tomó nota del apoyo que recibió la elaboración ulterior de las orientaciones formuladas en su anexo y la recomendación de que el fabricante del sistema respectivo de gestión del agua de lastre facilite toda la información relativa a la manipulación y el almacenamiento de los productos químicos, la evaluación de los riesgos y toda formación que pueda ser necesario impartir.

5.10 Tras examinar el documento BLG 12/5/4 (Reino Unido) en el que se formulan orientaciones para garantizar la manipulación y el almacenamiento sin riesgos de los productos químicos utilizados para tratar el agua de lastre y la elaboración de procedimientos de seguridad en relación con los riesgos a los que se ve expuesta la tripulación del buque debido al proceso de tratamiento, el Subcomité acordó remitir este documento al Grupo de trabajo sobre el agua de lastre para que lo examine pormenorizadamente y encargó al Grupo que tuviera en cuenta las observaciones formuladas en el pleno y utilizara el texto recogido en el anexo como base para la elaboración ulterior de dichas orientaciones.

5.11 Tras la presentación del documento BLG 12/5/8 (Estados Unidos), el Subcomité tomó nota de que la información utilizada en las observaciones de índole técnica relativas a la evaluación de la exposición del ser humano se basaba principalmente en la experiencia alcanzada en un país y recomendó que se examinen otras reglamentaciones nacionales antes de incorporar los cambios propuestos en la evaluación esbozada en el informe del GESAMP-BWWG.

5.12 Tras debatir sobre esta cuestión, el Subcomité acordó remitir este documento al Grupo de trabajo sobre el agua de lastre para su examen pormenorizado.

Revisión de las Directrices (D8) y el Procedimiento (D9)

5.13 El Subcomité recordó que el MEPC 56 había decidido que deberían revisarse las Directrices (D8) y el Procedimiento (D9) con objeto de aclarar, armonizar y mejorar aún más tales directrices, teniendo en cuenta las mejores prácticas y las lecciones extraídas por el GESAMP-BWWG y las Administraciones, y había pedido al BLG 12 que examinara el proyecto de una versión revisada del Procedimiento (D9) preparado por la Secretaría y que informase al MEPC 57 en consecuencia.

5.14 El Subcomité tomó nota de que la revisión de las dos series de directrices mencionadas anteriormente no debería entrañar un nuevo examen a gran escala ni la ulterior renegociación de estas dos resoluciones del MEPC. Las modificaciones propuestas deberían basarse en una validación minuciosa de los nuevos procedimientos técnicos propuestos y deberían tener como objetivo mejorar la viabilidad de las directrices existentes y fomentar la transparencia durante su aplicación.

5.15 El Subcomité tomó nota de que el documento BLG 12/5 (Secretaría), en el que figura el proyecto de versión revisada del Procedimiento (D9), se había presentado antes del plazo de las 13 semanas y no precisaba ninguna introducción y, tras examinar el documento BLG 12/5/9 sobre las recomendaciones para la armonización de las Directrices (D8) y el Procedimiento (D9), presentado por los Estados Unidos, acordó remitir estos documentos al Grupo de trabajo sobre el agua de lastre para que los examine pormenorizadamente.

5.16 Tras examinar el documento BLG 12/5/10 (Noruega), el Subcomité tomó nota de que los cambios a las Directrices (D8) en los que se propone la aprobación inicial para todos los sistemas de gestión del agua de lastre había recibido un cierto apoyo. Tras tomar nota asimismo de que otras delegaciones habían manifestado sus graves preocupaciones en cuanto a los atrasos y los costos adicionales que suponen las propuestas formuladas por Noruega, el Subcomité acordó remitir el documento BLG 12/5/10 al Grupo de trabajo sobre el agua de lastre para que lo examine pormenorizadamente, teniendo en cuenta las observaciones formuladas en el Pleno.

5.17 El Subcomité examinó el documento BLG 12/5/7 sobre los criterios que deben utilizarse en virtud del Procedimiento (D9) para determinar cuándo una aprobación inicial concedida a un sistema de gestión del agua de lastre puede aplicarse a otro sistema que utilice la misma sustancia activa o preparado y, tras tomar nota de la incertidumbre relativa a los mecanismos de aplicación de las sustancias activas y sus dosis, la responsabilidad de la aprobación y los aspectos de índole jurídica relativos al registro de productos químicos y/o biocidas, acordó remitir el documento al Grupo de trabajo sobre el agua de lastre para que lo examine pormenorizadamente con miras a facilitar la aclaración requerida por el Pleno.

Orientaciones para las situaciones de emergencia relacionadas con el agua de lastre

5.18 El Subcomité recordó que el MEPC 55 había encargado al BLG 11 que preparase un "documento de orientación" sobre las disposiciones que han de adoptarse para hacer frente a situaciones de emergencia relacionadas con el agua de lastre, utilizando el documento MEPC 55/2/19 (Brasil) como punto de partida para elaborar una circular al respecto. Asimismo, el Subcomité recordó que por falta de tiempo, el Grupo de trabajo sobre el agua de lastre no había podido realizar esta labor durante el BLG 11.

5.19 Tras examinar el documento BLG 12/5/2 (Reino Unido y Brasil) en el que figura un texto actualizado del documento de orientación, el Subcomité acordó remitir dicho documento al Grupo de trabajo sobre el agua de lastre para que lo examine pormenorizadamente y para que posiblemente elabore una circular técnica sobre el particular.

Procedimiento para evaluar si otros métodos de gestión del agua de lastre ofrecen el mismo nivel de protección y aprobar tales métodos

5.20 El Subcomité recordó que el MEPC 56 había acordado que era necesario elaborar un procedimiento para la aprobación de otros métodos de gestión del agua de lastre de conformidad con lo estipulado en la regla B-3.7 del Convenio BWM y había encargado al BLG 12 que elaborase dicho procedimiento y que invitara a los Miembros y observadores interesados a que presentaran documentos sobre el particular en este periodo de sesiones.

5.21 Tras examinar el documento BLG 12/5/3 (Reino Unido) en el que figura el texto de un proyecto de procedimiento para la aprobación de otros métodos de gestión del agua de lastre, el Subcomité acordó remitir dicho documento al Grupo de trabajo sobre el agua de lastre para que lo examine pormenorizadamente, teniendo en cuenta las reservas de la delegación de Arabia Saudita acerca de las disposiciones relativas a la retirada de la aprobación.

Disponibilidad de tecnologías para el tratamiento del agua de lastre

5.22 El Subcomité recordó que el MEPC 56 había tomado nota de que el Grupo de examen sobre el agua de lastre había llegado a la conclusión de que se dispondría de un número limitado de tecnologías en el momento de la primera fecha de aplicación del Convenio BWM. El MEPC 56 también tomó nota de las preocupaciones que persisten en cuanto a la capacidad de todos los buques regidos por la regla B-3.3 del Convenio para satisfacer la norma D-2 en 2009 por problemas logísticos y cuestiones de procedimiento.

5.23 Además, el Subcomité recordó que a raíz de una iniciativa del Secretario General para abordar estas preocupaciones, la Asamblea había adoptado en su vigésimo quinto periodo de sesiones la resolución A.1005(25), "Aplicación del Convenio internacional para el control y la gestión del agua de lastre y los sedimentos de los buques, 2004". En dicha resolución se exhorta a los Estados que aún no lo hayan hecho a que ratifiquen, acepten o aprueben el Convenio, o se adhieran a él, lo antes posible. Mientras tanto, en la resolución se recomienda que no se exija que los buques construidos en 2009 cumplan la regla D-2 hasta su segundo reconocimiento anual, si bien deberán cumplirla a más tardar el 31 de diciembre de 2011, y se encarga al MEPC que mantenga dicha disposición sometida a examen.

5.24 El Subcomité tomó nota de que en el documento BLG 12/5/5, el Japón señala que tiene dudas en cuanto a la capacidad de los fabricantes para suministrar sistemas de gestión del agua de lastre para los buques construidos antes de 2009, los cuales deberán instalar dicho sistema en virtud de la regla B-3.1 del Convenio BWM, por lo que dicho país había propuesto el establecimiento de un sistema de información para recopilar y difundir información relativa a la disponibilidad de tecnologías de tratamiento del agua de lastre y la adopción de una resolución MEPC sobre el particular.

5.25 Tras tomar nota del apoyo general que recibió dicho sistema de notificación de información, el Subcomité acordó remitir este documento al Grupo de trabajo sobre el agua de lastre para que lo examine pormenorizadamente, teniendo en cuenta las inquietudes relativas a la necesidad de una resolución MEPC sobre el particular y los posibles atrasos en la ratificación del Convenio BWM, según manifestaron algunas delegaciones.

5.26 Tras examinar el documento BLG 12/5/6 (Japón) en el que se formulan observaciones sobre la resolución de la Asamblea A.1005(25), el Subcomité tomó nota de que la propuesta formulada por dicho país para trasladar a 2015 o 2017 la fecha de aplicación de la norma D-2 a los "buques existentes" (incluidos los buques construidos entre 2009 y 2010) entrañaría la necesidad de introducir enmiendas en el Convenio. El Subcomité también tomó nota de que sólo sería posible introducir dichas enmiendas después de la entrada en vigor del Convenio y, tras reconocer el texto de transacción cuidadosamente redactado en la resolución A.1005(25), acordó que sería prematuro, de momento, reanudar los debates sobre dicha resolución.

Mandato del Grupo de trabajo

5.27 Tras ultimar el examen de todos los documentos presentados, el Subcomité encargó al Grupo que, teniendo en cuenta las observaciones formuladas en el Pleno:

- .1 siguiera elaborando las Directrices para el muestreo del agua de lastre (D-2), basándose en la versión actualizada que figura en el documento BLG 11/4/1 (Secretaría), y teniendo en cuenta las observaciones pertinentes formuladas en los documentos BLG 11/4/5 (Brasil), BLG 11/4/10 (Reino Unido), BLG 12/5/1 (Reino Unido) y BLG 12/5/11 (Brasil), BLG 12/5/12 (Brasil), BLG 12/5/13 (Estados Unidos) y BLG 12/5/14 (República de Corea), con miras a ultimar la labor relativa a esas Directrices;
- .2 elaborara un "documento de orientación" sobre las disposiciones que han de adoptarse para hacer frente a situaciones de emergencia relacionadas con el agua de lastre, utilizando el documento BLG 12/5/2 (Reino Unido y Brasil) como punto de partida para elaborar una circular al respecto;
- .3 examinara el documento MEPC 55/2/20 (Brasil) y formulara recomendaciones relativas a los efectos a largo plazo, el mantenimiento y la fiabilidad de los sistemas de gestión del agua de lastre, según proceda;
- .4 elaborase un procedimiento para evaluar si otros métodos de gestión del agua de lastre ofrecen los "mismos niveles de protección" y aprobar tales métodos de conformidad con la regla B-3.7 del Convenio BWM, utilizando el documento BLG 12/5/3 (Reino Unido) como punto de partida para elaborar dicho procedimiento;

- .5 elaborase un documento de orientación sobre la forma de manipular y almacenar a bordo los productos químicos utilizados para tratar el agua de lastre, teniendo en cuenta los actuales convenios y códigos pertinentes de la OMI y utilizando el documento BLG 12/5/4 (Reino Unido) como punto de partida para la elaboración ulterior de una circular o una resolución MEPC, según proceda;
- .6 elaborase un documento de orientación sobre los procedimientos de seguridad relativos a los riesgos a los que se ve expuesta la tripulación del buque relacionados con los sistemas de gestión del agua de lastre que utilicen sustancias activas, teniendo en cuenta los actuales convenios y códigos pertinentes de la OMI y utilizando el documento BLG 12/5/4 (Reino Unido) como punto de partida para la elaboración ulterior de una circular o una resolución MEPC, según proceda;
- .7 volviese a examinar el esbozo sobre la hipótesis de exposición del ser humano que figura en el anexo 9 del informe del GESAMP-BWWG (MEPC 56/2/2), con miras a elaborar disposiciones específicas que puedan incorporarse en la Metodología de dicho Grupo y el Procedimiento (D9), según proceda, teniendo en cuenta las observaciones formuladas en el documento BLG 12/5/8 (Estados Unidos);
- .8 elaborase criterios para evaluar los sistemas en los que se utilicen las mismas sustancias activas o preparados, a fin de determinar si procede conceder a un solicitante la aprobación inicial otorgada a otro, teniendo en cuenta la confidencialidad y la propiedad de los datos, y examinar la manera de elaborar e incorporar dichas medidas en el Procedimiento (D9), teniendo en cuenta las observaciones formuladas en el documento BLG 12/5/7 (Estados Unidos);
- .9 aclarase la relación entre las Directrices (D8) y el Procedimiento (D9) para garantizar la aplicación coordinada de estas recomendaciones basándose en las propuestas formuladas por el GESAMP-BWWG y las Administraciones en el informe del Grupo de examen (MEPC 56/WP.4), teniendo en cuenta las observaciones formuladas en los documentos BLG 12/5/9 (Estados Unidos) y BLG 12/5/10 (Noruega);
- .10 revisase el proyecto de Procedimiento para la aprobación de los sistemas de gestión del agua de lastre que utilicen sustancias activas (D9) y la metodología del GESAMP-BWWG, basándose en el proyecto de texto facilitado por la Secretaría en el documento BLG 12/5 y teniendo en cuenta la recomendación del GESAMP-BWWG sobre los datos adicionales requeridos formulada en el documento MEPC 56/2/2, y considerase si sería posible formalizar la metodología anteriormente mencionada;
- .11 volviese a examinar las modificaciones de redacción propuestas en los párrafos 7 y 8 del documento MEPC 56/2/8 en relación con la metodología del GESAMP-BWWG;
- .12 examinase el posible método de presentación de información sobre los sistemas de gestión del agua de lastre que deben instalarse en los buques existentes, utilizando el documento BLG 12/5/5 (Japón), y la necesidad de elaborar la correspondiente resolución;

- .13 volviese a examinar los documentos MEPC 56/2/4 (Japón) y MEPC 56/2/12 (República de Corea) relativos a la cuestión de la interpretación de las fechas que figuran en el Convenio BWM, teniendo en cuenta las observaciones formuladas por la IACS durante el MEPC 56; y
- .14 presentase un informe por escrito sobre la labor llevada a cabo, así como recomendaciones para el MEPC 57, con miras a su examen por el Subcomité el jueves 7 de febrero de 2008.

Informe del Grupo de trabajo

5.28 El Presidente del Grupo de trabajo sobre el agua de lastre presentó el informe (BLG 12/WP.5) y comunicó al Subcomité que el Grupo había ultimado las Directrices para el muestreo del agua de lastre (D2), que se podían remitir al MEPC 57 para que se examinen y se adopten como resolución MEPC.

5.29 El Presidente del Grupo tomó nota de que cinco de las ponencias presentadas al BLG 12 (BLG 12/5, BLG 12/5/3, BLG 12/5/7, BLG 12/5/9 y BLG 12/5/10) eran directamente aplicables a la cuestión que examinará el Grupo de examen sobre el agua de lastre que se volverá a convocar en el MEPC 57 y, teniendo en cuenta la importancia de estos documentos para perfeccionar la metodología del GESAMP-BWWG y, consiguientemente, incrementar la disponibilidad de nuevas tecnologías de tratamiento del agua de lastre, recomendó que esos documentos se remitan al MEPC 57 para que sean estudiados por el Grupo de examen sobre el agua de lastre.

5.30 El Presidente del Grupo informó que debido a la falta de tiempo y al ingente volumen de trabajo asignado, el Grupo había acordado continuar trabajando sobre los puntos restantes del mandato hasta el final del BLG 12 y solicitar autorización del Subcomité BLG para presentar la parte 2 de su informe directamente al BLG 13.

5.31 El Presidente, al concluir su intervención, informó de que en el tiempo disponible, el Grupo no había podido ocuparse de los puntos restantes del mandato y decidió volver a constituir el Grupo de trabajo sobre el agua de lastre durante el BLG 13.

5.32 En relación con las disposiciones establecidas en el párrafo 6 de la parte 3 del anexo de las Directrices (D2), la delegación de los Estados Unidos indicó que no podía respaldarlas al estimar que eran demasiado preceptivas y quedaban fuera del alcance de las Directrices. A este respecto, Alemania señaló que tampoco respaldaba esta disposición, ya que podría imponer un plazo de tiempo para la ratificación del Convenio, hasta que se pueda elaborar y publicar una circular. Además, a Alemania le preocupaba que tal vez no fuera apropiado elaborar necesariamente una circular antes de la entrada en vigor del Convenio.

5.33 La delegación de las Bahamas señaló que en el párrafo 6 de la parte 3 del anexo de las Directrices (D2) se pide que se elabore una circular y propuso que en las recomendaciones que el BLG 12 formule para el MEPC se incluya la correspondiente medida para tener en cuenta esta disposición. En este mismo contexto, la delegación de los Estados Unidos manifestó que si se añadía dicha medida, no sería necesario mantener el párrafo 6 de la parte 3 del anexo en las Directrices (D2). Tras debatir sobre esta cuestión, el Subcomité acordó mantener el texto existente y añadir la correspondiente medida para dar cuenta de esta disposición en sus recomendaciones para el MEPC.

5.34 La delegación de la ICS, respaldada por un gran número de delegaciones, manifestó su decepción por el hecho de que a pesar de los denodados esfuerzos realizados por el Grupo de trabajo sobre el agua de lastre, aún no se habían formulado las orientaciones uniformes necesarias para facilitar aclaración a los propietarios de buques. A juicio de dicha delegación, las pruebas indicativas descritas en el párrafo 6.3 de las Directrices ofrecen la posibilidad de que una parte adopte medidas preventivas sin necesidad de realizar todas las pruebas, y las orientaciones que se faciliten en el futuro sobre muestreo y análisis en una circular adicional no denotarían la misma autoridad. Además, a las delegaciones que hicieron uso de la palabra les seguía preocupando la falta de uniformidad y certeza, dado que un propietario de buque que adquiera y opere correctamente equipo homologado podría ser sometido a control y procesado sin culpa alguna.

5.35 La delegación de Nueva Zelandia, respaldada por varias delegaciones, estimó que el Grupo de trabajo sobre el agua de lastre había brindado el mejor asesoramiento disponible en esta etapa y que las Directrices (D2) formuladas en el anexo 1 del informe del Grupo podrían representar, si las adopta el MEPC 57, un valioso primer paso para seguir avanzando en la cuestión aún polémica y de carácter sumamente técnico del muestreo del agua de lastre con miras al cumplimiento.

5.36 El Presidente del Grupo de trabajo sobre el agua de lastre recalzó que, teniendo presentes las opiniones no unánimes sobre el muestreo instantáneo y de término medio y las consecuencias de cada uno de ellos, el Grupo había llegado al mejor arreglo posible y advirtió que, si en las observaciones que se formulen para el MEPC 58 no se concilian las posturas divergentes, el Comité podría devolver el texto al BLG 13, lo cual daría lugar a mayores retrasos en la adopción de las Directrices (D2).

5.37 Tras recibir aclaración de la Secretaría acerca de las disposiciones de las Directrices sobre organización y método de trabajo de los Comités y de sus órganos auxiliares en relación con las cuestiones urgentes derivadas de las reuniones de dichos órganos (párrafos 4.9 y 4.13) y tras un voto a mano alzada con fines indicativos, el Subcomité acordó invitar al MEPC 58 a que adopte las Directrices para el muestreo del agua de lastre (D2). Asimismo, el Subcomité acordó invitar a las delegaciones a las que les preocupaba la falta de certeza en la versión actual de las Directrices (D2) a que presentaran propuestas pertinentes al MEPC 58 para mejorar esta situación y garantizar la tan necesaria uniformidad.

5.38 Tras tomar nota de que se informará al Subcomité FSI acerca de las decisiones adoptadas en el BLG 12 al tratar el punto "Decisiones de otros órganos de la OMI" del orden del día, el Subcomité acordó invitar al MEPC a que solicite al Subcomité FSI que tome nota de las Directrices (D2) después de su adopción mediante una resolución MEPC, cuando siga elaborando las Directrices sobre supervisión por el Estado rector del puerto en virtud del Convenio BWM 2004.

5.39 Dado que el último plazo para la presentación de documentos al MEPC 57 había vencido el viernes 8 de febrero de 2008, el Subcomité aceptó transmitir al MEPC 58 la invitación a aprobar el documento de orientación sobre las disposiciones que han de adoptarse para hacer frente a situaciones de emergencia relacionadas con el agua de lastre.

5.40 Tras tomar nota de que los documentos BLG 12/5, BLG 12/5/3, BLG 12/5/7, BLG 12/5/9, y BLG 12/5/10 guardaban una relación directa con el examen de las tecnologías para el tratamiento del agua de lastre previsto para el MEPC 57, el Subcomité aceptó invitar al MEPC 57 a que asigne tiempo para examinar dichos documentos en el marco de Grupo de examen sobre el agua de lastre que se establecerá en ese periodo de sesiones.

5.41 En relación con las modificaciones al actual punto del orden del día que propuso el Grupo de trabajo sobre el agua de lastre, la delegación de las Bahamas, con el respaldo de algunas otras delegaciones, volvió a subrayar la importancia de la implantación uniforme del Convenio BWM y propuso modificar el título de dicho punto del orden del día, de modo que diga "Elaboración de directrices y otros documentos para la implantación uniforme del Convenio BWM 2004", recomendando evitar puntos del orden del día de plazo indefinido.

Medidas adoptadas por el Subcomité acerca del informe del Grupo de trabajo

5.42 Tras examinar la parte 1 del informe del Grupo de trabajo (BLG 12/WP.5), el Subcomité lo aprobó, en términos generales, y adoptó las medidas indicadas a continuación:

- .1 invitó al MEPC 58 a que examine la posibilidad de adoptar las Directrices para el muestreo del agua de lastre (D2) mediante una resolución MEPC, que figuran en el anexo 1 del presente informe;
- .2 invitó a las delegaciones preocupadas por la falta de certeza en la versión actual de las Directrices (D2) a que presenten propuestas pertinentes al MEPC 59 con objeto de resolver este problema y garantizar la tan necesaria uniformidad;
- .3 invitó al MEPC 58 a que encargue al Subcomité BLG que elabore, antes de la entrada en vigor del Convenio BWM, una circular de la OMI para facilitar la orientación sobre el muestreo y análisis que debe seguirse y brindar asesoramiento sobre la aplicación uniforme de tal orientación;
- .4 invitó al MEPC a que pida al Subcomité FSI que tome nota de las Directrices (D2) tras su adopción mediante una resolución MEPC cuando siga elaborando las Directrices sobre supervisión por el Estado rector del puerto en virtud del Convenio BWM 2004;
- .5 invitó al MEPC 58 a que apruebe el documento de orientación sobre las disposiciones que han de adoptarse para hacer frente a situaciones de emergencia relacionadas con el agua de lastre, que figura en el anexo 1 del presente informe, y encargó a la Secretaría que distribuya una circular BWM sobre el particular;
- .6 invitó a las Administraciones a que informen, lo antes posible, acerca de sus propias experiencias relacionadas con la evaluación de la exposición del ser humano que está elaborando en la actualidad el GESAMP-BWWG;
- .7 transmitió las observaciones formuladas en el documento BLG 12/5/8 al GESAMP-BWWG para que las examine, formule observaciones y adopte medidas al respecto, y pidió a la Secretaría que explore la posibilidad de adoptar un diálogo más directo sobre esta cuestión entre las Administraciones interesadas y el GESAMP-BWWG lo antes posible;

- .8 invitó al MEPC 57 a que asigne tiempo para examinar a fondo los documentos BLG 12/5, BLG 12/5/3, BLG 12/5/7, BLG 12/5/9 y BLG 12/5/10 en el marco del Grupo de examen sobre el agua de lastre que se establecerá en ese periodo de sesiones, con objeto de facilitar la aprobación oportuna y, por consiguiente, la disponibilidad de tecnologías para el tratamiento del agua de lastre;
- .9 autorizó al BWVG a que continúe su labor y presente la parte 2 de su informe directamente al MEPC 58, a reserva del acuerdo del presidente del MEPC, en consonancia con lo dispuesto en el párrafo 3.30 de las Directrices del Comité;
- .10 invitó al MEPC a que acuerde volver a constituir el Grupo de trabajo sobre el agua de lastre durante el BLG 13 con el mandato provisional establecido en el anexo 3 del presente informe; y
- .11 pidió al MEPC que acuerde modificar el título de este punto del orden del día, de modo que diga "Elaboración de directrices y otros documentos para la implantación uniforme del Convenio BWM 2004", y que figure como punto del orden del día de alta prioridad, fijando en 2010 el plazo previsto para su ultimación.

6 EXAMEN DEL ANEXO VI DEL MARPOL Y DEL CÓDIGO TÉCNICO SOBRE LOS NO_x

6.1 El Subcomité tomó nota de que al 31 de diciembre de 2007, el número de Partes en el Anexo VI del MARPOL, "Reglas para prevenir la contaminación atmosférica ocasionada por los buques", era de 47, lo que representa aproximadamente el 74,73% del tonelaje bruto de la flota mercante mundial.

6.2 El Subcomité recordó que el MEPC 53, celebrado en julio de 2005, había acordado que existía una necesidad imperiosa de someter a revisión el Anexo VI del MARPOL y el Código Técnico sobre los NO_x. El MEPC 53 aprobó un mandato para esta revisión y lo incluyó en el programa de trabajo del Subcomité, asignándole inicialmente 2007 como plazo de ultimación. El BLG 11 no pudo concluir todos los aspectos de la revisión y elaboró un plan de trabajo revisado para ultimar la revisión asignándole un periodo de sesiones más, incluida la celebración de una reunión interperiodos del Grupo de trabajo.

6.3 El Subcomité también recordó que, en julio de 2007, el MEPC 56 había aprobado la solicitud del Subcomité de que la labor se prorrogara en un periodo de sesiones, incluida la celebración de una reunión interperiodos que Alemania se ofreció generosamente a organizar a finales de 2007. El MEPC 56 aprobó un orden del día provisional y un mandato para la reunión interperiodos y decidió que los medios de comunicación puedan asistir a la sesión inaugural.

6.4 El Subcomité tomó nota de que la reunión interperiodos del Grupo de trabajo (BLG-WGAP 2) se había celebrado en Berlín (Alemania) del 29 de octubre al 2 de noviembre de 2007 y que habían asistido a ella más de 120 representantes. El Subcomité manifestó su agradecimiento al Gobierno de Alemania por haberse ofrecido como anfitrión de la reunión interperiodos en Berlín y al Ministerio Federal de Transporte, Obras Públicas y Urbanismo por proporcionar instalaciones excelentes para la reunión y por ayudar en la organización de la misma y facilitar la labor del Grupo de manera diligente y profesional.

6.5 La delegación de Brasil reconoció la importancia que tiene la revisión del Anexo VI del MARPOL y el Código Técnico sobre los NO_x y el enorme desafío que representa para la OMI y, como siempre ha estado a favor de conceder prioridad a los debates sobre esta cuestión, se mostró conforme con el establecimiento de un calendario para la implantación de las normas. No obstante, dichas normas deberían ser tan realistas como fuera posible teniendo en cuenta la existencia de tecnología adecuada que garantice una implantación coherente, eficaz en función de los costos y práctica para la instalación y el funcionamiento fiable del equipo y los sistemas en cuestión. Dicha delegación opinó que se debería tener en cuenta que tal vez no se disponga de la tecnología adecuada para la reducción de emisiones en los plazos previstos y, por ello, todo plazo que se establezca debería permitir cierta flexibilidad para realizar estudios en profundidad, trabajos de investigación y ensayos normalizados de dichas tecnologías.

6.6 El observador de la Comisión Europea subrayó que el plazo inicial previsto para ultimar esta cuestión tuvo que aplazarse de 2007 a 2008. Esta reunión del Subcomité brindaba la última oportunidad de reunir información y efectuar un examen técnico. Si se trata de obtener más información y efectuar un examen técnico después de esta reunión, la adopción de decisiones se prolongará más allá de 2008. A juicio de la Comisión Europea, las decisiones deben adoptarse en 2008.

Orden de las deliberaciones

6.7 Tras la propuesta del Presidente, el Subcomité acordó tratar este punto del orden del día y los documentos presentados en el orden siguiente:

- .1 Resultados de la segunda reunión interperiodos del Grupo de trabajo sobre la contaminación atmosférica (BLG-WGAP 2);
- .2 Estructura del Anexo VI enmendado;
- .3 Resultados de la labor del Grupo científico mixto oficioso de expertos gubernamentales y sectoriales;
- .4 Revisión del Anexo VI del MARPOL – cuestiones generales;
- .5 Reducción de azufre y de materia particulada;
- .6 Reglas relativas a los NO_x aplicables a los motores nuevos;
- .7 Reglas relativas a los NO_x aplicables a los motores existentes;
- .8 Calidad del fueloil; y
- .9 Nueva constitución del Grupo de trabajo sobre la contaminación atmosférica.

6.8 El Subcomité acordó que los documentos técnicos detallados presentados bajo este punto del orden del día no deberían introducirse ni debatirse en el Pleno, sino que deberían remitirse directamente al Grupo de trabajo sobre la contaminación atmosférica a fin de que éste los examine, y que solamente se deberían introducir y debatir en el Pleno los documentos que requieren que el Subcomité adopte decisiones.

6.9 El Subcomité también acordó que las cuestiones relacionadas con la revisión del Código Técnico sobre los NO_x y las propuestas de enmiendas a la resolución MEPC.130(53), "Directrices relativas a los sistemas de a bordo para la limpieza de los gases de escape", incluida la ultimación de los criterios para la descarga del agua de lavado de dichos sistemas, no deberían examinarse en el Pleno, sino solamente en el seno del Grupo de trabajo, y que los siguientes documentos solamente debería examinarlos el Grupo de trabajo:

BLG 12/6/4	Secretaría	Propuestas de enmienda al Código Técnico sobre los NO _x acordadas por el Grupo de trabajo sobre la contaminación atmosférica
BLG 12/6/4/Add.1	Secretaría	Propuesta de sección nueva para el Código Técnico sobre los NO _x – Método directo de medición y vigilancia
BLG 12/6/7	EUROMOT	Propuesta de enmienda a las Directrices relativas a los sistemas de a bordo para la limpieza de los gases de escape-SO _x
BLG 12/6/8	EUROMOT	Propuesta de inserción de un procedimiento alternativo en el Código Técnico sobre los NO _x para la certificación de los motores producidos en serie
BLG 12/6/10	Finlandia	Valores admisibles de emisión de NO _x en cada modalidad individual de los ciclos de ensayo
BLG 12/6/11	Finlandia	Propuesta de enmienda a las Directrices relativas a los sistemas de a bordo para la limpieza de los gases de escape-SO _x
BLG 12/6/14	Finlandia	Propuesta relativa al método de medición de la materia particulada emitida por los motores diesel marinos
BLG 12/6/20	Reino Unido	Modificaciones del Anexo VI del Convenio MARPOL necesarias para permitir la utilización de instrumentos económicos destinados a reducir las emisiones procedentes de los buques
BLG 12/6/21	Alemania y Noruega	Examen de las reglas 14 y 18 del Anexo VI del MARPOL relativas a la especificación de la calidad del combustible
BLG 12/6/22	Estados Unidos	Simplificación de la certificación y relajación de las consideraciones sobre los expedientes técnicos: propuesta de enmienda al Código Técnico sobre los NO _x
BLG 12/6/23	Estados Unidos	Cuestiones relativas al cumplimiento y los ensayos para motores de Nivel III

BLG 12/6/27	IACS	Observaciones sobre el proyecto de Anexo VI revisado del MARPOL elaborado por el Grupo de trabajo del Subcomité BLG sobre la contaminación atmosférica
BLG 12/6/28	IACS	Observaciones sobre las cuestiones de implantación relacionadas con la posible introducción de reglas para los motores instalados en buques construidos antes del 1 de enero de 2000

Resultados de la reunión interperiodos

Generalidades

6.10 El Subcomité examinó el documento BLG 12/6 (Secretaría), que contiene el informe sobre los resultados de la segunda reunión interperiodos del Grupo de trabajo del Subcomité BLG sobre la contaminación atmosférica (BLG-WGAP 2), y señaló que se había avanzado considerablemente respecto de varias cuestiones.

6.11 En su introducción, el Presidente del Grupo de trabajo señaló que se había avanzado apreciablemente durante la reunión interperiodos y que se había debatido extensamente en relación con todos los aspectos de la revisión del Anexo VI del MARPOL y el Código Técnico sobre los NO_x y sobre cuestiones relacionadas con los sistemas de limpieza de los gases de escape.

6.12 El Subcomité aprobó el informe en términos generales y agradeció a los Estados Miembros y a las organizaciones con carácter de observador que hubieran presentado documentos y enviado a sus expertos a la reunión, lo que permitió que ésta fuera muy productiva.

Emisiones de COV

6.13 Se invitó al Subcomité a que tomara nota de que el Grupo de trabajo había examinado la cuestión de las emisiones de COV durante la reunión interperiodos, y a que examinara el proyecto de texto elaborado por el Grupo que figura en la regla 16 del proyecto de Anexo VI enmendado del MARPOL (véase el anexo 2 del documento BLG 12/6).

6.14 El Subcomité tomó nota de la labor relacionada con las emisiones de COV y aceptó remitir esta cuestión al Grupo de trabajo para que la ultimara.

Ensayos para la investigación en tecnologías de reducción de las emisiones de los buques

6.15 El Subcomité tomó nota de que, durante la reunión interperiodos, el Grupo de trabajo había examinado la cuestión de los ensayos para la investigación en tecnologías de reducción de las emisiones de los buques y examinó el texto del nuevo proyecto de regla 4 del proyecto de Anexo VI enmendado del MARPOL elaborado por el Grupo (véase el anexo 2 del documento BLG 12/6/Add.1).

6.16 El Subcomité acordó remitir esta cuestión al Grupo de trabajo para que la continuara examinando y ultimara el proyecto de texto.

Soluciones de mercado para reducir las emisiones

6.17 Atendiendo a la invitación del párrafo 13.1.10 del documento BLG 12/6, el Subcomité señaló que, durante la reunión interperiodos, el Grupo de trabajo había examinado soluciones de mercado para reducir las emisiones.

6.18 Tras un breve debate en el cual varias delegaciones manifestaron su inquietud en relación con los aspectos jurídicos de la introducción de cualquier disposición que no trate a cada buque específico separado y las cuestiones de cumplimiento relacionadas con los planes basados en el mercado, el Subcomité acordó encomendar al Grupo de trabajo que examinara soluciones de mercado y que informara al Subcomité acerca de los resultados de dicho examen.

Incineradores e incineración

6.19 El Subcomité examinó el proyecto de texto revisado sobre incineradores e incineración que figura en el proyecto de Anexo VI enmendado del MARPOL (véase el anexo 2 del documento BLG 12/6/Add.1).

Prescripción de mantener un registro de las sustancias que agotan la capa de ozono

6.20 En el párrafo 13.1.12 del documento BLG 12/6 se invitó al Subcomité a que tomara nota de que, durante la reunión interperiodos, el Grupo de trabajo había examinado el proyecto de propuesta de introducir la prescripción de llevar un registro para el manejo a bordo de las sustancias que agotan la capa de ozono que no son carga, y que examinara el proyecto de texto elaborado por el Grupo de trabajo que figura en el proyecto de Anexo VI enmendado del MARPOL (véase el anexo 2 del documento BLG 12/6/Add.1).

6.21 El Subcomité tomó nota de la propuesta de proyecto y acordó remitir esta cuestión al Grupo de trabajo para que la ultimara.

Directrices y circulares conexas

6.22 El Subcomité tomó nota (BLG 12/6, párrafo 13.1.13) de la labor realizada por el Grupo de trabajo durante la reunión interperiodos para indicar las directrices y circulares conexas que deben elaborarse o enmendarse en relación con la revisión actual y de que el Grupo de trabajo había reconocido que era necesario continuar trabajando en esta cuestión en futuros periodos de sesiones a fin de ultimar la revisión.

6.23 El Subcomité acordó encargar al Grupo de trabajo que indicara las directrices, circulares y cualquier otro instrumento no obligatorio relacionado con el Anexo VI del MARPOL y el Código Técnico sobre los NO_x que sea necesario elaborar o actualizar como consecuencia de las enmiendas propuestas.

Código Técnico sobre los NO_x

6.24 Atendiendo a la invitación del párrafo 13.1.14 del documento BLG 12/6, el Subcomité tomó nota de las deliberaciones del Grupo de trabajo durante la reunión interperiodos, y de que éste había trabajado en la revisión del Código Técnico sobre los NO_x, haciendo hincapié en que el Subcomité debe ultimar esta revisión durante el presente periodo de sesiones.

Plan de certificación simplificado para los motores existentes

6.25 Atendiendo a la invitación del párrafo 13.1.15 del documento BLG 12/6, el Subcomité tomó nota de que aún quedaba trabajo pendiente respecto de la elaboración de un plan de certificación simplificado para los motores existentes, que se incluiría como nuevo capítulo del Código Técnico sobre los NO_x.

6.26 El Subcomité acordó encargar al Grupo de trabajo que elaborara un proyecto de plan de certificación simplificado para los motores existentes (anteriores a 2000) como un posible nuevo capítulo del Código Técnico sobre los NO_x.

Proyecto de nuevo capítulo del Código Técnico sobre los NO_x en el que se incluye el método directo de medición

6.27 El Subcomité tomó nota de que, durante la reunión interperiodos, el Grupo de trabajo había examinado la elaboración de un proyecto de nuevo capítulo 6.4 sobre el método directo de medición a fin de ponerlo en nivel de igualdad con los otros dos métodos detallados en la sección 6 del Código Técnico sobre los NO_x, y también tomó nota de que la Secretaría había elaborado un proyecto de capítulo 6.4 y un apéndice conexo para someterlos al examen del BLG 12, que figuran en el anexo del documento BLG 12/6/4/Add.1.

6.28 El Subcomité acordó encomendar al Grupo de trabajo que examinara y continuara elaborando el proyecto del nuevo capítulo 6.4 sobre el método directo de medición con miras a incluirlo en el Código Técnico sobre los NO_x enmendado.

Labor pendiente relacionada con el Código Técnico sobre los NO_x

6.29 Atendiendo a la invitación del párrafo 13.1.17 del documento BLG 12/6, el Subcomité tomó nota de que, en la reunión interperiodos, el Grupo de trabajo había señalado que quedaba trabajo pendiente en relación con el Código Técnico sobre los NO_x, y acordó encargar a la Secretaría que compilara el proyecto de enmiendas acordadas por el Grupo hasta la fecha y que lo presentara al Subcomité BLG a fin de que se continuara examinando con miras a ultimar la revisión del Código Técnico sobre los NO_x en dicho periodo de sesiones.

6.30 El Subcomité tomó nota del proyecto de enmiendas compilado por la Secretaría en el documento BLG 12/6/4 y acordó encomendar al Grupo de trabajo que ultimara el texto revisado del Código Técnico sobre los NO_x para examinarlo en el Pleno.

Criterios para la descarga del agua de lavado de los SLGE

6.31 Atendiendo a la invitación del párrafo 13.1.18 del documento BLG 12/6, el Subcomité tomó nota de que, durante la reunión interperiodos, el Grupo de trabajo había debatido sobre los criterios para la descarga del agua de lavado y de los residuos de los sistemas de limpieza de los gases de escape. El Subcomité también tomó nota del proyecto de criterios para la descarga del agua de lavado de los sistemas de limpieza de los gases de escape, que figura en la sección 10 del proyecto de directrices enmendadas relativas a los sistemas de limpieza de los gases de escape (véase el anexo 6 del documento BLG 12/6/Add.1).

6.32 El Subcomité acordó que los criterios para la descarga del agua de lavado deberían ultimarse durante el presente periodo de sesiones y acordó dar las instrucciones pertinentes al Grupo de trabajo.

Directrices para los sistemas de limpieza de los gases de escape

6.33 Atendiendo a la invitación del párrafo 13.1.19 del documento BLG 12/6, el Subcomité tomó nota de que, durante la reunión interperiodos, el Grupo de trabajo había deliberado sobre el proyecto de revisiones a las Directrices relativas a los sistemas de limpieza de los gases de escape.

6.34 El Subcomité acordó encomendar al Grupo de trabajo que ultimara el proyecto de enmiendas a las Directrices relativas a los sistemas de limpieza de los gases de escape basándose en el anexo 6 del documento BLG 12/6/Add.1.

Registro de las operaciones de manipulación de los residuos del agua de lavado

6.35 Atendiendo a la invitación del párrafo 13.1.20 del documento BLG 12/6, el Subcomité tomó nota de que, durante la reunión interperiodos, el Grupo de trabajo había convenido en que se debería dejar constancia de la eliminación de los residuos del agua de lavado en el libro registro de hidrocarburos y en que se debería invitar al Subcomité DE a que tratara este aspecto en sus revisiones del Anexo I del MARPOL en relación con el libro registro de hidrocarburos.

6.36 Debido al gran volumen de trabajo, el Subcomité no pudo examinar en detalle las prescripción relativa al registro. El Subcomité tomó nota de que en el documento presentado conjuntamente por las Islas Marshall, Panamá y la ICS (BLG 12/6/13, párrafo 2.3) se invitaba al Subcomité a que examinara en qué anexo del MARPOL sería adecuado incluir las prescripciones sobre manipulación y registro de los residuos de los sistemas de limpieza de los gases de escape y que esta decisión no debería tomarse sin un entendimiento a fondo de la composición típica de estos residuos. El Subcomité acordó dar las instrucciones pertinentes al Grupo de trabajo.

Estructura del Anexo VI enmendado

6.37 El Subcomité examinó la propuesta de proyecto de enmiendas al Anexo VI del MARPOL (BLG 12/6/Add.1, anexo 2), con miras a ultimarlos, y tomó nota de las deliberaciones del Grupo de trabajo en relación con la revisión del Anexo VI en general, incluida la estructura del proyecto de texto.

6.38 El Subcomité examinó el documento BLG 12/6/3 (Suecia) en el que se propone que la nueva regla 4, "Ensayos para la investigación en tecnologías de reducción de las emisiones de los buques" se incorpore en la regla 3 o en una nueva regla 3A a fin de mantener la estructura y la numeración actuales del Anexo VI del MARPOL con el fin de evitar confusiones y trabajo innecesario para las Administraciones al implantar las enmiendas.

6.39 El Subcomité también examinó el documento BLG 12/6/29 (Alemania), el cual contiene observaciones sobre las reglas 4, 10 y 14 del proyecto de Anexo VI revisado del MARPOL (BLG 12/6/Add.1, anexo 2) y apoyó la propuesta de mantener la estructura y la numeración actuales del Anexo VI del MARPOL.

6.40 Tras un breve debate, el Subcomité acordó que sería conveniente mantener la estructura actual del Anexo VI del MARPOL y acordó dar las instrucciones pertinentes al Grupo de trabajo.

Resultados de la labor del Grupo científico mixto oficioso de expertos gubernamentales y sectoriales

6.41 El Subcomité acogió con agrado el informe del Grupo científico mixto oficioso de expertos gubernamentales y sectoriales constituido por iniciativa del Secretario General a fin de llevar a cabo un estudio completo de evaluación de los efectos de las distintas opciones de combustibles propuestas en el marco de la revisión del Anexo VI del MARPOL y el Código Técnico sobre los NO_x. El Subcomité dio las gracias a los expertos asignados al Grupo por los Estados Miembros y las organizaciones que gozan de carácter consultivo por haber participado en la labor del Grupo a título personal.

6.42 El Subcomité manifestó su sincero agradecimiento a todos los Estados Miembros y organizaciones internacionales que habían contribuido con fondos a la labor del Grupo científico de expertos, según se especifica en el párrafo 4 del documento BLG 12/6/1 (y en el MEPC 57/4).

6.43 El Subcomité tomó nota de que se deberían introducir las siguientes correcciones al documento BLG 12/6/1:

- .1 Párrafo 61: sustitúyase el cuadro por el que figura a continuación.

Marcos hipotéticos para 2020 (Modelo de EnSys WORLD). Costos incrementales comparados con el caso de base para 2020

Opciones	Dólares/ barril*	Dólares/t*	Cantidad afectada (millones de toneladas)	Aumento en comparación con el caso de base (millones de dólares/año)
Opción C	12,97	87	460	40 042
Opción B2 (DMB)	2,54	17	480	8 325
Opción B2 (DMA)	2,67	18	479	8 751

* Costo promedio mundial de los combustibles para usos marinos.

- .2 Sustitúyase la nota que aparece al pie del cuadro por la siguiente nota:

Nota: "Los datos de la opción C se derivaron del estudio de EnSys utilizando un factor de corrección (véase el párrafo 102). Los datos correspondientes a las opciones de B y B1 no pudieron derivarse del estudio de EnSys para la OMI."

- .3 Párrafo 91: sustitúyase "Agencia Internacional de Energía" por "*United States Energy Information Administration* (Administración de Información de la Energía, de EE.UU.)"
- .4 Párrafo 102: sustitúyase la última oración por el texto siguiente:

"Los cuadros que figuran a continuación reflejan estos datos corregidos."

6.44 En su introducción, el Presidente, Sr. Mike Hunter (Reino Unido), subrayó que el Grupo estaba agradecido a los Estados Miembros y a las organizaciones con carácter consultivo que habían donado los fondos que permitieron la realización del estudio. La labor se repartió entre cuatro subgrupos especializados en transporte marítimo, suministro de combustible, salud y medio ambiente y modelos informáticos, en los cuales se ofrecieron expertos voluntarios para coordinar la labor de cada subgrupo; la participación en los subgrupos estuvo abierta a todos,

independientemente de su ámbito de especialización. El Grupo contó con una gran variedad de conocimientos técnicos, y como las personas especializadas en una disciplina no podían necesariamente validar la labor en otra, el Grupo científico se dio cuenta rápidamente de que todo intento de evaluar de manera cuantitativa las repercusiones de las opciones requería trabajar con supuestos apreciables, tales como el crecimiento del transporte marítimo en el futuro, las tendencias de los precios del petróleo crudo, las solicitudes de designación de SECA y otros aspectos; por esta razón, el informe del Grupo se debe considerar como un medio que proporciona una serie de cálculos a fin de ayudar al BLG 12, y ulteriormente al MEPC 57, a llegar a conclusiones teniendo en cuenta las incertidumbres y los supuestos utilizados; en el informe no se formulan recomendaciones.

6.45 El Subcomité tomó nota de las siguientes aclaraciones respecto del documento BLG 12/6/1:

- .1 párrafo 86: el supuesto de que los equipos de reducción de las emisiones lograrían una penetración en el mercado del 10% se aplicó específicamente a los análisis de impacto ambiental solamente para las opciones que incluyen la alternativa de reducción de emisiones (párrafo 132 y siguientes);
- .2 párrafo 90.5: el modelo se elaboró utilizando prescripciones relativas a la calidad del dieseloil para usos marinos (DMB) más estrictas que las especificaciones actuales de la norma ISO 8217 para este producto, pero que reflejan la calidad media real del DMB disponible en el mercado. Posteriormente, el Grupo se dio cuenta de que, si el diesel para usos marinos se produjera a especificaciones más similares a las de la norma ISO 8217, las inversiones necesarias en refinerías y el aumento proyectado de las emisiones en caso de que se pasara al consumo de combustibles destilados a nivel mundial serían más elevados de lo previsto. Los resultados de los modelos se corrigieron manualmente para reflejar este aspecto, como se describe más en detalle en el párrafo 102, aunque es posible que dicho combustible no llegara a cumplir la especificación "clara y brillante" mencionada en la propuesta original de la opción C; y
- .3 los párrafos 105 y 106 tratan de variaciones de las emisiones de CO₂ procedentes de las refinerías, y señalan que éstas deben examinarse en combinación con las variaciones en las emisiones de CO₂ de los buques tal como se presentaron previamente en los párrafos 16 y 33, y los consiguientes impactos, en los párrafos 149 y 150.

6.46 El Subcomité acordó que el informe del Grupo científico mixto oficioso de expertos gubernamentales y sectoriales contenía un volumen de información considerable que permitiría al Subcomité avanzar en sus deliberaciones acerca de las reglas que, en el futuro, podrían ser más apropiadas para adoptarse en el Anexo VI enmendado. El Subcomité tomó nota de que podía obtenerse más información en dos documentos informativos en los que se facilitan datos generales para el informe final, a saber: BLG 12/INF.10 (MEPC 57/INF.6) y BLG 12/INF.11 (MEPC 57/INF.7).

6.47 El Subcomité aprobó el informe, en términos generales, y manifestó su agradecimiento al Grupo por la extensa labor que llevó a cabo en el plazo tan limitado de que disponía y por la profesionalidad que el Grupo había demostrado al desempeñar su tarea. El Subcomité manifestó su agradecimiento especialmente al Presidente, Sr. Mike Hunter y a los cuatro jefes de los subgrupos, a saber, Sra. Gillian Reynolds (salud y medio ambiente), Sr. Eddy van Bouwel (suministro de combustible), Sr. Niels-Bjørn Mortensen (transporte marítimo) y Sr. Koichi Yoshida (modelos informáticos).

Revisión del Anexo VI del MARPOL– Cuestiones generales

6.48 El Subcomité examinó el documento BLG 12/6/6 (Canadá), que trata de los efectos que tendrían en el medio ambiente de dicho país las distintas propuestas para reducir las emisiones. Canadá apoyó la introducción temprana de medidas que reducirían apreciablemente las emisiones de NO_x, SO_x y materia particulada, incluidos los dos nuevos niveles de normas sobre los NO_x, con el fin de reducir los valores existentes en un 80%.

6.49 El Subcomité también examinó el documento BLG 12/6/13 (Islas Marshall, Panamá y la ICS) en el que se plantea que existen ciertas lagunas en materia de información que dificultarán el proceso de toma de decisiones durante la elaboración de nuevos niveles de prescripciones relativas a los niveles de emisiones para los motores diesel marinos y sus combustibles. Los ponentes recalcaron que existen lagunas en materia de conocimientos en varios temas, como por ejemplo la reducción de NO_x, tanto para motores nuevos como existentes, la manipulación de los desechos de los sistemas de limpieza de los gases de escape (SLGE), las instalaciones de recepción de los residuos de los SLGE y las cuestiones relacionadas con las normas sobre los ensayos para determinar el contenido de azufre del fueloil.

6.50 El Subcomité examinó el documento BLG 12/6/30 (Estados Unidos), que contiene información sobre el efecto que tienen en el consumo de combustible el control de los NO_x de motores existentes y los proyectos de sistemas para el uso eficaz de la reducción catalítica selectiva (SCR) en condiciones de baja carga y su consiguiente funcionamiento con gases de escape a baja temperatura.

6.51 Varias delegaciones apoyaron la opinión manifestada por los Estados Unidos de que, dada la naturaleza de las innovaciones tecnológicas que se prevé que se utilizarán para ajustarse a una posible norma de emisión de NO_x para los motores existentes (anteriores a 2000), el aumento del consumo de combustible sería reducido para la mayoría de los motores. Los controles de las emisiones que se prevé que se utilizarán en los motores existentes son principalmente controles en el motor, y probablemente serían similares a los que se vienen utilizando en los motores nuevos desde el año 2000. Otras delegaciones señalaron que era necesario disponer de más información a fin de despejar las incertidumbres que aún quedan y que era prematuro dar instrucciones al Grupo de trabajo para que elabore un proyecto de texto.

6.52 Tras un intercambio de opiniones, el Subcomité acordó que se debería encomendar al Grupo de trabajo que ultimara un proyecto de texto de posibles reglas sobre las emisiones de NO_x para los motores existentes (anteriores a 2000).

6.53 El Subcomité examinó el documento BLG 12/6/9 (FOEI), que contiene una reseña de un estudio reciente en el cual se estiman las muertes prematuras en todo el mundo debidas a la materia particulada procedente del transporte marítimo internacional y en el que se recomienda la introducción de límites más estrictos en el Anexo VI enmendado del MARPOL.

6.54 El Subcomité examinó el documento BLG 12/6/33 (IPIECA y OCIMF), que contiene observaciones sobre el documento BLG 12/6/9 (FOEI), en el que se argumenta que la magnitud de las cifras de muertes prematuras estimadas por el estudio reseñado en el documento BLG 12/6/9 se basaba en datos dudosos, por lo que se podría haber proyectado una impresión incorrecta del efecto que tienen en la salud de los seres humanos las emisiones procedentes del transporte marítimo internacional.

6.55 Varias delegaciones apoyaron la opinión manifestada por FOEI de que el estudio reseñado en el documento fue realizado por científicos reconocidos y supervisado por homólogos y que estaba basado en conocimientos científicos aceptados en todo el mundo, incluida una metodología elaborada por la OMS y los conocimientos más sólidos disponibles. Otras delegaciones argumentaron que las incertidumbres suscitadas ponían en evidencia que era necesario realizar nuevos estudios y recabar datos fiables respecto de los cuales todos pudieran llegar a un acuerdo.

6.56 Durante el debate, el Subcomité convino en no examinar los documentos BLG 12/6/31 y BLG 12/6/32, dado que éstos no cumplieron los plazos de presentación de documentos estipulados en las Directrices sobre organización y método de trabajo del MSC y el MEPC y de sus órganos auxiliares (MSC-MEPC.1/Circ.1).

Reducción de azufre y de materia particulada

6.57 El Subcomité examinó el documento BLG 12/6/2 (BIMCO), en el que se proponen revisiones a su propuesta inicial presentada al BLG 11 respecto de futuras prescripciones relativas a las emisiones de SO_x (BLG 11/5/25), titulada opción B2 (BLG 12/6/1, anexo 4). La propuesta revisada incluye un límite mundial máximo de un 3,0% de azufre para 2012, o el uso de mecanismos alternativos como los SLGE, la introducción de las llamadas "micro SECA", en las cuales regirá un contenido máximo de azufre de [0,2%] [0,1%] en [2011] o el uso de mecanismos alternativos, como los SLGE, para obtener un nivel equivalente de reducción de emisiones.

6.58 El Subcomité examinó el concepto de "micro SECA" y tomó nota de la propuesta de que una micro SECA típica podría estar situada alrededor de un puerto o de un estuario en zonas densamente pobladas y que, de conformidad con la propuesta, el Estado ribereño podría declararla sin un proceso oficial como el que se utiliza para la designación de las SECA. A varias delegaciones les preocupaba que la introducción de "micro SECA" con un límite de azufre diferente al de las SECA podría dar lugar a que hubieran tres prescripciones distintas de combustible para los buques de navegación marítima. Algunas delegaciones argumentaron que era necesario lograr una reducción considerable en todas las zonas costeras y que el enfoque adecuado sería expandir las SECA, no introducir pequeñas zonas de control de las emisiones dentro de las aguas territoriales que es posible que ya haya declarado el Estado ribereño.

6.59 Otras delegaciones expresaron su apoyo y señalaron que este enfoque podría llegar a ser más práctico que definir una distancia fija desde la costa, dado que así se lograrían reducciones de las emisiones en las zonas que más las necesitan. El Subcomité acordó que el enfoque propuesto debería continuar examinándose sin ocasionar demoras al proceso de revisión, a fin de encontrar la mejor solución posible tanto para el sector naviero y el medio marino a nivel mundial, como para la protección de la salud de los seres humanos.

6.60 El Subcomité acordó encomendar al Grupo de trabajo que continuara elaborando las principales opciones para las futuras reglas relativas al contenido de azufre y de materia particulada que figuran en el documento BLG 12/6/1 (anexo 4) y en otros documentos presentados a este periodo de sesiones y que, en la medida de lo posible, reduzca el número de opciones a aquéllas que representan más fielmente los principales enfoques conceptuales que se presentarán al MEPC 57.

6.61 Atendiendo a la invitación de la reunión interperiodos del Grupo de trabajo (BLG-WGAP 2), el Subcomité examinó, con referencia al párrafo 17.15 del documento BLG 12/6, si sería adecuado adoptar límites explícitos de emisiones de materia particulada en el Anexo VI enmendado o si simplemente se debería reconocer que las emisiones de materia particulada se van a reducir como consecuencia de la reducción de las emisiones de azufre.

6.62 El Subcomité examinó el documento BLG 12/6/5 (Finlandia), en el cual se apoyó el segundo enfoque para tratar las emisiones de materia particulada, tal como se describe en el informe de la reunión interperiodos, es decir, que las emisiones de materia particulada deberían reducirse reduciendo el contenido de azufre del combustible para usos marinos, no estipulando límites específicos de emisiones de materia particulada en el Anexo VI enmendado.

6.63 Una abrumadora mayoría apoyó la opinión manifestada por Finlandia de que no deberían introducirse límites explícitos de materia particulada en el Anexo VI enmendado del MARPOL, sino que las emisiones de materia particulada se reducirían como consecuencia de la reducción de las emisiones de azufre. El Subcomité acordó dar las instrucciones pertinentes al Grupo de trabajo.

Reglas relativas a los NO_x aplicables a los motores nuevos

6.64 Atendiendo a la invitación de la reunión interperiodos del Grupo de trabajo (BLG-WGAP 2), el Subcomité examinó las distintas opciones del proyecto de propuesta elaborada para las reglas del Nivel II y el Nivel III relativas a los NO_x para los motores nuevos, las cuales figuran en la regla 14 del proyecto de Anexo VI enmendado del MARPOL (BLG 12/6/Add.1, anexo 2).

6.65 El Subcomité examinó el documento BLG 12/6/15 (Japón) en el que se explica la propuesta de dicho país relativa a las normas del Nivel III sobre los NO_x para los motores nuevos y la introducción de planes de control regionales para las emisiones de NO_x, y se presenta una justificación para dichos planes regionales. El Japón argumentó que se deberían aplicar límites más estrictos en las aguas costeras, en las cuales es mayor el impacto sobre la salud de los seres humanos y la calidad del aire de las zonas pobladas y que, en alta mar, se deberían aplicar límites inferiores de NO_x a fin de evitar el posible aumento del consumo de combustibles en las zonas en las cuales esto no se justifica.

6.66 Varias delegaciones opinaron que la introducción de zonas de control de las emisiones de NO_x con límites geográficos en virtud del Nivel III debería investigarse más a fondo, mientras que otras argumentaron que solamente deberían tratar de elaborarse normas mundiales. El Subcomité acordó remitir el documento al Grupo de trabajo para que lo continúe examinando.

6.67 El Subcomité examinó el documento BLG 12/6/16 (FOEI), en el que se insta a adoptar nuevos límites estrictos para las emisiones de NO_x y se propone que el Nivel III debería representar una reducción del 85% para 2015, tanto para los motores nuevos como existentes, y que el Nivel II debería lograr una reducción del 40% para 2011. FOEI también opinó que los Estados rectores de puertos podrían negar la entrada a puerto o imponer tasas a los buques que no ajusten a estas normas.

6.68 El Subcomité examinó el documento BLG 12/6/25 (China), que contiene una revisión de su propuesta respecto del Nivel II, es decir, una reducción de entre un 15,5% y un 21,8%. La propuesta revisada estipula que debería ser posible cumplir las normas del Nivel II mediante el proyecto del motor y aplicando medidas en el motor a fin de lograr las reducciones potenciales acordadas en la primera reunión interperiodos del Grupo de trabajo del Subcomité BLG sobre la contaminación atmosférica (BLG-WGAP 1).

6.69 Varias delegaciones apoyaron la propuesta de China para el Nivel II, mientras que otras manifestaron su apoyo siempre que el Nivel III introdujera una reducción considerable, de alrededor del 80%. Varias delegaciones opinaron que era necesario examinar ambos niveles conjuntamente y que los niveles de reducción tenían que adoptarse simultáneamente y no de manera independiente.

6.70 El Subcomité acordó que existía un apoyo considerable para adoptar las normas de los Niveles II y III aplicables a los motores nuevos y encomendó al Grupo de trabajo que continuara su labor a fin de reducir el número de opciones y que presentara entre corchetes los límites respecto de los cuales no se pudo llegar a un acuerdo.

Reglas relativas a los NO_x aplicables a los motores existentes

6.71 Atendiendo a la invitación de la reunión interperiodos del Grupo de trabajo, el Subcomité examinó las distintas opciones del proyecto de propuestas elaborado para la posible introducción de reglas retroactivas sobre las emisiones de NO_x de motores existentes (anteriores a 2000), que figuran en la regla 14 del proyecto de Anexo VI enmendado del MARPOL (BLG 12/6/Add.1, anexo 2).

6.72 El Subcomité examinó el documento BLG 12/6/24 (Estados Unidos), que contiene una propuesta para controlar las emisiones de NO_x de ciertos motores diesel marinos existentes no regidos por los límites de emisiones de NO_x establecidos en la regla 13 actual, es decir motores cuya cilindrada es de 30 litros o más instalados en motores construidos antes del 1 de enero del 2000 y que no han sido objeto de una transformación importante desde dicha fecha. El enfoque se basaba en la disponibilidad de sistemas de reducción de las emisiones mejorados que reducirían las emisiones a los niveles estipulados en la regla 13 actual, sobre límites de NO_x, del Anexo VI del MARPOL.

6.73 Varias delegaciones subrayaron que, al igual que en periodos de sesiones previos, continuaban existiendo dudas respecto de la viabilidad técnica, la eficacia en función de los costos y el beneficio ambiental neto real que supone reformar motores anteriores al año 2000. Como aún no se han presentado a la OMI los datos y resultados de los estudios realizados, el Subcomité no estuvo en condiciones de adoptar ninguna decisión en relación con esta cuestión de importancia, que podría tener profundas repercusiones para el sector naviero en caso de que no se examinaran a fondo todos sus aspectos.

6.74 Varias delegaciones argumentaron que era necesario lograr una reducción considerable de las emisiones de NO_x, y que los motores anteriores al año 2000 representaban una parte importante del total de las emisiones de NO_x, por lo cual deberían regularse; la cuestión no era si había que hacerlo, sino cuándo. Algunas delegaciones recordaron al Subcomité que el proceso de examen ya llevaba un año de atraso en relación con la fecha de ultimación acordada originalmente (2007), y que había que evitar nuevas demoras.

6.75 Varias delegaciones opinaron que el enfoque basado en "equipos", propuesto por los Estados Unidos podría tener ventajas y se debería investigar más a fondo, y que el Grupo de trabajo lo debería tener en cuenta al elaborar textos para la posible introducción de reducciones de las emisiones de NO_x de los motores existentes (anteriores al año 2000).

Calidad del fueloil – Determinación del contenido de azufre

6.76 El Subcomité examinó el párrafo 13.1.6 del documento BLG 12/6, en el cual se le invita a que tome nota del examen del Grupo de trabajo, durante el BLG-WGAP 2, relativo a la calidad del fueloil y a la incertidumbre existente sobre el cumplimiento de los límites de azufre, y examinó la forma de resolver esta cuestión a fin de evitar varios problemas de índole jurídica y técnica en relación con la aplicación de los límites del contenido de azufre en el Anexo VI actual y para el futuro.

6.77 El Subcomité examinó los documentos BLG 12/6/12 (FOEI), BLG 12/6/17 (Noruega), BLG 12/6/18 (Alemania y Noruega) y BLG 12/6/26 (Dinamarca y Finlandia), que tratan de la determinación de los niveles reales de azufre en el fueloil en el contexto de la variabilidad de los métodos de ensayo.

6.78 Varias delegaciones apoyaron la opinión manifestada por Dinamarca y Finlandia de que al determinar si una muestra específica de combustible cumple la norma, debe tenerse en cuenta la variabilidad de los métodos de ensayo. En virtud de este enfoque, podría considerarse que una muestra de fueloil cumple la norma correspondiente al límite de las SECA de 1,50%, siempre y cuando no supere el 1,58%, lo que tiene en cuenta el nivel de fiabilidad de la metodología de ensayo de la ISO.

6.79 Asimismo, varias delegaciones que apoyaron a Alemania, Noruega y la FOIE plantearon un enfoque según el cual todas las muestras de ensayo deben estar por debajo de los niveles descritos en el Anexo VI del MARPOL, y dichos límites deberían considerarse absolutos. En virtud de este enfoque, se consideraría que una muestra de fueloil está en cumplimiento del límite de las SECA del 1,50% siempre y cuando los resultados de los ensayos no arrojen un valor superior al 1,50%.

6.80 Todas las delegaciones que hicieron uso de la palabra mencionaron que era importante llegar a un acuerdo en este periodo de sesiones sobre un método uniforme que permita implantar y hacer cumplir las normas del Anexo VI del MARPOL relativas al contenido de azufre y acordaron dar las instrucciones pertinentes al Grupo de trabajo.

Calidad del fueloil – Especificación del fueloil en el Anexo VI del MARPOL

6.81 Atendiendo a la invitación del párrafo 13.1.7 del documento BLG 12/6, el Subcomité examinó la necesidad de introducir una especificación detallada de fueloil en el Anexo VI enmendado del MARPOL. El Subcomité tomó nota de las deliberaciones del Grupo de trabajo sobre la inclusión de especificaciones relativas al fueloil en el Anexo VI enmendado, y debatió si

sería adecuado elaborar criterios sobre la calidad del combustible (aparte del contenido de azufre) en el Anexo VI enmendado, y de serlo, qué parámetros de calidad del combustible eran lo suficientemente pertinentes para la calidad del aire y la seguridad del buque y la tripulación para justificar su inclusión en el Anexo VI enmendado.

6.82 El Subcomité examinó el documento BLG 12/6/12 (FOEI), en el cual se insta al Subcomité a que recomiende al MEPC que incluya en el Anexo VI enmendado del MARPOL especificaciones mejoradas relativas a los combustibles líquidos para usos marinos.

6.83 El Subcomité examinó el documento BLG 12/6/21 (Alemania y Noruega), en el cual los ponentes propusieron enmiendas para la regla 18 del Anexo VI del MARPOL, a fin de incluir una especificación de fueloil para el combustible pesado y el combustible destilado para usos marinos (combustible residual).

6.84 Se debatieron dos enfoques distintos, a saber, la propuesta de Alemania y Noruega de incluir una especificación de combustible en el Anexo VI que incluya parámetros pertinentes para la calidad del aire y la seguridad de los buques, o bien ponerse en contacto con la ISO a fin de que se incluyan los parámetros pertinentes en una norma ISO existente. Siguió un extenso debate en el cual se mencionaron los aspectos jurídicos de las referencias a las normas de la ISO en los instrumentos de carácter obligatorio de la OMI y también el mandato y la competencia de estas dos organizaciones.

6.85 Se tomó nota de que una de las opciones para reducir las emisiones de azufre y materia particulada que estaba considerando la Organización (opción C del anexo 4 del documento BLG 12/6/1), es decir, el cambio mundial a combustibles destilados, requeriría una especificación de fueloil y que, si la decisión definitiva del MEPC fuera la opción C, esta cuestión debería volverse a examinar.

6.86 Una mayoría considerable se mostró a favor de que el Subcomité recomendara al MEPC 57 que se pusiera en contacto con la ISO a fin de invitar a esta organización a elaborar un proyecto de especificación de combustibles en el cual también se incluyeran parámetros relacionados con la calidad del aire y la seguridad de los buques, con miras a que lo examinara el órgano pertinente de la OMI.

Nueva constitución del Grupo de trabajo

6.87 El Subcomité volvió a constituir el Grupo de trabajo sobre la contaminación atmosférica con el siguiente mandato:

Teniendo en cuenta las ponencias presentadas por los Miembros y las observaciones formuladas en el Pleno, se encargó al Grupo de trabajo sobre la contaminación atmosférica que siguiera el mandato sobre la revisión del Anexo VI del MARPOL y el Código Técnico sobre los NO_x acordado por el MEPC 53, que ultimara todos los aspectos técnicos de la revisión y que, en particular:

- .1 ultimara el proyecto de texto del Anexo VI del MARPOL, incluido el proyecto de texto para el "nivel 2" y "nivel 3" de las reglas relativas a las emisiones de NO_x aplicables a los motores nuevos, y el texto de posibles reglas sobre los NO_x aplicables a los motores existentes (anteriores a 2000);

- .2 continuara elaborando las principales opciones para las futuras reglas relativas a las emisiones de azufre y materia particulada, descritas en el anexo 4 del documento BLG 12/6/1 y en las ponencias presentadas en este periodo de sesiones y que, en la medida de lo posible, redujera el número de opciones a las que mejor representen los principales enfoques conceptuales que se presentarán al MEPC 57;
- .3 ultimara el texto revisado del Código Técnico sobre los NO_x, incluida la elaboración de un proyecto de plan de certificación simplificado para los motores existentes (anteriores a 2000), como un posible nuevo capítulo de dicho Código, así como la inclusión de un nuevo capítulo sobre el método directo de medición;
- .4 examinara las cuestiones relativas a la calidad del fueloil respecto de las cuales se tiene incertidumbre sobre el cumplimiento de los límites de azufre y la forma de resolver esta cuestión a fin de evitar que siga habiendo ambigüedad;
- .5 indicara las directrices o circulares relativas al Anexo VI del MARPOL o al Código Técnico sobre los NO_x que es necesario elaborar o revisar;
- .6 examinara las propuestas de enmiendas a las Directrices relativas a los sistemas de a bordo para la limpieza de los gases de escape (resolución MEPC.130(53)) y ultimara el proyecto de Directrices enmendadas;
- .7 examinara y ultimara el proyecto de criterios para la descarga del agua de lavado de los sistemas de limpieza de los gases de escape a fin de incluirlos en el proyecto de directrices enmendadas;
- .8 considerara la conveniencia de introducir soluciones de mercado para reducir las emisiones procedentes del transporte marítimo internacional y asesorara al Subcomité acerca del modo de proceder apropiado;
- .9 examinara las prescripciones relativas al registro de residuos de los sistemas de limpieza de los gases de escape y decidiera en qué Anexo del MARPOL debería regularse; y
- .10 hiciera llegar al Pleno los resultados de la labor en un informe escrito el jueves 7 de febrero a más tardar.

Medidas cuya adopción se pide al Subcomité

6.88 Tras recibir el informe del Grupo de trabajo (BLG 12/WP.6), el Subcomité lo aprobó en términos generales y, en particular:

- .1 tomó nota de que el Grupo de trabajo había concluido las tareas asignadas en su mandato y ultimó el proyecto de texto del Anexo VI enmendado del MARPOL, y acordó remitir el proyecto al MEPC 57 para que lo examine con miras a su adopción en el MEPC 58 (véase el anexo 4);

- .2 tomó nota del proyecto de directrices para la elaboración de un plan de gestión sobre COV y acordó remitirlas al MEPC 57 con miras a su aprobación (véase el anexo 7);
- .3 tomó nota de que el Grupo de trabajo había aprobado las futuras normas de Nivel II y de Nivel III sobre los NO_x aplicables a los motores nuevos instalados en buques construidos, respectivamente, el 1 de enero de 2011 o posteriormente y el 1 de enero de 2016 o posteriormente;
- .4 tomó nota del examen del Grupo de trabajo en relación con la posible introducción de normas sobre los NO_x aplicables a los motores existentes (anteriores a 2000) y los dos proyectos de opciones diferentes elaborados por el Grupo de trabajo, aunque se reconoció que también había una opción de no incluir en el Anexo VI enmendado del MARPOL las normas sobre los NO_x aplicables a los motores existentes;
- .5 tomó nota de que las tres opciones diferentes para la reducción de las emisiones de SO_x y de materia particulada respecto de las cuales el Grupo de trabajo había llegado a un acuerdo representaban una síntesis equilibrada y neutral de los distintos conceptos y propuestas que está examinando la Organización;
- .6 tomó nota de que el Grupo de trabajo había ultimado el texto para enmendar el Código Técnico sobre los NO_x y encomendó a la Secretaría que compilara las enmiendas acordadas y presentara al MEPC 57 un proyecto en limpio de las enmiendas propuestas acordadas para que éste lo examine con miras a adoptarlo en el MEPC 58 (véase el anexo 5);
- .7 tomó nota de que el Grupo de trabajo había ultimado las directrices revisadas relativas a los sistemas de limpieza de los gases de escape y los criterios para la descarga del agua de lavado de dichos sistemas y acordó remitir las enmiendas a las directrices que figuran en el anexo 6 al MEPC 57, a fin de que éste las examine con miras a su adopción en un periodo de sesiones ulterior;
- .8 tomó nota de que el Grupo de trabajo no podía recomendar la introducción de soluciones basadas en el mercado en el Anexo VI revisado del MARPOL;
- .9 tomó nota de que el Grupo de trabajo había determinado los instrumentos no obligatorios, tales como directrices y circulares, que sería necesario elaborar o actualizar como consecuencia de las enmiendas al Anexo VI del MARPOL y al Código Técnico sobre los NO_x; y
- .10 tomó nota de que el Grupo de trabajo había llegado a un acuerdo sobre un procedimiento para verificar el contenido de azufre en el combustible y de que dicho procedimiento también podría utilizarse como orientaciones durante el periodo provisional, antes de la entrada en vigor de las enmiendas al Anexo VI del MARPOL.

7 ELABORACIÓN DE DISPOSICIONES PARA LOS BUQUES CON MOTORES DE GAS

7.1 El Subcomité recordó que el MSC 78 había aceptado una propuesta presentada por Noruega a efectos de elaborar disposiciones para los buques con motores de gas con el propósito de establecer una norma internacional relativa a la instalación y el funcionamiento de motores de combustión interna, y también que dicha labor había avanzado durante el BLG 10, el BLG 11 y durante las deliberaciones de los grupos de trabajo por correspondencia interperiodos.

7.2 El Subcomité recordó además que el BLG 11, tras tomar nota de que está previsto que el FP 52 se reuniera antes del BLG 12, había acordado remitir al FP 52 las secciones del proyecto de Directrices provisionales (BLG 11/6, anexo 1) a las que se hace referencia en el párrafo 7 del documento BLG 11/WP.7, que probablemente no vaya a enmendar el Subcomité BLG por corresponder al ámbito de competencia del Subcomité FP, de manera que dicho Subcomité pueda examinarlas antes de recibir el proyecto de Directrices provisionales que ha de elaborar el BLG 12.

7.3 El Subcomité también recordó que el BLG 11, tras tomar nota de que está previsto que los Subcomités DE y STW se reúnan poco después del BLG 12 y de que, por consiguiente, dispondrían de poco tiempo para examinar los resultados de este último, había acordado remitir a dichos Subcomités las secciones concretas del proyecto de Directrices provisionales (BLG 11/6, anexo 1) a las que se hace referencia en el párrafo 7 del documento BLG 11/WP.7, que corresponden a sus ámbitos de competencia y requieren consideración, de manera que los Subcomités puedan examinarlas antes de recibir el proyecto de directrices provisionales elaborado por el BLG 12.

7.4 El Subcomité tomó nota de que el FP 52, tras haber tomado nota de los resultados pertinentes del DE 50 y del BLG 11 y tras haber examinado asimismo el documento presentado por los Estados Unidos (FP 52/11/1), en el que figura una revisión detallada de los aspectos relacionados con la protección contra incendios del proyecto de Directrices provisionales, preparado por el BLG 11 y que propone modificaciones al texto del proyecto, había establecido un Grupo de trabajo por correspondencia sobre la elaboración de las disposiciones para los buques con motores de gas, con instrucciones para revisar las disposiciones sobre seguridad contra incendios del proyecto de Directrices provisionales sobre la seguridad de las instalaciones de motores de gas en buques, según figuran en el anexo del documento FP 51/11, teniendo en cuenta el documento FP 52/11/1, y preparar las modificaciones a tal efecto, según sea pertinente, para remitirlas al examen del FP 53.

7.5 Tras haber examinado el informe del Grupo de trabajo por correspondencia (BLG 12/7/1), que fue preparado a partir del informe del grupo de redacción establecido durante el BLG 11 (BLG 12/7), el Subcomité dio las gracias a Noruega por el progreso logrado en la elaboración de las disposiciones para los buques con motores de gas y, teniendo en cuenta el tiempo limitado para examinar minuciosamente las cuestiones planteadas en el informe del Pleno, decidió remitirlas al grupo de trabajo por correspondencia para que éste las examine pormenorizadamente y asesore al Subcomité.

7.6 La Comunidad de Asociaciones de Astilleros Europeos (CESA), en el documento BLG 12/7/2, opinó que los astilleros europeos prevén que en un futuro próximo se producirá una ingente demanda de buques con motores de gas de distintos tipos y de tamaño cada vez mayor que utilicen tipos de combustible distintos del gas natural, y a fin de hacer todo lo posible para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes del transporte marítimo, la CESA recomienda que se examine el alcance y la armonización del proyecto de directrices provisionales.

7.7 El Subcomité confirmó que al continuar elaborando las disposiciones para los buques con motores de gas, sería apropiado contar con un planteamiento de dos etapas, y que la primera serie de disposiciones elaboradas sólo debería aplicarse a los buques con motores de gas natural licuado. En este contexto, el Subcomité acordó que para dar cuenta del planteamiento referido, se incorpore un texto a tal efecto en el preámbulo del proyecto de directrices provisionales sobre la seguridad de las instalaciones de motores de gas en los buques.

Establecimiento del grupo de trabajo por correspondencia

7.8 El Subcomité estableció el grupo de trabajo por correspondencia sobre la elaboración de disposiciones para los buques con motores de gas bajo la coordinación de Noruega* y le encomendó que, teniendo en cuenta las observaciones y decisiones del Pleno:

- .1 continuara con las modificaciones de forma y el examen técnico del proyecto de directrices provisionales sobre la seguridad de las instalaciones de motores de gas en los buques, teniendo en cuenta los documentos BLG 12/7/1 y BLG 12/7/2, al igual que los resultados de la labor de los Subcomités DE, FP y STW, y ultimara el proyecto de directrices provisionales, basándose en el anexo del documento BLG 12/7/1;
- .2 preparara un plan de trabajo, el alcance y el marco de referencia para la elaboración del código internacional para las instalaciones de motores de gas en los buques (código IGF);
- .3 recopilara los análisis de seguridad realizados para todos los gases combustibles a fin de someterlos al examen del Grupo de trabajo por correspondencia, junto con la elaboración del código IGF; y
- .4 presentara un informe escrito al BLG 13.

Análisis de seguridad

* **Coordinadora:**
Ms. T. Stemre
Senior Adviser
Legislation and International Relations
Norwegian Maritime Directorate
P.O. Box 2222
N-5509 Haugesund
Noruega
Teléfono: +47 52 74 51 51
Facsímil: +47 52 74 50 01
Correo electrónico: tbs@sjofartsdir.no

7.9 El Subcomité instó a los Gobiernos Miembros a que presenten al Grupo de trabajo por correspondencia los análisis de seguridad llevados a cabo sobre los gases combustibles a fin de facilitar la labor futura destinada a la elaboración del código IGF.

8 ENMIENDAS AL ANEXO I DEL MARPOL DESTINADAS A PREVENIR LA CONTAMINACIÓN MARINA EN LAS OPERACIONES DE TRASBORDO DE HIDROCARBUROS ENTRE BUQUES EN EL MAR

Antecedentes

8.1 El Subcomité recordó que en su 11º periodo de sesiones había acordado constituir un grupo de trabajo por correspondencia interperiodos, coordinado por Dinamarca, al que encargó que elaborara un proyecto de reglas obligatorias destinadas a prevenir la contaminación marina en las operaciones de trasbordo de hidrocarburos entre buques en el mar como nuevo capítulo 8 del Anexo I del MARPOL. El MEPC 56 refrendó esa decisión y acordó ampliar hasta 2008 el plazo previsto para la ultimación del punto.

8.2 El Subcomité recordó también que el examen de este punto del orden del día efectuado por el Subcomité en sus periodos de sesiones 10º y 11º desde su inclusión en el programa de trabajo por el MEPC 53 en 2005, se había resumido en el informe del BLG 11 (párrafos 7.1 a 7.22 del documento BLG 11/16).

Resultados de la labor del Grupo de trabajo por correspondencia

8.3 El Subcomité tomó nota de que el Grupo de trabajo por correspondencia (BLG 12/8) había elaborado un proyecto de enmiendas al Anexo I del MARPOL bajo la forma de un nuevo capítulo 8 que contenía los proyectos de reglas 40 a 43, pese a que aún había varias cuestiones por resolver. Se tomó nota además, en lo que respecta a otras cuestiones de índole jurídica y de política general, que el Grupo, conforme a su mandato, había reunido las opiniones y observaciones de sus participantes para que el Subcomité pudiera adoptar una decisión respecto de las distintas opciones.

8.4 El Subcomité tomó nota del documento BLG 12/8/1 (Estados Unidos), en el que figuran observaciones sobre el resultado de la labor del Grupo de trabajo por correspondencia en cuanto al alcance geográfico de las enmiendas propuestas y se explica su posición contraria a las disposiciones de notificación para la zona económica exclusiva (ZEE) de los Estados ribereños, contenidas en el proyecto de regla 42, ya que requerirían una renuncia injustificada a los derechos tradicionales y consuetudinarios de la libertad de navegación de la alta mar establecidos en CONVEMAR. Por tanto, los Estados Unidos propusieron suprimir la regla 42, o bien modificarla en consecuencia.

8.5 La Secretaría resumió brevemente el dictamen jurídico dado por la Subdivisión de Asuntos Jurídicos de la Organización, que no se leyó. Dicho dictamen había sido solicitado por el coordinador del Grupo de trabajo por correspondencia de acuerdo con el mandato del Grupo. El dictamen jurídico se distribuyó con la signatura BLG 12/WP.4, pero su contenido no se examinó detenidamente por falta de tiempo y por la opinión muy extendida de que las cuestiones que tenía que tratar el Subcomité eran esencialmente principios generales, más que aspectos jurídicos.

Análisis general

8.6 El Subcomité acordó mantener un debate sobre el informe del Grupo de trabajo por correspondencia teniendo en cuenta las observaciones formuladas por los Estados Unidos y el asesoramiento proporcionado por la Subdivisión de Asuntos Jurídicos de la Organización. Se acordó que el debate debería centrarse principalmente en las siguientes cuestiones determinadas por el Grupo:

- .1 el alcance de la aplicación del proyecto de regla: determinar si el trasbordo de 500 toneladas de hidrocarburos o un buque de arqueo bruto de 150 impondrían dicha aplicación;
- .2 la aplicación de las reglas a las IFPAD y las UFA y a la toma de combustible;
- .3 el cumplimiento obligatorio o no del plan de trasbordo entre buques;
- .4 las disposiciones obligatorias o no obligatorias en materia de notificación y las distintas opciones relativas al alcance geográfico:
 - dentro de la jurisdicción de una Parte;
 - dentro del mar territorial únicamente;
 - dentro del mar territorial y de la ZEE; y
 - dentro de la ZEE únicamente;
- .5 las facultades adicionales propuestas para que el Estado ribereño pueda imponer medidas concretas coherentes con la mejor práctica reflejada en las directrices para el trasbordo de buque a buque o en caso de que dicho Estado estime que la forma de realizar la operación no es satisfactoria.

8.7 Tras un breve debate general, el Subcomité acordó que el ámbito de aplicación del proyecto de capítulo 8 debería ser los petroleros de arqueo bruto igual o superior a 150.

8.8 En el proyecto de reglas preparado por el Grupo de trabajo por correspondencia (BLG 12/8) se había propuesto excluir del ámbito de aplicación del capítulo 8 las operaciones de toma de combustible (proyecto de reglas 40.1 y 40.3) y las operaciones de trasbordo relacionadas con las plataformas fijas o flotantes, incluidas las plataformas de perforación, las unidades flotantes de producción, almacenamiento y descarga (IFPAD) utilizadas para la producción, almacenamiento o trasbordo de hidrocarburos mar adentro y las unidades flotantes de almacenamiento (UFA) utilizadas para el almacenamiento o transbordo de los hidrocarburos producidos (proyecto de regla 40.2).

8.9 Un gran número de delegaciones apoyaron la opinión de que las operaciones de toma de combustible y las relacionadas con las IFPAD y las UFA deberían quedar excluidas del ámbito de aplicación del capítulo 8. Con respecto a las operaciones de toma de combustible, se señaló que existen diferencias entre éstas y las de trasbordo de cargas de hidrocarburos entre petroleros en el mar (operaciones buque a buque). Por consiguiente, el texto del capítulo 8 no se podía aplicar fácilmente a dichas operaciones de toma de combustible. Además, también se señaló que esas operaciones estaban expresamente excluidas de las directrices relativas a las mejores

prácticas del sector, ya que, a menudo, uno de los dos buques participantes en las operaciones de toma de combustible no es un petrolero. Con respecto a las IFPAD y las UFA, se señaló que se trata de unidades clasificadas como terminales marítimas, cuyas operaciones son muy diferentes de las de los petroleros, que a menudo requieren buques y equipo especializados.

8.10 La delegación de China, apoyada por varias delegaciones, señaló que las operaciones de toma de combustible y las relacionadas con las IFPAD y las UFA deberían incluirse en el ámbito de aplicación del capítulo 8 debido al elevado riesgo de contaminación que presentan, como reconocían la mayoría de los Estados Miembros. China también señaló que éstas no son cuestiones puramente técnicas, sino también de índole jurídica y de política general, y que el Subcomité BLG, como tal, debería concentrarse en los aspectos técnicos y dejar que el MEPC decida sobre los aspectos jurídicos y de política general. Por todas esas razones, la delegación de China invitó al Subcomité a que presentara esas cuestiones al MEPC y, entre tanto, se abstuviera de eliminarlas del texto del proyecto de capítulo 8.

8.11 Dado que la mayoría de las delegaciones estaba a favor de excluir las operaciones de toma de combustible y las relacionadas con las IFPAD y las UFA, aunque a una minoría importante le preocupaban los riesgos de contaminación de dichas operaciones, se decidió excluirlas del texto actual del proyecto de capítulo 8, no utilizar corchetes en dicho texto e informar al MEPC de que el Subcomité había acordado que la Organización no debería perder de vista los riesgos inherentes a las operaciones de toma de combustible y de trasbordo de hidrocarburos en las que participaran IFPAD y UFA. Correspondía al MEPC llegar a un acuerdo sobre la forma de proceder, acuerdo que podría incluir la posibilidad de elaborar las pertinentes directrices en el futuro.

8.12 Numerosas delegaciones estuvieron de acuerdo en apoyar que se dispusiera un requisito mediante el que haya de darse cumplimiento a un plan que describa cómo llevar a cabo las operaciones de trasbordo entre buques. El Subcomité también acordó encargar al grupo de redacción que tenía previsto constituir que prestara atención a la redacción de las reglas en las que se hace referencia a instrumentos que no son de obligado cumplimiento.

8.13 En relación con las disposiciones obligatorias/no obligatorias relativas a la notificación y las diferentes opciones sobre los ámbitos geográficos recogidas en el proyecto de texto, el Subcomité acordó dar comienzo al examen de esta compleja cuestión realizando una votación de carácter indicativo acerca de si la propuesta de regla 42 (sobre la notificación al Estado ribereño) y la regla 43 (sobre potestades adicionales de los Estados ribereños) deberían ser suprimidas completamente o no. Tras un voto a mano alzada, 11 Estados Miembros se mostraron a favor de que se suprimiesen y 20 a favor de conservar las dos reglas.

8.14 La delegación de los Estados Unidos señaló que la notificación previa de operaciones de trasbordo buque a buque dentro de la zona económica exclusiva (ZEE), tal como figura en el proyecto de regla 42, no era en ningún modo similar a las reglas de aplicación general del Anexo I del MARPOL, dado que nunca ha existido un requisito que imponga la notificación previa ni tampoco en el Anexo I anteriormente se ha dado una consideración especial a la ZEE. En opinión de los Estados Unidos, una prescripción que imponga una notificación previa, más allá del mar territorial, no garantizaría la protección suficiente del medio marino como para

justificar el apartarse del principio tradicional y consuetudinario de libertad de navegación de la alta mar, introduciendo una enmienda de este tipo en el MARPOL. Se aclaró que estas observaciones no serían pertinentes cuando uno o ambos buques entraran en un puerto del Estado ribereño en cuestión. La delegación de China manifestó que la prescripción relativa a la notificación previa no era incompatible con los principios de la CONVEMAR y que dicha prescripción se había implantando en el ámbito de la LRIT.

8.15 Las delegaciones de Arabia Saudita, Chipre, Islas Marshall, Panamá, Singapur, ICS y OCIMF apoyaron la declaración de los Estados Unidos.

8.16 Tras haber acordado conservar en el capítulo 8 las disposiciones relativas a la notificación, el Subcomité llevó a cabo una votación de carácter indicativo con respecto al ámbito geográfico de aplicación de la notificación, llegándose a los siguientes resultados:

- solamente la ZEE: 12 votos;
- el mar territorial y la ZEE: 17 votos; y
- sólo el mar territorial: 9 votos.

8.17 El Subcomité examinó pormenorizadamente las implicaciones de los resultados de esta votación de carácter indicativo, incluida la preocupación manifestada por algunas delegaciones en el sentido de que en dicha votación no se había tomado en consideración el número de delegaciones que podían oponerse a cada una de las opciones, o la posibilidad de que un Estado Miembro hubiera votado a favor de más de una de las tres opciones mencionadas. Dado que sin embargo la opción que recabó un mayor número de votos era la del mar territorial y la ZEE como ámbitos geográficos de aplicación de la notificación, el Subcomité acordó modificar en consecuencia la regla 42.

8.18 En relación con los criterios utilizados para la votación no oficial de carácter indicativo, la delegación de Arabia Saudita señaló que al no reflejar dicha votación las opiniones propiamente dichas de los Estados Miembros, en el informe del Subcomité se debería incluir, por tanto, el número de Estados Miembros que no habían votado, dado que dicha información podría facilitar una indicación del grado de desacuerdo que hubo al examinar la propuesta de enmienda al Anexo I del MARPOL.

8.19 Durante el debate se propuso mantener entre corchetes el texto en el que se hace referencia al "mar territorial y ZEE", en la regla 42, y se pidió que en el informe del Subcomité se reflejasen los resultados del voto de carácter indicativo, la preocupaciones manifestadas y el hecho de que varias delegaciones no pudieron estar presentes durante estas votaciones, ya que se encontraban reunidas en los grupos de trabajo.

8.20 Tras continuar debatiendo sobre esta cuestión, se acordó que el Grupo de redacción elaboraría un texto claro, sin corchetes, para que el Subcomité lo examinase. Asimismo, se señaló que los miembros seguirían teniendo la oportunidad de presentar documentos al respecto al MEPC.

8.21 Seguidamente, el Subcomité examinó la propuesta de una delegación de suprimir la regla 43, dado que sus disposiciones no eran necesarias en el mar territorial y no eran pertinentes en la ZEE. Esta propuesta recibió apoyo general. Una votación de carácter indicativo tuvo como resultado 20 votos a favor de la supresión y 3 a favor de que se conservase. Por consiguiente, se acordó suprimir la regla 43.

Establecimiento del Grupo de redacción

8.22 El Subcomité acordó establecer un grupo de redacción para ultimar el proyecto de enmiendas al Anexo I del MARPOL y le encargó que, teniendo en cuenta las observaciones y decisiones del Pleno:

- .1 ultimara la propuesta de enmiendas al Anexo I del MARPOL sobre la prevención de la contaminación marina en las operaciones de trasbordo de hidrocarburos entre buques en el mar utilizando como base el documento BLG 12/8; y
- .2 presentara un informe por escrito al Pleno el jueves 7 de febrero de 2008.

Resultados de la labor del Grupo de redacción

8.23 Tras haber examinado el informe del Grupo de redacción (BLG 12/WP.7), el Subcomité aprobó dicho informe en general y, luego de introducir pequeñas enmiendas y mejoras de redacción, aceptó el proyecto de texto del nuevo capítulo 8 del Anexo I del MARPOL, que figura en el anexo 8, para someterlo a la nueva consideración del MEPC.

8.24 Al examinar los resultados de la labor del Grupo de redacción, surgió un nuevo debate sobre la conveniencia o no de mantener entre corchetes, como se había propuesto anteriormente, el texto que hace referencia al "mar territorial y la zona económica exclusiva". Se volvió a acordar que ese texto no debería figurar entre corchetes y que en el informe del Subcomité debería quedar reflejado el hecho de que durante los debates, no había habido consenso con respecto a la regla 42. Los Miembros pueden considerar la posibilidad de presentar documentos sobre este tema al MEPC 58.

8.25 La delegación de los Estados Unidos reiteró la objeciones que había manifestado en su documento BLG 12/8/1 en relación con la aplicación propuesta de las prescripciones relativas a la notificación previa que figuran en el proyecto de regla 42 a la ZEE de los Estados ribereños. Por esa razón, los Estados Unidos se reservaron su postura con respecto al proyecto de enmiendas.

8.26 La IACS señaló que cuando el capítulo 8 entre en vigor, probablemente habrá un gran número de peticiones a las organizaciones reconocidas para que aprueben los planes para las operaciones de buque a buque y, por tanto, pidió a los Estados Miembros que consideren la manera de implantar la prescripción relativa a dichos planes aprobados, por ejemplo, si sería viable que la aprobación de tales planes se hiciera de forma escalonada a fin de evitar una única fecha, al igual que con los planes de emergencia de a bordo en caso de contaminación por hidrocarburos. Se reconoció que el volumen de solicitudes no sería tan elevado como cuando entraron en vigor los mencionados planes de emergencia de a bordo aunque, de todos modos, podría haber un problema.

9 ANÁLISIS DE SINIESTROS

Explosiones en quimiqueros y petroleros para productos

9.1 El Subcomité recordó que en el contexto de las deliberaciones del Subcomité sobre el estudio de los sucesos relacionados con explosiones en quimiqueros y petroleros para productos, el BLG 11 había considerado pertinente esperar el resultado de los informes correspondientes a tales sucesos, es decir, el informe del Grupo de tareas del IIWG sobre el factor humano y el del Subcomité FP.

9.2 El Subcomité tomó nota de que el MSC 83 examinó la recomendación del FSI 15 en lo que respecta a los informes de las investigaciones sobre los siniestros del "**Chassiron**", del "**Panam Serena**" y del "**Bow Mariner**" y acordó someter dichos informes al examen del Subcomité FP en el marco de su trabajo sobre las explosiones en quimiqueros y petroleros para productos.

9.3 El Subcomité también tomó nota de que el análisis del informe de las investigaciones sobre los tres buques referidos, al igual que los informes de las investigaciones completas, pueden ser consultados por los Miembros en el módulo del GISIS destinado a sucesos y siniestros marítimos.

9.4 Al examinar las cuestiones pertinentes a este punto, el Subcomité tomó nota de que el FP 52 había considerado las siguientes opiniones expresadas durante las deliberaciones:

- .1 la necesidad de llevar a cabo nuevas investigaciones sobre el "planteamiento basado en las propiedades" y una revisión de las partes pertinentes del Convenio SOLAS para verificar el modo en que el referido planteamiento podría introducirse en dicho instrumento a fin de aplicarse a los buques tanques nuevos;
- .2 la carencia de información que sigue habiendo sobre cuestiones relacionadas con el factor humano, por ejemplo, respecto de los procedimientos de mantenimiento, la limpieza de tanques, etc. Además, la falta de conocimientos acerca del modo en que tales procedimientos se aplican en la práctica subraya la importancia de que el sector también participe en esta labor;
- .3 los estudios sobre rentabilidad deberían considerarse parte de esta labor, incluidos los costos portuarios vinculados con las operaciones en tierra para inertizar los tanques; y
- .4 la conveniencia de recopilar datos sobre siniestros para determinar si la introducción de sistemas de gas inerte reduce el número de incendios y explosiones en buques tanque o hacer aumentar el número de accidentes debidos a la entrada en los tanques.

y había decidido establecer un grupo de trabajo en el FP 53 para progresar en dicha labor e invitado a los Gobiernos Miembros y a las organizaciones internacionales a presentar al FP 53 datos esenciales sobre el tema para que se examinen y se adopten las medidas que se estimen oportunas.

9.5 Tras haber recordado las decisiones adoptadas anteriormente al respecto y tomado nota de los resultados del MSC 83 y del FP 52, el Subcomité llegó a la conclusión de que sería adecuado esperar a conocer los resultados de la labor del Subcomité FP antes de proseguir con el examen de esta cuestión.

10 EXAMEN DE LAS INTERPRETACIONES UNIFICADAS DE LA IACS

El Subcomité tomó nota de que no se habían presentado propuestas para examinarse en relación con este punto del orden del día.

11 ELABORACIÓN DE MEDIDAS INTERNACIONALES PARA REDUCIR A UN MÍNIMO LA TRASLOCACIÓN DE ESPECIES ACUÁTICAS INVASORAS DEBIDA A LA CONTAMINACIÓN BIOLÓGICA DE LOS BUQUES

11.1 El Subcomité recordó que el MEPC 56 había aprobado la inclusión de un nuevo punto de alta prioridad en el programa de trabajo del Subcomité, habiendo fijado en 2010 el plazo previsto para la ultimación de la tarea, sobre la amenaza que representa la traslocación de especies acuáticas invasoras debida a la contaminación biológica de los buques. Posteriormente, se agregó al orden del día provisional del BLG 12 un punto sobre la elaboración de medidas internacionales para reducir a un mínimo la traslocación de especies acuáticas invasoras debida a la contaminación biológica de los buques. El MEPC 56 también invitó a los Miembros y observadores a que presentaran documentos pertinentes al BLG 12 con miras a su examen.

11.2 El Comité examinó el documento BLG 12/11 (Nueva Zelanda y Australia), en el que figuran pormenores sobre los riesgos principales y las cuestiones relacionadas con la transferencia de especies acuáticas invasoras debida a la contaminación biológica de los buques, junto con posibles medidas de gestión para evitar dicha transferencia, y el documento BLG 11/2 (Nueva Zelanda y Reino Unido) sobre la implantación de opciones para la gestión de la contaminación biológica de los buques.

11.3 Tras haber tomado nota de las posibles opciones de implantación, según se definen en el documento BLG 12/11/2, para la gestión de los riesgos causados por la contaminación biológica de los buques, es decir, 1) elaborar directrices para su adopción como resolución de la Asamblea o del MEPC, 2) medidas de vinculación al Convenio AFS, 3) medidas de vinculación al Convenio BWM, 4) elaboración de un nuevo convenio y 5) elaboración de un anexo relativo a la contaminación biológica para introducirlo en el Convenio MARPOL, el Subcomité examinó la propuesta presentada por Nueva Zelanda y Australia para establecer un grupo de trabajo por correspondencia a fin de facilitar el trabajo futuro sobre este nuevo punto del orden del día.

11.4 El Subcomité también examinó el documento BLG 12/11/1 (ISAF), que contiene orientaciones sobre la explotación respetuosa con el medio ambiente de las embarcaciones de recreo y embarcaciones pequeñas similares y tomó nota de que en dicho documento se abordan otros aspectos ambientales que trascienden la contaminación biológica de los buques.

11.5 Luego de deliberar sobre esta cuestión, el Subcomité tomó nota del apoyo expresado por varias delegaciones para la creación de un grupo de trabajo por correspondencia. Sin embargo, tras haber tomado nota también de la preocupación de otras delegaciones por la actual carga de trabajo, el Subcomité acordó pedir al Grupo de trabajo sobre el agua de lastre que evalúe la necesidad de establecer dicho grupo de trabajo, examine el proyecto de mandato, según fuese necesario, y asesore al Subcomité al respecto.

11.6 El Subcomité tomó nota de que si bien algunas delegaciones indicaron que el proyecto de directrices recogido en el documento BLG 12/11/1 ya había sido aplicado voluntariamente por algunas asociaciones de navegación a vela nacionales y que se considera factible, otras delegaciones opinaron que tales directrices sólo podrían ser consideradas como una orientación provisional, necesitándose un nuevo examen, en particular, en cuanto a la coherencia con las disposiciones del Convenio MARPOL, antes de su adopción. Después de deliberar sobre esta cuestión, el Subcomité acordó encomendar al Grupo de trabajo sobre el agua de lastre que tenga en cuenta la información pertinente que figura en este documento cuando evalúe la necesidad de crear un grupo de trabajo por correspondencia sobre la contaminación biológica de los buques.

11.7 El Subcomité tomó nota de la información proporcionada en el documento BLG 12/INF.4 (Nueva Zelanda) sobre el programa de investigaciones que se lleva a cabo para evaluar el riesgo al ecosistema de Nueva Zelanda debido a la contaminación biológica de los buques y agradeció los esfuerzos en tal sentido de Nueva Zelanda.

11.8 Tras ultimar su informe sobre cuestiones relativas al agua de lastre, el Grupo de trabajo sobre el agua de lastre examinó los documentos presentados en relación con el punto 11 del orden del día y acordó que existía una necesidad imperiosa de avanzar en la labor sobre la contaminación biológica de los buques. Por consiguiente, el Grupo revisó el mandato y acordó recomendar que se constituya un grupo de trabajo por correspondencia que se ocupe de esta cuestión.

11.9 Tras haber recibido el asesoramiento del Grupo de trabajo sobre el agua de lastre relativo a las cuestiones de contaminación biológica de los buques, el Subcomité acordó establecer un grupo de trabajo por correspondencia bajo la coordinación de Nueva Zelanda* con el siguiente mandato:

Teniendo en cuenta las observaciones y decisiones formuladas en el Pleno, se encomendó al Grupo de trabajo por correspondencia que:

- .1 revise las investigaciones que se están realizando sobre los efectos perjudiciales de la contaminación biológica de los buques en el medio marino, la salud del ser humano, los bienes y los recursos, así como las repercusiones de las disposiciones locales, nacionales y regionales existentes o propuestas en el sector del transporte marítimo, con el propósito de facilitar la elaboración de propuestas prácticas que permitan adoptar las medidas necesarias para abordar este riesgo;

*

Coordinador:

Dr. Naomi Parker
Manager, Strategic Science Team
Senior Science Advisor (Marine)
Biosecurity New Zealand
P.O. Box 2526
Wellington, Nueva Zelanda

Teléfono: +64 4 894 0115
Facsímil: +64 4 894 0731
Correo electrónico: Naomi.Parker@maf.govt.nz

- .2 vuelva a examinar las mejores prácticas existentes y las posibles medidas futuras con miras a reducir al mínimo los efectos perjudiciales de la contaminación biológica de los buques en el medio marino, la salud del ser humano, los bienes y los recursos, teniendo en cuenta los documentos BLG 12/11 (Nueva Zelanda y Australia), la sección 1 del anexo del documento BLG 12/11/1 (ISAF) y el documento MEPC 56/13/1 (FOEI);
- .3 vuelva a examinar las condiciones prácticas y la viabilidad de aplicar las cinco opciones definidas en el documento BLG 12/11/2 (Nueva Zelanda y el Reino Unido) a los efectos de implantar medidas internacionales para reducir al mínimo la transferencia de especies acuáticas invasivas debida a la contaminación biológica de los buques y recomendar al Subcomité medios posibles para abordar esta cuestión;
- .4 inicie la elaboración de un proyecto de orientación práctica provisional para reducir al mínimo la transferencia de especies acuáticas invasivas debida a la contaminación biológica de los buques utilizando la resolución A.868(20) como modelo, antes de concluir los debates sobre el punto 3 del mandato;
- .5 elabore un proyecto de plan de trabajo para continuar la elaboración de posibles medidas internacionales destinadas a reducir al mínimo la transferencia de especies acuáticas invasivas debida a la contaminación biológica de los buques; y
- .6 presente un informe escrito al BLG 13.

12 EXAMEN DE LA RECOMENDACIÓN RELATIVA A LAS HOJAS INFORMATIVAS SOBRE LA SEGURIDAD DE LOS MATERIALES PARA LAS CARGAS QUE FIGURAN EN EL ANEXO I DEL CONVENIO MARPOL Y EL FUELOIL PARA USOS MARINOS

Generalidades

12.1 El Subcomité recordó que el BLG 10, tras haber examinado las cuestiones relativas a las prescripciones para la protección del personal que interviene en el transporte de las cargas regidas por el anexo 1 y el fueloil para usos marinos que contienen sustancias tóxicas en todos los tipos de buques tanque, y en particular la notificación del contenido de sulfuro de hidrógeno y la información sobre los riesgos en caso de inhalación o contacto con la piel, había decidido no enmendar la Recomendación adoptada mediante la resolución MSC.150(77), dado que trata de manera apropiada las cuestiones planteadas y era coherente con los criterios del sistema globalmente armonizado, y había acordado seguir adelante con las hojas informativas sobre la seguridad de los materiales (MSDS), que serían obligatorias para el transporte de las cargas regidas por el Anexo del MARPOL y el fueloil para usos marinos. En este contexto, el BLG 10 había aceptado el proyecto de nueva regla VI/5-1 del Convenio SOLAS a fin de presentarlo al MSC 82 para su aprobación y ulterior adopción.

12.2 El Subcomité también recordó que el MSC 82 había aprobado el proyecto de nueva regla VI/5-1 del Convenio SOLAS (Hojas informativas sobre la seguridad de los materiales), que se recoge en el anexo del documento BLG 11/14/6, en virtud de la cual se hace obligatorio llevar a bordo MSDS para el transporte de las cargas regidas por el Anexo I del MARPOL y el fueloil para usos marinos. En ese contexto, el MSC 82 había examinado el documento MSC 82/9/1 (IBIA), en el que se manifestaba inquietud sobre algunos ejemplos de prescripciones ambiguas o

inadecuadas para expedir las MSDS y en el cual se pedía por lo tanto que se efectuara un examen de la Recomendación relativa a las hojas informativas sobre la seguridad de los materiales para las cargas que figuran en el Anexo I del MARPOL y el fueloil para usos marinos (resolución MSC.150(77)), con objeto de garantizar que sean sometidas a una interpretación uniforme que permita su aplicación inequívoca. Tras haber examinado la cuestión, el MSC 82 acordó someter el documento MSC 82/9/1 al examen del BLG 11, junto con el proyecto de regla VI/5-1 del Convenio SOLAS, y asesorar al MSC 83, según fuese pertinente, de manera que el Comité pudiese tomar en consideración el asesoramiento cuando adoptara el referido proyecto de regla.

12.3 El Subcomité recordó además que tras una prolongada deliberación sobre esta cuestión, el BLG 11 había decidido recomendar al MSC 83 que adoptara la regla VI/5-1 del Convenio SOLAS. Sin embargo, el Subcomité estimó que, habida cuenta de las novedades que se estaban produciendo en el Subcomité de Expertos de las Naciones Unidas en el Sistema globalmente armonizado de clasificación y etiquetado de productos químicos, y teniendo en cuenta la disposición de la norma ISO 11014 y otras novedades y opiniones pertinentes, sería conveniente examinar la resolución sobre la Recomendación relativa a las hojas informativas sobre la seguridad de los materiales para las cargas que figuran en el Anexo I del Convenio MARPOL y el fueloil para usos marino (resolución MSC.150(77)) y, en consecuencia, preparó una justificación para introducir en el programa de trabajo un nuevo punto sobre el examen de la resolución antedicha, a fin de que la examine el MSC 83.

12.4 El Subcomité tomó nota de que el MSC 83, tras refrendar una propuesta del BLG 11 a fin de revisar las MSDS para las cargas regidas por el Anexo I del MARPOL y los combustibles para usos marinos (resolución MSC.150(77)) y tomar nota de las observaciones pertinentes formuladas por IBIA (MSC 83/10/3), había decidido incluir en el programa de trabajo del Subcomité y en el orden del día provisional del BLG 12 un punto de alta prioridad sobre el "Examen de la Recomendación relativa a las hojas informativas sobre la seguridad de los materiales para las cargas que figuran en el Anexo I del MARPOL y el fueloil para usos marinos", fijando en 2008 el plazo previsto de ultimación, y habiendo remitido el documento MSC 83/10/3 al BLG 12 para que tuviese en cuenta las observaciones de IBIA, invitó a los Gobiernos Miembros a que presenten sus observaciones y propuestas sobre la forma de revisar la Recomendación referida.

Examen de cuestiones relativas a las MSDS

12.5 El Subcomité examinó una propuesta de que INTERTANKO (BLG 12/12) en la que se abordan las razones dadas como fundamento para la revisión del formato normalizado de las MSDS que figura en la resolución MSC.150(77) con el propósito de demostrar que el formato actual de las MSDS se ajusta al formato de las MSDS prescrito en las normas del SGA, la ISO 11014, US ANSI y OSHA.

12.6 El Subcomité también tomó nota de la información facilitada por INTERTANKO en el documento BLG 12/INF.3, que proporciona una comparación entre el formato normalizado de las MSDS que figura en la resolución MSC.150(77) y los formatos normalizados de las mismas en el SGA, la ISO 11014, US ANSI y OSHA, según se establece en la norma 29 CFR 1910.1200, HAZCOM.

12.7 Tras haber examinado la propuesta formulada por IBIA en el documento MSC 83/10/3, en el que se recomienda que el proyecto de regla VI/5-1 del Convenio SOLAS debería requerir la preparación de las MSDS de conformidad con las normas internacionales actuales aplicables en tierra, en lugar de las recomendaciones de la OMI establecidas en la resolución MSC.150(77), el

Subcomité tomó nota de que la propuesta de IBIA ha sido superada por el hecho de que el MSC 83 ya ha adoptado la regla VI/5-1 del Convenio SOLAS; sin embargo, acordó que volverá a considerarse la propuesta, si ello fuese pertinente, en un nuevo examen de la cuestión.

12.8 El Subcomité tomó nota de la información contenida en los documentos BLG 12/INF.6 y BLG 12/INF.7 (IBIA), que proporcionan orientación sobre la preparación de las MSDS en virtud de las prescripciones del SGA y enumera el contenido de las MSDS que actualmente utiliza el sector.

12.9 Basándose en las observaciones formuladas en el Pleno, el Subcomité reiteró la opinión de que las disposiciones de la resolución MEPC.150(77) son coherentes con los criterios del SGA y que el propósito principal de las MSDS es informar a los trabajadores de los peligros potenciales relacionados con la manipulación de productos químicos y de hidrocarburos, y dado que es posible que las MSDS, tal como se definen en el GHS, no puedan proporcionar información específica que se aplique a un determinado lugar de trabajo o a un buque en particular, la información requerida conforme a lo dispuesto en la resolución MSC.150(77) es pertinente e importante para la seguridad de la gente de mar en especial. También se subraya que la disponibilidad de tal información ayuda a los servicios de intervención y salvamento cuando tienen que responder a emergencias relacionadas con la manipulación y el transporte de productos químicos y de hidrocarburos.

12.10 El Subcomité al examinar el Anexo 1 de la resolución MSC.150(77), trató en extenso la cuestión de cómo garantizar que las MSDS identifiquen con precisión el producto (carga del Anexo I del MARPOL o combustible líquido) y si la información proporcionada por las MSDS necesita o no determinarse basándose en las pruebas diferentes a la que se someta el producto transportado para cada carga o "izada" específicas. Además, el Subcomité también consideró la inquietud de que las MSDS sean demasiado genéricas y que, en consecuencia, no proporcionen la información que necesita la tripulación del buque para su seguridad. Por tanto, el Subcomité acordó que las MSDS deben identificar el producto que se transporte utilizando el nombre del producto que figure en el conocimiento de embarque, en la nota de entrega de combustible o en otro documento de expedición.

12.11 El Subcomité también acordó que la información que figura en las MSDS sobre las propiedades del producto debería reflejar con precisión el producto transportado. Por ejemplo, si se considerara el producto XYZ, cuyas propiedades son bien conocidas y se reflejan en las MSDS, esta MSDS podría utilizarse cada vez que el producto sea transportado, siempre que siga reflejando con precisión las propiedades del mismo. Sin embargo, si las propiedades del producto cambian, por ejemplo tras una mezcla, de manera que la MSDS ya no es precisa, incluso en el caso de que el nombre del producto no haya cambiado, se necesitará proporcionar una nueva MSDS precisa. El Subcomité aceptó, en principio, las enmiendas al anexo 1 de la resolución MSC.150(77), según figura en el anexo 9.

12.12 El Subcomité expresó también la opinión de que la prescripción de completar las MSDS para cada embarque de petróleo crudo tendrá obvias repercusiones financieras y además, habida cuenta de las limitaciones de tiempo y en algunas circunstancias, no sería posible realizar ciertas pruebas dado que podrían llevar hasta 36 horas.

12.13 El Subcomité examinó el anexo 2 de la resolución MSC.150(77), aunque no fue posible completar la revisión del mismo. El Subcomité tomó nota de que este anexo es de naturaleza muy técnica y dado de que no se presentó ninguna propuesta formal al Subcomité para que éste la examinara y que no se dispuso de expertos, no fue posible examinar y acordar en esta etapa

ningún cambio al referido anexo. Algunas de las cuestiones subrayadas trataban sobre si era o no suficiente especificar sólo el máximo (o mínimo) de determinadas propiedades, si es necesario o no que se permita un margen y, en caso afirmativo, la amplitud del mismo. El Subcomité reconoció que hay que tener en cuenta consideraciones prácticas y acordó que éstas deberían someterse a un examen.

12.14 Basándose en tales consideraciones, el Subcomité no pudo ultimar la revisión ni aceptar las modificaciones al anexo 2 de la resolución en el actual periodo de sesiones y pidió al MSC que ampliara hasta 2009 el plazo de ultimación previsto.

12.15 El Subcomité acordó que la información elaborada en el transcurso de la revisión de la resolución MSC.150(77) debe ser comunicada al Subcomité GHS, a fin de que éste pueda tener en cuenta de manera apropiada las necesidades del sector del transporte marítimo.

12.16 El Subcomité pidió a los Gobiernos Miembros interesados y a las organizaciones internacionales que presenten propuestas detalladas al BLG 13 para la revisión del anexo 2 y que envíen a expertos con el nivel adecuado de conocimientos técnicos como parte de sus delegaciones ante el BLG 13.

Establecimiento de un grupo de trabajo por correspondencia

12.17 El Subcomité estableció un grupo de trabajo por correspondencia sobre enmiendas a la resolución MSC.150(77), bajo la coordinación de los Estados Unidos*, y le encomendó que, teniendo en cuenta las observaciones y las decisiones del pleno y las directrices del SGA:

- .1 revisase el anexo 2 de la resolución MSC.150(77) para determinar la información apropiada que deberá proporcionarse en las MSDS;
- .2 considerase, para cada parámetro que figura en el anexo 2, si se proporcionará un máximo, un mínimo, un conjunto de datos o datos de carácter específico;
- .3 examinase e indicase los parámetros del anexo 2 para los cuales se deben usar y/o tener en cuenta procedimientos de ensayo específicos;
- .4 considerase el modo en que las distintas fuentes de documentación puedan utilizarse para proporcionar información en el anexo 2;
- .5 preparase un texto refundido, incluido el anexo 1 revisado, acordado en el BLG 12, y el anexo 2, revisado por el Grupo de trabajo por correspondencia; y
- .6 presentase un informe al BLG 13.

* **Coordinador:**
CDR Rick Raksnis
U.S. Coast Guard (CG-5223)
2100 Second St, SW
Washington, DC 20593-001
Estados Unidos

Teléfono: +1 202 372 1420
Facsimil: +1 202 372 1926
Correo electrónico: Richard.J.Raksnis@uscg.mil

Discrepancias entre la regla VI/1 y la nueva regla VI/5-1 del Convenio SOLAS

12.18 El Director de la División de Seguridad Marítima hizo referencia a la regla 5-1 (Hojas informativas sobre la seguridad de los materiales), recientemente adoptada, del capítulo VI del Convenio SOLAS, que se prevé que entre en vigor el 1 de julio de 2009 e invitó al Subcomité a que tome nota de su discrepancia con la regla VI/1 del Convenio SOLAS (Ámbito de aplicación), que indica que el capítulo se aplica al transporte de cargas (excepto líquidos y gases a granel y los aspectos del transporte ya tratados en otros capítulos). Consideró que, en tanto que el capítulo VI no se aplica al transporte de cargas líquidas a granel, la nueva regla 5-1 incluida en el capítulo VI tiene como propósito requerir que los buques que transporten cargas regidas por el Anexo I del MARPOL y fueloil para usos marinos a granel lleven MSDS y, por tanto, es preciso solucionar esta anomalía.

12.19 El Director de la División de Seguridad Marítima informó además al Subcomité de que la Secretaría remitirá una nota pertinente al MSC 84 para que éste examine la cuestión, de manera que el MSC 84 pueda tomar las medidas más apropiadas a fin de rectificar el problema.

13 REVISIÓN DEL CÓDIGO CIG

13.1 El Subcomité tomó nota de que el MSC 83 había examinado una propuesta presentada por el Reino Unido y SIGTTO (MSC 83/25/15) para que se examinaran todos los aspectos actuales del Código CIG con objeto de efectuar una revisión y actualización de todo el Código y, según fuera necesario, determinar otros instrumentos que pudieran resultar afectados y necesitar enmiendas consiguientes, teniendo en cuenta las tecnologías más recientes, las prácticas operacionales y el tamaño cada vez mayor de los buques más nuevos, y había acordado incluir en el programa de trabajo del Subcomité BLG y en el orden del día provisional correspondiente al BLG 12 un punto de alta prioridad titulado "Revisión del Código CIG", fijando en 2010 el plazo previsto para su ultimación, en colaboración con los Subcomités FP, DE, SLF y STW, según fuera necesario y cuando lo solicitara el Subcomité BLG.

13.2 El Subcomité tuvo ante sí para su examen, en el marco del punto del orden del día, los documentos presentados por:

- .1 SIGTTO (BLG 12/13), que propuso el alcance y el método para proceder al examen del Código CIG, tarea que sería efectuada por una serie de grupos de trabajo técnicos que se beneficiarían de los conocimientos especializados de los miembros de SIGTTO, los asociados del sector y los Estados Miembros de la OMI;
- .2 Alemania y los Países Bajos (BLG 12/13/1), que, habida cuenta de la decisión estratégica del MSC 81 de seguir elaborando las normas de seguridad futuras en un modo estructurado como normas de seguridad basadas en objetivos y de que en el Plan estratégico y el Plan de acción de alto nivel de la OMI se tiene en cuenta esta decisión, propusieron que el Código CIG revisado ya no fuera una norma preceptiva, sino que la revisión se realizara aplicando el concepto de las normas basadas en objetivos.

13.3 El observador de SIGTTO informó al Subcomité de que la primera reunión del Grupo coordinador encargado del examen del Código CIG había tenido lugar el mes anterior bajo la presidencia del Reino Unido, que SIGTTO estaba comprometida a examinar el Código CIG y que mantendría al Subcomité informado acerca de los avances realizados.

13.4 El Subcomité subrayó que el MSC estaba elaborando las normas basadas en objetivos y manifestó la opinión de que sería conveniente obrar con cautela y prudencia a fin de garantizar que en el examen del Código CIG se adopte un planteamiento basado en objetivos y no la elaboración de normas basadas en objetivos.

14 PROGRAMA DE TRABAJO Y ORDEN DEL DÍA DEL BLG 13

Programa de trabajo del Subcomité y orden del día provisional del BLG 13

14.1 Teniendo en cuenta el progreso realizado durante el periodo de sesiones y las disposiciones del procedimiento de organización del orden del día, el Subcomité examinó su programa de trabajo y el proyecto de orden del día de su próximo periodo de sesiones (BLG 12/WP.2) y elaboró un proyecto de programa de trabajo revisado y un orden del día provisional para el BLG 13. Al hacerlo, el Subcomité acordó invitar al MSC y al MEPC, según proceda, a que aprobaran el proyecto de programa de trabajo revisado y el orden del día provisional del BLG 13, que figuran en el anexo 10.

Estado de los resultados previstos del Plan de acción de alto nivel

14.2 Tras recordar las decisiones pertinentes del Consejo mencionadas en el párrafo 2.7.6, el Subcomité tomó nota de la información sobre el estado de los resultados previstos enumerados en el Plan de acción de alto nivel, que se recoge en el anexo 4 del documento BLG 12/WP.2.

Disposiciones para el próximo periodo de sesiones

14.3 El Subcomité acordó que en su próximo periodo de sesiones establecería grupos de trabajo y de redacción sobre algunos de los siguientes temas:

- Evaluación de los riesgos de los productos químicos desde el punto de vista de la seguridad y la contaminación, y preparación de las enmiendas consiguientes;
- Elaboración de directrices y otros instrumentos para la implantación uniforme del Convenio BWM 2004;
- Elaboración de disposiciones para los buques con motores de gas;
- Prescripciones de seguridad aplicables a los buques para el transporte de pellets de hidratos de gas natural;
- Examen de los instrumentos no obligatorios pertinentes como consecuencia de las enmiendas al Anexo VI del Convenio MARPOL y al Código Técnico sobre los NO_x; y
- Enmiendas a la resolución MSC.150(77), Recomendación relativa a las hojas informativas sobre la seguridad de los materiales para las cargas que figuran en el Anexo I del Convenio MARPOL y el fueloil para usos marinos,

y convino en que después del MEPC 57 y el MSC 84, el Presidente distribuiría la información sobre las disposiciones para el BLG 13 por lo que respecta a la asignación de grupos de trabajo y de redacción.

14.4 El Subcomité estableció grupos de trabajo por correspondencia encargados de los siguientes temas, que deberán presentarle un informe en su 13º periodo de sesiones:

- Elaboración de disposiciones para los buques con motores de gas;
- Enmiendas a la resolución MSC.150(77), Recomendación relativa a las hojas informativas sobre la seguridad de los materiales para las cargas que figuran en el Anexo I del Convenio MARPOL y el fueloil para usos marinos; y
- Elaboración de medidas internacionales para reducir a un mínimo la traslocación de especies acuáticas invasivas debida a la contaminación biológica de los buques

Reuniones interperiodos

14.5 Tras recordar la correspondiente decisión que había adoptado al tratar el punto 3 del orden del día (véase el párrafo 3.10.12), el Subcomité invitó al MSC 84 y al MEPC 57 a que aprobaran la celebración de la reunión interperiodos del Grupo de trabajo ESPH en 2009.

Fecha del próximo periodo de sesiones

14.6 El Subcomité tomó nota de que estaba previsto que su 13º periodo de sesiones se celebrara, provisionalmente, del 2 al 6 de marzo de 2009 en la sede de la OMI.

15 ELECCIÓN DE PRESIDENTE Y VICEPRESIDENTE PARA 2009

15.1 De conformidad con el Reglamento interior del Comité de Seguridad Marítima y del Comité de Protección del Medio Marino, el Subcomité reeligió por unanimidad Presidente al Sr. Z. Alam (Singapur) y Vicepresidente al Sr. Oftedal (Noruega), ambos para 2009.

16 OTROS ASUNTOS

Facilitación de información relativa al cumplimiento de las reglas 12 y 18 del Anexo II del Convenio MARPOL

Drenaje de los conductos que van a tierra

16.1 El Subcomité tomó nota de que este punto se había examinado en relación con el punto 3 del orden del día (véase el párrafo 3.7).

Utilización y transporte de hidrocarburos pesados en buques en la zona del Antártico

Generalidades

16.2 El Subcomité recordó que en su 11º periodo de sesiones se había examinado una propuesta para prohibir la utilización y el transporte de hidrocarburos pesados en buques en la zona del Antártico (BLG 11/14/3, presentado por Noruega). En ese periodo de sesiones no pudieron resolverse varias cuestiones relacionadas con la propuesta en el poco tiempo disponible

para los debates, dado que, a pesar del apoyo mayoritario mostrado, quedaban importantes cuestiones que preocupaban seriamente a varias delegaciones y observadores del sector. El BLG 11 acordó informar al MEPC en consecuencia y en pedirle orientaciones sobre la forma de seguir tratando la cuestión (BLG 11/16, párrafos 14.24 y 14.25).

16.3 El Subcomité recordó también que el MEPC 56 había acordado devolver la cuestión al Subcomité, a quien había encomendado que examinara todas las opciones disponibles y formulara recomendaciones para el MEPC 57, subrayando que cada opción se analizara meticulosamente y se prestara especial atención al emplazamiento como protección de los tanques sobre los dobles fondos (MEPC 56/23, párrafos 10.27 a 10.31).

16.4 El Subcomité tuvo ante sí dos documentos en los que se abordaba la cuestión: BLG 12/16 (Noruega) y BLG 12/16/1 (Nueva Zelanda).

16.5 El Subcomité observó que en el documento BLG 12/16, Noruega reiteraba su propuesta de prohibir la utilización y el transporte de hidrocarburos pesados en la zona del Antártico, recordaba las decisiones adoptadas en el BLG 11 sobre varios puntos específicos, ofrecía opiniones con respecto a las observaciones y objeciones formuladas en el BLG 11 en relación con la propuesta de prohibición, y examinaba otras opciones disponibles, tal como le había encargado el MEPC, a saber:

- .1 la propuesta de enmiendas no debería aplicarse a los buques de guerra ni a otros buques que fueran propiedad de un Estado o estarán a su servicio (BLG 11/16, párrafo 14.20);
- .2 no debería introducirse modificación alguna en la definición de hidrocarburos pesados, a los efectos de la regla 21 del Anexo I del Convenio MARPOL, como consecuencia de que finalmente se adopte la propuesta de enmiendas (BLG 11/16, párrafo 14.23);
- .3 el hundimiento en la zona del Antártico de un solo buque que transporte hidrocarburos pesados a bordo sería una catástrofe para el delicado medio del Antártico, por lo que la protección con doble casco de los tanques de combustible líquido no podría ser una opción;
- .4 habida cuenta de la pérdida reciente del buque crucerista **Explorer** en la Antártida, debería abordarse la situación actual en la que la navegación comercial está creciendo con fuerza año tras año en la zona;
- .5 el aceite lubricante debería estar exento del cumplimiento de las disposiciones de la propuesta de enmiendas;
- .6 la limpieza de los tanques y tuberías de hidrocarburos pesados antes de entrar en la zona del Antártico no debería constituir un problema, dado que las cantidades de hidrocarburos pesados que se quedan adheridos a las paredes de los tanques y las tuberías no sería suficiente para provocar un derrame importante; y
- .7 la posible extensión de la propuesta de enmiendas a las aguas del Ártico debería examinarse detenidamente en algún momento en el futuro, si bien no formaba parte de la propuesta actual.

16.6 El Subcomité tomó nota también de que en el anexo del documento BLG 12/16 figuraba el texto de la propuesta de enmiendas a la regla 15 del Anexo I del MARPOL presentada originalmente al BLG 11.

16.7 El Subcomité tomó nota de que en el documento BLG 12/16/1, Nueva Zelanda manifestaba su apoyo a las medidas para restringir la utilización de hidrocarburos pesados en la zona del Antártico y se ofrecía amplia información, incluidas estadísticas, sobre las siguientes cuestiones: el número creciente de buques civiles (excluye los buques de reconocimiento y los que son propiedad de un Estado), muchos de ellos buques de turismo que se adentran en la zona; el consumo de hidrocarburos pesados por parte de dichos buques; los sucesos acaecidos hasta la fecha; y las consecuencias conocidas de los derrames de hidrocarburos pesados y otros hidrocarburos más ligeros en el mar Antártico.

16.8 El Subcomité tomó nota asimismo de que Nueva Zelanda proponía que, si se determinaba que estaba justificado restringir el transporte y el consumo de hidrocarburos pesados en la zona del Antártico, deberían abordarse los siguientes puntos:

- .1 era necesario llegar a un acuerdo sobre la definición de hidrocarburos pesados y no deberían prohibirse los aceites lubricantes;
- .2 debería permitirse que entraran en la zona los buques que participan en operaciones de búsqueda y salvamento y los de lucha contra la contaminación por hidrocarburos, así como otros buques que consumen hidrocarburos pesados y que puedan prestar asistencia en caso de emergencias,;
- .3 deberían abordarse determinadas cuestiones relativas a la implantación; y
- .4 se debería establecer una coordinación con la labor que se está llevando a cabo actualmente en el Subcomité DE, que está estrechamente relacionada con el particular, sobre la propuesta de enmiendas a las Directrices para los buques que naveguen en aguas árticas y antárticas cubiertas de hielo.

Análisis

16.9 Durante el debate, quedó patente que la prohibición de utilizar y transportar hidrocarburos pesados en la zona del Antártico había recibido un apoyo abrumador, en principio, a la vez que se reconocía que había importantes cuestiones que tendrían que resolverse antes de poder implantar razonablemente dicha prohibición.

16.10 Algunas de esas cuestiones se habían señalado en los documentos, especialmente en los párrafos 5 y 10 del documento BLG 12/6 y en el párrafo 15 del documento BLG 12/6/1. Cabía mencionar en particular la definición de hidrocarburos pesados, las alternativas a dicha prohibición y el trabajo en curso en el seno del Subcomité DE, que podrían ser pertinentes para los debates. Casi todos los Estados Miembros y delegaciones observadoras que tomaron la palabra manifestaron que era necesario realizar un examen pormenorizado antes de poder presentar una recomendación definitiva ante el MEPC. Un Estado Miembro propuso que, si tal prohibición había de incluirse en el Anexo I del MARPOL, su emplazamiento en tal Convenio también tendría que examinarse, dado que la propuesta actual, en una sección relativa al control de la descarga operacional de hidrocarburos, era inadecuada.

16.11 En consecuencia, el Subcomité acordó informar al MEPC de que, si bien se había manifestado un apoyo abrumador, en principio, a la prohibición de utilizar y transportar hidrocarburos pesados en los buques en la zona del Antártico, era necesario llevar a cabo un examen más pormenorizado antes de la implantación. Se consideró que lo mejor sería que el Subcomité emprendiera la labor en colaboración, según fuera necesario, con el Subcomité DE. No obstante, si se llegara a tal acuerdo habría que incluir un nuevo punto en el programa de trabajo.

16.12 Por consiguiente, el Subcomité acordó invitar al MEPC a que incluyera en el programa de trabajo y en el orden del día del BLG 13 un nuevo punto de alta prioridad titulado "Enmiendas al Anexo I del MARPOL sobre la utilización y el transporte de hidrocarburos pesados en la zona del Antártico". La justificación del punto propuesto del programa de trabajo, que se exige en las Directrices de los Comités (MSC-MEPC.1/Circ.1), figura en el anexo 11.

Prescripciones relativas al transporte de hidrocarburos de gas a líquido

16.13 El Subcomité examinó el documento BLG 12/16/2 (OCIMF), en el que se solicita al Subcomité que confirmara que los hidrocarburos de gas a líquido (GTL) se siguen transportando de conformidad con las disposiciones del Anexo I del Convenio MARPOL, e informara de ello mediante una circular BLG, habida cuenta de que su composición es similar y las propiedades comparables a productos equivalentes derivados del petróleo, tales como nafta, queroseno, diesel y aceites lubricantes.

16.14 Tras los debates, el Subcomité aceptó la propuesta. No obstante, varias delegaciones manifestaron su inquietud por el hecho de que las autoridades encargadas de la supervisión por el Estado rector del puerto no tenían en cuenta, en ocasiones, las circulares BLG y que sería preferible contar con la sanción del MEPC. Si bien esta solución mereció la aprobación de los que tomaron la palabra, el Subcomité, tras reconocer que de conformidad con lo dispuesto en las Directrices de los Comités (MSC-MEPC.1/Circ.1), la próxima reunión del MEPC en la que podría examinarse la cuestión de una circular era el MEPC 58, en octubre de 2008, acordó:

- .1 publicar la circular BLG.1/Circ. 23 sobre las condiciones de transporte de hidrocarburos de gas a líquido; y
- .2 invitar al MEPC 58 a que refrendara este modo de proceder del Subcomité y distribuyera el texto de la circular anteriormente mencionada mediante una circular MEPC, cuyo proyecto de texto se recoge en el anexo 13.

Buques para el transporte de pellets de hidrato de gas natural

16.15 El Subcomité tomó nota de que el MSC 83, tras examinar el documento MSC 83/25/10 (Japón), en el que se proponía elaborar un proyecto de directrices para la construcción y el equipo de buques que transporten pellets de hidrato de gas natural a granel, había acordado incluir en el programa de trabajo del Subcomité un punto de alta prioridad titulado "Prescripciones de seguridad aplicables a los buques para el transporte de pellets de hidrato de gas natural", para cuya ultimación serían necesarios tres periodos de sesiones, y había encargado al Subcomité que incluyera el punto en el orden del día provisional del BLG 13.

16.16 El Subcomité tomó nota de la información facilitada por el Japón (BLG 12/INF.5) sobre los buques para el transporte de pellets de hidrato de gas natural y el examen de las prescripciones de seguridad aplicables al transporte con objeto de facilitar el debate sobre el particular en los próximos periodos de sesiones del Subcomité.

Limitación de la pérdida de carga de buques tanque tras abordajes o varadas

16.17 El Subcomité tomó nota del documento BLG 12/INF.9 (Dominica), en el que se establecen las características generales de un modelo de petrolero que cumple las prescripciones de la regla 19 del Anexo I del Convenio MARPOL, Prescripciones relativas al doble casco y al doble fondo aplicables a los petroleros entregados el 6 de julio de 1996 o posteriormente.

Dispositivos destinados a impedir el paso de las llamas a los tanques de carga

16.18 El Subcomité recordó que en su 11º periodo de sesiones, tras examinar el documento BLG 11/14, en el que Dinamarca indica que la Autoridad marítima de su país observaba, en particular, que algunos de los productos enumerados tenían un intersticio experimental máximo de seguridad (IEMS) inferior a 0,9 mm y que los dispositivos del buque destinados a impedir el paso de las llamas a los buques de carga se sometían a prueba y se autorizaban solamente para productos cuyo IEMS no fuera inferior a 0,9 mm, y tras tomar nota de los resultados de la labor del FP 51, que había estimado que en las normas revisadas (circular MSC/Circ.677) se abordaba debidamente la cuestión, había concluido que la IACS podía continuar aplicando su interpretación hasta que se encargara al Subcomité que volviera a analizar la cuestión.

16.19 En el contexto anterior, y en aras de la claridad, el Subcomité recordó también que en el BLG 11 el observador de la IACS había subrayado que el sentido literal dado por la IACS al párrafo 1.2.3 de la circular MSC/Circ.677 difería de la interpretación que el FP 51 había hecho de su aplicación, de modo que, independientemente de si el quimiquero se especializa o no en el transporte de sustancias con un IEMS inferior a 0,9, el IEMS del dispositivo debe corresponder al IEMS inferior de las sustancias cargadas.

16.20 En las deliberaciones consiguientes, el Subcomité tomó nota de que el MSC 83, tras examinar las propuestas formuladas por:

- .1 Dinamarca (MSC 83/10/1), que subrayaba que con objeto de garantizar el cumplimiento de la certificación del equipo existente y la armonización con otras normas para impedir el paso de las llamas a los tanques de carga, convenía tomar nota de las observaciones formuladas en el documento presentado por dicho país al FP 51 (FP 51/18). Además, el procedimiento ultimado en el BLG 11 no se ajustaba a las disposiciones del Código CIQ ni de la circular MSC/Circ.677, enmendada, y surgirían graves complicaciones en relación con otras normas mencionadas; y
- .2 CESA (MSC 83/10/2), que subrayaba que las conclusiones a las que se llegó en el BLG 11 y el FP 51 no coinciden por lo que respecta a la prueba de los dispositivos destinados a impedir el paso de las llamas a los tanques de carga autorizados para productos cuyo IEMS sea inferior a 0,9 mm,

y tras un amplio examen sobre la mejor manera de proseguir con la cuestión y tomar nota de que numerosas delegaciones habían respaldado la propuesta de Dinamarca (MSC 83/10/1), el Comité había acordado que era necesario aclarar la cuestión y había remitido los documentos MSC 83/10/1 (Dinamarca) y MSC 83/10/2 (CESA) al BLG 12 para su ulterior examen, con miras a introducir enmiendas consiguientes en la circular MSC/Circ.677, teniendo en cuenta las conclusiones a las que había llegado el FP 51 al respecto, para su aprobación por el Comité.

16.21 En el transcurso de las deliberaciones sobre la cuestión, la delegación de Dinamarca reiteró y puso de relieve que su administración había observado que algunos buques tanque quimiqueros van provistos de dispositivos para impedir el paso de las llamas a los tanques de carga que no han sido sometidos a ensayo ni cuentan con la certificación pertinente para las cargas de la lista de cargas aprobada, y propuso que, con objeto de evitar nuevas confusiones, la palabra "dedicados al" del párrafo 1.2.3 de la circular MSC/Circ.677 se sustituya por las palabras "que cuenten con la certificación pertinente para el".

16.22 Si bien la propuesta antedicha contó con el apoyo de varias delegaciones que tomaron parte en el debate, la IACS, respaldada por otras, estimaron que aunque el texto existente era ambiguo y podía mejorarse, las repercusiones del cambio propuesto por la delegación de Dinamarca, incluida la posible necesidad de instalar válvulas en buques tanque quimiqueros existentes, tenía que analizarse con detenimiento. En consecuencia, el Subcomité invitó a los Gobiernos Miembros y a las organizaciones internacionales a que examinaran la cuestión y presentaran propuestas por escrito para someterlas al examen del BLG 13. El Subcomité tomó nota de que la IACS se había comprometido a presentar dicha propuesta.

16.23 La delegación de Dinamarca manifestó su preocupación por el retraso en la adopción de la decisión definitiva del Subcomité. Dicho país había presentado una propuesta para modificar la resolución con objeto de aclarar el texto de la misma de conformidad con los resultados del FP 51, los cuales el MSC 83 había encargado al BLG 12 que tuviera en cuenta.

Expresiones de agradecimiento

16.24 El Subcomité expresó su agradecimiento a los siguientes delegados y miembros de la Secretaría, que habían cesado recientemente en sus funciones, se habían jubilado o habían sido trasladados a otros puestos, o bien estaban a punto de hacerlo, por su apreciable contribución a la labor del Subcomité, y les deseó una larga y feliz jubilación o, en su caso, el mayor de los éxitos en el desempeño sus nuevas funciones:

- Sr. Eduardo Polemann (Argentina), que regresaba a su país;
- Sr. Miguel Davena (Representante Permanente de Brasil ante la OMI), que regresaba a su país;
- Sr. Luis Burgos (Chile), que se jubilaba;
- Sra. Marja Tiemens-Idzinga (Países Bajos), que se iba a jubilar pronto;
- Sr. Oscar Penny (Perú) – por su jubilación;
- Sr. Yeang-Jun Jang (República de Corea) – que regresaba a su país;
- Sr. John De Rose (IACS) – que se iba a jubilar pronto; y

- Sra. Jennie Hallett y Sra. Margaret Bond (ambas de la División del Medio Marino) – por su jubilación.

17 INFORME PARA LOS COMITÉS

17.1 Se invita al Comité de Seguridad Marítima a que, en su 84º periodo de sesiones, tenga a bien:

- .1 tomar nota del progreso realizado en la elaboración de disposiciones para los buques con motores de gas y de que el Subcomité confirmó que al continuar elaborando dichas disposiciones, convendría adoptar un planteamiento de dos etapas y que la primera serie de disposiciones elaboradas sólo debería aplicarse a los buques con motores de gas natural licuado (párrafos 7.5, 7.7 y 7.8);
- .2 tomar nota de los resultados del examen de las cuestiones pertinentes a las MSDS en el contexto del examen de la Recomendación relativa a las hojas informativas sobre la seguridad de los materiales para las cargas que figuran en el Anexo I del Convenio MARPOL y el fueloil para usos marinos y del progreso realizado en el contexto de las enmiendas al anexo 1 de la resolución MSC.150(77) (párrafos 12.5 a 12.17);
- .3 examinar las discrepancias existentes entre la regla VI/1 y la nueva regla VI/5 del Convenio SOLAS y adoptar las medidas que estime apropiadas (párrafos 12.18 y 12.19);
- .4 aprobar, a reserva de que el MEPC 57 adopte la misma decisión al respecto, la propuesta de programa de trabajo revisado del Subcomité y el orden del día provisional del BLG 13 (párrafo 14.1 y anexo 10);
- .5 aprobar, a reserva de que el MEPC 57 adopte la misma decisión al respecto, la celebración de una reunión interperiodos del Grupo de trabajo ESPH en 2009 (párrafo 14.5); y
- .6 aprobar el informe, en términos generales.

17.2 Se invita al Comité de Protección del Medio Marino a que, en su 57º periodo de sesiones, tenga a bien:

- .1 tomar nota de que el Subcomité ha ultimado los aspectos técnicos del examen del Anexo VI del MARPOL y el Código Técnico sobre los NO_x, ha concluido el proyecto de texto de los dos instrumentos y ha acordado transmitir los proyectos al Comité para que los examine con miras a su adopción en el MEPC 58 (párrafo 6.88.1 y anexos 4 y 5);
- .2 tomar nota de que el Subcomité acordó que debería mantenerse la estructura actual del Anexo VI del Convenio MARPOL (párrafos 6.37 a 6.40);

- .3 tomar nota de que el Subcomité acordó las normas futuras de Nivel II y de Nivel III sobre los NO_x aplicables a los motores nuevos instalados en buques construidos, respectivamente, el 1 de enero de 2011 o posteriormente y el 1 de enero de 2016 o posteriormente (párrafo 6.88.3);
- .4 tomar nota de las consideraciones del Subcomité en relación con la posible introducción de normas sobre los NO_x aplicables a los motores existentes (anteriores a 2000) y los dos proyectos de opciones diferentes para los posibles planteamientos, si bien el Subcomité reconoció que también había una opción de no incluir en el Anexo VI enmendado del MARPOL las normas sobre los NO_x aplicables a los motores existentes (párrafo 6.88.4);
- .5 tomar nota de que el Subcomité acordó que no deberían introducirse límites explícitos de materia particulada en el Anexo VI enmendado del MARPOL, sino que las emisiones de materia particulada se reducirían como consecuencia de la reducción de las emisiones de azufre (párrafos 6.61 a 6.63);
- .6 tomar nota de que el Subcomité acordó que las tres opciones diferentes para la reducción de las emisiones de SO_x y de materia particulada representaban una síntesis equilibrada y neutral de los distintos conceptos y propuestas que está examinando la Organización (párrafo 6.88.5);
- .7 ponerse en contacto con la ISO a fin de invitar a dicha organización a que elabore un proyecto de especificación de combustibles en el cual también se incluyan parámetros relacionados con la calidad del aire y la seguridad de los buques (párrafos 6.81 a 6.86);
- .8 tomar nota de que el Subcomité ultimó el texto para enmendar el Código Técnico sobre los NO_x y que se encargó a la Secretaría que compilara las enmiendas acordadas y presentara al MEPC 57 un proyecto en limpio de las enmiendas propuestas acordadas para que éste lo examine con miras a adoptarlo en el MEPC 58 (párrafo 6.88.6 y anexo 5);
- .9 tomar nota de que el Subcomité ultimó el anteproyecto de enmiendas a las Directrices revisadas relativas a los sistemas de limpieza de los gases de escape, así como los criterios para la descarga del agua de lavado de dichos sistemas, y que acordó remitir el anteproyecto de enmiendas al MEPC 57, a fin de que éste las examine con miras a adoptarlas en un periodo de sesiones ulterior (párrafo 6.88.7 y anexo 6);
- .10 tomar nota de que el Subcomité no recomendó la introducción de soluciones basadas en el mercado en el Anexo VI revisado del MARPOL (párrafo 6.88.8);
- .11 tomar nota de que el Subcomité había determinado los instrumentos no obligatorios, tales como directrices y circulares, que sería necesario elaborar o actualizar como consecuencia a las enmiendas al Anexo VI del MARPOL y al Código Técnico sobre los NO_x (párrafo 6.88.9);

- .12 tomar nota de que el Subcomité había llegado a un acuerdo sobre un proyecto de procedimiento para verificar el contenido de azufre en el combustible y de que dicho procedimiento también podría utilizarse como orientaciones durante el periodo provisional, antes de la entrada en vigor de las enmiendas (párrafo 6.88.10);
- .13 examinar, con miras a su adopción, el proyecto de directrices para la elaboración de un plan de gestión sobre COV (párrafo 6.88.2 y anexo 7);
- .14 asignar tiempo para examinar pormenorizadamente los documentos BLG 12/5, BLG 12/5/3, BLG 12/5/9, y BLG 12/5/10 en el marco del Grupo de examen sobre el agua de lastre que se constituirá en el MEPC 57, con objeto de facilitar la aprobación oportuna y, por consiguiente, la disponibilidad de tecnologías para el tratamiento del agua de lastre (párrafos 5.40 a 5.42.8).

17.3 Se invita al Comité de Protección del Medio Marino a que, en su 58º periodo de sesiones, tenga a bien:

- .1 tomar nota de que el Subcomité había acordado, en principio, que el Presidente del Grupo EHS del GESAMP debería asistir, si es preciso, a las reuniones del Grupo ESPH durante los debates sobre el informe y sobre la evaluación de los nuevos productos con miras a su inclusión en el Código CIQ. No obstante, al reconocerse que puede ser necesario volver a deliberar sobre esta cuestión para asegurarse de que se comprenden todas las repercusiones de asistir (o no) a esas reuniones, se propuso examinar esta cuestión en la reunión de Presidentes o en el MEPC, y adoptar las decisiones pertinentes (párrafo 3.3.8);
- .2 tomar nota de que el Subcomité había acordado especificar en la página introductoria de la circular MEPC.2/Circ.14 que la circular MEPC.2/Circ.13 seguirá siendo válida hasta el 31 de diciembre de 2008 inclusive y que la circular MEPC.2/Circ.14 surtirá efecto el 1 de enero de 2009 (párrafo 3.10.7);
- .3 tomar nota de que ya no serán aplicables las disposiciones provisionales relativas al orden de preferencia con respecto a las circulares de la serie MEPC.2/Circ y que prevalecerá la situación normal en la que los capítulos 17 y 18 del Código CIQ tienen preferencia sobre la lista 1 de las circulares MEPC (párrafo 3.10.8);
- .4 tomar nota de que el Subcomité había acordado publicar una nueva edición del Código CIQ que incluya las enmiendas de 2009 (párrafo 3.10.9);
- .5 tomar nota de que la revisión del capítulo 19 del Código CIQ debería continuar en el marco del programa de trabajo, fijando en 2009 el plazo previsto para la ultimación de la labor (párrafo 3.10.10);
- .6 refrendar el programa de trabajo futuro de la reunión interperiodos del Grupo de trabajo ESPH de octubre de 2008 (párrafo 3.10.11 y anexo 13);
- .7 aprobar, a reserva de que el MSC 84 adopte la misma decisión al respecto, la celebración de una reunión interperiodos del Grupo de trabajo ESPH en 2009 (párrafo 3.10.12);

- .8 tomar nota del progreso realizado por el Subcomité en el examen de la aplicación de las prescripciones para el transporte de biocombustibles y mezclas que los contengan (párrafos 4.1 a 4.12);
- .9 examinar la propuesta de ampliar el mandato del Grupo de trabajo ESPH para incluir las mezclas efectuadas a bordo, y adoptar las decisiones que estime pertinentes (párrafo 4.7.2 y anexo 13);
- .10 examinar, con miras a su adopción mediante una resolución MEPC, el proyecto de directrices para el muestreo del agua de lastre (D2) (párrafo 5.42.1 y anexo 1);
- .11 encargar al Subcomité que elabore, antes de la entrada en vigor del Convenio BWM, una circular de la OMI para facilitar la orientación sobre el muestreo y análisis que debe seguirse y brindar asesoramiento sobre la aplicación uniforme de tal orientación (párrafo 5.42.3);
- .12 pedir al Subcomité FSI que tome nota de las Directrices (G2), tras su adopción mediante una resolución MEPC, cuando elabore las Directrices sobre supervisión por el Estado rector del puerto en virtud del Convenio BWM 2004 (párrafo 5.42.4);
- .13 aprobar el documento de orientación sobre las disposiciones que han de adoptarse para hacer frente a situaciones de emergencia relacionadas con el agua de lastre y encargar a la Secretaría que distribuya una circular BWM sobre el particular (párrafo 5.42.5 y anexo 2);
- .14 refrendar la autorización del Subcomité al Grupo de trabajo sobre el agua de lastre para que continúe su labor y presente la parte 2 de su informe directamente al MEPC 58, a reserva del acuerdo del Presidente del MEPC (párrafo 5.42.9);
- .15 tomar nota de que el Grupo de trabajo sobre el agua de lastre se volverá a constituir durante el BLG 13 y refrendar su mandato (párrafo 5.42.10 y anexo 13);
- .16 acordar modificar el título del punto del orden de día, "Elaboración de directrices para la implantación uniforme del Convenio BWM 2004", de modo que diga "Elaboración de directrices y otros documentos para la implantación uniforme del Convenio BWM 2004", y que figure como punto de alta prioridad del programa de trabajo del Subcomité, fijando en 2010 el plazo previsto para su ultimación (párrafo 5.42.11);
- .17 examinar el proyecto de enmiendas al Anexo I del MARPOL sobre la prevención de la contaminación durante las operaciones de trasbordo de cargas de hidrocarburos entre petroleros en el mar y adoptar las decisiones que estime oportunas (párrafo 8.23 y anexo 8);

- .18 tomar nota de que el Subcomité acordó establecer un grupo de trabajo por correspondencia interperiodos sobre la elaboración de medidas para reducir a un mínimo la transferencia de especies acuáticas invasoras debida a la contaminación biológica de los buques, con objeto de continuar avanzando en el examen de la cuestión, e informar al BLG 13 al respecto (párrafo 11.9);
- .19 aprobar, a reserva de que el MSC 84 adopte la misma decisión al respecto, la propuesta de programa de trabajo revisado del Subcomité y el orden del día provisional del BLG 13 al respecto (párrafo 14.1 y anexo 10);
- .20 incluir un nuevo punto de alta prioridad en su programa de trabajo y en el orden del día del BLG 13, titulado "Enmiendas al Anexo I del MARPOL sobre la utilización y el transporte de hidrocarburos pesados en la zona del Antártico" (párrafos 14.2 y 16.2 y anexo 11);
- .21 refrendar el modo de proceder adoptado por el Subcomité, a saber, la aprobación de la circular BLG.1/Circ.23, "Condiciones de transporte de hidrocarburos de gas a líquido" y también publicar su contenido mediante una circular MEPC (párrafo 16.14 y anexo 12); y
- .22 aprobar el informe, en términos generales.

ANEXO 1**PROYECTO DE RESOLUCIÓN MEPC****DIRECTRICES PARA EL MUESTREO DEL AGUA DE LASTRE (D2)**

EL COMITÉ DE PROTECCIÓN DEL MEDIO MARINO,

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

RECORDANDO TAMBIÉN que la Conferencia internacional sobre la gestión del agua de lastre para buques, celebrada en febrero de 2004, adoptó el Convenio internacional para el control y la gestión del agua de lastre y los sedimentos de los buques, 2004 (Convenio sobre la Gestión del Agua de Lastre), así como cuatro resoluciones de la Conferencia,

TOMANDO NOTA de que en la regla A-2 del Convenio sobre la Gestión del Agua de Lastre se establece que la descarga del agua de lastre sólo se realizará mediante la gestión del agua de lastre de conformidad con las disposiciones del anexo del Convenio,

TOMANDO NOTA ADEMÁS de que en el Artículo 9 del Convenio sobre la Gestión del Agua de Lastre se estipula 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. Dichas inspecciones se limitarán, entre otras cosas, a realizar un muestreo del agua de lastre del buque de conformidad con las directrices que elabore la Organización,

TOMANDO NOTA TAMBIÉN de que en la resolución 1, adoptada por la Conferencia internacional sobre la gestión del agua de lastre para buques, se invitaba a la Organización a que elaborase con carácter de urgencia las Directrices para la aplicación uniforme del Convenio,

HABIENDO EXAMINADO, en su 57º periodo de sesiones, el proyecto de directrices sobre el muestreo del agua de lastre (D2), elaborado por el Grupo de trabajo sobre el agua de lastre, y la recomendación formulada por el Subcomité de Transporte de Líquidos y Gases a Granel en su 12º periodo de sesiones,

1. ADOPTA las Directrices para el muestreo del agua de lastre (D2), que figuran en el anexo de la presente resolución;
2. INVITA a los Gobiernos a que apliquen las Directrices lo antes posible, o una vez que el Convenio sea obligatorio para ellos; y
3. ACUERDA mantener las Directrices sometidas a examen.

* * *

PROYECTO DE DIRECTRICES PARA EL MUESTREO DEL AGUA DE LASTRE (D2)

1 INTRODUCCIÓN

1.1 El objeto de las presentes Directrices es facilitar a las Partes, incluidos los funcionarios encargados de la supervisión por el Estado rector del puerto, orientaciones técnicas y prácticas sobre el muestreo y el análisis del agua de lastre para determinar si un buque cumple o no el Convenio sobre la Gestión del Agua de Lastre (en adelante, el "Convenio"), de conformidad con lo dispuesto en su artículo 9, "Inspección de buques". Las presentes Directrices solamente contemplan los procedimientos técnicos generales de muestreo y no tratan las prescripciones de orden jurídico.

1.2 Estas Directrices facilitan unas recomendaciones generales para el muestreo del agua de lastre por las autoridades encargadas de la supervisión por el Estado rector del puerto. En el anexo de las mismas figuran unas orientaciones sobre los procedimientos de muestreo aplicables por las Partes para evaluar el cumplimiento de las reglas D-1 o D-2.

1.3 En el muestreo efectuado por los funcionarios encargados de la supervisión por el Estado rector del puerto u otros funcionarios autorizados, debería intentarse utilizar métodos que sean a) seguros para el buque, los inspectores, la tripulación y los armadores, y b) sencillos, prácticos, rápidos y aplicables en el punto de descarga del lastre.

1.4 El tiempo necesario para analizar las muestras no se utilizará como fundamento para retrasar innecesariamente las operaciones, la salida o los desplazamientos del buque. A este respecto, se aplicará el artículo 12 del Convenio. Además, debería investigarse el uso de los sistemas automatizados para el muestreo y análisis del agua de lastre cuando se haya avanzado lo suficiente en la elaboración de dichos sistemas.

2 ANTECEDENTES

2.1 Las prescripciones de muestreo para el control del cumplimiento de las reglas D-1 y D-2 del Convenio serán distintas, dado que estas dos reglas utilizan parámetros considerablemente distintos. En las secciones 2.2 y 2.3 *infra* se reproduce el texto del Convenio.

2.2 Norma para el cambio del agua de lastre (D-1)

2.2.1 Los buques que efectúen el cambio del agua de lastre de conformidad con la regla D-1 del Convenio lo harán con una eficacia mínima del 95% de cambio volumétrico del agua de lastre.

2.2.2 En el caso de los buques que cambien el agua de lastre siguiendo el método del flujo continuo, el bombeo de tres veces el volumen de cada tanque de agua de lastre se considerará suficiente para cumplir la norma. Se podrá aceptar un bombeo inferior a tres veces ese volumen siempre y cuando el buque pueda demostrar que se ha alcanzado como mínimo el 95% de cambio volumétrico.

2.3 Norma para la gestión del agua de lastre (D-2)

2.3.1 La regla D-2 del Convenio menciona dos categorías de organismos por tamaño y un grupo de microbios indicadores. Los buques que gestionen el agua de lastre de conformidad con esta regla descargarán:

- .1 menos de 10 organismos viables por metro cúbico cuyo tamaño mínimo sea igual o superior a 50 micras;
- .2 menos de 10 organismos viables por mililitro cuyo tamaño mínimo sea inferior a 50 micras e igual o superior a 10 micras; y
- .3 microbios indicadores cuyas cantidades no superen las siguientes:
 - i) *Vibrio cholerae* toxicógeno (O1 y O139): menos de 1 unidad formadora de colonias (ufc) por 100 mililitros o menos de 1 ufc por gramo (peso húmedo) de muestras de zooplancton;
 - ii) *Escherichia coli*: menos de 250 ufc por 100 mililitros; y
 - iii) Enterococos intestinales: menos de 100 ufc por 100 mililitros.

3 DEFINICIONES

3.1 A efectos de las presentes Directrices se aplican las definiciones del Convenio y las siguientes:

- .1 *Tamaño mínimo*: dimensión mínima de un organismo teniendo en cuenta las dimensiones del cuerpo del organismo, haciendo caso omiso del tamaño de, por ejemplo, las espinas, flagelos o antenas. Por consiguiente, el tamaño mínimo debería ser la parte más pequeña del "cuerpo", es decir, la dimensión más pequeña entre las superficies del cuerpo principal de un individuo mirado desde todas las perspectivas. En el caso de los organismos con forma de esfera, la dimensión mínima debería ser el diámetro de la esfera. En el caso de las especies formadoras de colonias, el individuo debería medirse como la unidad más pequeña capaz de reproducirse que es necesario someter a las pruebas de viabilidad.
- .2 *Punto de muestreo*: lugar del sistema de conducción del agua de lastre en el que se toma la muestra.
- .3 *Instalaciones de muestreo*: equipo instalado para tomar la muestra.

4 MUESTREO RESPECTO DEL CUMPLIMIENTO DE LA NORMA PARA EL CAMBIO DEL AGUA DE LASTRE (REGLA D-1)

4.1 Podrán tomarse muestras del tanque por medio de tubos de sonda o de ventilación y registros, utilizando bombas, botellas para tomar muestras u otros recipientes de agua. También podrán tomarse muestras de la tubería de descarga.

4.2 El muestreo del agua de lastre en los buques que llegan a puerto puede proporcionar información sobre el cumplimiento de la regla B-4 del Convenio mediante el análisis de sus parámetros físicos o químicos. No obstante, es difícil utilizar unos parámetros (físicos o químicos) indicadores que demuestren por sí solos de manera concluyente que el cambio del agua de lastre se ha realizado o no de conformidad con la norma D-1. Al igual que todos los procedimientos o técnicas analíticas utilizados para comprobar el cumplimiento de la regla B-4, los métodos que se utilicen para comprobar el cumplimiento de las prescripciones sobre el cambio de agua de lastre deberían validarse rigurosamente y distribuirse ampliamente por conducto de la Organización.

5 MUESTREO RESPECTO DEL CUMPLIMIENTO DE LA NORMA DE EFICACIA DE LA GESTIÓN DEL AGUA DE LASTRE (REGLA D-2)

5.1 Aunque el Convenio no prevé prescripciones sobre la disponibilidad de puntos de muestreo, las Directrices para la aprobación de sistemas de gestión del agua de lastre (D8), adoptadas mediante la resolución MPC.125(53), prevén expresamente la disponibilidad de instalaciones de muestreo, no sólo para los fines de homologación, sino también para los fines de estas Directrices de muestreo del agua de lastre (véanse los párrafos 3.2, 3.8 y la sección 8 de las Directrices para la aprobación de sistemas de gestión del agua de lastre (D8) para más información sobre la disponibilidad de instalaciones de muestreo).

5.2 Las muestras deberían tomarse de la tubería de descarga, lo más cerca del punto de descarga que sea posible, durante la descarga del agua de lastre, siempre que sea posible.

5.3 En caso de que el proyecto del sistema de lastre no permita que se tomen muestras de la tubería de descarga, se necesitarán otras disposiciones de muestreo. La toma de muestras en registros, tubos de sonda o tuberías de ventilación no es el método preferido para evaluar el cumplimiento de la regla D-2. Se ha demostrado mediante ensayos científicos que al utilizar esos puntos de muestreo no siempre se obtienen unas estimaciones precisas de las concentraciones de los organismos presentes en las descargas, es decir, es posible que tales muestras den lugar a una estimación errónea de la concentración de los organismos, ya sea por exceso o por defecto.

5.4 El muestreo en tanque sólo debería llevarse a cabo si el tratamiento del agua de lastre tiene lugar en la toma, antes de que el agua de lastre se encuentre en el tanque o mientras esté en él. Si alguna parte del proceso de tratamiento tiene lugar durante la descarga del agua de lastre, no será adecuado tomar muestras del tanque.

5.5 En vista de dichas posibles insuficiencias, las muestras para determinar el cumplimiento de la regla D-2 deberían tomarse, siempre que sea posible, en la tubería de descarga, cerca del punto de descarga.

5.6 Una excepción a lo anterior es el caso en que los tanques se vacíen mediante válvulas de descarga directamente en el mar, como en los tanques laterales del costado superior, en vez de mediante bombas de lastre. En tales casos, quizá sea el método adecuado la toma de muestras en los tanques.

6 MUESTREO Y ANÁLISIS DEL AGUA DE LASTRE

6.1 De conformidad con el artículo 9 del Convenio, una Parte puede tomar muestras del agua de lastre de un buque para determinar si éste cumple con el Convenio de conformidad con las presentes directrices.

6.2 Todo protocolo de muestreo debería observar los principios siguientes para ayudar a mantener una uniformidad de enfoque entre las Partes y proporcionar seguridad al sector del transporte marítimo:

- .1 el protocolo de muestreo debería estar en armonía con las presentes directrices;
- .2 el protocolo de muestreo debería dar lugar a unas muestras representativas de la descarga;
- .3 en el protocolo de muestreo debería tenerse en cuenta la posibilidad de que una carga de sedimentos suspendidos en la descarga afecte a los resultados de la muestra;
- .4 el protocolo de muestreo debería prever que las muestras se tomen en los puntos de descarga apropiados;
- .5 la cantidad y la calidad de las muestras tomadas debería ser suficiente para demostrar si el agua de lastre que se descarga cumple la norma pertinente;
- .6 el muestreo debería llevarse a cabo de manera segura y práctica;
- .7 las muestras deberían concentrarse en un tamaño que permita la manipulación;
- .8 las muestras deberían ser tomadas, selladas y almacenadas de manera que puedan utilizarse para comprobar el cumplimiento del Convenio;
- .9 las muestras deberían someterse a un análisis completo dentro del plazo límite de retención del método de prueba mediante un laboratorio acreditado; y
- .10 las muestras deberían ser transportadas, manipuladas y almacenadas teniendo en cuenta la cadena de custodia.

6.3 Antes del muestreo respecto del cumplimiento de la norma D-2, se recomienda que, como una primera etapa, se lleve a cabo un análisis indicativo de la descarga de agua de lastre para establecer el cumplimiento o incumplimiento potenciales del buque. Dicha prueba podría servir a la Parte para determinar medidas de mitigación inmediatas, dentro de sus posibilidades actuales, a fin de evitar todo efecto adicional de una posible descarga de agua de lastre del buque que no cumpla la norma.

6.4 En caso de emergencia o epidemia, los Estados rectores de puertos podrán utilizar métodos de muestreo alternativos que quizá haya que introducir sin previo aviso, y deberían tratar de notificar dichos métodos a los buques que entren en puertos bajo su jurisdicción. Aunque en tales situaciones no sería necesario notificar a la Organización, dicha notificación podría ser útil para otras Partes.

6.5 Las medidas de muestreo alternativas de conformidad con el párrafo 6.4 deberían adoptarse teniendo debidamente en cuenta lo dispuesto en el artículo 12 del Convenio.

6.6 Debido a la complejidad del muestreo y análisis del agua de lastre, es probable que se elaboren nuevos enfoques para el muestreo del lastre y los análisis de la composición, concentración y viabilidad de los organismos. Se anima a las Administraciones a que intercambien información sobre los métodos para el análisis de las muestras de agua de lastre, utilizando los informes científicos existentes y los documentos distribuidos por conducto de la Organización.

6.7 La Organización debería facilitar por los medios apropiados la información recibida sobre el muestreo y análisis del agua de lastre.

6.8 La Organización elaborará a su debido tiempo orientaciones adicionales sobre la interpretación de los resultados obtenidos a partir del análisis de las muestras.

* * *

ANEXO

El presente anexo contiene recomendaciones prácticas sobre las técnicas y procedimientos de muestreo para uso de los Estados Miembros, funcionarios encargados de la supervisión por el Estado rector del puerto y otros funcionarios autorizados que evalúen el cumplimiento de las reglas D-1 y D-2.

PARTE 1	TOMA DE MUESTRAS DE LA TUBERÍA DE DESCARGA DEL AGUA DE LASTRE
PARTE 2	TOMA DE MUESTRAS DE LOS TANQUES DE AGUA DE LASTRE
PARTE 3	PROTOCOLOS DE MUESTREO Y ANÁLISIS
PARTE 4	IMPRESOS DE DATOS DE LAS MUESTRAS
PARTE 5	ASPECTOS DE SALUD Y SEGURIDAD
PARTE 6	EQUIPO NORMALIZADO QUE SE RECOMIENDA PARA EL MUESTREO DEL AGUA DE LASTRE
PARTE 7	MANTENIMIENTO, ALMACENAMIENTO, ETIQUETADO Y TRANSPORTE
PARTE 8	REGISTRO DE LA CADENA DE CUSTODIA

PARTE 1 – TOMA DE MUESTRAS DE LA TUBERÍA DE DESCARGA DEL AGUA DE LASTRE

1 La ventaja de tomar muestras de la biota presente en el agua de lastre de la tubería de descarga es que muy probablemente se obtendrá una representación precisa de la concentración de sustancias y organismos presentes en la descarga real, lo cual es una cuestión fundamental para evaluar el cumplimiento de las reglas sobre la descarga.

2 Los inconvenientes de este método son que, en la mayoría de los buques, el muestreo en tubería tiene que realizarse en la sala de máquinas, en donde se dispondrá de un espacio limitado y es posible que no se pueda manipular el agua una vez que las muestras estén concentradas.

3 Para medir con precisión la concentración de un organismo en el agua de lastre, se recomienda la instalación de medios de "muestreo isocinético". El muestreo isocinético está indicado para el muestreo de mezclas de agua con fases inmiscibles secundarias (por ejemplo, arena o aceite) en las que hay considerables diferencias de densidad. En tales condiciones, la convergencia y divergencia desde los orificios para muestreo reviste una importancia considerable. Debido a que la mayoría de los organismos tienen una flotabilidad relativamente neutra, el muestreo realmente isocinético no es necesario. No obstante, los cálculos matemáticos relacionados con el muestreo isocinético se consideran útiles como base para describir y especificar las configuraciones del muestreo. El muestreo isocinético es necesario para garantizar que una muestra contiene la misma proporción de los distintos constituyentes de la corriente que la corriente de la que se toma la muestra. Durante el muestreo isocinético, el dispositivo de muestreo no altera el perfil o la velocidad de la corriente en el momento o punto en el que la muestra se separa de la corriente principal. En condiciones isocinéticas, las velocidades de la

muestra y de la corriente principal son iguales en el punto en el que la muestra se separa de la corriente principal. Para conseguir unas condiciones de muestreo isocinéticas se proyecta un recogedor de muestras que separe una subsección de la corriente total de manera que no facilite ni impida la entrada de agua que no sea la que se produciría en la sección de cruce de la abertura del recogedor de muestras. Dicho de otro modo, las corrientes fluidas de la corriente principal de la tubería no deberían convergir ni divergir cuando se acerquen a la abertura del recogedor de muestras.

4 Especificaciones técnicas para el proyecto de instalaciones de muestreo en tubería

4.1 Mediante representaciones con modelos de dinámica de fluidos computacional se ha demostrado que el cálculo del diámetro isocinético puede ofrecer orientaciones para determinar el tamaño de los orificios para el muestreo de organismos. Las simulaciones demostraron que las transiciones del caudal más adecuadas desde la corriente principal se producían con diámetros entre 1,5 y 2,0 veces mayores que el diámetro isocinético. Los orificios de esos tamaños tenían unos perfiles graduales de transición y presión que permitían el muestreo directo sin necesidad de una bomba para inducir la recogida de la muestra. Por consiguiente, el diámetro isocinético del orificio de la muestra debería determinarse generalmente de conformidad con la siguiente ecuación:

$$Diso = Dm\sqrt{Qiso / Qm}$$

donde Diso y Dm son los diámetros de la abertura del orificio para muestreo y el caudal principal en la tubería de descarga, respectivamente; y Qiso y Qm representan los caudales volumétricos en las dos tuberías. Se recomienda que el tamaño del orificio para muestreo se base en la combinación del caudal máximo de la muestra y el caudal mínimo del lastre que produce el diámetro isocinético más grande.

4.2 La abertura de la tubería de muestreo debería estar biselada para facilitar una transición tranquila y gradual entre los diámetros interno y externo de la tubería.

4.3 La longitud de la tubería de muestra recta orientada hacia la corriente es variable, pero normalmente no debería ser menor que el diámetro de la tubería de muestreo. El orificio para muestreo debería orientarse de tal modo que la abertura se oriente corriente arriba y su longitud mayor sea paralela a la dirección del caudal y concéntrica a la tubería de descarga, que podría requerir que las tuberías de muestreo tengan forma de "L" con un brazo orientado corriente arriba si se instala a lo largo de una sección recta de la tubería de descarga.

4.4 Debería tenerse en cuenta que es necesario poder efectuar el servicio de la tubería de muestra en unas condiciones de seguridad apropiadas. Por consiguiente, la tubería de muestreo debería ser accesible, ya sea manualmente o por medios mecánicos, o debe estar en un sistema que pueda aislarse. Debido a la posibilidad de que la abertura y el interior de la tubería de muestra queden obstruidos por contaminación biológica u orgánica, se recomienda que los recogedores de muestras se proyecten de manera que su abertura pueda cerrarse, puedan retirarse cuando no se lleve a cabo el muestreo o puedan limpiarse fácilmente antes del muestreo.

4.5 La tubería de muestra y todas las partes conexas del recogedor de muestra que entren en contacto o se encuentren muy cerca de la conducción del lastre deberían estar construidas de materiales galvánicamente compatibles y generalmente resistentes a la corrosión. Toda corrosión del sistema de muestreo afectará a los caudales de la muestra y a la representatividad de ésta.

4.6 Si se requiere el control del caudal de la muestra, deberían evitarse los tipos de válvula esférica, de compuerta o de mariposa, ya que podrían causar fuerzas cortantes considerables que podrían incidir en la mortalidad de organismos. Para el control del caudal se recomienda la utilización de válvulas de diafragma o tipos de válvula similares a fin de reducir al mínimo unas transiciones de velocidad bruscas. Para la distribución del caudal podrán utilizarse válvulas esféricas de manera que estén totalmente abiertas o totalmente cerradas.

5 Especificaciones técnicas para la instalación de un punto de muestra en la tubería de descarga del agua de lastre

5.1 La muestra recogida debería extraerse de la tubería principal en un lugar en el que la corriente en el punto de muestra sea representativa del contenido de la corriente. La instalación de muestreo debería situarse en un punto en el que el caudal de la tubería principal esté totalmente mezclado y elaborado.

5.2 El punto de muestreo debería instalarse en una parte recta de la tubería de descarga lo más cerca posible de la descarga del agua de lastre al mar. La instalación de muestreo debería situarse de manera que se recoja una muestra representativa del agua de lastre. Se recomienda que la posición del punto de muestra se determine mediante métodos como la dinámica de fluidos computacional.

PARTE 2 – TOMA DE MUESTRAS DE LOS TANQUES DE AGUA DE LASTRE

1 La toma de muestras del interior de los tanques puede ser adecuada para evaluar el cumplimiento de la regla D-1. Es posible que en determinadas circunstancias la recogida de muestras del interior de los tanques se considere adecuada para obtener indicios de si se cumple o no la norma de eficacia de la gestión del agua de lastre. El cumplimiento de la norma D-2 debería evaluarse en la descarga del agua de lastre siempre que sea posible.

2 Registros

2.1 El muestreo del agua de lastre a través de los registros permite acceder directamente a los tanques y bodegas de lastre.

2.2 Uno de los inconvenientes de este acceso para el muestreo es la necesidad de abrir y cerrar los registros y escotillas, que, además, podrían encontrarse debajo de una carga que impediría el acceso para el muestreo. Asimismo, las escotillas y las aberturas horizontales de los tanques raramente están alineadas una por debajo de la otra, lo cual significa que, aunque el tanque tenga tres o más cubiertas, sólo podrá accederse a la cubierta superior. Además, en algunos buques las escotillas de acceso y las aberturas verticales se encuentran en el costado del tanque y, por tanto, no son accesibles a menos que el tanque esté vacío. Otro inconveniente es que puede haber escalas y plataformas que impidan el acceso a lo más profundo del tanque. Es posible que las muestras tomadas de determinadas partes del tanque de agua de lastre sean poco representativas de toda el agua de lastre de descarga.

2.3 Para tomar las muestras debería utilizarse el equipo de muestreo científico, incluidas redes para plancton y bombas, que convenga para el método analítico que se quiera utilizar.

2.4 Siempre que sea posible, se tomarán muestras a varias profundidades dentro del tanque de lastre.

2.5 Cuando se utilicen redes de plancton:

- .1 la muestra debería tomarse en una redada vertical desde el punto de muestreo accesible más profundo del tanque;
- .2 todas las redes de plancton deberían bajarse hasta la máxima profundidad accesible dentro del tanque de lastre y subirse a una velocidad de aproximadamente 0,5 m/s; y
- .3 es posible que sea necesario sacar múltiples redadas verticales para alcanzar el volumen prescrito para la muestra. El volumen de agua muestreado podrá medirse con caudalímetros en la abertura de la red o tomando nota de la profundidad de muestreo y el diámetro de abertura de la red.

2.6 Cuando se utilicen bombas:

- .1 las tuberías de toma de las bombas deberían bajarse (si es posible) a varias profundidades para obtener diferentes muestras en vertical; y
- .2 el volumen de agua de las muestras podrá medirse con caudalímetros en la manguera o utilizando recipientes de grandes dimensiones para medir el volumen del agua bombeada.

3 Tubos de sonda o tuberías de ventilación

3.1 El muestreo a través de los tubos de sonda, si se dispone de ellos, puede ser adecuado debido a la accesibilidad. No obstante, la utilización de ese punto de muestreo para comprobar el cumplimiento conlleva algunas limitaciones. Este método será más eficaz si los tubos de sonda del buque están perforados en toda su eslora, lo que facilita la mezcla del agua de lastre con el agua del interior del tubo de sonda. No obstante, hay que tener cuidado si las muestras iniciales de agua procedentes de un tubo de sonda indican una ausencia o escasez de cambio, aun cuando en los registros del buque se indique lo contrario. La experiencia ha demostrado que en algunos casos el cambio no afecta al agua dentro de los tubos de sonda no perforados. Esto puede ocurrir durante el flujo continuo, ya que el agua dentro de las tuberías no queda expuesta a la mezcla dentro del tanque. Esto puede ocurrir también durante el llenado en vacío cuando el agua dentro de los tubos de sonda se mantiene en la tubería por presión del vacío mientras los tanques se drenan y luego se llenan.

3.2 Para la toma de las muestras debería utilizarse el equipo científico de muestreo adecuado.

4 Utilización de bombas

4.1 Se pueden utilizar bombas de distintos tipos para tomar muestras a través de los tubos de sonda o de las tuberías de ventilación.

4.1.1 El empleo de bombas puede estar limitado por la incapacidad de superar la presión de bombeo, es decir, cuando la distancia vertical desde la bomba al nivel del agua en el tanque es superior a 10 metros no pueden utilizarse bombas de succión.

4.1.2 Las tuberías de toma de las bombas deben bajarse (si es posible) a varias profundidades para obtener varias muestras en vertical. El volumen del agua de la que se han tomado las muestras podrá medirse con caudalímetros en la manguera o utilizando recipientes grandes para medir el volumen del agua bombeada.

4.2 En principio, deberían utilizarse bombas intrínsecamente seguras en todas las circunstancias.

4.3 Son preferibles las bombas que no contribuyen a la mortalidad de los organismos.

PARTE 3 – PROTOCOLOS DE MUESTREO Y ANÁLISIS

1 El volumen y el número de las muestras requeridas dependerá de lo siguiente:

- .1 el objetivo del muestreo, es decir, determinar el número de organismos de distintas clases de tamaño, evaluar la viabilidad de los organismos de distintas clases de tamaño o evaluar el cumplimiento de las reglas D-1 o D-2;
- .2 el método analítico específico que se utilice; y
- .3 el grado de significación estadística y de certeza que se requiere.

2 La manipulación y el almacenamiento de las muestras también variará dependiendo de los objetivos y los métodos analíticos específicos. En particular, el modo en el que se recoge la muestra (por ejemplo, red o bomba) y las condiciones en las que ésta se almacena (por ejemplo, luz, temperatura, recipiente de almacenamiento) deben ser adecuados para el método analítico utilizado.

3 Los métodos de análisis de muestras evolucionan con rapidez y debería utilizarse el mejor método disponible.

4 Las metodologías de muestreo y análisis para comprobar el cumplimiento del Convenio todavía se encuentran en vías de elaboración. Aunque se han conseguido avances técnicos y un grado de perfeccionamiento considerable en este ámbito desde que se adoptó el Convenio, aún hay muchas cuestiones por resolver. Las Administraciones todavía están llevando a cabo investigaciones destinadas a definir los métodos más adecuados para comprobar el cumplimiento y el mejor método para recoger, manipular y analizar las muestras.

5 Por el momento no hay protocolos de muestreo o análisis específicos que puedan recomendarse a las Administraciones. No obstante, se espera que a su debido tiempo se dispondrá de esa información, una vez que se hayan elaborado los regímenes de muestreo de cumplimiento pleno y las Administraciones hayan tenido tiempo de adquirir experiencia y elaborar las mejores prácticas en el muestreo y análisis del agua de lastre.

6 Antes de que entre en vigor el Convenio se elaborará una circular de la OMI en la que se notificarán los protocolos de muestreo y análisis que deberán observarse y se presentarán orientaciones sobre la aplicación uniforme de esos protocolos. Dicha circular se actualizará cuando se elaboren nuevos protocolos.

7 Se pide a las Administraciones que, a fin de contribuir a este proceso, faciliten a la Organización lo antes posible información sobre todo muestreo o técnicas de análisis científicamente confirmados.

PARTE 4 – IMPRESO DE DATOS DE LAS MUESTRAS

Se recomienda la siguiente información mínima para la documentación de la muestra:

Fecha del muestreo	
Datos sobre el buque	Nombre del buque: Número o letras distintivos: Puerto de matrícula: Arqueo bruto: Número IMO: Fecha de construcción: Capacidad de agua de lastre:
Identificación del tanque del que se han tomado las muestras	
Tipo y emplazamiento del tanque del que se han tomado las muestras*	
Capacidad del tanque del que se han tomado las muestras*	(m ³)
Tipo de gestión del agua de lastre realizada	(tipo de cambio o tratamiento)
Marca del sistema de gestión del agua de lastre	
Fecha de la gestión del agua de lastre realizada	
Código de identificación de la muestra	(incluido el número de la réplica)
Tipo de muestra	(especies de plancton mayores o menores, microbios)
Técnicas de muestreo utilizadas	red (incluida la profundidad de la redada en sentido vertical, el tamaño de la abertura de la red, el tamaño de la malla)
	bombas (incluida la profundidad de muestreo y la capacidad de bombeo en l/min.) botella (incluida la profundidad de muestreo y la capacidad de la botella en l), especifíquense otras técnicas de muestreo según proceda

* Si procede.

Fecha del muestreo	
Hora/comienzo del muestreo	
Hora de finalización del muestreo	
Origen del agua de la que se han tomado las muestras*	(latitud/longitud/puerto)
Tipo de punto de acceso para la realización del muestreo	
Ubicación del punto de acceso del muestreo	
Volumen de agua de la que se han tomado las muestras	(por volumen)
En caso de que las muestras se concentren a bordo, especifíquense los tamaños del filtro o de la red (si procede)	(en μm)
Conservante (si se utiliza)	
Traslado al laboratorio	recipiente de refrigeración, almacenamiento en condiciones de oscuridad, etc.
Resultados de la muestra	

* Si procede.

Se consignará en el cuadro cualquier otro dato que sea necesario.

PARTE 5 – ASPECTOS DE SALUD Y SEGURIDAD

1 Como ya existen procedimientos de a bordo y de supervisión por el Estado rector del puerto sobre los aspectos de salud y seguridad, no hay necesidad de elaborar nuevos procedimientos para el muestreo del agua de lastre. En general, se observarán los procedimientos del buque, especialmente por lo que respecta a la entrada en espacios cerrados, si son más estrictos que las reglas nacionales. No obstante, en los siguientes párrafos se proporcionan orientaciones adicionales.

2 La salud y la seguridad de los trabajadores debe ser la consideración principal durante todas las operaciones de muestreo, dado que los buques y los puertos son entornos de trabajo peligrosos. Antes de proceder a una operación de muestreo deberían examinarse los riesgos específicos del agua muestreada. Si es necesario, debería utilizarse el equipo de protección personal apropiado.

3 En caso de que el muestreo requiera la entrada en espacios restringidos, deberían consultarse las recomendaciones relativas a la entrada en espacios cerrados a bordo de los buques (resolución A.864(20)), las recomendaciones pertinentes de la IACS sobre las prácticas de seguridad en espacios restringidos (www.iacs.org.uk) y las prácticas normalizadas del sector sobre la entrada en espacios cerrados (por ejemplo, la ISGOTT).

4 Todo el equipo eléctrico, incluidas las linternas, debe ser intrínsecamente seguro para su utilización a bordo de los buques. Deberían respetarse sin excepciones las restricciones de seguridad respecto del uso de teléfonos móviles, etc. Deberían consultarse las prácticas normalizadas del sector sobre la utilización de equipo eléctrico (por ejemplo, la ISGOTT).

5 Debería comprobarse que todo el equipo eléctrico que se usa a bordo es intrínsecamente seguro. Las bombas, en particular, deberían estar dotadas de uniones impermeables en el lugar en que el cable eléctrico entra en el cuerpo de la bomba, y todos los enchufes deberían ser impermeables y tener fundas de goma. Si se tiene alguna duda sobre el suministro eléctrico o el equipo de a bordo, debería consultarse al capitán del buque o a un miembro del personal encargado de la electricidad de la compañía portuaria.

PARTE 6 – EQUIPO QUE SE RECOMIENDA PARA EL MUESTREO DEL AGUA DE LASTRE EN EL MARCO DE LA SUPERVISIÓN POR EL ESTADO RECTOR DEL PUERTO

1 El equipo para la toma de muestras de la tubería de descarga debería componerse, como mínimo, de:

- red o tamiz para concentrar la muestra (con material de repuesto con malla de idéntico tamaño);
- al menos dos recipientes para medir el volumen de agua extraído de la tubería de descarga. También se necesita el recipiente para recoger el agua tamizada y, tras finalizar el muestreo, para enjuagar el tamiz o la red;
- agua adecuada para enjuagar la red o el tamiz;
- embudo para facilitar el llenado del recipiente de muestras;
- recipientes de muestras, incluidos recipientes estériles para el análisis microbiano;
- todos los impresos necesarios, incluidos los de presentación de datos sobre la muestra y los relativos a la cadena de custodia;
- juego de herramientas para cambiar la red o el tamiz, etc.;
- cinta para precintar las tapas de los botes de muestras; y
- botiquín de primeros auxilios.

2 El equipo para el muestreo a través de los registros debería componerse, como mínimo, de:

- red de plancton con caudalímetro conexo. Los ensayos científicos han demostrado que las redes de plancton dotadas de una abertura cónica y de un saco de filtración proporcionan las muestras más exactas. Las redes que se echen en el tanque no deberían exceder de 1 m de longitud y 30 cm de diámetro para reducir el riesgo de que se enganchen dentro del tanque. Se debería añadir al equipo de muestreo una red de repuesto, incluido un saco extra, ante la eventualidad de que se dañen, y debería utilizarse un peso de 1 kg como mínimo para mantener el cable tensado durante la redada;

- cabo para bajar la red (el cabo debería tener marcas de longitud para poder anotar la profundidad neta de inmersión);
- red o tamiz para concentrar la muestra (con material de repuesto con malla de idéntico tamaño). Se deberían añadir al equipo de muestreo tamices de repuesto con malla de idéntico tamaño, ante la eventualidad de que se dañen;
- recogida del agua tamizada para enjuagar el tamiz y la red de plancton, una vez finalizado el muestreo;
- botella de agua para enjuagar la red o el tamiz;
- embudo para facilitar el llenado del recipiente de muestras;
- recipientes de muestras, incluidos recipientes estériles para el análisis microbiano;
- todos los impresos necesarios, incluidos los de presentación de datos sobre la muestra y los relativos a la cadena de custodia;
- juego de herramientas para cambiar la red o el tamiz, etc.;
- cinta para precintar las tapas de los botes de muestras; y
- botiquín de primeros auxilios.

3 El equipo para el muestreo a través de los tubos de sonda o de las tuberías de ventilación debería componerse, como mínimo, de:

- bomba (por ejemplo, aspirante, eléctrica o accionada por aire, etc.);
- manguera (opcional con peso para facilitar el descenso de la manguera);
- red o tamiz para concentrar la muestra (con material de repuesto con malla de idéntico tamaño);
- al menos dos recipientes para medir el volumen de agua bombeada en cubierta. También se necesita el recipiente para recoger el agua tamizada y, tras finalizar el muestreo, para enjuagar el tamiz o la red;
- botella de agua para enjuagar la red o el tamiz;
- embudo para facilitar el llenado del recipiente de muestras;
- recipientes de muestras, incluidos recipientes estériles para el análisis microbiano;
- todos los impresos necesarios, incluidos los de presentación de datos sobre la muestra y los relativos a la cadena de custodia;

- juego de herramientas para cambiar la red o el tamiz, abertura de los tubos de sonda o tuberías de ventilación, etc.;
- cinta para precintar las tapas de los botes de muestras; y
- botiquín de primeros auxilios.

PARTE 7 – MANTENIMIENTO, ALMACENAMIENTO, ETIQUETADO Y TRANSPORTE

1 Las muestras deberían manipularse y almacenarse como sea adecuado en función del método analítico indicado. Cada muestra debería estar acompañada del impreso de datos de la recogida de muestras y el registro de cadena de custodia.

2 Precintado de las muestras: debería utilizarse cinta para precintar la tapa del bote de muestra.

3 Impresos de datos de la muestra: antes de dar comienzo al programa de muestreo, debería elaborarse, teniendo en cuenta lo dispuesto en la parte 4, un juego adecuado de impresos de registro que incorporen toda la información de muestreo prescrita para cumplir los objetivos del programa. Se consignarán los datos de cada muestra en los impresos tan pronto como sea posible.

4 Etiquetado de los recipientes de las muestras: todos los recipientes de las muestras deben etiquetarse utilizando, por ejemplo, un rotulador resistente al agua y papel vegetal, que podrá depositarse dentro del recipiente de la muestra. La información que se registre debería incluir, sin carácter limitativo, la fecha, el nombre del buque, el código de identificación de la muestra, los números de tanque y el conservante utilizado. Se podrán utilizar códigos para algunos de estos datos siempre que se incluyan en los impresos de datos de las muestras.

PARTE 8 – REGISTRO DE LA CADENA DE CUSTODIA

1 En el marco del control del cumplimiento, es aconsejable mantener un registro de la cadena de custodia de las muestras recogidas.

2 La información que se debe proporcionar incluirá un registro completo de las personas que han manipulado la muestra desde el momento del muestreo.

3 La cadena de custodia debería incluir también la fecha, la identificación del buque, el código de identificación de la muestra y una lista de las personas que han manipulado la muestra, incluida la persona que recoge la muestra, fechas y hora, motivo por el que se transfiere la muestra y la integridad de la muestra en la transferencia.

ANEXO 2

PROYECTO DE DOCUMENTO DE ORIENTACIÓN SOBRE LAS DISPOSICIONES PARA HACER FRENTE A SITUACIONES DE EMERGENCIA RELACIONADAS CON EL AGUA DE LASTRE

1 Introducción

1.1 El Convenio internacional para el control y la gestión del agua de lastre y los sedimentos de los buques, 2004, (en adelante denominado "el Convenio") reglamenta la transferencia de organismos acuáticos perjudiciales y agentes patógenos en el agua de lastre y los sedimentos de los buques. El Convenio establece que una Parte, individualmente o junto con otras Partes, puede introducir medidas adicionales (por ejemplo, medidas de control inmediato en situaciones de emergencia o de epidemia) de conformidad con las regla C-1, teniendo en cuenta las Directrices sobre medidas adicionales con respecto a la gestión del agua de lastre, incluidas las situaciones de emergencia (D13).

1.2 Las recomendaciones técnicas que figuran en el presente documento proporcionan orientación para situaciones de emergencia o epidemia, en las que es necesario adoptar medidas específicas y rápidas para prevenir importantes amenazas y daños debidos a la transferencia de organismos acuáticos perjudiciales y agentes patógenos a través del agua de lastre. Dicha orientación ayudará a las Partes a determinar rápidamente la medida o medidas adecuadas cuando se presenten situaciones de emergencia en relación con operaciones relativas al agua de lastre. Los países deberían analizar los riesgos y los tipos de amenazas que plantea la transferencia de agua de lastre en sus aguas y elaborar la estructura más adecuada para ellos, teniendo en cuenta las características específicas de los ecosistemas afectados y los recursos de que disponen. Esta orientación no se plantea como un modelo obligatorio o una estructura fija que haya de aplicarse en situaciones de emergencia potencial o real.

1.3 Son ejemplos de situaciones que podrían dar lugar a una emergencia:

- la introducción de organismos que podrían causar daños considerables a la población humana y su suministro de alimentos, la industria u otras actividades económicas, o la biodiversidad natural de una zona, o
- la amenaza de tal introducción a través del agua de lastre de un buque proveniente de otra zona de emergencia.

1.4 A efectos de reducir al mínimo los daños posibles en las zonas afectadas y el riesgo de que otras zonas se vean afectadas, es necesario adoptar y aplicar eficazmente las medidas de emergencia adecuadas. Las situaciones de emergencia relacionadas con cuestiones ambientales, económicas y de salud humana podrían representar una amenaza inmediata para un lugar determinado o los lugares próximos a él, así como para las zonas que hayan de visitar los buques que transporten agua de lastre de dicho lugar.

1.5 La probabilidad de que se consiga normalizar la situación a largo plazo también dependerá de una gestión rápida y adecuada de la emergencia. No obstante, cabe señalar que en las situaciones de emergencia la prevención de la introducción de organismos acuáticos perjudiciales y agentes patógenos debería considerarse prioritaria. Una vez que una de tales especies se haya asentado en una zona, será muy difícil erradicarla sin causar un daño adicional considerable al medio ambiente o a los hábitats. A menudo, las medidas de erradicación terrestres no son fácilmente transferibles a los medios marino, mareal o costero.

2 Finalidad

2.1 La finalidad de este documento es proporcionar una orientación para la planificación e implantación de medidas eficaces en situaciones de emergencia relacionadas con operaciones de agua de lastre, a fin de reducir al mínimo los daños y permitir una rápida normalización del funcionamiento de los puertos y buques.

3 Aplicación

3.1 El presente documento de orientación se destina a los organismos gubernamentales, órganos e instituciones participantes y responsables de la reglamentación y el control de los organismos acuáticos perjudiciales y agentes patógenos (incluida la gestión del agua de lastre) puertos y otras partes interesadas. No obstante, para que surta efecto, se necesitará la cooperación del sector en el momento de la emergencia.

4 Planificación de la intervención de emergencia

4.1 La intervención de emergencia debería planificarse con el ámbito apropiado para el país interesado, según los riesgos que plantee la introducción de organismos acuáticos perjudiciales y agentes patógenos a través del agua de lastre. El ámbito apropiado debería determinarse en función del carácter específico de la amenaza y puede ser nacional, o si la amenaza lo justifica, bioregional, regional, de estuario o portuario. En otros casos, la intervención podría tener un ámbito de mares regionales, en cooperación con otros Estados Miembros. En todos los casos es necesario alcanzar un equilibrio sostenible entre la protección ambiental y los efectos sociales y económicos que tendrían los retrasos o interrupciones de las operaciones portuarias o navieras.

4.2 Dicha planificación debería dar lugar a la elaboración de un plan de respuesta para situaciones de emergencia basado en unas hipótesis determinadas. Tales hipótesis deberían elaborarse a partir de una evaluación de riesgos para determinar los problemas que pueden surgir. El plan debería tener el alcance y contenido adecuados para ofrecer una respuesta contundente a los problemas de alto riesgo determinados. Mediante dicho enfoque, los Estados Miembros pueden determinar el modo de implantar rápidamente las medidas de atenuación apropiadas y establecer procedimientos preventivos, asignar recursos e impartir formación. La provisión de tales recursos debería basarse en el riesgo adecuado y enfocarse a la atenuación de toda posible situación de alto riesgo. En la práctica, tales medidas suelen ser muy sencillas y deberían determinarse únicamente para las situaciones en las que sea necesario impedir las descargas de agua de lastre de determinados buques. Es posible que la Parte desee también ampliar el alcance del plan para incluir otros posibles vectores de organismos acuáticos perjudiciales y agentes patógenos, como la biocontaminación o la descarga accidental de especies de acuario.

4.3 A fin de identificar los medios más adecuados para reducir las amenazas inmediatas que plantea la situación de emergencia y de limitar las consecuencias a largo plazo que puede ocasionar, es fundamental comprender la situación. El proceso de determinación y aplicación de las medidas más adecuadas debe reflejar el carácter del suceso en potencia y la probabilidad de que ocurra. Toda planificación de respuesta debería incluir:

- determinación de la posible fuente o fuentes de introducción y emergencias que podrían ocurrir;
- cálculo del riesgo de que se produzcan esas posibles situaciones de emergencia;
- determinación del efecto de cada situación en potencia, comenzando por la emergencia más probable, incluidos los efectos en la salud humana, proliferación de enfermedades y epidemias, daños a la biodiversidad y riesgo económico;
- determinación de las medidas de atenuación para reducir los riesgos en caso de que se produzcan;
- determinación de las medidas que deben implantarse para atenuar una situación de emergencia, con una coordinación apropiada y una determinación clara de las responsabilidades respecto de las medidas;
- determinación del procedimiento para definir los límites de la zona afectada; y
- determinación de las partes responsables, incluido el organismo principal, los enlaces de comunicación, recursos e información que facilitarán el proceso de adopción de decisiones y las operaciones de emergencia resultantes.

Cabe señalar que la información y la recogida de datos formarán parte de cada una de las etapas y se llevarán a cabo, entre otras cosas, mediante datos sobre los aspectos físicos, biológicos y químicos del medio ambiente; conocimientos locales (especialmente de los pescadores y los armadores de buques locales); programas o modelos de predicción biológicos, físicos y de la salud pública existentes; conocimiento de los vectores (como el transporte marítimo, buques pesqueros y buques de recreo) que podrían transferir organismos acuáticos perjudiciales y agentes patógenos; y los conocimientos especializados de terceras partes y otras Partes en el Convenio.

5 Evaluación de los riesgos

5.1 Las Partes deberían determinar las amenazas que representan para sus zonas costeras los buques que descarguen agua de lastre. La evaluación de tales amenazas puede llevarse a cabo mediante un modelo de evaluación de los riesgos. Gracias a estas evaluaciones se podrán determinar posibles situaciones de amenaza, a partir de las cuales podrá establecerse una estrategia de emergencia, teniendo en cuenta los problemas específicos relacionados con el medio ambiente y la salud de los seres humanos, las repercusiones socioeconómicas de una invasión, los compromisos en relación con acuerdos regionales, la seguridad y la protección biológica. El procedimiento de evaluación de los riesgos puede basarse en los principios de evaluación de los riesgos definidos en las Directrices para la evaluación de los riesgos a efectos de la regla A-4 del Convenio BWM (D7).

6 Preparación

6.1 En relación con las situaciones de mayor riesgo determinadas, debería llevarse a cabo una evaluación del apoyo y los recursos adecuados y fácilmente disponibles y, en la medida de lo posible, debería establecerse un procedimiento para obtener tales recursos ambientales y relacionados con la salud cuando sea necesario. También se recomienda que se determinen los recursos pertinentes para hacer frente y atenuar dichas situaciones de alto riesgo, junto con un estudio de la posible fuente de esos recursos. Puede obtenerse equipo de los recursos existentes, recursos almacenados, contratos de entrega sucesiva o un contrato con una tercera parte para que suministre el equipo y/o la gestión de la emergencia. No obstante, cabe señalar que la cuantía de los recursos que realmente se necesitan será una fracción de los necesarios para un derrame de hidrocarburos o un derrame químico, y deberían utilizarse unos medios tecnológicos sencillos para atenuar los efectos. Por ejemplo, la utilización de tanques instalados en tierra, si se dispone de ellos, para recibir agua de lastre de un buque que haya llegado de otra zona de emergencia.

6.2 También deberían concertarse acuerdos con instituciones capaces provistas de los recursos, experiencia y conocimientos pertinentes, a fin de garantizar la provisión de los servicios y recursos adecuados en caso de emergencia. Podría determinarse una red de expertos a nivel nacional, regional o internacional. Cabe señalar que esos recursos sólo deberían determinarse cuando la amenaza sea muy alta, ya que de lo contrario podrían malgastarse recursos considerables que quedarían inutilizados. En el plan de respuesta para situaciones de emergencia debería actualizarse periódicamente la información sobre disponibilidad de recursos y capacidad.

6.3 Se recomienda la elaboración de un procedimiento y un modelo de muestreo para situaciones de emergencia en el plan de respuesta para situaciones de emergencia, de conformidad con lo dispuesto en las Directrices de la OMI para el muestreo del agua de lastre (D2). Se necesitará analizar muestras de agua de lastre de uno o más buques, así como de agua de puerto. También podría necesitarse establecer vigilancia ambiental provisional en determinadas zonas que deberían determinarse, delimitarse y definirse claramente. Estos procedimientos también deberían prever el envío y la recepción de muestras, la conservación y el embalaje correctos, las disposiciones sobre la cadena de custodia, las metodologías de análisis y la determinación de los laboratorios capacitados.

7 Responsabilidades

7.1 En el plan de respuesta para situaciones de emergencia debería establecerse una estructura orgánica adecuada a fin de hacer frente a las situaciones de emergencia previstas. Deberían determinarse unos recursos de gestión suficientes y necesarios. La capacidad de recursos para hacer frente a situaciones de emergencia debería estar disponible en todo momento. Es fundamental que se pueda disponer rápidamente de información sobre una amenaza particular.

7.2 Debería determinarse un organismo principal (que en realidad debería ser la Administración u otro organismo del Gobierno) que asuma la responsabilidad global de la respuesta a situaciones de emergencia. Esto incluye la asignación de responsabilidades y los requisitos de competencia, y podría llevarse a cabo en paralelo con planes para derrames de hidrocarburos y derrames químicos y planificación para contingencias, o en paralelo con los medios de respuesta ante plagas y enfermedades terrestres. El organismo principal debería estar autorizado para pedir o proporcionar asistencia cuando sea necesario.

7.3 El organismo principal sería responsable tanto de la movilización como del repliegue de la operación de emergencia. Durante un incidente, debería determinarse la zona afectada y declararse en ella el estado de emergencia. Dicho estado de emergencia debería sustituirse por una nota de normalización una vez que la situación de emergencia haya terminado y se haya procedido al repliegue de la respuesta. La declaración de emergencia debería activar los procedimientos adecuados para las amenazas a las que se hace frente. Cuando dichas medidas se hayan determinado, convenido e implantado, la operación de emergencia podrá entrar en una nueva fase operacional en la que se podrá dar por terminado el estado de emergencia. Esto debería ocurrir una vez que se haya demostrado que la situación ha mejorado y pueda controlarse de manera adecuada el nivel de riesgos y amenazas. Deberían determinarse criterios para ambas opciones en el plan para situaciones de emergencia. El organismo principal debería supervisar la evolución de la situación y proceder al cese del estado de emergencia tan pronto como se estime oportuno.

7.4 El organismo principal debería elaborar un mapa de responsabilidades para incorporarlo en el plan de respuesta para situaciones de emergencia. Podrán definirse las funciones y responsabilidades de las siguientes partes:

- autoridades, incluidas las organizaciones encargadas de las cuestiones marítimas, ambientales, sanitarias, portuarias y jurídicas;
- propietario, armador, compañía naviera, agencias de transporte marítimo y buques;
- sociedades de clasificación u otra organización reconocida;
- toda organización de apoyo, por ejemplo, centros de investigación, universidades, empresas de consultoría y de servicios especializados, instalaciones de recepción, etc.;
- representantes del sector, turismo, pesca, acuicultura, etc.;
- laboratorios de análisis; y
- fabricantes de sistemas y equipos para el tratamiento del agua de lastre.

8 Notificación

8.1 El organismo principal designado debería elaborar procedimientos en el plan de respuesta para situaciones de emergencia para notificar inmediatamente todo estado de emergencia o cambio de dicho estado en las zonas bajo la jurisdicción de la Parte a todas las partes interesadas, incluida la gente de mar, puertos, agentes navieros, autoridades locales y la Organización Marítima Internacional (la Organización). Esa notificación debe señalar la zona a la que se aplica el estado de emergencia (delimitándola en términos de latitud y longitud), y el motivo del estado de emergencia.

8.2 También debería notificarse la situación a los buques que se encuentren navegando fuera de las zonas en las que se haya declarado el estado de emergencia, y que lleven agua de lastre procedente de dichas zonas. Dicha notificación debería llevarse a cabo por conducto del Estado de abanderamiento del buque y debería incluir el nombre del buque, su número IMO, distintivo de llamada, pabellón y situación (en términos de latitud y de longitud en el momento de la notificación), su origen, destino y ruta. También debería notificarse la hora estimada de llegada del buque en cuestión a los Estados rectores de puerto pertinentes. Tales buques podrían considerarse de alto riesgo y someterse a una evaluación de los riesgos (de conformidad con las Directrices sobre la evaluación de los riesgos a efectos de la regla A-4 del Convenio BWM (D7)). Asimismo, podrían retirarse a tales buques las exenciones concedidas de conformidad con la regla A-4 y aplicárseles procedimientos adicionales de gestión del agua de lastre.

8.3 Cada Estado debería también informar a la Organización acerca de sus zonas críticas, en las cuales esté prohibida la toma y la descarga de agua de lastre, indicando sus límites geográficos, así como los motivos de tal decisión, y si la prohibición tiene carácter transitorio o permanente.

8.4 Se recomienda la elaboración de modelos normalizados para dicha notificación, que se incorporarán, según proceda, en el plan de respuesta para situaciones de emergencia.

9 Otros elementos del plan de respuesta para situaciones de emergencia

9.1 Deberían determinarse y establecerse procedimientos de comunicación entre las instituciones que participen en la operación de respuesta para situaciones de emergencia. También deberían prepararse y mantenerse una lista con los puntos de contacto nacionales y toda disposición sobre contrato latente.

9.2 La Administración debería facilitar la entrada inmediata en el país de los recursos y expertos de otros Estados Miembros, en las mismas condiciones establecidas en el Convenio de Cooperación de la OMI, de modo que puedan ser movilizados y presten asistencia tan pronto como sea posible.

10 Medidas preventivas

10.1 Una situación de emergencia puede deberse a buques procedentes de una zona afectada por una situación de emergencia o de epidemia (véase el párrafo 8.2). En tal caso, se podrá prohibir que el buque descargue el agua de lastre en determinadas zonas (por ejemplo, a menos de 200 millas marinas de la costa de la Parte de que se trate). En este caso, la Parte debería ocuparse de proporcionar la orientación adecuada al capitán del buque, de determinar medidas alternativas de gestión del agua de lastre y de informar a la Organización. En todos los casos, la seguridad del buque y su tripulación deberían considerarse como de la máxima importancia. Debería dejarse constancia de las opciones para tales medidas en el plan de respuesta para situaciones de emergencia.

10.2 En el caso de determinadas situaciones de emergencia, deberían elaborarse los métodos adecuados (por ejemplo: embarcaciones marítimas, aeronaves, teleobservación, etc.), a efectos de definir las zonas afectadas por el crecimiento de algas tóxicas u otros brotes de organismos acuáticos perjudiciales y agentes patógenos, y supervisar el estado de dichas zonas.

10.3 Deberían incorporarse en el plan de respuesta para situaciones de emergencia ejemplos de los efectos provocados por organismos acuáticos perjudiciales y agentes patógenos o epidemias ocurridas, y el plan debería revisarse periódicamente para incorporar las mejores prácticas y lecciones aprendidas. También podría incluirse un breve informe sobre cómo se han mitigado esos problemas.

11 Cooperación científica y técnica

11.1 Las Administraciones deberían también intercambiar experiencias sobre cómo han respondido o planean responder a las situaciones de emergencia por conducto de la Organización, de manera que puedan difundirse las mejores prácticas. Los informes elaborados tras las situaciones de emergencia deberían contener descripciones del problema, medidas de atenuación, plazos, fuente, daños y pérdidas causados, así como toda recomendación técnica resultante de esas experiencias.

ANEXO 3**PROYECTO DE MANDATO DEL GRUPO DE TRABAJO SOBRE EL AGUA DE LASTRE CONSTITUIDO EN EL BLG 13**

Se encarga al Grupo de trabajo sobre el agua de lastre que tenga en cuenta las observaciones formuladas en el Pleno y que:

- .1 continúe elaborando el Procedimiento para evaluar si otros métodos de gestión del agua de lastre ofrecen los "mismos niveles de protección" y aprobar tales métodos de conformidad con la regla B-3.7 del Convenio BWM; BLG 12/5/3 (Reino Unido) como punto de partida para la elaboración de dicho procedimiento;
- .2 elabore un documento de orientación sobre la forma de manipular y almacenar a bordo los productos químicos utilizados para tratar el agua de lastre, teniendo en cuenta los actuales convenios y códigos pertinentes de la OMI, y utilizando el documento BLG 12/5/4 (Reino Unido) como punto de partida para la elaboración ulterior de una circular o una resolución MEPC, según proceda;
- .3 elabore un documento de orientación sobre los procedimientos de seguridad relativos a los riesgos a los que se ve expuesta la tripulación del buque relacionados con los sistemas de gestión del agua de lastre en los que se utilicen sustancias activas, teniendo en cuenta los actuales convenios y códigos pertinentes de la OMI, y utilizando el documento BLG 12/5/4 (Reino Unido) como punto de partida para la elaboración ulterior de una circular o una resolución MEPC, según proceda;
- .4 vuelva a examinar las modificaciones de redacción propuestas en los párrafos 7 y 8 del documento MEPC 56/2/8 en relación con la metodología del GESAMP-BWWG;
- .5 comience a elaborar una circular de la OMI para facilitar protocolos de muestreo y análisis y brindar asesoramiento sobre la aplicación uniforme de dichos protocolos;
- .6 examine los documentos MSC 56/2/4 (Japón) y MEPC 56/2/12 (República de Corea) relativos a la cuestión de la interpretación de las fechas que figuran en el Convenio BWM, teniendo en cuenta las observaciones formuladas por la IACS durante el MEPC 56; y
- .7 presente un informe por escrito sobre la labor llevada a cabo, así como recomendaciones para el MEPC 59, con miras a su examen por el Subcomité.

ANEXO 4**PROYECTO DE ENMIENDAS AL ANEXO VI DEL MARPOL****Reglas para prevenir la contaminación atmosférica ocasionada por los buques****CAPÍTULO I - GENERALIDADES****Regla 1*****Ámbito de aplicación***

Las disposiciones del presente Anexo se aplicarán a todos los buques, salvo que se disponga expresamente otra cosa en las reglas 3, 5, 6, 13, 15 y 18 del presente Anexo.

Regla 2***Definiciones***

A los efectos del presente Anexo:

- 1) Por *cuya construcción se halle en una fase equivalente* se entiende la fase en que:
 - a) comienza la construcción que puede identificarse como propia de un buque concreto; y
 - b) ha comenzado el montaje del buque de que se trate, utilizando al menos 50 toneladas del total estimado del material estructural o un 1% de dicho total, si este segundo valor es menor.
- 2) Por *dispositivo de control auxiliar* se entiende un sistema, función o estrategia de control instalado en un motor, que se utiliza para proteger al motor y/o su equipo auxiliar en condiciones de funcionamiento que pudieran ocasionar daños o averías, o para facilitar el arranque del motor. Un dispositivo de control auxiliar también puede ser una estrategia o medida que haya demostrado satisfactoriamente no ser un dispositivo manipulador.
- 3) Por *alimentación continua* se entiende el proceso mediante el cual se alimenta de desechos una cámara de combustión sin intervención humana, estando el incinerador en condiciones de funcionamiento normal, con la temperatura de trabajo de la cámara de combustión entre 850°C y 1200°C.
- 4) Por *dispositivo de fracaso* se entiende un dispositivo que mida, sea sensible o responda a variables de funcionamiento (por ejemplo, régimen del motor, temperatura, presión de admisión o cualquier otro parámetro) con objeto de activar, modular, diferir o desactivar el funcionamiento de cualquier parte o función del sistema de control de emisiones, de manera que reduzca la eficacia de dicho sistema en las circunstancias que se presentan durante el funcionamiento normal, a menos que la utilización del mencionado dispositivo esté incluida sustancialmente en los procedimientos de prueba de certificación de las emisiones.

- 5) Por *motor diésel* se entiende todo motor alternativo de combustión interna que funcione con combustible líquido o mixto y al que se apliquen las reglas 13 del Anexo VI, enmendado, incluidos los sistemas de sobrealimentación o mixtos, en caso de que se empleen.
- 6) Por *emisión* se entiende toda liberación a la atmósfera o al mar por los buques de sustancias sometidas a control en virtud del presente Anexo.
- 7) Por *zona de control de las emisiones* se entiende una zona en la que es necesario adoptar medidas especiales de carácter obligatorio para prevenir, reducir y contener la contaminación atmosférica por SO_x, NO_x y materia particulada y sus consiguientes efectos negativos en la salud de los seres humanos y el medio ambiente. Son zonas de control de las emisiones las enumeradas en las reglas 13 y 14 del presente Anexo, o designadas en virtud de las mismas.
- 8) Por *fueloil* se entiende cualquier combustible entregado y previsto para ser utilizado en la propulsión o en el funcionamiento a bordo del buque, incluidos los combustibles destilados o residuales.
- 9) Por *arqueo bruto* se entiende el arqueo bruto calculado de acuerdo con las reglas para la determinación del arqueo recogidas en el anexo I del Convenio internacional sobre arqueo de buques, 1969, o en cualquier convenio que suceda a éste.
- 10) Por *instalado* se entiende un motor marino que está instalado o está destinado a ser instalado en un buque, incluido un motor marino auxiliar portátil, sólo en el caso de que su sistema de aprovisionamiento de combustible, de enfriamiento o de escape sea parte integrante del buque. Se considera que un sistema de aprovisionamiento de combustible es parte integrante del buque únicamente si está permanentemente fijado al buque.
- 11) Por *estrategia irracional de control de emisiones* se entiende cualquier estrategia o medida que, en condiciones normales de funcionamiento del buque, reduzca la eficacia del sistema de control de emisiones a un nivel inferior al previsto en los procedimientos de prueba de emisiones aplicables.
- 12) Por *instalaciones*, en relación con la regla 12 del presente Anexo, se entiende la instalación en un buque de sistemas y equipo, incluidas las unidades portátiles de extinción de incendios, aislamiento u otros materiales, pero no la reparación o recarga de sistemas y equipo, aislamiento y otros materiales previamente instalados, ni la recarga de las unidades portátiles de extinción de incendios.
- 13) Por *Código Técnico sobre los NO_x* se entiende el Código técnico relativo a las emisiones de óxidos de nitrógeno de los motores diésel marinos, enmendado.
- 14) Por *sustancias que agotan la capa de ozono* se entiende las sustancias controladas definidas en el párrafo 4 del artículo 1 del Protocolo de Montreal relativo a las sustancias que agotan la capa de ozono, de 1987, que figuran en los anexos A, B, C y E de dicho Protocolo, en vigor en el momento de aplicar o interpretar el presente Anexo.

A bordo de los buques puede haber, sin que esta lista sea exhaustiva, las siguientes "sustancias que agotan la capa de ozono":

Halón 1211 Bromoclorodifluorometano

Halón 1301 Bromotrifluorometano

Halón 2402 1,2-Dibromo-1,1,2,2-tetrafluoroetano (también denominado Halón 114B2)

CFC-11 Triclorofluorometano

CFC-12 Diclorodifluorometano

CFC-113 1,1,2-Tricloro-1,2,2-trifluoroetano

CFC-114 1,2-Dicloro-1,1,2,2-tetrafluoroetano

CFC-115 Cloropentafluoroetano

15) Por *fangos oleosos* se entiende todo fango proveniente de los separadores de combustible o aceite lubricante, los desechos de aceite lubricante de las máquinas principales o auxiliares y los desechos oleosos de los separadores de aguas de sentina, el equipo filtrador de hidrocarburos o las bandejas de goteo.

16) Por *incineración a bordo* se entiende la incineración de desechos u otras materias a bordo de un buque si dichos desechos u otras materias se han producido durante la explotación normal de dicho buque.

17) Por *incinerador de a bordo* se entiende la instalación proyectada con la finalidad principal de incinerar a bordo.

18) Por *buque construido* se entiende todo buque cuya quilla haya sido colocada o cuya construcción se halle en una fase equivalente.

19) Por *buque tanque* se entiende un petrolero definido en el párrafo 5) de la regla 1 del Anexo I o un buque tanque químico definido en (el párrafo 16.1) de la regla 1 del Anexo II del presente Convenio.

20) Por *Anexo VI enmendado* se entienden las enmiendas de 2008 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 relativo al mismo.

Regla 3 ***Excepciones y exenciones***

Las reglas del presente Anexo no se aplicarán:

Generalidades

- 1) a) a las emisiones necesarias para proteger la seguridad del buque o salvar vidas en el mar; ni
- b) a las emisiones resultantes de averías sufridas por un buque o por su equipo:
 - i) siempre que después de producirse la avería o de descubrirse la emisión se hayan tomado todas las precauciones razonables para prevenir o reducir al mínimo tal emisión; y
 - ii) salvo que el propietario o el capitán hayan actuado ya sea con la intención de causar la avería, o con imprudencia temeraria y a sabiendas de que probablemente se produciría una avería.

Ensayos para la investigación en tecnologías de reducción de las emisiones de los buques

2) Una Administración, en colaboración con otras si es necesario, podrá conceder una exención respecto de disposiciones específicas del presente Anexo a un buque para realizar pruebas de desarrollo de tecnologías de reducción y control de las emisiones de los buques. Dicha exención sólo se concederá si la aplicación de disposiciones específicas del Anexo o del Código Técnico sobre los NO_x puede obstaculizar la investigación sobre el desarrollo de dichas tecnologías. Los permisos relativos a exenciones:

- a) sólo se facilitarán al número mínimo de buques necesario para probar de modo eficaz las tecnologías de reducción y control de las emisiones de los buques; y
- b) no tendrán una duración superior a [18 meses][5 años], tras los cuales la Administración o Administraciones que los otorguen examinarán la conveniencia de renovar la exención concedida a un buque, a fin de obtener resultados efectivos de las pruebas sobre las tecnologías de reducción y control de las emisiones de los buques.

Emisiones de las actividades petrolíferas

- 3) a) Las emisiones resultantes directamente de la exploración, la explotación y el consiguiente tratamiento mar adentro de los recursos minerales de los fondos marinos quedan exentas del cumplimiento de las prescripciones del presente anexo, de conformidad con el inciso 3) b) ii) del artículo 2 del presente Convenio. Tales emisiones incluyen:

- i) las emisiones procedentes de la incineración de sustancias resultantes única y directamente de la exploración, la explotación y el consiguiente tratamiento mar adentro de los recursos de los fondos marinos, incluidas, sin que la enumeración sea exhaustiva, la combustión de hidrocarburos en antorcha y la quema de sedimentos de perforación, lodos o fluidos de estimulación durante las operaciones de terminación y ensayo de los pozos, y la combustión en antorcha debida a circunstancias excepcionales;
 - ii) el desprendimiento de gases y compuestos volátiles presentes en los fluidos y sedimentos de perforación;
 - iii) las emisiones relacionadas única y directamente con el tratamiento, la manipulación o el almacenamiento de minerales de los fondos marinos, y
 - iv) las emisiones de los motores diésel dedicados exclusivamente a la exploración, la explotación y el consiguiente tratamiento mar adentro de los recursos minerales de los fondos marinos.
- b) Las prescripciones de la regla 19 18 del presente anexo no se aplicarán a la utilización de los hidrocarburos que se producen y utilizan ulteriormente in situ como combustible, cuando así lo apruebe la Administración.

Regla 4
Equivalentes

- 1) La Administración podrá autorizar a bordo de un buque accesorios, materiales, dispositivos o aparatos u otros procedimientos o métodos de cumplimiento utilizados en lugar de los prescritos en el presente Anexo, si tales accesorios, materiales, dispositivos o aparatos u otros procedimientos o métodos de cumplimiento utilizados son por lo menos tan eficaces como los prescritos en el presente Anexo.
- 2) La Administración que autorice accesorios, materiales, dispositivos o aparatos u otros procedimientos o métodos de cumplimiento utilizados en lugar de los prescritos en el presente Anexo comunicará a la Organización los pormenores de los mismos a fin de que ésta los notifique a las Partes para su información y para que tomen las medidas que puedan resultar oportunas.

CAPÍTULO II

RECONOCIMIENTO, CERTIFICACIÓN Y MEDIOS DE CONTROL

Regla 5

Reconocimientos

- 1) Todo buque de arqueo bruto igual o superior a 400 y todas las torres de perforación y otras plataformas, fijas o flotantes, serán objeto de los reconocimientos que se especifican a continuación:
 - a) un reconocimiento inicial antes de que el buque entre en servicio o de que se expida por primera vez el certificado prescrito en la regla 6 del presente Anexo. Este reconocimiento se realizará de modo que garantice que el equipo, los sistemas, los accesorios, las instalaciones y los materiales cumplen plenamente las prescripciones aplicables del presente Anexo;
 - b) un reconocimiento de renovación a intervalos especificados por la Administración, pero que no excederán de cinco años, salvo en los casos en que sean aplicables las reglas 9 2), 9 5), 9 6) o 9 7) del presente Anexo. El reconocimiento de renovación se realizará de modo que garantice que el equipo, los sistemas, los accesorios, las instalaciones y los materiales cumplen plenamente las prescripciones aplicables del presente Anexo;
 - c) un reconocimiento intermedio dentro de los tres meses anteriores o posteriores a la segunda o a la tercera fecha de vencimiento anual del certificado, el cual sustituirá a uno de los reconocimientos anuales estipulados en el párrafo 1) d) de la presente regla. El reconocimiento intermedio se realizará de modo que garantice que el equipo y las instalaciones cumplen plenamente las prescripciones aplicables del presente Anexo y están en buen estado de funcionamiento. Estos reconocimientos intermedios se consignarán en el certificado expedido en virtud de las reglas 6 o 7 del presente Anexo;
 - d) un reconocimiento anual dentro de los tres meses anteriores o posteriores a cada fecha de vencimiento anual del certificado, que comprenderá una inspección general del equipo, los sistemas, los accesorios, las instalaciones y los materiales mencionados en el párrafo 1) a) de la presente regla, a fin de garantizar que se han mantenido de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 4) de la presente regla y que continúan siendo satisfactorios para el servicio al que el buque esté destinado. Estos reconocimientos anuales se consignarán en el certificado expedido en virtud de lo dispuesto en las reglas 6 o 7 del presente Anexo; y
 - e) también se efectuará un reconocimiento adicional, ya general, ya parcial, según dicten las circunstancias, después de la realización de reparaciones a que den lugar las investigaciones prescritas en el párrafo 4) de la presente regla, o siempre que se efectúen a bordo reparaciones o renovaciones importantes. El reconocimiento será tal que garantice que se realizaron de modo efectivo las reparaciones necesarias, o

renovaciones en virtud del Anexo VI: Reglas para prevenir la contaminación atmosférica que los materiales utilizados en tales reparaciones o renovaciones y la calidad de éstas son satisfactorios en todos los sentidos y que el buque cumple plenamente lo dispuesto en el presente Anexo.

- 2) En el caso de los buques de arqueo bruto inferior a 400, la Administración podrá establecer las medidas pertinentes para garantizar el cumplimiento de las disposiciones aplicables del presente Anexo.
- 3)
 - a) El reconocimiento de buques, por lo que respecta a la aplicación de lo prescrito en el presente Anexo, será realizado por funcionarios de la Administración. No obstante, la Administración podrá confiar los reconocimientos a inspectores nombrados al efecto o a organizaciones reconocidas por ella. Tales organizaciones cumplirán las directrices adoptadas por la Organización* ;
 - b) El reconocimiento de los motores y del equipo, para determinar si cumplen lo dispuesto en la regla 13 del presente Anexo, se realizará de conformidad con lo dispuesto en el Código Técnico sobre los NO_x;
 - c) Cuando el inspector nombrado o la organización reconocida dictaminen que el estado del equipo no corresponde en lo esencial a los pormenores del certificado, el inspector o la organización harán que se tomen medidas correctivas e informarán oportunamente de ello a la Administración. Si no se toman dichas medidas correctivas, la Administración retirará el certificado. Si el buque se encuentra en un puerto de otra Parte, también se dará notificación inmediata a las autoridades competentes del Estado rector del puerto. Una vez que un funcionario de la Administración, un inspector nombrado o una organización reconocida hayan informado a las autoridades competentes del Estado rector del puerto, el Gobierno de dicho Estado prestará al funcionario, al inspector o a la organización mencionados toda la asistencia necesaria para el cumplimiento de las obligaciones impuestas por la presente regla; y
 - d) En todos los casos, la Administración interesada garantizará incondicionalmente la integridad y eficacia del reconocimiento y se comprometerá a hacer que se tomen las disposiciones necesarias para dar cumplimiento a esta obligación.
- 4)
 - a) Se mantendrá el equipo de modo que se ajuste a las disposiciones del presente Anexo y no se efectuará ningún cambio del equipo, los sistemas, los accesorios, las instalaciones o los materiales que fueron objeto del reconocimiento, sin la autorización expresa de la Administración. Se permitirá la simple sustitución de dicho equipo o accesorios por equipo y accesorios que se ajusten a las disposiciones del presente Anexo; y

* Véanse las Directrices relativas a la autorización de las organizaciones que actúen en nombre de la Administración, adoptadas por la Organización mediante la resolución A.739(18), y las Especificaciones relativas a las funciones de reconocimiento y certificación de las organizaciones reconocidas que actúen en nombre de la Administración, adoptadas por la Organización mediante la resolución A.789(19).

- b) Siempre que un buque sufra un accidente o se descubra algún defecto que afecte considerablemente a la eficacia o la integridad del equipo al que se aplique el presente Anexo, el capitán o el propietario del buque informarán lo antes posible a la Administración, al inspector nombrado o a la organización reconocida, encargados de expedir el certificado pertinente.

Regla 6

Expedición o refrendo del Certificado

- 1) Se expedirá un Certificado internacional de prevención de la contaminación atmosférica, tras un reconocimiento inicial o de renovación efectuado de conformidad con las disposiciones de la regla 5 del presente Anexo:
 - a) a todo buque de arqueo bruto igual o superior a 400 que realice viajes a puertos o terminales mar adentro sometidos a la jurisdicción de otras Partes; y
 - b) a las plataformas y torres de perforación que realicen viajes a aguas sometidas a la soberanía o jurisdicción de otras Partes.
- 2) En el caso de un buque construido antes de la fecha de entrada en vigor del Anexo VI, enmendado, la Administración de dicho buque expedirá un Certificado internacional de prevención de la contaminación atmosférica conforme a lo dispuesto en el párrafo 1) de la presente regla, a más tardar en la primera entrada programada en dique seco posterior a la fecha de la entrada en vigor del Anexo, y en ningún caso después de que hayan transcurrido tres años desde dicha fecha.
- 3) Tal certificado será expedido o refrendado por la Administración o por cualquier persona u organización debidamente autorizada por ella. En cualquier caso, la Administración asume la total responsabilidad del certificado.

Regla 7

Expedición o refrendo del certificado por otra Parte

- 1) Una Parte podrá, a requerimiento de la Administración, hacer que un buque sea objeto de reconocimiento y, si estima que cumple las disposiciones del presente Anexo, expedirá o autorizará la expedición a ese buque de un Certificado internacional de prevención de la contaminación atmosférica y, cuando corresponda, refrendará o autorizará el refrendo del certificado que haya a bordo, de conformidad con el presente Anexo.
- 2) Se remitirá lo antes posible a la Administración que haya pedido el reconocimiento una copia del certificado y otra del informe relativo al reconocimiento.
- 3) En el certificado se hará constar que éste ha sido expedido a petición de la Administración y que tendrá la misma fuerza y gozará del mismo reconocimiento que el expedido en virtud de la regla 5 del presente Anexo.
- 4) No se expedirá el Certificado internacional de prevención de la contaminación atmosférica a ningún buque con derecho a enarbolar el pabellón de un Estado que no sea Parte.

Regla 8

Modelo de certificado

El Certificado internacional de prevención de la contaminación atmosférica se elaborará conforme al modelo que figura en el apéndice I del presente Anexo y estará redactado como mínimo en español, francés o inglés. Cuando se use también un idioma oficial del país expedidor, dará fe el texto en dicho idioma en caso de controversia o discrepancia.

Regla 9

Duración y validez del certificado

- 1) El Certificado internacional de prevención de la contaminación atmosférica se expedirá para un periodo que especificará la Administración y que no excederá de cinco años.
- 2)
 - a) No obstante lo prescrito en el párrafo 1) de la presente regla, cuando el reconocimiento de renovación se efectúe dentro de los tres meses anteriores a la fecha de expiración del certificado existente, el nuevo certificado será válido a partir de la fecha en que finalice el reconocimiento de renovación, por un periodo que no excederá de cinco años contados a partir de la fecha de expiración del certificado existente;
 - b) Cuando el reconocimiento de renovación se efectúe después de la fecha de expiración del certificado existente, el nuevo certificado será válido a partir de la fecha en que finalice el reconocimiento de renovación, por un periodo que no excederá de cinco años contados a partir de la fecha de expiración del certificado existente; y
 - c) Cuando el reconocimiento de renovación se efectúe con más de tres meses de antelación a la fecha de expiración del certificado existente, el nuevo certificado será válido a partir de la fecha en que finalice el reconocimiento de renovación, por un periodo que no excederá de cinco años contados a partir de dicha fecha.
- 3) Si un certificado se expide para un periodo de menos de cinco años, la Administración podrá prorrogar su validez más allá de la fecha de expiración hasta el periodo máximo especificado en el párrafo 1) de la presente regla, siempre que los reconocimientos citados en las reglas 5 1) c) y 5 1) d) del presente Anexo, aplicables cuando se expide un certificado para un periodo de cinco años, se hayan efectuado como proceda.
- 4) Si se ha efectuado un reconocimiento de renovación y no ha sido posible expedir o facilitar al buque un nuevo certificado antes de la fecha de expiración del certificado existente, la persona o la organización autorizada por la Administración podrá refrendar el certificado existente, el cual será aceptado como válido por un periodo adicional que no excederá de cinco meses contados a partir de la fecha de expiración.
- 5) Si, en la fecha de expiración de un certificado, un buque no se encuentra en el puerto en que haya de ser objeto de reconocimiento, la Administración podrá prorrogar la validez del certificado, pero esta prórroga sólo se concederá con el fin de que el buque pueda proseguir su viaje hasta el puerto en que haya de ser objeto de reconocimiento, y aun así únicamente en los casos en que se estime oportuno y razonable hacerlo. No se prorrogará ningún certificado por un

periodo superior a tres meses, y el buque al que se le haya concedido tal prórroga no quedará autorizado en virtud de ésta, cuando llegue al puerto en que haya de ser objeto de reconocimiento, a salir de dicho puerto sin haber obtenido previamente un nuevo certificado. Una vez finalizado el reconocimiento de renovación, el nuevo certificado será válido por un periodo que no excederá de cinco años contados a partir de la fecha de expiración del certificado existente antes de que se concediera la prórroga.

6) Todo certificado expedido a un buque dedicado a viajes cortos que no haya sido prorrogado en virtud de las precedentes disposiciones de la presente regla, podrá ser prorrogado por la Administración por un periodo de gracia no superior a un mes a partir de la fecha de expiración indicada en el mismo. Cuando se haya finalizado el reconocimiento de renovación, el nuevo certificado será válido por un periodo que no excederá de cinco años contados a partir de la fecha de expiración del certificado existente antes de que se concediera la prórroga.

7) En circunstancias especiales, que determinará la Administración, no será necesario, contrariamente a lo prescrito en los párrafos 2) b), 5) o 6) de la presente regla, que la validez de un nuevo certificado comience a partir de la fecha de expiración del certificado existente. En estas circunstancias especiales, el nuevo certificado será válido por un periodo que no excederá de cinco años contados a partir de la fecha en que finalice el reconocimiento de renovación.

8) Cuando se efectúe un reconocimiento anual o intermedio antes del periodo estipulado en la regla 5 del presente Anexo:

- a) la fecha de vencimiento anual que figure en el certificado se modificará sustituyéndola por una fecha que no sea más de tres meses posterior a la fecha en que terminó el reconocimiento;
- b) el reconocimiento anual o intermedio subsiguiente prescrito en la regla 5 del presente Anexo se efectuará a los intervalos que en dicha regla se establezcan, teniendo en cuenta la nueva fecha de vencimiento anual; y
- c) la fecha de expiración podrá permanecer inalterada a condición de que se efectúen uno o más reconocimientos anuales o intermedios, según proceda, de manera que no se excedan entre los distintos reconocimientos los intervalos máximos estipulados en la regla 5 del presente Anexo.

9) Todo certificado expedido en virtud de las reglas 6 o 7 del presente Anexo perderá su validez en cualquiera de los casos siguientes:

- a) si los reconocimientos pertinentes no se han efectuado en los intervalos estipulados en la regla 5 1) del presente Anexo;
- b) si el certificado no es refrendado de conformidad con lo dispuesto en la regla 5 1) c) o 5 1) d) del presente Anexo; y

- c) cuando el buque cambie su pabellón por el de otro Estado. Sólo se expedirá un nuevo certificado cuando el Gobierno que lo expida se haya cerciorado plenamente de que el buque cumple lo prescrito en la regla 5 4) a) del presente Anexo. Si se produce un cambio de pabellón entre Partes, el Gobierno de la Parte cuyo pabellón el buque tenía previamente derecho a enarbolar transmitirá lo antes posible a la Administración, previa petición de ésta cursada dentro del plazo de tres meses después de efectuado el cambio, copias del certificado que llevaba el buque antes del cambio y, si están disponibles, copias de los informes de los reconocimientos pertinentes.

Regla 10

Supervisión de las prescripciones operacionales por el Estado rector del puerto

- 1) Un buque que se encuentre en un puerto o en un terminal mar adentro sometido a la jurisdicción de otra Parte podrá ser objeto de una inspección por funcionarios debidamente autorizados por dicha Parte en lo que respecta a las prescripciones operacionales del presente Anexo, si existen motivos fundados para pensar que el capitán o la tripulación no están familiarizados con los procedimientos esenciales de a bordo relativos a la prevención de la contaminación atmosférica ocasionada por los buques.
- 2) En las circunstancias indicadas en el párrafo 1) de la presente regla, la Parte interesada tomará medidas para garantizar que el buque no se haga a la mar hasta que la situación se haya remediado conforme a lo prescrito en el presente Anexo.
- 3) Los procedimientos relativos a la supervisión por el Estado rector del puerto prescritos en el artículo 5 del presente Convenio se aplicarán a la presente regla.
- 4) Nada de lo dispuesto en la presente regla se interpretará como una limitación de los derechos y obligaciones de una Parte que supervise las prescripciones operacionales específicamente previstas en el presente Convenio.

Regla 11

Detección de transgresiones y cumplimiento

- 1) Las Partes cooperarán en toda gestión que conduzca a la detección de las transgresiones y al cumplimiento de las disposiciones del mismo utilizando cualquier medida apropiada y practicable de detección y de vigilancia ambiental, los procedimientos adecuados de notificación y el acopio de pruebas.
- 2) Todo buque al que se aplique este Anexo puede ser objeto de inspección, en cualquier puerto o terminal mar adentro de una Parte, por los funcionarios que nombre o autorice dicha Parte a fin de verificar si el buque ha emitido alguna de las sustancias a las que se aplica el presente Anexo transgrediendo lo dispuesto en el mismo. Si la inspección indica que hubo transgresión del presente Anexo se enviará informe a la Administración para que tome las medidas oportunas.

- 3) Cualquier Parte facilitará a la Administración pruebas, si las hubiere, de que un buque ha emitido alguna de las sustancias a las que se aplica el presente Anexo, transgrediendo lo dispuesto en el mismo. Cuando sea posible, la autoridad competente de dicha Parte notificará al capitán del buque la transgresión que se le imputa.
- 4) Al recibir tales pruebas, la Administración investigará el asunto y podrá solicitar de la otra Parte que le facilite más o mejores pruebas de la presunta transgresión. Si la Administración estima que hay pruebas suficientes para incoar un procedimiento respecto a la presunta transgresión, hará que se inicie tal procedimiento lo antes posible de conformidad con su legislación. Esa Administración informará inmediatamente a la Parte que haya notificado la presunta transgresión, y a la Organización, de las medidas que se hayan tomado.
- 5) Toda Parte podrá asimismo proceder a la inspección de un buque al que sea de aplicación el presente Anexo cuando el buque entre en los puertos o terminales mar adentro bajo su jurisdicción, si ha recibido de cualquier otra Parte una solicitud de investigación junto con pruebas suficientes de que ese buque ha emitido en cualquier lugar alguna de las sustancias a las que se aplica el presente Anexo transgrediendo lo dispuesto en el mismo. El informe de la investigación se transmitirá tanto a la Parte que la solicitó como a la Administración, a fin de que puedan tomarse las medidas oportunas con arreglo al presente Convenio.
- 6) Las normas de derecho internacional relativas a la prevención, reducción y control de la contaminación del medio marino causada por los buques, incluidas las relativas a ejecución y garantías, que estén en vigor en el momento de la aplicación o interpretación del presente Anexo se aplicarán *mutatis mutandis* a las reglas y normas establecidas en el mismo.

CAPÍTULO III

PRESCRIPCIONES PARA EL CONTROL DE LAS EMISIONES DE LOS BUQUES

Regla 12

Sustancias que agotan la capa de ozono

- 1) La presente regla no se aplica al equipo permanentemente sellado que no tenga conexiones de carga de refrigerante ni componentes potencialmente desmontables que contengan sustancias que agotan la capa de ozono.
- 2) A reserva de lo dispuesto en la regla 3, se prohíbe toda emisión deliberada de sustancias que agotan la capa de ozono. Las emisiones deliberadas incluyen las que se producen durante el mantenimiento, la revisión, la reparación o el arrumbamiento de sistemas o equipo, excepto la liberación de cantidades mínimas durante la recuperación o el reciclaje de una sustancia que agota la capa de ozono. Las emisiones debidas a fugas de una sustancia que agota la capa de ozono, independientemente de que las fugas sean o no deliberadas, podrán ser reglamentadas por las Partes.
- 3)
 - a) Se prohibirán las instalaciones que contengan sustancias que agotan la capa de ozono:
 - i) en los buques construidos el 19 de mayo de 2005 o posteriormente; o
 - ii) en el caso de los buques construidos antes del 19 de mayo de 2005, cuya fecha contractual de entrega del equipo al buque sea el 19 de mayo de 2005 o posteriormente, o en ausencia de una fecha contractual de entrega, el equipo entregado de manera efectiva al buque el 19 de mayo de 2005 o posteriormente.
 - b) Se prohibirán las instalaciones que contengan hidroclorofluorocarbonos:
 - i) en los buques construidos el 1 de enero de 2020 o posteriormente; o
 - ii) en el caso de los buques construidos antes del 1 de enero de 2020, cuya fecha contractual de entrega del equipo al buque sea el 1 de enero de 2020 o posteriormente, o en ausencia de una fecha contractual de entrega, el equipo entregado de manera efectiva al buque el 1 de enero de 2020 o posteriormente.

4) Las sustancias a que se hace referencia en la presente regla y el equipo que contenga dichas sustancias se depositarán en instalaciones de recepción adecuadas cuando se retiren del buque.

5) A reserva de lo dispuesto en la presente regla, todos los buques deberán mantener una lista del equipo que contiene sustancias que agotan la capa de ozono.¹

6) Todos los buques de arqueo igual o superior a 400 con sistemas recargables que contienen sustancias que agotan la capa de ozono deberán estar provistos de un registro de dichas sustancias. Ese registro puede formar parte del diario de navegación.

7) El registro de las sustancias que agotan la capa de ozono estará expresado en términos de masa (kg) de la sustancia y se completará sin demora en cada ocasión, con respecto a las siguientes actividades:

- a) recarga, plena o parcial del equipo que contiene sustancias que agotan la capa de ozono;
- b) reparación o mantenimiento de todo equipo que contenga sustancias que agotan la capa de ozono;
- c) descarga a la atmósfera de las sustancias que agotan la capa de ozono:
 - i) deliberada; y
 - ii) no deliberada;
- d) descarga de sustancias que agotan la capa de ozono en las instalaciones de recepción situadas en tierra;
- e) suministro al buque de sustancias que agotan la capa de ozono.

Regla 13 **Óxidos de nitrógeno (NO_x)**

Ámbito de aplicación

- 1) a) La presente regla se aplicará:
 - i) a todo motor diésel con una potencia de salida superior a 130 kW;

¹ Véase la sección 2.1 del apéndice I del Anexo VI, enmendado, "Suplemento del Certificado internacional de prevención de la contaminación atmosférica (Certificado IAPP)".

- [ii) Opción 1: *a todo motor diésel [con una potencia de salida superior a 130 kW] [con una cilindrada igual o superior a [[30][60] litros] [instalado en un buque construido el 1 de enero de 1990 o posteriormente y antes del 1 de enero de 2000]]*; y
 - [ii) Opción 2: *a todo motor diésel sujeto a lo dispuesto en el párrafo 7 de la presente regla*]; y
 - ii[i]) a todo motor diésel con una potencia de salida superior a 130 kW, que haya sido objeto de una transformación importante, salvo cuando haya quedado demostrado, a satisfacción de la Administración, que el motor constituye una sustitución idéntica del motor que está sustituyendo y que no esté contemplado en el apartado i) del párrafo 1 a) de la presente regla.
 - b) La presente regla no se aplicará:
 - i) a todo motor diésel previsto para ser utilizado únicamente en caso de emergencia, o utilizado únicamente para accionar dispositivos o equipo previstos únicamente para ser utilizados en caso de emergencia a bordo del buque en que estén instalados, ni a todo motor diésel instalado a bordo de un bote salvavidas previsto para ser utilizado únicamente en caso de emergencia; ni
 - ii) a los motores diésel instalados a bordo de buques que estén solamente dedicados a realizar viajes dentro de las aguas sometidas a la soberanía o jurisdicción del Estado cuyo pabellón están autorizados a enarbolar, a condición de que tales motores estén sometidos a otra medida de control de los NO_x establecida por la Administración.
 - c) No obstante lo dispuesto en el apartado a) del presente párrafo, la Administración podrá permitir que la presente regla no se aplique a los motores diésel que se instalen en los buques construidos antes del 19 de mayo de 2005 o en los buques que sean objeto de una transformación importante antes de esa fecha, a condición de que éstos estén exclusivamente dedicados a realizar viajes hacia puertos o terminales mar adentro situados en el Estado cuyo pabellón están autorizados a enarbolar.
- 2) a) A los efectos de la presente regla, por *transformación importante* se entenderá la modificación de un motor diésel que no haya sido certificado según las normas estipuladas en los párrafos 3, 4 ó 6 de la presente regla mediante la cual:
- i) se sustituye el motor por un motor diésel, o
 - ii) se realiza una modificación sustancial del motor, según se define ésta en el Código Técnico sobre los NO_x, o

- iii) se aumenta la velocidad de régimen máxima continua del motor en más de un 10% en comparación con la velocidad de régimen máxima continua que figura en la certificación original del motor.
- b) En el caso de una transformación importante que suponga la sustitución de un motor existente por un motor no idéntico o la instalación de un motor adicional, se aplicarán las normas estipuladas en esta regla que estén en vigor en el momento de la sustitución o adición de un motor. Por lo que respecta únicamente a los motores de sustitución, si el 1 de enero de 201[6] o posteriormente no es posible que dicho motor de sustitución se ajuste a las normas estipuladas en el párrafo 5 de esta regla (nivel III), ese motor de sustitución habrá de ajustarse a las normas estipuladas en el párrafo 4 de esta regla (nivel II). La Organización elaborará directrices para establecer criterios relativos a los casos en que no sea posible que un motor de sustitución se ajuste las normas estipuladas en el párrafo 5 de esta regla.
- c) Por lo que respecta a los motores mencionados en los incisos ii) o iii) de este párrafo 2a), esos motores habrán de ajustarse a las normas siguientes:
 - i) en el caso de los buques construidos antes del 1 de enero de 2000, se aplicarán las normas estipuladas en el párrafo 3 de esta regla; y
 - ii) en el caso de los buques construidos el 1 de enero de 2000 o posteriormente, se aplicarán las normas que estén en vigor en el momento de construcción del buque.

Nivel I *Nota: ésta es la norma existente relativa a los 17 g/kWh del Anexo VI.*

3) A reserva de lo dispuesto en la regla 3 del presente Anexo, se prohíbe el funcionamiento de todo motor diésel instalado en un buque construido el 1 de enero de 2000 o posteriormente y antes del 1 de enero de 2011, a menos que la cantidad de óxidos de nitrógeno (calculada en forma de emisión total ponderada de NO₂) emitidos por el motor se encuentre dentro de los límites que figuran a continuación, siendo n la velocidad de régimen del motor (revoluciones por minuto del cigüeñal):

- a) 17,0 g/kWh si n es inferior a 130 rpm;
- b) $45,0 * n^{(-0,2)}$ g/kWh si n es igual o superior a 130 rpm pero inferior a 2 000 rpm; o
- c) 9,8 g/kWh si n es igual o superior a 2 000 rpm.

Nivel II² *Nota: las normas propuestas se encuentran entre 2,0% - 3,5% g/kWh.*

4) A reserva de lo dispuesto en la regla 3 del presente Anexo, se prohíbe el funcionamiento de todo motor diésel instalado en un buque construido el 1 de enero de 2011 o posteriormente, a menos que la cantidad de óxidos de nitrógeno (calculada en forma de emisión total ponderada de NO₂) emitidos por el motor se encuentre dentro de los límites que figuran a continuación, siendo n la velocidad de régimen del motor (revoluciones por minuto del cigüeñal):

- a) 14,4 g/kWh si n es inferior a 130 rpm;
- b) $44 * n(-0,23)$ g/kWh si n es igual o superior a 130 rpm pero inferior a 2 000 rpm; o
- c) 7,7 g/kWh si n es igual o superior a 2 000 rpm.

Nivel III

5) a) A reserva de lo dispuesto en la regla 3 del presente Anexo, el funcionamiento de los motores diésel con una potencia superior a 600 kW instalados en buques construidos el 1 de enero de 2016 o posteriormente:

- i) no obstante lo dispuesto en el apartado a) i) del párrafo 1 de la presente regla, los párrafos 5 y 6 de la misma solamente se aplicarán a cada motor diésel cuya potencia sea superior a 6000 kW; sin embargo, dichos párrafos pueden aplicarse, a discreción de una Parte, a motores diésel con una potencia superior a 130 kW;
- ii) está prohibido, a menos que la cantidad de óxidos de nitrógeno (calculada en forma de emisión total ponderada de NO₂) emitidos por el motor se encuentre dentro de los límites que figuran a continuación, siendo n la velocidad de régimen del motor (revoluciones por minuto del cigüeñal):
 - a) 3,4 g/kWh si n es inferior a 130 rpm;
 - b) $9 * n(-0,2)$ g/kWh si n es igual o superior a 130 rpm pero inferior a 2 000 rpm; y
 - c) 2,0 g/kWh si n es igual o superior a 2 000 rpm; y
- iii) está sujeto a la[s] norma[s] estipulada[s] en el apartado i) de este párrafo si el buque está operando [en una zona de control de las emisiones estipulada en el párrafo 6 de la presente regla o designada en virtud del mismo].

² El Nivel II es para los buques construidos el 1 de enero de 2011 o posteriormente y antes del 1 de enero de 20[15][16].

- b) En el caso de los motores diésel instalados en buques construidos el 1 de enero de 20[15][16], las normas estipuladas en el párrafo 4 de la presente regla se aplicarán cuando el buque esté operando fuera de dicha zona designada de control de las emisiones.
- 6) A los efectos de la presente regla, las zonas de control de las emisiones incluirán:
- a) ...; y
 - b) cualquier otra zona marítima, incluidas las zonas portuarias, designadas por la Organización de conformidad con los criterios y procedimientos estipulados en el apéndice III del presente Anexo).

Motores instalados en buques construidos antes del 1 de enero de 2000³

[7) Opción 1:

- a) A reserva de lo dispuesto en la regla 3 del presente Anexo, se prohíbe el funcionamiento de todo motor diésel [cuya cilindrada sea igual o superior a [30/60/90] litros] [con una potencia de salida superior a 5000 kW] instalado en un buque construido el 1 de enero de 1990 o posteriormente y antes del 1 de enero de 2000, a menos que la cantidad de óxidos de nitrógeno (calculada en forma de emisión total ponderada de NO₂) emitidos por el motor sea:
 - i) 17,0 g/kWh si n es inferior a 130 rpm;
 - ii) $45,0 * n^{(-0,2)}$ g/kWh si n es igual o superior a 130 rpm pero inferior a 2 000 rpm; y
 - iii) 9,8 g/kWh si n es igual o superior a 2 000 rpm];siendo n = velocidad del régimen del motor (revoluciones por minuto del cigüeñal);
- b) Todo motor al que se aplique el apartado a) del presente párrafo cumplirá la norma o normas estipuladas en dicho apartado a más tardar para el primer reconocimiento intermedio o de renovación, si éste se realizara en fecha posterior[, contando a partir del 1 de enero de 2010]; y
- c) Si un motor no puede cumplir las normas que figuran en el apartado a) del presente párrafo, un Estado rector del puerto puede:
 - i) exigir a un buque que use combustible destilado³; o

³ Si se acepta esta opción, debería estudiarse qué grado de destilación del combustible se requeriría. Asimismo deberían examinarse las cuestiones relativas a las zonas.

- ii) A reserva de las disposiciones del derecho internacional, denegar la entrada a los buques en los puertos o terminales mar adentro bajo su jurisdicción, salvo cuando sea necesario a los efectos de garantizar la seguridad de un buque o para salvar vidas en el mar. En tales casos, esa Parte comunicará a la Organización, para que ésta los distribuya a las Partes los pormenores al respecto para su información.]

[7) Opción 2⁴:

- a) Todo motor diésel [cuya cilindrada sea igual o superior a [30/60/90] litros] [con una potencia de salida superior a 5000 kW] instalado en un buque construido el 1 de enero de 1990 o posteriormente y antes del 1 de enero de 2000 cumplirá los límites de las emisiones de NO_x que figuran en el apartado f) de este párrafo si existe un equipo certificado de actualización de las emisiones disponible para dicho motor;
- b) se considerará que un equipo de actualización de las emisiones está disponible [12] meses después de que [una Administración] [la Administración del país del proyectista del motor] [una Administración que sea parte en el Anexo VI] [la Administración de abanderamiento] haya entregado a la Organización una notificación (en la que figure una lista de los modelos a los que se aplica el equipo de actualización de las emisiones) en la que conste que se ha certificado que dicho equipo cumple los límites que figuran en f), así como las siguientes condiciones:
 - i) el proyectista del motor confirma que el equipo de actualización de las emisiones no tendrá un efecto adverso sobre la potencia del motor [GT 1%], el consumo de combustible [GT 2%], durabilidad y fiabilidad [como demuestra una carta circular remitida por el proyectista del motor]; y
 - ii) el fabricante del equipo de actualización de las emisiones confirma que el precio del equipo, incluida su instalación y el incremento del coste del funcionamiento del motor, no supera [VALOR ABSOLUTO/VALOR por tonelada de NO_x reducida].

⁴ La disponibilidad de los equipos de actualización de las emisiones dependerá del mercado. Por consiguiente, puede ser necesario crear incentivos para que los propietarios de los buques soliciten a los fabricantes el suministro de dichos equipos, incentivos que puedan fomentar la introducción y certificación de dichos equipos, como los derechos por los pasos de navegación, la estructura de los derechos de puerto, o las prescripciones para utilizar tecnologías de control alternativas o prescripciones operacionales cuando se opere en determinadas zonas, incluida la reducción de velocidad y el uso de combustibles destilados.

En lugar de los límites de NO_x de nivel 1, debería considerarse la posibilidad de recurrir a un criterio que prescriba que los equipos de actualización de las emisiones cumplan bien los límites de NO_x, bien una reducción del 20% en las emisiones de NO_x medidas, [la que sea superior].

- c) Si un propietario puede demostrar, a criterio de la Administración de abanderamiento del buque en el que se instala el equipo, que dicho equipo de actualización de las emisiones no está disponible a través de los canales comerciales normales a la fecha en que el equipo debe instalarse, en tal caso se considerará, no obstante el apartado b), que el equipo no está disponible.
- d) Un motor al que se le aplique lo dispuesto en el presente párrafo deberá cumplir las normas que figuran en f) a más tardar cuando se le efectúe el primer reconocimiento intermedio o el reconocimiento de renovación si este último es posterior, como se prescribe en la regla 5 a partir de que un equipo de actualización de las emisiones esté disponible para dicho motor en virtud de los apartados b) y c). El propietario del buque puede solicitar una prórroga de este periodo hasta la primera entrada en dique seco a partir de que el equipo esté disponible, en los casos en que el fabricante del equipo especifique que para la instalación del equipo de actualización de las emisiones se requiere que el motor esté fuera de servicio.
- e) El certificado IAPP de un buque con un motor para el que haya disponible un equipo de actualización de las emisiones se examinará a fin de indicar que el motor está sujeto a lo prescrito en la presente regla.
- f) A reserva de lo dispuesto en la regla 3 del presente Anexo y para los motores a los que se aplica este párrafo, se prohíbe el funcionamiento de todo motor existente, a menos que la cantidad de óxidos de nitrógeno (calculada en forma de emisión total ponderada de NO₂) emitidos por el motor se encuentre dentro de los límites que figuran a continuación o no los exceda, siendo n la velocidad de régimen del motor (revoluciones por minuto del cigüeñal):
 - i) 17,0 g/kWh si n es inferior a 130 rpm;
 - ii) $45,0 * n^{(-0,2)}$ g/kWh si n es igual o superior a 130 rpm pero inferior a 2 000 rpm;
o
 - iii) 9,8 g/kWh si n es igual o superior a 2 000 rpm.

Alternativas

- 8) No obstante lo dispuesto en los párrafos 3, 4, 5 y 7 de la presente regla, se permite el funcionamiento de un motor diésel si:
 - i) el motor consta de un sistema de limpieza de los gases de escape, aprobado por la Administración de conformidad con lo dispuesto en el Código Técnico sobre los NO_x, destinado a reducir las emisiones de NO_x del buque a los límites especificados en los párrafos 3, 4, 5 y 7 de la presente regla, como mínimo; o
 - ii) se utiliza cualquier otro método equivalente, aprobado por la Administración teniendo en cuenta las directrices pertinentes que elabore la Organización, con objeto de reducir las emisiones de NO_x del buque a los límites especificados en los párrafos 3, 4, 5 y 7 de la presente regla, como mínimo.

Certificación

- 9) La certificación, pruebas y los procedimientos de medición correspondientes a las normas estipuladas en la presente regla se recogen en el Código Técnico sobre los NO_x.
- 10) Los procedimientos para determinar las emisiones de NO_x que figuran en el Código Técnico sobre los NO_x tienen por objeto ser representativos del funcionamiento normal del motor. Los dispositivos manipuladores y las estrategias irracionales de control de emisiones van en contra de este propósito y no están permitidos. La presente regla no prohíbe el uso de dispositivos de control auxiliar utilizados para proteger al motor y/o su equipo auxiliar en caso de condiciones de funcionamiento que pudieran ocasionar daños o averías o que se utilicen para facilitar el arranque del motor.

Examen

- 11) A más tardar, [4] años antes de que las normas que figuran en el párrafo 5 de la presente regla entren en vigor, la Organización examinará los avances tecnológicos que se hayan producido, a fin de implantar dichas normas y adoptar las medidas que estime necesarias.

Regla 14

Óxidos de azufre (SO_x) y materia particulada

Opción 1: Planteamiento mundial

Regla 14

Óxidos de azufre (SO_x) y materia particulada

Prescripciones generales

- 1) El contenido de azufre de todo fueloil utilizado a bordo de los buques no excederá del:
- i) 4,50% masa/masa;
 - ii) 1,00% masa/masa el 1 de enero de 201[2] o posteriormente; y
 - iii) 0,50% masa/masa el 1 de enero de 201[5] o posteriormente.
- 2) El contenido medio de azufre a escala mundial del fueloil residual suministrado para uso a bordo de los buques se vigilará teniendo en cuenta las directrices elaboradas por la Organización.⁵

⁵ MEPC.82(43), "Directrices para la vigilancia del contenido medio de azufre a escala mundial del fueloil residual suministrado para uso a bordo de los buques".

Prescripciones aplicables en las zonas de control de las emisiones

- 3) A los efectos de la presente regla habrá zonas de control de las emisiones hasta el 1 de enero de 201[2] para la reducción de emisiones de SO_x y materia particulada, que incluirán:
- a) la zona del mar Báltico definida en el apartado 1) b) de la regla 10 del Anexo I, el mar del Norte, como se define en el apartado 1) f) de la regla 5 del Anexo V; y
 - b) cualquier otra zona marítima o portuaria designada por la Organización de conformidad con los criterios y procedimientos estipulados en el apéndice III del presente Anexo.
- 4) Con anterioridad al 1 de enero de 201[2], mientras los buques se encuentren dentro de una zona de control de las emisiones, cumplirán al menos una de las siguientes condiciones:
- a) el contenido de azufre del fueloil que se utiliza a bordo de los buques en una zona de control de las emisiones no excede del 1,50% masa/masa;
 - b) se utiliza un sistema de limpieza de los gases de escape, aprobado por la Administración teniendo en cuenta las directrices que elabore la Organización,⁶ para reducir la cantidad total de las emisiones de SO_x y materia particulada del buque, incluidas las de los motores propulsores principales y auxiliares, a 6,0 g de SO_x/kWh o menos, calculada en forma de emisión total ponderada de dióxido de azufre; o
 - c) se utiliza cualquier otro método o tecnología verificable que se pueda hacer aplicar para reducir las emisiones de SO_x y materia particulada a un nivel equivalente al que se indica en el apartado a) o b). Esos métodos deberán estar aprobados por la Administración teniendo en cuenta las directrices que elabore la Organización.
 - d) Los flujos de desechos procedentes de la utilización de dicho equipo de conformidad con los apartados b) y c) del presente párrafo 4) no se descargarán en puertos ni en estuarios, a menos que se pueda demostrar de forma detallada con documentos que tales flujos de desechos no tienen un efecto negativo en los ecosistemas de esos puertos, basándose en los criterios notificados por las autoridades del Estado rector del puerto a la Organización. La Organización notificará esos criterios a todas las Partes.
- 5) El proveedor demostrará mediante la pertinente documentación, según lo prescrito en la regla 18 del presente Anexo, el contenido de azufre del fueloil mencionado en el párrafo 1) y en el apartado 4) a) de la presente regla.

⁶ MEPC.[xx]((xx)), "Directrices relativas a los sistemas de limpieza de los gases de escape".

6) En los buques que utilicen fueloil de distintos tipos para cumplir lo prescrito en el apartado 4) a) de la presente regla, se llevará un procedimiento por escrito que muestre cómo se debe realizar el cambio de combustible a fin de prever tiempo suficiente para limpiar todos los combustibles que tengan un contenido de azufre superior al 1,50% masa/masa especificado en el apartado 4) a) de la presente regla del sistema de distribución de fueloil, antes de entrar en una zona de control de las emisiones. Se asentará en el libro registro prescrito por la Administración antes de entrar a una zona de control de las emisiones, y se comenzará a registrar antes de salir de dicha zona, el volumen de fueloil con bajo contenido de azufre (igual o inferior al 1,50%) de cada tanque, así como la fecha, la hora y la situación del buque cuando se llevó a cabo dicha operación.

7) Durante los doce meses siguientes a una enmienda al presente Protocolo por la que se designe una zona específica de control de las emisiones en virtud de lo dispuesto en el apartado 3) b) de la presente regla, los buques que penetren en una zona de control de las emisiones mencionada en el apartado 3) a) de la presente regla o designada en virtud de lo dispuesto en el apartado 3) b) de la presente regla, estarán exentos de las prescripciones de los párrafos 4) y 6) de la presente regla y de las prescripciones del párrafo 5) de la presente regla en lo que se refiera al apartado 4) a) de la misma.

[8) Todo Estado rector del puerto que establezca medidas adicionales para tratar las emisiones atmosféricas procedentes de los buques debe notificar dichas prescripciones a la Organización a más tardar seis meses antes de la fecha en que éstas surtan efecto.]

Opción 2: Cambio en la prescripción relativa a las zonas de control de las emisiones

Regla 14

Óxidos de azufre (SO_x) y materia particulada

Prescripciones generales

1) El contenido de azufre de todo fueloil utilizado a bordo de los buques no excederá del 4,50% masa/masa.

2) El contenido medio de azufre a escala mundial del fueloil residual suministrado para uso a bordo de los buques se vigilará teniendo en cuenta las directrices elaboradas por la Organización.⁷

Prescripciones aplicables en las zonas de control de las emisiones

- 3) A los efectos de la presente regla las zonas de control de las emisiones incluirán:
- a) la zona del mar Báltico definida en el apartado 1) b) de la regla 10 del Anexo I, el mar del Norte, como se define en el apartado 1) f) de la regla 5 del Anexo V; y

⁷ MEPC.82(43), "Directrices para la vigilancia del contenido medio de azufre a escala mundial del fueloil residual suministrado para uso a bordo de los buques".

- b) cualquier otra zona marítima o portuaria designada por la Organización de conformidad con los criterios y procedimientos estipulados en el apéndice III del presente Anexo.
- 4) Mientras los buques se encuentren dentro de una zona de control de las emisiones, cumplirán al menos una de las siguientes condiciones:
- a) el contenido de azufre del fueloil que se utiliza a bordo de los buques en una zona de control de las emisiones no excederá de los siguientes límites:
 - i) 1,50% masa/masa; y
 - ii) 0,10% masa/masa el 1 de enero de 201[2] o posteriormente;
 - b) se utiliza un sistema de limpieza de los gases de escape, aprobado por la Administración teniendo en cuenta las directrices que elabore la Organización,⁸ para reducir la cantidad total de las emisiones de SO_x y materia particulada del buque, incluidas las de los motores propulsores principales y auxiliares, a los siguientes niveles o menos:
 - i) 6,0 g de SO_x/kWh o menos, calculada en forma de emisión total ponderada de dióxido de azufre; y
 - ii) 0,4 g de SO_x/kWh o menos, calculada en forma de emisión total ponderada de dióxido de azufre, el 1 de enero de 201[2] o posteriormente; o
 - c) se utiliza cualquier otro método o tecnología verificable que se pueda hacer aplicar para reducir las emisiones de SO_x y materia particulada a un nivel equivalente al que se indica en el apartado a) o b). Esos métodos deberán estar aprobados por la Administración teniendo en cuenta las directrices que elabore la Organización.
 - d) Los flujos de desechos procedentes de la utilización de dicho equipo de conformidad con los apartados b) y c) del presente párrafo 4) no se descargarán en puertos ni en estuarios, a menos que se pueda demostrar de forma detallada con documentos que tales flujos de desechos no tienen un efecto negativo en los ecosistemas de esos puertos, basándose en los criterios notificados por las autoridades del Estado rector del puerto a la Organización. La Organización notificará esos criterios a todas las Partes.
- 5) El proveedor demostrará mediante la pertinente documentación, según lo prescrito en la regla 18 del presente Anexo, el contenido de azufre del fueloil mencionado en el párrafo 1) y en el apartado 4) a) de la presente regla.

⁸ MEPC.[xx]([xx]), "Directrices relativas a los sistemas de limpieza de los gases de escape".

6) En los buques que utilicen fueloil de distintos tipos para cumplir lo prescrito en el apartado 4) a) de la presente regla, se llevará un procedimiento por escrito que muestre cómo se debe realizar el cambio de combustible a fin de prever tiempo suficiente para limpiar todos los combustibles que excedan del contenido de azufre aplicable especificado en el apartado a) del párrafo 4) de la presente regla del sistema de distribución de fueloil, antes de entrar en una zona de control de las emisiones. Se asentará en el libro registro prescrito por la Administración antes de entrar a una zona de control de las emisiones, y se comenzará a registrar antes de salir de dicha zona, el volumen de fueloil con bajo contenido de azufre de cada tanque, así como la fecha, la hora y la situación del buque cuando se llevó a cabo dicha operación.

7) Durante los doce meses siguientes a una enmienda al presente Protocolo por la que se designe una zona específica de control de las emisiones en virtud de lo dispuesto en el apartado 3) b) de la presente regla, los buques que penetren en una zona de control de las emisiones mencionada en el apartado 3) a) de la presente regla o designada en virtud de lo dispuesto en el apartado 3) b) de la presente regla, estarán exentos de las prescripciones de los párrafos 4) y 6) de la presente regla y de las prescripciones del párrafo 5) de la presente regla en lo que se refiera al apartado 4) a) de la misma.

[8) Todo Estado rector del puerto que establezca medidas adicionales para tratar las emisiones atmosféricas procedentes de los buques debe notificar dichas prescripciones a la Organización a más tardar seis meses antes de la fecha en que éstas surtan efecto.]

Opción 3: Zona de control de las emisiones/microzonas de control de las emisiones/límite máximo mundial

Regla 14

Óxidos de azufre (SO_x) y materia particulada

Prescripciones generales

- 1) El contenido de azufre de todo fueloil utilizado a bordo de los buques no excederá del:
 - i) 4,50% masa/masa; y
 - ii) 3,00% masa/masa el 1 de enero de 201[2] o posteriormente.
- 2) El contenido medio de azufre a escala mundial del fueloil residual suministrado para uso a bordo de los buques se vigilará teniendo en cuenta las directrices elaboradas por la Organización.⁹

Prescripciones aplicables en las zonas de control de las emisiones

- 3) A los efectos de la presente regla las zonas de control de las emisiones incluirán:
 - a) la zona del mar Báltico definida en el apartado 1) b) de la regla 10 del Anexo I, el mar del Norte, como se define en el apartado 1) f) de la regla 5 del Anexo V; y

⁹ MEPC.82(43), "Directrices para la vigilancia del contenido medio de azufre a escala mundial del fueloil residual suministrado para uso a bordo de los buques".

- b) cualquier otra zona marítima o portuaria designada por la Organización de conformidad con los criterios y procedimientos estipulados en el apéndice III del presente Anexo.
- 4) Mientras los buques se encuentren dentro de una zona de control de las emisiones, cumplirán al menos una de las siguientes condiciones:
- a) el contenido de azufre del fueloil que se utiliza a bordo de los buques en una zona de control de las emisiones no excederá del:
- i) 1,50% masa/masa;
 - ii) 1,00% masa/masa el 1 de enero de 201[0] o posteriormente; y
 - iii) 0,50% masa/masa el 1 de enero de 201[5] o posteriormente;
- b) se utiliza un sistema de limpieza de los gases de escape, aprobado por la Administración teniendo en cuenta las directrices que elabore la Organización,¹⁰ para reducir la cantidad total de las emisiones de SO_x y materia particulada del buque, incluidas las de los motores propulsores principales y auxiliares, a los siguientes niveles o menos:
- i) 6,0 g de SO_x/kWh o menos, calculada en forma de emisión total ponderada de dióxido de azufre;
 - ii) 4,0 g de SO_x/kWh o menos, calculada en forma de emisión total ponderada de dióxido de azufre, el 1 de enero de 201[0] o posteriormente; y
 - iii) 2,0 g de SO_x/kWh o menos, calculada en forma de emisión total ponderada de dióxido de azufre, el 1 de enero de 201[5] o posteriormente; o
- c) se utiliza cualquier otro método o tecnología verificable que se pueda hacer aplicar para reducir las emisiones de SO_x y materia particulada a un nivel equivalente al que se indica en los apartados a) y b). Esos métodos deberán estar aprobados por la Administración teniendo en cuenta las directrices que elabore la Organización; y
- d) los flujos de desechos procedentes de la utilización de dicho equipo de conformidad con los apartados b) y c) del presente párrafo 4) no se descargarán en puertos ni en estuarios, a menos que se pueda demostrar de forma detallada con documentos que tales flujos de desechos no tienen un efecto negativo en los ecosistemas de esos puertos, basándose en los criterios notificados por las autoridades del Estado rector del puerto a la Organización. La Organización notificará esos criterios a todas las Partes.

¹⁰ MEPC.[xx]([xx]), "Directrices relativas a los sistemas de limpieza de los gases de escape".

Prescripciones aplicables en las microzonas de control de las emisiones

- 5) A los efectos de la presente regla, las microzonas de control de las emisiones no se hallarán a más de [24] millas marinas de la costa e incluirán cualquier zona marítima o portuaria [designada] por la Organización de conformidad con los criterios y procedimientos establecidos en el apéndice III del presente Anexo.¹¹
- 6) Mientras los buques se encuentren dentro de una microzona de control de las emisiones, cumplirán al menos una de las siguientes condiciones:
- a) el contenido de azufre del fueloil que se utiliza a bordo de los buques en una microzona de control de las emisiones no excederá del 0,10 masa/masa;
 - b) se utiliza un sistema de limpieza de los gases de escape, aprobado por la Administración teniendo en cuenta las directrices que elabore la Organización,¹² para reducir la cantidad total de las emisiones de SO_x y materia particulada del buque, incluidas las de los motores propulsores principales y auxiliares, a 0,4 g de SO_x/kWh o menos, calculada en forma de emisión total ponderada de dióxido de azufre; o
 - c) se utiliza cualquier otro método o tecnología verificable que se pueda hacer aplicar para reducir las emisiones de SO_x y materia particulada a un nivel equivalente al que se indica en los apartados a) y b). Esos métodos deberán estar aprobados por la Administración teniendo en cuenta las directrices que elabore la Organización; y
 - d) los flujos de desechos procedentes de la utilización de dicho equipo de conformidad con los apartados b) y c) del presente párrafo 4) no se descargarán en puertos ni en estuarios, a menos que se pueda demostrar de forma detallada con documentos que tales flujos de desechos no tienen un efecto negativo en los ecosistemas de esos puertos, basándose en los criterios notificados por las autoridades del Estado rector del puerto a la Organización. La Organización notificará esos criterios a todas las Partes.
- 7) El proveedor demostrará mediante la pertinente documentación, según lo prescrito en la regla 18 del presente Anexo, el contenido de azufre del fueloil mencionado en el párrafo 1) y en el apartado a) de los párrafos 4) y 6) de la presente regla.
- 8) En los buques que utilicen fueloil de distintos tipos para cumplir lo prescrito en el apartado a) de los párrafos 4) y 6) de la presente regla, se llevará un procedimiento por escrito que muestre cómo se debe realizar el cambio de combustible a fin de prever tiempo suficiente para limpiar todos los combustibles que excedan del contenido de azufre aplicable especificado en el apartado a) de los párrafos 4 y 6 de la presente regla del sistema de distribución de fueloil, antes de entrar en una zona o microzona de control de las emisiones. Se asentará en el libro

¹¹ Si se elige esta opción, será necesario examinar de nuevo la aplicación menos rigurosa de los criterios y procedimientos del apéndice III (o elaborar un nuevo apéndice).

¹² MEPC.[xx]([xx]), "Directrices relativas a los sistemas de limpieza de los gases de escape".

registro prescrito por la Administración antes de entrar a una zona o microzona de control de las emisiones, y se comenzará a registrar antes de salir de dicha zona, el volumen de fueloil con bajo contenido de azufre de cada tanque, así como la fecha, la hora y la situación del buque cuando se llevó a cabo dicha operación.

9) Durante los doce meses siguientes a una enmienda del presente Protocolo por la que se designe una zona específica de control de las emisiones en virtud de lo dispuesto en los párrafos 3) b) o 5 de la presente regla, los buques que penetren en una zona o microzona de control de las emisiones designada en virtud de lo dispuesto en los párrafos 3) b) o 5 de la presente regla, estarán exentos de las prescripciones de los párrafos 4), 6) y 8) de la presente regla y de las prescripciones del párrafo 7) de la presente regla en lo que se refiera a los apartados 4) a) y 6) a) de la misma.

[10) Todo Estado rector del puerto que establezca medidas adicionales para tratar las emisiones atmosféricas procedentes de los buques debe notificar dichas prescripciones a la Organización a más tardar seis meses antes de la fecha en que éstas surtan efecto.]¹³

Definición

Por *microzona de control de las emisiones* se entiende una zona en la que es necesario adoptar medidas especiales de carácter obligatorio para prevenir, reducir y contener la contaminación atmosférica y sus consiguientes efectos negativos en la salud de los seres humanos y el medio ambiente. Son microzonas de control de las emisiones las [designadas] en virtud de la regla 14 5) del presente Anexo.

Regla 15

Compuestos orgánicos volátiles (COV)

1) Si las emisiones de COV procedentes de un buque tanque se reglamentan en un puerto o puertos o en una terminal o terminales sometidos a la jurisdicción de una Parte, dicha reglamentación será conforme a lo dispuesto en la presente regla.

2) Toda Parte que regule buques tanque en relación con las emisiones de COV enviará una notificación a la Organización en la que se indicará el tamaño de los buques que se han de controlar, las cargas que requieren el empleo de sistemas de control de la emisión de vapores y la fecha de entrada en vigor de dicho control. La notificación se enviará por lo menos seis meses antes de dicha fecha de entrada en vigor.

3) Toda Parte que designe puertos o terminales en los que se vayan a reglamentar las emisiones de COV procedentes de los buques tanque, garantizará que en los puertos y terminales designados existen sistemas de control de la emisión de vapores aprobados por dicha Parte teniendo en cuenta las normas de seguridad elaboradas por la Organización¹⁴ para dichos sistemas y que tales sistemas funcionan en condiciones de seguridad en todo puerto y terminal designado y de modo que ningún buque sufra una demora innecesaria.

¹³ Este párrafo puede tener una relación específica con el concepto de microzonas de control de las emisiones, por lo que debería examinarse de nuevo.

¹⁴ MSC/Circ 585.

- 4) La Organización distribuirá una lista de los puertos y terminales designados por las Partes a otras Partes y los demás Estados Miembros de la Organización, a efectos de información.
- 5) Todo buque tanque al cual se aplique el párrafo 1 de la presente regla estará provisto de un sistema de recogida de las emisiones de vapores aprobado por la Administración teniendo en cuenta las normas de seguridad elaboradas por la Organización¹⁵ para dichos sistemas, que se utilizará durante el embarque de las cargas pertinentes. Todo puerto o terminal que haya instalado sistemas de control de la emisión de vapores de conformidad con la presente regla podrá aceptar a los buques tanque que no estén equipados con un sistema de recogida de vapores durante un periodo de tres años después de la fecha de entrada en vigor a que se hace referencia en el párrafo 2) de la presente regla.
- 6) Todo buque tanque que transporte petróleo crudo deberá tener a bordo, e implantar un plan de gestión de los COV aprobado por la Administración. Dicho plan se elaborará teniendo en cuenta las directrices¹⁶ elaboradas por la Organización. El Plan será específico para cada buque y, como mínimo:
- a) contendrá procedimientos escritos para reducir al mínimo las emisiones de COV durante la carga, la travesía y la descarga;
 - b) tendrá en cuenta los COV adicionales generados por el lavado con crudos;
 - c) designará un responsable de la ejecución del Plan; y
 - d) en los buques dedicados a viajes internacionales, estará escrito en el idioma de trabajo del capitán y los oficiales y, si el idioma de trabajo del capitán y los oficiales no es el español, el francés ni el inglés, irá acompañado de una traducción a uno de estos idiomas.
- 7) Esta regla se aplicará también a los gaseros solamente si el tipo de sistema de carga y de contención permita la retención sin riesgos a bordo de los COV que no contienen metano o su retorno sin riesgos a tierra¹⁷.

¹⁵ MSC/Circ 585.

¹⁶ MEPC.[xx]((xx)), "Directrices para la elaboración de un plan de gestión de los compuestos orgánicos volátiles (COV)".

¹⁷ MSC.30(61), "Código internacional para la construcción y el equipo de buques que transporten productos químicos peligrosos a granel", capítulo 5.

Regla 16
Incineración a bordo

- 1) A reserva de lo dispuesto en el párrafo 4) de esta regla, la incineración a bordo se permitirá solamente en un incinerador de a bordo.
- 2) Se prohíbe la incineración a bordo de las siguientes sustancias:
 - a) residuos de las cargas enumeradas en los anexos I, II y III del presente Convenio y los correspondientes materiales de embalaje/envase contaminados;
 - b) difenilos policlorados (PCB);
 - c) las basuras, según se definen éstas en el Anexo V del presente Convenio, que contengan metales pesados en concentraciones que no sean meras trazas;
 - d) productos refinados del petróleo que contengan compuestos halogenados;
 - e) fangos cloacales y fangos de hidrocarburos ninguno de los cuales se haya generado a bordo del buque; y
 - f) residuos del sistema de limpieza de los gases de escape.
- 3) Se prohíbe la incineración a bordo de cloruros de polivinilo (PVC), salvo en los incineradores de a bordo para los que haya expedido un certificado de homologación de la OMI.*
- 4) La incineración a bordo de lodos de aguas residuales y fangos de hidrocarburos producidos durante la explotación normal del buque también se podrá realizar en la planta generadora o caldera principal o auxiliar, aunque en este caso no se llevará a cabo dentro de puertos o estuarios.
- 5) Nada de lo dispuesto en la presente regla:
 - a) afecta a la prohibición establecida en el Convenio sobre la prevención de la contaminación del mar por vertimiento de desechos y otras materias, 1972, enmendado, y su Protocolo de 1996, ni a otras prescripciones de dicho Convenio, ni
 - b) impide desarrollar, instalar y utilizar otros dispositivos de tratamiento térmico de desechos a bordo que satisfagan las prescripciones de la presente regla o las superen.

* Certificados de homologación expedidos con arreglo a las resoluciones MEPC.59(33) o MEPC.76(40).

- 6) a) Con la salvedad de lo dispuesto en el apartado b) del presente párrafo, todo incinerador instalado a bordo de un buque construido el 1 de enero de 2000 o posteriormente, o todo incinerador que se instale a bordo de un buque a partir del 1 de enero de 2000 cumplirá lo dispuesto en el apéndice IV del presente Anexo. Todo incinerador al que se aplique lo anterior será aprobado por la Administración teniendo en cuenta las especificaciones normalizadas para los incineradores de a bordo elaboradas por la Organización,** y
- b) La Administración podrá permitir que se exima de la aplicación del apartado a) del presente párrafo a todo incinerador que se haya instalado a bordo de un buque antes del 19 de mayo de 2005, a condición de que el buque esté dedicado solamente a realizar viajes en aguas sometidas a la soberanía o jurisdicción del Estado cuyo pabellón tenga derecho a enarbolar.
- 7) Los incineradores instalados de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 6 a) de la presente regla tendrán el manual de instrucciones del fabricante que se guardará junto con la unidad y que especificará cómo hacer funcionar el incinerador dentro de los límites establecidos en el párrafo 2) del apéndice IV del presente Anexo.
- 8) El personal encargado del funcionamiento de un incinerador recibirá formación para poder seguir las instrucciones dadas en el manual del fabricante, prescrito estipula en el párrafo 7) de la presente regla.
- 9) En los incineradores instalados de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 8 a) de esta regla se vigilará, siempre que la unidad esté en funcionamiento, la temperatura de salida del gas de la cámara de combustión. En los incineradores de alimentación continua no se echarán desechos en la unidad cuando la temperatura de salida del gas de la cámara de combustión esté por debajo de 850°C. Por lo que respecta a los incineradores de a bordo de carga discontinua, la unidad se proyectará de modo que la temperatura de salida del gas de la cámara de combustión alcance 600°C en los cinco minutos siguientes al encendido y que posteriormente se estabilice a una temperatura que no sea inferior a 850°C.

Regla 17)

Instalaciones de recepción

- 1) Cada Parte se compromete a garantizar la provisión de instalaciones adecuadas que se ajusten a:
- a) las necesidades de los buques que utilicen sus puertos de reparaciones para la recepción de sustancias que agotan la capa de ozono y el equipo que contiene dichas sustancias cuando éstos se retiren de los buques;

** Véase la resolución MEPC.76(40), "Especificación normalizada para los incineradores de a bordo".

- b) las necesidades de los buques que utilicen sus puertos, terminales o puertos de reparaciones para la recepción de los residuos de la limpieza de los gases de escape procedentes de un sistema de limpieza de los gases de escape aprobado;

sin causar demoras innecesarias a los buques, y

- c) la necesidad de medios de desguace para la recepción de sustancias que agotan la capa de ozono y del equipo que contiene tales sustancias cuando éstos se retiran de los buques.

2) En caso de circunstancias excepcionales en un puerto o terminal de una Parte que no estén equipados para manejar las sustancias mencionadas en el párrafo 1 de la presente regla, dicha Parte informará a la Organización de dicho puerto o terminal con el objeto de que esta información se transmita a todas las Partes, con fines de información, y para que tomen las medidas apropiadas.

3) Cada Parte notificará a la Organización, para que ésta lo comunique a sus Miembros, todos los casos en que las instalaciones provistas en cumplimiento de la presente regla no estén disponibles o en que se considere que son insuficientes.

Regla 18

Calidad del fueloil

1) El fueloil para combustible que se entregue y utilice a bordo de los buques a los que se aplique el presente Anexo estará en buen estado y se ajustará a las siguientes prescripciones:

- a) a excepción de lo estipulado en el apartado b):
 - i) estará compuesto por mezclas de hidrocarburos derivados del refinado de petróleo. Esto no excluirá la posibilidad de incorporar pequeñas cantidades de aditivos con objeto de mejorar algunos aspectos de rendimiento;
 - ii) no contendrá ningún ácido inorgánico;
 - iii) no contendrá ninguna sustancia añadida ni desecho químico que:
 - 1) comprometa la seguridad de los buques o afecte negativamente al rendimiento de los motores, o
 - 2) sea perjudicial para el personal, o
 - 3) contribuya en general a aumentar la contaminación atmosférica; y
- b) el fueloil obtenido por métodos distintos del refinado de petróleo no deberá:
 - i) tener un contenido de azufre superior al estipulado en la regla 14 del presente Anexo;

- ii) ser causa de que el motor supere los límites de emisión de NO_x estipulados en el apartado 3) a) de la regla 13 del presente Anexo;
 - iii) contener ningún ácido inorgánico; y
 - iv)
 - 1) comprometer la seguridad de los buques ni afectar negativamente al rendimiento de las máquinas;
 - 2) ser perjudicial para el personal, ni
 - 3) contribuir en general a aumentar la contaminación atmosférica.
- 2) La presente regla no se aplica al carbón en su forma sólida ni a los combustibles nucleares.
- 3) 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.
- 4) La nota de entrega de combustible se conservará a bordo, en un lugar que permita inspeccionarla fácilmente en cualquier momento razonable. Se conservará durante un periodo de tres años a partir de la fecha en que se efectúe la entrega del combustible a bordo.
- 5)
 - a) La autoridad competente de una Parte podrá inspeccionar las notas de entrega de combustible a bordo de cualquier buque al que se aplique el presente Anexo mientras el buque esté en uno de sus puertos o terminales mar adentro, podrá sacar copia de cada nota de entrega de combustible y podrá pedir al capitán o a la persona que esté a cargo del buque que certifique que cada una de esas copias es una copia auténtica de la correspondiente nota de entrega de combustible. La autoridad competente podrá verificar también el contenido de cada nota mediante consulta con el puerto en el que fue expedida; y
 - b) cuando, en virtud del presente párrafo, la autoridad competente inspeccione las notas de entrega de combustible y saque copias certificadas, lo hará con la mayor diligencia posible y sin causar demoras innecesarias al buque.
- 6)
 - a) La nota de entrega de combustible irá acompañada de una muestra representativa del fueloil entregado, teniendo en cuenta las directrices elaboradas por la Organización¹⁸. La muestra será sellada y firmada por el representante del proveedor y por el capitán o el oficial encargado de la operación de toma de combustible al concluirse ésta, y se conservará en el buque hasta que el fueloil se haya consumido en gran parte, y en cualquier caso durante un periodo no inferior a doce meses contados desde la fecha de entrega; y

¹⁸ Véase la resolución MEPC.96(47), "Directrices relativas al muestreo del fueloil para determinar el cumplimiento de lo dispuesto en el Anexo VI del MARPOL 73/78".

- b) Si la Administración exige que se analice la muestra representativa, el análisis se realizará de conformidad con el proceso de verificación que figura en el apéndice VI para determinar si el fueloil se ajusta a lo prescrito en el presente anexo.
- 7) Las Partes se comprometen a hacer que las autoridades competentes designadas por ellas:
- a) mantengan un registro de los proveedores locales de combustible líquido;
 - b) exijan a los proveedores locales que faciliten la nota de entrega de combustible y la muestra prescrita en la presente regla con la certificación del proveedor de que el combustible se ajusta a lo prescrito en las reglas 14 y 18 del presente Anexo;
 - c) exijan a los proveedores de combustible que conserven copias de las notas de entrega de combustible facilitadas a los buques durante tres años, como mínimo, de modo que el Estado rector del puerto pueda inspeccionarlas y verificarlas si es necesario;
 - d) tomen las medidas pertinentes contra los proveedores de combustible que hayan entregado combustible que no se ajuste a lo indicado en la nota de entrega de combustible;
 - e) informen a la Administración de los casos en que un buque haya recibido combustible que no se ajusta a lo prescrito en las reglas 14 o 18 del presente Anexo; y
 - f) informen a la Organización, para que ésta lo comunique a las Partes, de todos los casos en que un proveedor de combustible no haya cumplido lo prescrito en las reglas 14 ó 18 del presente Anexo.
- 8) Por lo que respecta a las inspecciones por el Estado rector del puerto realizadas por las Partes, las Partes se comprometen además a:
- a) informar a la Parte o al Estado que no sea Parte bajo cuya jurisdicción se haya expedido la nota de entrega de combustible, de los casos de entrega de combustible no reglamentario, aportando todos los datos pertinentes; y
 - b) asegurarse de que se toman las medidas correctivas apropiadas para hacer que el combustible no reglamentario descubierto se ajuste a lo prescrito.
- 9) En los buques de arqueo bruto igual o superior a 400 que presten servicios programados con escalas frecuentes y regulares, una Administración podrá decidir, previa solicitud y consulta con los Estados afectados, que el cumplimiento de lo dispuesto en el párrafo 6) de la presente regla podrá documentarse de forma alternativa, siempre que ésta proporcione la misma certidumbre de cumplimiento de las reglas 14 y 18 del presente Anexo.

APÉNDICE I

El primer párrafo del apéndice I debería decir lo siguiente:

Expedido en virtud de lo dispuesto en el Protocolo de 1997, enmendado, que enmienda el Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, modificado por el Protocolo de 1978 (en adelante denominado "el Convenio"), con la autoridad conferida por el Gobierno de:

Se omite la parte restante al no haberse propuesto ninguna otra enmienda.

APÉNDICE II

Se omite al no haberse propuesto enmiendas al mismo

APÉNDICE III

CRITERIOS Y PROCEDIMIENTOS PARA LA DESIGNACIÓN DE ZONAS DE CONTROL DE LAS EMISIONES

1 OBJETIVOS

1.1 El presente apéndice tiene por objeto proporcionar a las Partes los criterios y procedimientos a fin de formular y presentar propuestas para la designación de zonas de control de las emisiones y determinar los factores que debe tener en cuenta la Organización al evaluar dichas propuestas.

1.2 Las emisiones de SO_x, NO_x y de materia particulada procedente de los buques de navegación marítima contribuyen a las concentraciones ambiente de contaminación atmosférica en las ciudades y las zonas costeras de todo el mundo. La contaminación atmosférica está relacionada con efectos perjudiciales a la salud de los seres humanos y al medio ambiente, entre ellos, la mortalidad prematura, las enfermedades cardiopulmonares, el cáncer de pulmón, las afecciones respiratorias crónicas, la acidificación y la eutroficación.

1.3 La Organización considerará el establecimiento de una zona de control de las emisiones cuando se demuestre que es necesario para prevenir, reducir y controlar las emisiones de uno o más de los siguientes contaminantes: SO_x, NO_x y materia particulada (en adelante, "emisiones") procedentes de los buques.

2 PROCESO PARA LA DESIGNACIÓN DE ZONAS DE CONTROL DE LAS EMISIONES

2.1 Sólo las Partes podrán proponer a la Organización la designación de una zona de control de las emisiones. Cuando dos o más Partes compartan el interés por una zona particular, éstas deberían formular una propuesta conjunta.

2.2 Las propuestas para designar una zona dada como zona de control de las emisiones se deberían presentar a la OMI de conformidad con las reglas y procedimientos establecidos por la Organización.

3 CRITERIOS PARA LA DESIGNACIÓN DE UNA ZONA DE CONTROL DE LAS EMISIONES

3.1 Toda propuesta incluirá lo siguiente:

- .1 una clara delimitación de la zona propuesta para la aplicación, junto con una carta de referencia en donde se indique dicha zona;
- .2 una descripción de las poblaciones humanas y de las zonas ambientales que se encuentran en riesgo de sufrir los efectos negativos de las emisiones de los buques;

- .3 una evaluación que demuestre que las emisiones de los buques que operan en la zona propuesta para la aplicación contribuyen a las concentraciones ambientales de contaminación atmosférica y a los consiguientes efectos negativos al medio ambiente. Dicha evaluación incluirá una descripción de los efectos de las emisiones pertinentes a la salud de los seres humanos y el medio ambiente, tales como los efectos perjudiciales a los ecosistemas terrestres y acuáticos, las zonas de productividad natural, los hábitat críticos, la calidad del agua, la salud de los seres humanos y, cuando proceda, las zonas de importancia cultural y científica. Se indicarán las fuentes de los datos pertinentes así como las metodologías utilizadas;
- .4 información pertinente acerca de las condiciones meteorológicas de la zona propuesta para la aplicación en relación con las poblaciones humanas y las zonas ambientales que puedan verse en riesgo, en particular los vientos dominantes, o las condiciones topográficas, geológicas, oceanográficas, morfológicas u otras condiciones que puedan propiciar el aumento de las concentraciones ambientales de la contaminación atmosférica o los efectos perjudiciales al medio ambiente;
- .5 la naturaleza del tráfico marítimo en la zona de control de las emisiones propuesta, incluidas las características y densidad de dicho tráfico;
- .6 una descripción de las medidas de control adoptadas por la Parte o Partes que formulan la propuesta para hacer frente a las emisiones de SO_x, NO_x y materia particulada procedentes de fuentes terrestres que afectan a las poblaciones humanas y las zonas ambientales en peligro, y que están en vigor y se aplican, junto con las que se estén examinando con miras a su adopción en relación con lo dispuesto en las reglas 13 y 14 del Anexo VI; y
- .7 los costos relativos de reducir las emisiones procedentes de los buques en comparación con los controles basados en tierra, y las repercusiones económicas del transporte marítimo internacional.

3.2 Los límites geográficos de la zona de control de las emisiones se basarán en los criterios pertinentes antes mencionados, incluidas las emisiones y deposiciones procedentes de los buques que naveguen en la zona propuesta, las características y densidad del tráfico y el régimen de vientos.

4 PROCEDIMIENTOS PARA LA EVALUACIÓN Y ADOPCIÓN DE ZONAS DE CONTROL DE LAS EMISIONES POR LA ORGANIZACIÓN

4.1 La Organización examinará toda propuesta que le presenten una o varias Partes.

4.2 Al evaluar la propuesta, la Organización tendrá en cuenta los criterios que se han de incluir en cada propuesta que se presente para su aprobación, según se indican en la sección 3 *supra*.

4.3 La designación de una zona de control de las emisiones se realizará por medio de una enmienda del presente Anexo, que se examinará y adoptará y que entrará en vigor de conformidad con lo dispuesto en el artículo 16 del presente Convenio.

5 FUNCIONAMIENTO DE LAS ZONAS DE CONTROL DE LAS EMISIONES

5.1 Se insta a las Partes cuyos buques navegan en la zona a que tengan a bien comunicar a la Organización todo asunto de interés relativo a la navegación en la zona.

APÉNDICE IV

HOMOLOGACIÓN Y LÍMITES DE SERVICIO DE LOS INCINERADORES DE A BORDO (Regla 16)

1) Los buques que tengan incineradores de a bordo como los descritos en la regla 16 6) a) deberán tener un certificado de homologación de la OMI para cada incinerador. Con objeto de obtener dicho certificado, el incinerador se proyectará y construirá de conformidad con una norma aprobada como la que se describe en la regla 16 6) a). Cada modelo será objeto de una prueba de funcionamiento específica para la homologación, que se realizará en la fábrica o en una instalación de pruebas aprobada, bajo la responsabilidad de la Administración, utilizando las siguientes especificaciones normalizadas de combustible y desechos para determinar si el incinerador funciona dentro de los límites especificados en el párrafo 2) del presente apéndice:

Fangos oleosos compuestos de:	75% de fangos oleosos provenientes de fueloil pesado; 5% de desechos de aceite lubricante; y 20% de agua emulsionada.
-------------------------------	---

Desechos sólidos compuestos de:	50% de desechos alimenticios 50% de basuras que contengan aprox. 30% de papel, aprox. 40% de cartón, aprox. 10% de trapos, aprox. 20% de plásticos La mezcla tendrá hasta un 50% de humedad y 7% de sólidos incombustibles.
---------------------------------	--

2) Los incineradores descritos en la regla 16 6) a) funcionarán dentro de los siguientes límites:

Cantidad de O ₂ en la cámara de combustión:	6 a 12%
--	---------

Cantidad de CO en los gases de combustión (promedio máximo):	200 mg/MJ
--	-----------

Número de hollín (promedio máximo):	bacharach 3 o ringelman 1 (20% de opacidad) (Sólo se aceptará un número más alto de hollín durante periodos muy breves, por ejemplo durante el encendido)
-------------------------------------	---

Componentes no quemados en los residuos de ceniza:	Máximo: 10% en peso
--	---------------------

Gama de temperaturas de los gases de combustión a la salida de la cámara de combustión:	850 a 1200 °C
---	---------------

APÉNDICE V

Se omite al no haberse propuesto enmiendas al mismo.

PROYECTO DE NUEVO APÉNDICE VI

Proceso de verificación del combustible para las muestras de combustible estipuladas en el Anexo VI del MARPOL

Los siguientes procesos se utilizarán para determinar si el fueloil entregado y utilizado a bordo de los buques cumple las normas estipuladas en el Anexo VI del MARPOL.

1 Prescripciones generales

1.1 Se utilizará la muestra representativa de fueloil prescrita en el párrafo 6 a) de la regla 18 (en adelante "la muestra estipulada en el MARPOL") para verificar el contenido de azufre del fueloil suministrado a los buques.

1.2 El proceso de verificación será gestionado por la Administración pertinente a través de sus oficiales de supervisión por el Estado rector del puerto.

1.3 Los laboratorios responsables del proceso de verificación estipulado en el presente apéndice estarán plenamente acreditados¹⁸ para aplicar el método o métodos de ensayo.

2 Fase 1 del proceso de verificación

2.1 Los oficiales de supervisión por el Estado rector del puerto deberían entregar al laboratorio la muestra estipulada en el MARPOL.

2.2 El laboratorio:

- .1 anotará en el registro del ensayo los detalles del número de precinto y de la etiqueta de la muestra;
- .2 confirmará que no esté roto el precinto de la muestra estipulada en el MARPOL; y
- .3 rechazará toda muestra estipulada en el MARPOL cuyo precinto se haya roto.

2.3 Si el precinto de la muestra estipulada en el MARPOL está intacto, el laboratorio efectuará el proceso de verificación y:

- .1 se asegurará de que la muestra estipulada en el MARPOL está completamente homogénea;
- .2 tomará dos submuestras de la muestra estipulada en el MARPOL;
- .3 volverá a precintar la muestra estipulada en el MARPOL y anotará en el registro del ensayo los datos del nuevo precinto.

¹⁸ La acreditación deberá cumplir lo dispuesto en la norma ISO 17025 o norma equivalente.

2.4 Los ensayos de las dos submuestras deberían realizarse de manera sucesiva, como se prescribe en el método de ensayo del apéndice V. A fines de este proceso de verificación, los resultados del análisis de los ensayos se denominarán "A" y "B".

- .1 si los resultados de "A" y "B" se encuentran dentro de la repetibilidad (r) del método de ensayo, los resultados se considerarán válidos; y
- .2 si los resultados de "A" y "B" no se encuentran dentro de la repetibilidad (r) del método de ensayo, se deberán rechazar ambos resultados y el laboratorio deberá tomar dos nuevas submuestras y analizarlas. Tras tomar las dos nuevas submuestras, se debería volver a precintar la botella de muestra según lo estipulado en el párrafo 2.3.3 *supra*.

2.5 Si los resultados de los ensayos "A" y "B" son válidos, se debería calcular una media de estos dos resultados, obteniendo así el resultado "X".

- .1 si el resultado de "X" es igual o inferior a las normas prescritas por el Anexo VI, se considerará que el fueloil cumple las prescripciones; y
- .2 si el resultado de "X" es superior que las normas prescritas por el Anexo VI, se deberá pasar a la fase 2 del proceso de verificación; no obstante, si el resultado de "X" es superior en 0,59R al límite de especificación (R = reproducibilidad del método de ensayo), se considerará que el fueloil no cumple la norma y no será necesario llevar a cabo nuevos ensayos.

3 Fase 2 del proceso de verificación

3.1 De conformidad con lo estipulado en el párrafo 2.5.2 *supra*, para la fase 2 del proceso de verificación los oficiales de la supervisión por el Estado rector del puerto deberán enviar la muestra estipulada en el MARPOL a un segundo laboratorio acreditado.

3.2 Al recibir la muestra estipulada en el MARPOL, el laboratorio:

- .1 anotará en el registro del ensayo los detalles del número de precinto y de la etiqueta de la muestra;
- .2 tomará dos submuestras de la muestra estipulada en el MARPOL; y
- .3 volverá a precintar la muestra estipulada en el MARPOL y anotará en el registro del ensayo los datos del nuevo precinto.

3.3 Los ensayos de las dos submuestras deberían realizarse de manera sucesiva, como se prescribe en el método de ensayo especificado en el Anexo VI. A fines de este proceso de verificación, los resultados del análisis de los ensayos se denominarán "C" y "D".

- .1 si los resultados de "C" y "D" se encuentran dentro de la repetibilidad (r) del método de ensayo, los resultados se considerarán válidos; y

- .2 si los resultados de "C" y "D" no se encuentran dentro de la repetibilidad (r) del método de ensayo, se deberán rechazar ambos resultados y el laboratorio deberá tomar dos nuevas submuestras y analizarlas. Tras tomar las dos nuevas submuestras, se debería volver a precintar la botella de muestra según lo estipulado en el párrafo 3.2.3 *supra*.

3.4 Si los resultados de ensayo de "C" y "D" son válidos, y los resultados de "A", "B", "C" y "D" se encuentran dentro de la reproducibilidad (r) del método de ensayo, el laboratorio calculará la media de los resultados, la cual se denominará "Y".

- .1 si el resultado de "Y" es igual o inferior a las normas prescritas por el Anexo VI, se considerará que el fueloil cumple las prescripciones;
- .2 si el resultado de "Y" es superior a las normas prescritas por el Anexo VI, el fueloil no cumple las normas prescritas en el Anexo VI; y
- .3 si los resultados de los ensayos de "A", "B", "C" y "D" no están dentro de la reproducibilidad (R) del método de ensayo, la Administración podrá desechar todos los resultados de los ensayos y, a discreción, repetir la totalidad del proceso de ensayo.

3.5 Los resultados obtenidos con el proceso de verificación son definitivos.

ANEXO 5

PROYECTO DE CÓDIGO TÉCNICO SOBRE LOS NO_x ENMENDADO

[El texto del proyecto de Código Técnico sobre los NO_x enmendado
puede encontrarse en el documento BLG 12/17/Add.1]

ANEXO 6

**PROPUESTAS DE ENMIENDA AL PROYECTO DE DIRECTRICES REVISADAS
RELATIVAS A LOS SISTEMAS DE LIMPIEZA DE LOS GASES
DE ESCAPE – REGLA 14 4) DEL ANEXO VI DEL CONVENIO
MARPOL, ACORDADA POR EL BLG 12**

10 AGUA DE LAVADO**10.1 Criterios sobre el agua de lavado**

10.1.1 Cuando el sistema LGE se utilice en puertos o estuarios, el agua que se descarga debería ajustarse a los límites siguientes:

10.1.2 Criterios del pH

10.1.2.1 ~~El agua de lavado tendrá un pH no inferior a 6,5 cuando se descargue en el mar, con la salvedad de que, durante las maniobras y el tránsito, se permite una diferencia máxima de dos unidades entre el pH a la entrada y a la salida.~~ El pH del agua de lavado debería cumplir una de las siguientes prescripciones, la cual se debería consignar en el Manual técnico relativo al sistema LGE (ETM):

- i) El pH del agua de lavado no debería ser inferior a 6,5 al descargarse en el mar con la excepción de que, durante maniobras y en tránsito, se permita una diferencia máxima de 2 unidades entre el pH de entrada y el de salida.
- ii) Al poner en servicio la(s) unidad(es) tras instalarlas, se debería medir la pluma que forma el agua de lavado descargada desde fuera del buque (estacionario en el puerto) y se registrará el pH del agua descargada en el punto de medición del buque cuando el pH en la pluma, a 4 metros del punto de descarga, sea de 6,5 o superior. El pH del agua de descarga que alcance un valor mínimo de 6,5 será el límite de pH del agua descargada en el mar que se consigne en el ETM.

10.1.3 Hidrocarburos aromáticos policíclicos (PAH)

La concentración de PAH en el agua de lavado debería cumplir las siguientes prescripciones. Se debería dejar constancia en el ETM del límite apropiado.

10.1.3.1 ~~La concentración máxima continua de PAH en el agua de lavado no debería ser superior a [15 ppb de equivalentes de PAH₁₆] por encima de la concentración de PAH en el agua de entrada. El Organismo de protección del medio ambiente de los Estados Unidos (USEPA) define los PAH₁₆ (método 610). A los efectos del presente criterio, la concentración de PAH en el agua de lavado debería medirse en el efluente del equipo de tratamiento del agua, pero antes de la dilución del agua de lavado o de la dosificación de otro reactivo que pueda utilizarse previamente a la descarga.~~ La concentración máxima continua de PAH en el agua de lavado no debería ser superior a 50 µg/L de PAH_{ph} (fenantreno equivalente) por encima de la concentración de PAH del agua de entrada. A los efectos del presente criterio, la concentración de PAH en el agua de lavado debería medirse en el efluente del equipo de tratamiento del agua, pero antes de la dilución del agua de lavado o de otra unidad de dosificación de reactivos que pueda utilizarse previamente a la descarga.

10.1.3.2 ~~[El límite de 15 ppb indicado *supra* es el normalizado para un caudal de agua de lavado a través de la unidad LGE de 45 t/MWh, donde MW hace referencia a la potencia nominal de la unidad de combustión. Dicho límite tendría que ajustarse al alza para caudales de agua de lavado inferiores o potencias superiores, y viceversa, de conformidad con el cuadro que figura *infra*. La concentración no será en ninguna circunstancia superior a 500 ppb de PAH₁₆ equivalente. El límite de 50 µg/L indicado *supra* es el normalizado para un caudal de agua de lavado a través de la unidad LGE de 45 t/MWh, donde MW hace referencia a la velocidad de régimen máxima continua (MCR) o el 80% de la potencia de la unidad de combustión de fueloil. Dicho límite debería ajustarse al alza para caudales de agua de lavado inferiores por MWh, y viceversa, de conformidad con el cuadro que figura *infra*.]~~

Caudal (t/MWh)	Límite de la concentración de la descarga (ppb de equivalentes de PAH₁₆)	Tecnología de medición
0-1,35*	500	Luz ultravioleta
5	135	Fluorescencia
11,25	60	"
22,5	30	"
45	15	"
90	7,5	"

*— Este caudal se calculó a partir de la concentración máxima de descarga de hidrocarburo de 15 ppm aplicando un factor de 30 a la concentración equivalente de PAH₁₆.]

Caudal (t/MWh)	Límite de la concentración de la descarga (µg/L de PAH_{phe} equivalente)	Tecnología de medición
0 - 1	2 250	Luz ultravioleta
2,5	900	- " -
5	450	Fluorescencia
11,25	200	- " -
22,5	100	- " -
45	50	- " -
90	25	- " -

10.1.3.3 Durante un intervalo de 15 minutos en un periodo cualquiera de 12 horas, el límite de concentración continua de PAH_{phe} podrá superar el límite indicado *supra* hasta en 500 ppb de equivalentes de PAH₁₆. Esto permitiría una puesta en marcha anómala de la unidad LGE. en hasta un 100%. Esto permitiría una puesta en marcha anómala de la unidad LGE.

10.1.4 Turbidez/Partículas en suspensión

La turbidez del agua de lavado debería cumplir las siguientes prescripciones. El límite debería consignarse en el ETM.

10.1.4.1 El sistema de tratamiento del agua de lavado debería proyectarse para reducir al mínimo las partículas en suspensión, incluidos los metales pesados y cenizas.

10.1.4.2 La turbidez continua máxima del agua de lavado no debería superar la turbidez del agua de admisión en más de 25 UNF (unidades nefelométricas de formacina) o 25 UNT (unidades nefelométricas de turbidez) u otras unidades equivalentes. No obstante, durante periodos de alta turbidez del agua de admisión, la precisión del dispositivo medidor y al lapso que media entre la medición en la entrada y la medición en la salida son tales que no es fiable utilizar un límite de diferencias. En consecuencia, todos los valores de diferencia de turbidez obtenidos deberían tomarse en forma de promedio ajustado para periodos de 15 minutos, hasta un máximo de 25 UNF. A los efectos del presente criterio, la turbidez del agua de lavado debería medirse en el efluente del equipo de tratamiento del agua, pero antes de la dilución del agua de lavado (o de la dosificación de otro reactivo), previamente a la descarga.

10.1.4.3 Durante un intervalo de 15 minutos en un periodo cualquiera de 12 horas podrá superarse el límite de turbidez continua de la descarga en más del 20%.

10.1.5 Nitratos

10.1.5.1 El sistema de tratamiento del agua de lavado debería impedir la descarga de nitratos que supere la vinculada a una eliminación del ~~[10%]~~ 12% de los NO_x de los gases de escape o de una concentración normalizada de más de ~~[1]~~ 60 mg/l para un régimen de descarga del agua de lavado de 45 toneladas/MWh, si este valor es superior.

10.1.5.2 En todos los sistemas deberían hacerse pruebas sobre la detección de nitratos en el agua de lavado. Si las cantidades de nitratos están habitualmente por encima del 80% del límite superior, ello se debería consignar en el ETM.

10.1.6 Aditivos y otras sustancias en el agua de lavado

~~Las tecnologías LGE podrían incluir procesos químicos, sustancias activas y preparados o podrían generar productos químicos pertinentes *in situ*. En el caso de que se desconozcan los efectos de dichos materiales y/o procesos en la descarga del agua de lavado, deberían realizarse evaluaciones de los mismos. [Teniendo en cuenta la labor del GESAMP y las directrices pertinentes, como la resolución MEPC.126(53), Procedimiento para la aprobación de sistemas de gestión del agua de lastre que utilicen sustancias activas (D9). Los procedimientos del GESAMP deberían aplicarse a una evaluación futura de la descarga del agua de lavado y, si es necesario, al establecimiento de otros criterios sobre la descarga del agua de lavado.]~~

En el caso de las tecnologías LGE que utilizan sustancias activas o preparados, o que producen sustancias químicas pertinentes *in situ*, se deberá efectuar una evaluación del agua de lavado. Esta evaluación podría tener en cuenta las directrices pertinentes, como la resolución MEPC.126(53) "Procedimiento para la aprobación de sistemas de gestión del agua de lastre en los que se utilicen sustancias activas (D9)", y, de ser necesario, deberían definirse otros criterios para la descarga del agua de lavado.

10.2 Vigilancia del agua de lavado

10.2.1 El pH, el contenido de hidrocarburos (medido con arreglo a los niveles de PAH) y la turbidez deberían vigilarse y registrarse continuamente, tal como se recomienda en la sección 1 de las presentes directrices. El equipo de vigilancia debería cumplir también los criterios de funcionamiento que se indican *infra*:

pH

10.2.2 El electrodo de pH y el medidor de pH deberían tener una resolución de 0,1 unidades de pH y compensación de temperatura. El electrodo debería cumplir las prescripciones que figuran en la norma BS 2586 u otras relativas a un funcionamiento equivalente o mejor, y el medidor debería cumplir o superar la norma BS EN ISO 60746-2:2003.

PAH

10.2.3 [El equipo de vigilancia de los PAH debería poder detectar la presencia de PAH en el agua en concentraciones comprendidas entre 1 ppb y 500 ppb utilizando un método de vigilancia basado en luz fluorescente u otro equivalente que, como mínimo, sean el doble del límite de la concentración de descarga estipulada en el cuadro *supra*. Debería demostrarse que el equipo funciona correctamente y que no experimenta desviaciones superiores al 5% en el agua de lavado con un grado de turbidez contemplado en el rango operativo de la aplicación.]

10.2.4 [En las aplicaciones con descargas caracterizadas por caudales inferiores y concentraciones de PAH superiores debería utilizarse la tecnología de vigilancia mediante luz ultravioleta u otra equivalente, dada la fiabilidad de su rango operativo.]

Turbidez

10.2.5 El equipo de vigilancia de la turbidez debería cumplir las prescripciones que figuran en la norma ISO 7027:1999 o USEPA 180.1.

10.3 Registro de datos sobre la vigilancia del agua de lavado

10.3.1 El sistema de registro de datos debería cumplir las prescripciones de las secciones 7 y 8 y en él deberían consignarse de manera continua los valores de pH, PAH y turbidez que se especifican en los criterios sobre el agua de lavado.

10.4 Residuos del agua de lavado

10.4.1 Los residuos generados por la unidad LGE deberían trasladarse a instalaciones de recepción autorizadas adecuadas en tierra. Dichos residuos no deberían descargarse en el mar ni deberían incinerarse a bordo.

~~10.4.2 El almacenamiento y la eliminación de los residuos del agua de lavado deben documentarse de conformidad con lo estipulado en el apéndice III del Anexo I del MARPOL: Modelo de Libro registro de hidrocarburos, parte 1: Espacios de máquinas, apartado C: Recogida y eliminación de residuos de hidrocarburos (fangos y otros residuos), y en la regla 17.2.3 del Anexo I del MARPOL.~~

Todos los buques que tengan instalada una unidad LGE deberían dejar constancia del almacenamiento y la eliminación de los residuos del agua de lavado en un registro LGE en el que se incluya la fecha, la hora y el lugar de dicho almacenamiento y eliminación. El registro LGE podrá incluirse en un registro existente o en un sistema de registro electrónico aprobado por la Administración.

ANEXO 7**PROYECTO DE DIRECTRICES PARA LA ELABORACIÓN DE UN PLAN DE GESTIÓN DE LOS COMPUESTOS ORGÁNICOS VOLÁTILES (COV)****1 Objetivos**

- .1 El objetivo del Plan de gestión de los COV es cerciorarse de que en las operaciones de los buques tanque a los cuales se aplica lo dispuesto en la regla 15 del Anexo VI se evitan o reducen al mínimo posible las emisiones de COV.
- .2 Las emisiones de COV pueden evitarse o reducirse a un mínimo mediante:
 - la optimización de los procedimientos operacionales para reducir a un mínimo la liberación de COV; y/o
 - la utilización de dispositivos, equipo o de modificaciones de proyecto que permitan evitar o reducir a un mínimo las emisiones de COV.
- .3 El cumplimiento del Plan requeriría evaluar las fases de carga, transporte y desembarque de las cargas que generan emisiones de COV y la redacción de procedimientos que garanticen que las operaciones del buque se ajustan a las mejores prácticas para evitar o reducir al mínimo posible las emisiones de COV. Si se utilizan dispositivos, equipo o modificaciones de proyecto para reducir al mínimo dichas emisiones, deberán describirse e incorporarse en el Plan de gestión de los COV, según corresponda.
- .4 Además de mantener la seguridad del buque, el Plan de gestión de los COV debería alentar y, si procede, establecer las siguientes mejores prácticas de gestión:
 - deberían considerarse los procedimientos de carga, teniendo en cuenta las posibles liberaciones de gas debidas a la baja presión y, siempre que sea posible, el encaminamiento de los hidrocarburos desde los colectores de petróleo crudo hacia los tanques debería efectuarse de manera que se evite o se reduzca a un mínimo el estrangulamiento excesivo y el flujo a gran velocidad en las tuberías;
 - debería evitarse el llenado parcial de los tanques en la mayor medida posible, puesto que la formación de grandes volúmenes de gas sobre los hidrocarburos en los tanques contribuirá a aumentar tanto el contenido de COV en el gas que pasa por el sistema de respiración, como la cantidad de COV que permanecen en los tanques después de la descarga. Los COV remanentes en los tanques después de la descarga se liberarán al desplazarlos la siguiente operación de carga;
 - la secuencia de llenado y descarga de los tanques debería planificarse a fin de reducir a un mínimo el tiempo necesario para llenar o descargar cada tanque;

- debería determinarse un nivel óptimo de presión operacional para los tanques de carga. Dicha presión debería ser lo más alta posible funcionando en condiciones de seguridad, y el buque debería tratar de mantener los tanques a ese nivel durante la carga y el transporte de la carga pertinente;
- cuando sea preciso ventilar los tanques para reducir la presión, la caída de presión de los tanques debería ser lo menor posible a fin de mantener la presión del tanque lo más alta posible;
- debería añadirse el mínimo posible de gas inerte. El aumento de la presión de los tanques mediante la adición de gas inerte no evita el escape de los COV pero puede aumentar la aireación y, en consecuencia, las emisiones de COV; y
- cuando se considere la posibilidad de efectuar un lavado con crudos, deberán tenerse en cuenta sus efectos en las emisiones de COV. Dichas emisiones pueden reducirse acortando la duración del lavado o utilizando una unidad de lavado con crudos de ciclo cerrado.

2 Otros aspectos que deben considerarse

.1 Nombramiento de la persona encargada de la ejecución del plan

- En el Plan de gestión de los COV se designará una persona, la cual será responsable de aplicarlo; dicha persona podrá asignar personal apropiado para llevar a cabo las tareas pertinentes;

.2 Procedimientos para evitar o reducir a un mínimo las emisiones de COV

- Se deberían redactar o modificar los procedimientos específicos de cada buque a fin de abordar la cuestión de las emisiones de COV pertinentes, incluidas las siguientes operaciones:
 - carga;
 - transporte de la carga pertinente;
 - descarga; y
 - lavado con crudos.
- Si el buque cuenta con dispositivos o equipo de reducción de los COV, su utilización deberá incorporarse en los procedimientos anteriormente mencionados, según proceda; y

.3 Formación

- En el Plan se deberían describir los programas de formación para facilitar las mejores prácticas de gestión en las operaciones del buque destinadas a evitar o reducir a un mínimo las emisiones de COV.

ANEXO 8**PROYECTO DE ENMIENDAS AL ANEXO I DEL MARPOL**

1 *Se añade el siguiente capítulo 8:*

"CAPÍTULO 8 – PREVENCIÓN DE LA CONTAMINACIÓN DURANTE EL TRASBORDO DE CARGAS DE HIDROCARBUROS ENTRE PETROLEROS EN EL MAR***Regla 40****Ámbito de aplicación*

1 Las reglas contenidas en el presente capítulo se aplican a todos los petroleros de arqueo bruto igual o superior a 150 destinados al trasbordo de cargas de hidrocarburos entre petroleros en el mar (operaciones de buque a buque).

2 Las reglas contenidas en el presente capítulo no se aplicarán a las operaciones de trasbordo de hidrocarburos relacionadas con las plataformas fijas o flotantes, incluidas las plataformas de perforación, las instalaciones flotantes de producción, almacenamiento y descarga (IFPAD) utilizadas para el almacenamiento de la producción o el trasbordo de hidrocarburos mar adentro y las unidades flotantes de almacenamiento (UFA) utilizadas para el almacenamiento o trasbordo de los hidrocarburos producidos.¹

3 Las reglas contenidas en el presente capítulo no se aplicarán a las operaciones de toma de combustible.

4 Las reglas contenidas en el presente capítulo no se aplicarán a las operaciones de buque a buque necesarias para garantizar la seguridad de un buque o salvar vidas humanas en el mar, ni para combatir casos concretos de contaminación y reducir al mínimo los daños resultantes.

5 Las reglas contenidas en el presente capítulo no se aplicarán a las operaciones entre buques cuando se trate de buques de guerra, unidades navales auxiliares, otros buques pertenecientes o utilizados por un Estado y utilizados a la sazón únicamente para un servicio oficial no comercial. Sin embargo, cada Estado deberá asegurarse, mediante la adopción de medidas pertinentes, de que no se obstaculizan las operaciones ni la capacidad operacional de los buques que le pertenecen o que utiliza y de que dichos buques procedan dentro de lo razonable y lo posible, de conformidad con las disposiciones de la presente regla.

Regla 41*Normas generales de seguridad y protección del medio ambiente*

1 Todo petrolero que esté realizando operaciones de buque a buque llevará a bordo un plan que estipule cómo realizar las operaciones de buque a buque (plan de operaciones de buque a buque). El plan de cada petrolero deberá ser aprobado por su Administración. El plan de operaciones de buque a buque estará escrito en el idioma de trabajo del buque.

¹ El capítulo 7 del Anexo I revisado del MARPOL (resolución MEPC.117(52)) y el artículo 56 de la CONVEMAR son aplicables y abordan dichas operaciones.

2 El plan de operaciones de buque a buque se elaborará teniendo en cuenta la información que figura en las directrices de mejores prácticas para las operaciones de buque a buque identificadas por la Organización.² El plan de operaciones de buque a buque podrá incorporarse en el sistema de gestión de la seguridad existente prescrito por el capítulo IX del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974, enmendado, si dicha prescripción es aplicable al petrolero en cuestión.

3 Todo petrolero regido por el presente capítulo y que realice operaciones de buque a buque cumplirá lo dispuesto en su plan de operaciones de buque a buque.

4 La persona que asume el control general como asesor de las operaciones de buque a buque estará cualificada para desempeñar todas las funciones pertinentes, teniendo en cuenta las calificaciones que figuran en las directrices sobre las mejores prácticas para las operaciones de buque a buque identificadas por la Organización.³

5 Los registros⁴ de las operaciones de buque a buque se mantendrán a bordo durante tres años y se pondrán a disposición de los Estados Partes en el presente Convenio a fines de inspección.

Regla 42

Notificación

1 Todo petrolero regido por el presente capítulo que prevé la realización de operaciones de buque a buque dentro del mar territorial o la zona económica exclusiva de una Parte en el presente Convenio comunicará sus intenciones al Estado ribereño Parte en cuestión con una antelación no inferior a 48 horas de las operaciones de buque a buque previstas.

² "Manual sobre la contaminación ocasionada por hidrocarburos, Parte I-Prevención" de la OMI, enmendado, y la publicación "*Ship to Ship Transfer Guide, Petroleum*" (Guía para el trasbordo de petróleo de buque a buque) de la ICS y el OCIMF (4ª edición, 2005).

³ "Manual sobre la contaminación ocasionada por hidrocarburos, Parte I-Prevención" de la OMI, enmendado, y la publicación "*Ship to Ship Transfer Guide, Petroleum*" (Guía para el trasbordo de petróleo de buque a buque) de la ICS y el OCIMF (4ª edición, 2005).

⁴ Capítulos 3 y 4 del Anexo I revisado del MARPOL (resolución MEPC.117(52)): Prescripciones para registrar las operaciones de toma de combustible en el Libro registro de hidrocarburos y todos los registros prescritos por el plan de operaciones de buque a buque.

2 La notificación se entregará a la Parte ribereña en el presente Convenio especificada en el párrafo 1 de esta regla⁵ y contendrá, al menos la siguiente información:

- .1 nombre, pabellón, distintivo de llamada, número IMO y hora estimada de llegada (ETA) de los petroleros que intervengan en las operaciones de buque a buque;
- .2 fecha, hora y situación geográfica del inicio de las operaciones de buque a buque previstas;
- .3 si las operaciones de buque a buque deben realizarse al ancla o en marcha;
- .4 tipo de hidrocarburos y cantidad;
- .5 duración prevista de la operación;
- .6 identificación del proveedor buque a buque o de la persona que asume el control general como asesor e información de contacto; y
- .7 confirmación de que el petrolero tiene a bordo un plan de buque a buque que cumple las prescripciones de la regla 41.

3 Si la hora estimada de llegada de un petrolero al punto o zona de las operaciones buque a buque fuera a variar en más de seis horas, el capitán, el propietario o el agente de dicho petrolero transmitirá una ETA revisada al Estado ribereño Parte en el presente Convenio, según lo especificado en el párrafo 1 de la presente regla."

2 *Se añade la siguiente nueva sección 8A al Modelo B del Cuadernillo de construcción y equipo para petroleros:*

**"8A Operaciones de trasbordo de hidrocarburos de buque a buque en el mar
(regla 41)**

8A.1 El petrolero dispone de un plan de operaciones de buque a buque según lo dispuesto en la regla 41."

⁵ El punto de contacto nacional operativo que figura en la lista de la circular MSC-MEPC.6/Circ.4, de 31 de diciembre de 2007, o en sus enmiendas posteriores.

ANEXO 9

**PROYECTO DE ENMIENDAS A LA RECOMENDACIÓN RELATIVA A LAS HOJAS
INFORMATIVAS SOBRE LA SEGURIDAD DE LOS MATERIALES PARA LAS
CARGAS QUE FIGURAN EN EL ANEXO I DEL MARPOL Y EL FUELOIL
PARA USOS MARINOS (RESOLUCIÓN MSC.150(77))**

ANEXO 1

HOJA INFORMATIVA SOBRE LA SEGURIDAD DE LOS MATERIALES (MSDS) PARA
SU USO EN EL SECTOR MARÍTIMO, ADECUADA PARA SATISFACER LAS
NECESIDADES ESPECÍFICAS DEL SECTOR, CON INFORMACIÓN
SOBRE LA SEGURIDAD, LA MANIPULACIÓN Y LOS ASPECTOS
AMBIENTALES, QUE SE DEBE ENTREGAR AL BUQUE
ANTES DE EFECTUAR LA CARGA TANTO DE LAS
SUSTANCIAS QUE FIGURAN EN EL ANEXO I
DEL MARPOL COMO DEL FUELOIL PARA
USOS MARINOS

1.	Identificación de la sustancia o de la mezcla y del proveedor	<ul style="list-style-type: none"> • Nombre de la categoría –véanse al respecto las directrices de apoyo para cada tipo de categoría del Anexo I <u>del MARPOL, según se indica en el Anexo 2</u> • Nombre de las sustancias • Nombre comercial de las sustancias • Descripción que figure en el conocimiento de embarque, en la nota de entrega de combustible o en otro documento de expedición • Otros medios de identificación • Pormenores sobre el proveedor (incluido el nombre, la dirección, el número de teléfono, etc.) • Número de teléfono en caso de emergencia
2.	Identificación de los riesgos	<ul style="list-style-type: none"> • Clasificación SGA de la sustancia/mezcla e información regional • Otros riesgos que no son objeto de clasificación (por ejemplo, riesgo de explosión de polvo) o que no están comprendidos en el SGA
3.	Composición/información sobre los ingredientes	<ul style="list-style-type: none"> • Nombre común, sinónimos etc. • Impurezas y aditivos estabilizadores, ellos mismos clasificados, y que contribuyen a la clasificación de la sustancia

		<ul style="list-style-type: none"> • Identidad química y concentración o gamas de concentración de todos los ingredientes que son peligrosos con arreglo a los criterios del SGA* <u>y que están presentes por encima de sus niveles límites. El nivel límite correspondiente a la toxicidad para la función reproductora, la carcinogenicidad y la mutagenicidad de categoría 1 es del 0,1%. El nivel límite para todas las otras clases de riesgo es del 1%.</u>
4.	Medidas de primeros auxilios	<ul style="list-style-type: none"> • Descripción de las medidas necesarias, subdivididas según las diferentes vías de exposición, por ejemplo, inhalación, contacto cutáneo y ocular e ingestión • Síntomas y efectos más importantes, agudos y persistentes • Indicación de la atención médica inmediata y si corresponde tratamiento especial
5.	Medidas de lucha contra incendios	<ul style="list-style-type: none"> • Agentes extintores adecuados • <u>Riesgos específicos que entraña el producto químico (por ejemplo, naturaleza de los productos de combustión potencialmente peligrosos)</u> • Equipo de protección especial y precauciones para los bomberos
6.	Medidas contra las descargas accidentales	<ul style="list-style-type: none"> • Precauciones individuales, equipo protector personal y procedimientos de emergencia • Precauciones ambientales • Métodos y materiales para la contención y limpieza
7.	Manipulación y almacenamiento	<ul style="list-style-type: none"> • Precauciones para la manipulación sin riesgos. • Condiciones para el almacenamiento seguro, incluidas cualesquiera incompatibilidades
8.	Protección personal y controles del grado de exposición	<ul style="list-style-type: none"> • Parámetros de control, por ejemplo valores límite de exposición durante la actividad laboral • Precauciones técnicas adecuadas • Medidas de protección individuales, tales como equipo de protección personal
9.	Propiedades físicas y químicas [y] operacionales reales	<ul style="list-style-type: none"> • Véanse las directrices de apoyo para cada tipo de categoría <u>que figura en el Anexo I 2</u>
10.	Estabilidad y reactividad	<ul style="list-style-type: none"> • Estabilidad química. • Posibilidad de reacciones peligrosas. • Situaciones que deben evitarse (por ejemplo, descarga estática)
11.	Información toxicológica	<ul style="list-style-type: none"> • Descripción concisa pero completa y comprensible de los diversos efectos toxicológicos (para la salud) y datos disponibles utilizados para identificar tales efectos, especialmente:

* [Nota: Con respecto a la información sobre los ingredientes, las normas de la autoridad competente en relación con el CBI tienen prioridad sobre las normas de identificación del producto]

		<ul style="list-style-type: none"> • Información sobre las vías de exposición probables (inhalación, ingestión, contacto cutáneo y ocular) • Síntomas relativos a las características físicas, químicas y toxicológicas • Efectos inmediatos y diferidos, así como efectos crónicos debido a la exposición a corto y a largo plazo • Valores numéricos de la toxicidad (tales como estimaciones de la toxicidad aguda)
12.	Información ecológica	<ul style="list-style-type: none"> • Ecotoxicidad (acuática y terrestre, según se disponga de los datos) • Persistencia y degradabilidad • Potencial de bioacumulación • Movilidad en el suelo • Otros efectos adversos
13.	Consideraciones relativas a la eliminación	<ul style="list-style-type: none"> • Descripción de los desechos residuales e información sobre su manipulación sin riesgos y los métodos para su eliminación, con arreglo a las prescripciones del MARPOL
14.	Información sobre el transporte	<ul style="list-style-type: none"> • Número ONU, <u>si procede</u> • Nombre de expedición de la ONU, <u>si procede</u> • Clase o clases de riesgo para el transporte, <u>si procede</u> • Precauciones especiales que el usuario debe conocer o aplicar en relación con el transporte (por ejemplo, temperaturas de calentamiento y de transporte) • <u>Observar que al transporte de este producto se le aplica lo prescrito en el Anexo 1 del MARPOL</u>
15.	Información relativa a reglamentación	<ul style="list-style-type: none"> • Reglamentaciones de seguridad, sanitarias y ambientales específicas para el producto en cuestión
16.	Otra información, incluida la relativa a la preparación y revisión de la MSDS	<ul style="list-style-type: none"> • N° de la versión • Fecha de expedición • Fuente de expedición

ANEXO 10

**PROPUESTA DE PROGRAMA DE TRABAJO REVISADO DEL SUBCOMITÉ
Y ORDEN DEL DÍA PROVISIONAL DEL BLG 13**

PROPUESTA DE PROGRAMA DE TRABAJO REVISADO DEL SUBCOMITÉ

Prioridad	Título y referencia a los principios estratégicos, las medidas de alto nivel y los resultados previstos para 2008-2009	Plazo o periodos de sesiones previstos	Referencias
1	<p>Evaluación de los riesgos de los productos químicos desde el punto de vista de la seguridad y la contaminación, y preparación de las enmiendas consiguientes</p> <p><i>Principios estratégicos:</i> 7.2 y 1.3 <i>Medidas de alto nivel:</i> 7.2.2 y 1.3.3 <i>Resultados previstos:</i> 7.2.2.1 y 1.3.3.1</p>	Indefinido	BLG 10/19, sección 3 BLG 11/16, sección 3
2	<p>Análisis de siniestros (coordinado por el Subcomité FSI)</p> <p><i>Principios estratégicos:</i> 12 <i>Medidas de alto nivel:</i> 12.1.2 <i>Resultados previstos:</i> 12.1.2.1 a .2</p>	Indefinido	MSC 70/23, párrafos 9.17 y 20.4; MSC 80/24, párrafo 21.6; BLG 11/16, sección 12
3	<p>Examen de las interpretaciones unificadas de la IACS</p> <p><i>Principios estratégicos:</i> 1 <i>Medidas de alto nivel:</i> 1.1.2 <i>Resultados previstos:</i> 1.1.2.1</p>	Indefinido	MSC 78/26, párrafo 22.12; BLG 11/16, sección 11
A.1	<p>Aspectos de seguridad y medioambientales de las variantes de proyecto de buques tanque contempladas en la regla 19 del Anexo I del MARPOL</p> <p><i>Principios estratégicos:</i> 7.2 <i>Medidas de alto nivel:</i> 7.2.2 <i>Resultados previstos:</i> 7.2.2.1</p>		BLG 3/18, párrafo 15.7
	<p>.1 evaluación de las variantes de proyecto de buques tanque, si las hubiere (según sea necesario)</p>	Indefinido	BLG 1/20, sección 16; BLG 4/18, párrafo 15.3

Notas: 1 "A" significa punto de alta prioridad y "B" significa punto de baja prioridad. No obstante, dentro de los grupos de alta y baja prioridad, los distintos puntos no aparecen en un orden de prioridad específico.

2 Los puntos impresos **en negrita** se han seleccionado para el orden del día provisional del BLG 13.

Prioridad	Título y referencia a los principios estratégicos, las medidas de alto nivel y los resultados previstos para 2008-2009	Plazo o periodos de sesiones previstos	Referencias
A.2	<p>Elaboración de disposiciones para los buques con motores de gas (en colaboración con los Subcomités FP y DE)</p> <p><i>Principios estratégicos:</i> 5.2 <i>Medidas de alto nivel:</i> 5.2.1 <i>Resultados previstos:</i> 5.2.1.1</p>	2009	MSC 78/26, párrafo 24.11; BLG 11/16, sección 6
A.3	<p>Elaboración de directrices y otros documentos para la implantación uniforme del Convenio BWM 2004</p> <p><i>Principios estratégicos:</i> 7.1 <i>Medidas de alto nivel:</i> 7.1.2 <i>Resultados previstos:</i> 7.1.2.2 a .5</p>	2008 2010	MEPC 52/24, párrafo 2.21.6; BLG 11/16, sección 4 BLG 12/17, sección 5
A.4	<p>Enmiendas al Anexo I del MARPOL destinadas a prevenir la contaminación marina en las operaciones de trasbordo de hidrocarburos entre buques en el mar</p> <p><i>Principios estratégicos:</i> 7.2 <i>Medidas de alto nivel:</i> 7.2.2 <i>Resultados previstos:</i> 7.2.2.1</p>	2008	MEPC 53/24, párrafo 20.6; BLG 11/16, sección 4
A.5	<p>Examen del Anexo VI del MARPOL y del Código Técnico sobre los NO_x</p> <p><i>Principios estratégicos:</i> 7.1 <i>Medidas de alto nivel:</i> 7.1.1 a 7.1.3 <i>Resultados previstos:</i> 7.3.1.1</p>	2008	MEPC 53/24, párrafo 4.50; BLG 11/16, sección 4
A.6 A.4	<p>Aplicación de las prescripciones para el transporte de biocombustibles y mezclas que los contengan</p> <p><i>Principios estratégicos:</i> 7.2 <i>Medidas de alto nivel:</i> 7.2.2 <i>Resultados previstos:</i> 7.2.2.1</p>	2008 2009	MEPC 55/23, párrafos 19.4 y 19.5; BLG 12/17, sección 4

Prioridad	Título y referencia a los principios estratégicos, las medidas de alto nivel y los resultados previstos para 2008-2009	Plazo o periodos de sesiones previstos	Referencias
A.7 A.5	<p>Elaboración de medidas internacionales para reducir a un mínimo la transferencia de especies acuáticas invasoras debida a la contaminación biológica de los buques</p> <p><i>Principios estratégicos:</i> 7.1 <i>Medidas de alto nivel:</i> 7.1.1 <i>Resultados previstos:</i> –</p>	2010	MEPC 56/23 párrafo 19.12
A.8 A.6	<p>Examen de la Recomendación relativa a las hojas informativas sobre la seguridad de los materiales para las cargas indicadas en el Anexo I del Convenio MARPOL y el fueloil para usos marinos</p> <p><i>Principios estratégicos:</i> 5.2 <i>Medidas de alto nivel:</i> 5.2.3 <i>Resultados previstos:</i> 5.2.3.1</p>	2008 2009	BLG 11/16, párrafo 14.14; MSC 83/28, párrafo 25.8; BLG 12/17, sección 12
A.9 A.7	<p>Revisión del Código CIG (en colaboración con los Subcomités FP, DE, SLF y STW)</p> <p><i>Principios estratégicos:</i> 5.2 <i>Medidas de alto nivel:</i> 5.2.1 <i>Resultados previstos:</i> –</p>	2010	MSC 83/28, párrafo 25.7
A.10 A.8	<p>Prescripciones de seguridad para los buques para el transporte de pellets de hidrato de gas natural</p> <p><i>Principios estratégicos:</i> 5.2 <i>Medidas de alto nivel:</i> 5.2.1 <i>Resultados previstos:</i> –</p>	tres periodos de sesiones 2011	MSC 83/28, párrafo 25.6
A.9	<p>Examen de los instrumentos no obligatorios pertinentes como consecuencia de las enmiendas al Anexo VI del Convenio MARPOL y al Código Técnico sobre los NO_x</p> <p><i>Principios estratégicos:</i> 7.3 <i>Medidas de alto nivel:</i> 7.3.1 <i>Resultados previstos:</i> 7.3.1.1</p>	2010	BLG 12/17, párrafo 6.88.9

Prioridad	Título y referencia a los principios estratégicos, las medidas de alto nivel y los resultados previstos para 2008-2009	Plazo o periodos de sesiones previstos	Referencias
A.10	<p>Enmiendas al Anexo I del MARPOL sobre la utilización y el transporte de hidrocarburos pesados en buques en la zona del Antártico</p> <p><i>Principios estratégicos:</i> 7.2 <i>Medidas de alto nivel:</i> 7.2.2 <i>Resultados previstos:</i> ninguno de momento</p>	2010	BLG 12/17, párrafo 16.12
B.1	<p>Directrices sobre otras técnicas verificables o ejecutables para limitar las emisiones de SO_x</p> <p><i>Principios estratégicos:</i> 7.3 <i>Medidas de alto nivel:</i> 7.3.1 <i>Resultados previstos:</i> 7.3.1.1</p>	dos periodos de sesiones	MEPC 53/24, párrafo 4.40; BLG 11/16, sección 9

PROYECTO DE ORDEN DEL DÍA PROVISIONAL DEL BLG 13*

- Apertura del periodo de sesiones
- 1 Adopción del orden del día
 - 2 Decisiones de otros órganos de la OMI
 - 3 Evaluación de los riesgos de los productos químicos desde el punto de vista de la seguridad y la contaminación, y preparación de las enmiendas consiguientes
 - 4 Aplicación de las prescripciones para el transporte de biocombustibles y mezclas que los contengan
 - 5 Elaboración de directrices y otros documentos para la implantación uniforme del Convenio BWM 2004
 - 6 Elaboración de disposiciones para los buques con motores de gas
 - 7 Análisis de siniestros
 - 8 Examen de las interpretaciones unificadas de la IACS
 - 9 Elaboración de medidas internacionales para reducir a un mínimo la transferencia de especies acuáticas invasoras debida a la contaminación biológica de los buques
 - 10 Examen de la Recomendación relativa a las hojas informativas sobre la seguridad de los materiales para las cargas indicadas en el Anexo I del Convenio MARPOL y el fueloil para usos marinos
 - 11 Revisión del Código CIG
 - 12 Prescripciones de seguridad para los buques para el transporte de pellets de hidrato de gas natural
 - 13 Examen de los instrumentos no obligatorios pertinentes como consecuencia de las enmiendas al Anexo VI del Convenio MARPOL y al Código Técnico sobre los NO_x
 - 14 Enmiendas al Anexo I del MARPOL sobre la utilización y el transporte de hidrocarburos pesados en buques en la zona del Antártico
 - 15 Programa de trabajo y orden del día del BLG 13
 - 16 Elección de Presidente y Vicepresidente para 2009
 - 17 Otros asuntos
 - 18 Informe para los Comités

* La numeración de los puntos del orden del día no indica necesariamente un orden de prioridad.

ANEXO 11

**JUSTIFICACIÓN PARA INCLUIR EN EL PROGRAMA DE TRABAJO DEL
SUBCOMITÉ BLG EL NUEVO PUNTO "ENMIENDAS AL ANEXO I
DEL CONVENIO MARPOL SOBRE LA UTILIZACIÓN Y EL
TRANSPORTE DE HIDROCARBUROS PESADOS
EN LA ZONA DEL ANTÁRTICO"**

1 ALCANCE DE LA PROPUESTA

1.1 Se propone elaborar enmiendas al Anexo I del Convenio MARPOL relativas a la utilización y el transporte de hidrocarburos pesados en buques en la zona del Antártico.

2 NECESIDAD IMPERIOSA

2.1 Existe una necesidad imperiosa de aumentar el nivel actual de protección del Océano Austral contra la contaminación por hidrocarburos según se estipula en el Convenio MARPOL, por los siguientes motivos.

2.2 La zona del Antártico, es decir la extensión de mar situada al Sur de los 60° de latitud 60° Sur, es una zona especial a los efectos del Anexo I del Convenio MARPOL y, como tal, goza de una protección especial en virtud de las prescripciones más estrictas relativas a la descarga de hidrocarburos en el medio marino que lo estipulado en el Anexo I de dicho Convenio para las zonas especiales en general. Asimismo, y en virtud de las prescripciones de la regla 15.4 del Anexo, **estará prohibida toda descarga en el mar de hidrocarburos o de mezclas oleosas desde buques**. Esta protección adicional, relativa a la contaminación operacional (no accidental), se concede únicamente a la zona del Antártico en virtud del Anexo I del Convenio MARPOL, reflejando de esta manera el régimen muy especial que ya se le ha dado en virtud de dicho Convenio.

2.3 Recientemente, la zona del Antártico ha experimentado un incremento constante en el número de buques comerciales, principalmente buques dedicados a cruceros, que visitan la zona. Sucesos recientes, como por ejemplo el hundimiento del **Explorer** el pasado noviembre, han puesto de relieve la necesidad de mejorar las medidas para proteger esta zona virgen y ecológicamente tan vulnerable contra la contaminación ocasionada por hidrocarburos, no sólo contra la contaminación operacional, la cual ya se aborda de manera adecuada mediante la prohibición actual de las descargas establecida en la regla 15 del Anexo I del Convenio MARPOL, sino también en relación con la contaminación accidental producida como resultado de varadas, fractura del casco o hundimiento.

2.4 Cabe la posibilidad de que los hidrocarburos pesados sean los hidrocarburos más dañinos para el medio ambiente de todos los crudos y productos del petróleo sujetos al Anexo I, por lo que el hundimiento de tan sólo un buque que transporte hidrocarburos pesados en las aguas del Antártico tendría consecuencias catastróficas y un impacto grave sobre la flora y fauna, los recursos pesqueros y el delicado equilibrio de este medio ambiente extremo en muchos años venideros.

3 ANÁLISIS DE LAS CUESTIONES PERTINENTES, TENIENDO EN CUENTA LOS GASTOS PARA EL SECTOR NAVIERO Y LAS CARGAS LEGISLATIVA Y ADMINISTRATIVA A ESCALA MUNDIAL

3.1 Investigaciones recientes indican que, de los buques comerciales que visitan la zona, muy pocos utilizan en realidad hidrocarburos pesados como combustible para las máquinas propulsoras principales o auxiliares. Por consiguiente, se espera que toda medida que se introduzca para prohibir o restringir la utilización y el transporte de hidrocarburos pesados en la zona ejerza poco impacto en el transporte marítimo.

3.2 No obstante, en consonancia con otros instrumentos de la OMI, y habiendo evaluado cuidadosamente el impacto que las enmiendas podrían tener sobre algunos servicios esenciales del transporte marítimo, está previsto que las medidas no sean aplicables a los buques de guerra, las unidades navales auxiliares, los buques que prestan servicio oficial no comercial y los buques que desempeñan misiones de búsqueda y salvamento o de lucha contra la contaminación por hidrocarburos.

3.3 Además, los aceites lubricantes podrían quedar exentos de las medidas y debería elaborarse una definición adecuada de hidrocarburo pesado a efectos de las propuestas de enmiendas.

3.4 No obstante, el cumplimiento y la aplicación son cuestiones que deberían estudiarse cuidadosamente antes de la entrada en vigor de las enmiendas. Se cree, sin embargo, que un régimen sólido de supervisión por el Estado rector del puerto podría ocuparse de este aspecto cuando se trate de buques respecto de los cuales se sabe a ciencia cierta que ofrecen viajes comerciales en la zona del Antártico y hacen escala en puertos dando a conocer su llegada y salida.

3.5 Habida cuenta de lo antedicho, se estima que los costos para el sector del transporte marítimo y las Administraciones no serían demasiado elevados, frente a los recursos que en la actualidad corren peligro.

4 VENTAJAS

4.1 Según se esboza en los párrafos anteriores, las ventajas para las aguas del Antártico y el género humano en general sobrepasan en gran medida cualesquier cargas, incluidos los costos monetarios, tanto para los explotadores como para las Administraciones.

5 ORDEN DE PRIORIDAD Y PLAZO DE ULTIMACIÓN

5.1 Esta cuestión debería tener un alto grado de prioridad habida cuenta de lo mucho que preocupa a las Administraciones y a la opinión pública en todo el mundo.

5.2 Se espera que se necesitarán dos periodos de sesiones para que el Subcomité BLG aborde debidamente esta cuestión.

6 INDICACIÓN ESPECÍFICA DE LAS MEDIDAS REQUERIDAS

Elaborar una serie de enmiendas para el Anexo I del MARPOL sobre la utilización y el transporte de hidrocarburos pesados en la zona del Antártico.

7 OBSERVACIONES SOBRE LOS CRITERIOS DE ACEPTACIÓN GENERAL

- .1 El tema de la propuesta se ajusta a los objetivos de la OMI.
- .2 El punto se ajusta a las disposiciones pertinentes del Plan estratégico de la organización y del Plan de acción de alto nivel.

Principios estratégicos: 7.2

Medidas de alto nivel: 7.2.2

Resultados previstos: - - -

- .3 No existen normas del sector suficientes.
- .4 Se estima que las medidas propuestas se justifican por las ventajas que ofrecen.

8 DETERMINACIÓN DE LOS ÓRGANOS AUXILIARES QUE SON IMPRESCINDIBLES PARA ULTIMAR LA LABOR

El Subcomité BLG, en colaboración con el Subcomité DE, según sea necesario, debería realizar la labor.

ANEXO 12**PROYECTO DE CIRCULAR MEPC****PRESCRIPCIONES PARA EL TRANSPORTE DE
HIDROCARBUROS DE GAS A LÍQUIDO**

1 El Comité de Protección del Medio Marino, tomó nota en su [58º periodo de sesiones] (6 a 10 de octubre de 2008)] de que el BLG 12 (4 a 8 de febrero de 2008) había considerado que los hidrocarburos de gas a líquido (GTL), obtenidos mediante un proceso de refinado del gas natural de petróleo, se consideran análogos a sus equivalentes convencionales derivados del petróleo crudo, sujetos al Anexo I del Convenio MARPOL. La infraestructura de la cadena de suministro, como por ejemplo oleoductos, terminales e instalaciones de almacenamiento en tierra, es común a la de los hidrocarburos producidos de forma convencional.

2 Reconociendo que los hidrocarburos GTL se transportan en la actualidad de conformidad con lo dispuesto en el Anexo I del Convenio MARPOL y que cumplen todas las prescripciones operacionales, el Comité de Protección del Medio Marino, tras examinar esta cuestión, confirmó que el transporte marítimo de hidrocarburos de gas a líquido (GTL) derivados del gas de petróleo (nafta, keroseno, diésel y aceites base lubricantes) debería ajustarse a lo prescrito en el Anexo I del Convenio MARPOL.

3 Se invita a los Gobiernos Miembros a que señalen esta circular a la atención de todas las partes interesadas, así como a los funcionarios encargados de la supervisión por el Estado rector del puerto.

ANEXO 13

**PROPUESTA DE PROGRAMA DE TRABAJO FUTURO
DEL GRUPO DE TRABAJO ESPH**

1	Evaluación de nuevos productos	En curso
2	Aditivos de limpieza .1 Evaluación de nuevos aditivos de limpieza .2 Reevaluación de los aditivos de limpieza que figuran en el anexo 10 de las circulares de la serie MEPC.2/Circ.	En curso 2010
3	Examen de las circulares de la serie MEPC.2/Circ. – Clasificación provisional de las sustancias líquidas transportadas a granel y otras cuestiones conexas	En curso
4	Examen de los resultados de la labor del periodo de sesiones más reciente del Grupo EHS del GESAMP	En curso
5	Examen de la aplicación de las prescripciones para el transporte de biocombustibles y mezclas que los contengan, incluida la mezcla a bordo	2009
6	Examen del capítulo 19 del Código CIQ	2009
7	Otros asuntos	