



SUBCOMITÉ DE TRANSPORTE DE  
LÍQUIDOS Y GASES A GRANEL  
14º periodo de sesiones  
Punto 17 del orden del día

BLG 14/17  
12 marzo 2010  
Original: INGLÉS

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

**Índice**

<b>Sección</b>	<b>Página</b>
1 GENERALIDADES	4
2 DECISIONES DE OTROS ÓRGANOS DE LA OMI	6
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	6
4 APLICACIÓN DE LAS PRESCRIPCIONES PARA EL TRANSPORTE DE BIOCOMBUSTIBLES Y MEZCLAS QUE LOS CONTENGAN	11
5 ELABORACIÓN DE DIRECTRICES Y OTROS DOCUMENTOS PARA LA IMPLANTACIÓN UNIFORME DEL CONVENIO BWM 2004	15
6 ELABORACIÓN DE DISPOSICIONES PARA LOS BUQUES CON MOTORES DE GAS	21
7 ANÁLISIS DE SINIESTROS	26
8 EXAMEN DE LAS INTERPRETACIONES UNIFICADAS DE LA IACS	27
9 ELABORACIÓN DE MEDIDAS INTERNACIONALES PARA REDUCIR AL MÍNIMO LA TRANSFERENCIA DE ESPECIES ACUÁTICAS INVASIVAS DEBIDA A LA CONTAMINACIÓN BIOLÓGICA DE LOS BUQUES	27
10 REVISIÓN DEL CÓDIGO CIG	31
11 PRESCRIPCIONES DE SEGURIDAD PARA LOS BUQUES QUE TRANSPORTEN PELLETS DE HIDRATO DE GAS NATURAL	33
12 EXAMEN DE LOS INSTRUMENTOS NO OBLIGATORIOS PERTINENTES COMO CONSECUENCIA DE LAS ENMIENDAS AL ANEXO VI DEL CONVENIO MARPOL Y AL CÓDIGO TÉCNICO SOBRE LOS NO <sub>x</sub>	34

13	REVISIÓN DE LAS RECOMENDACIONES PARA LA ENTRADA EN ESPACIOS CERRADOS A BORDO DE LOS BUQUES	43
14	PROGRAMA DE TRABAJO Y ORDEN DEL DÍA DEL BLG 15	44
15	ELECCIÓN DE PRESIDENTE Y VICEPRESIDENTE PARA 2011	46
16	OTROS ASUNTOS	47
17	INFORME PARA LOS COMITÉS	49

#### LISTA DE ANEXOS

ANEXO 1	ADITIVOS DE LIMPIEZA EVALUADOS RESPECTO DE LOS CUALES SE HA CONSIDERADO QUE CUMPLEN LO PRESCRITO EN LA REGLA 13.5.2 DEL ANEXO II DEL CONVENIO MARPOL
ANEXO 2	PROYECTO DE TEXTO DE LA PROPUESTA DE REGLA PARA PROHIBIR LA MEZCLA DE CARGAS REGIDAS POR EL CONVENIO MARPOL A BORDO DURANTE LA TRAVESÍA EN EL MAR
ANEXO 3	MARCO PARA DETERMINAR CUÁNDO ES PROCEDENTE HACER USO DE LA APROBACIÓN INICIAL CONCEDIDA A UN SISTEMA DE GESTIÓN DEL AGUA DE LASTRE PARA OTRO SISTEMA EN EL QUE SE UTILICE LA MISMA SUSTANCIA ACTIVA O PREPARADO
ANEXO 4	ORIENTACIONES PARA LAS ADMINISTRACIONES SOBRE EL PROCESO DE HOMOLOGACIÓN DE LOS SISTEMAS DE GESTIÓN DEL AGUA DE LASTRE DE CONFORMIDAD CON LAS DIRECTRICES (D8)
ANEXO 5	MANDATO PROVISIONAL PARA EL GRUPO DE TRABAJO SOBRE EL AGUA DE LASTRE Y LA CONTAMINACIÓN BIOLÓGICA QUE SE CONSTITUIRÁ EN EL BLG 15
ANEXO 6	PLAN DE ACCIÓN PARA LA IMPLANTACIÓN UNIFORME DEL CONVENIO BWM
ANEXO 7	JUSTIFICACIÓN DE LA AMPLIACIÓN DEL ALCANCE DE LA LABOR SOBRE LA ELABORACIÓN DE DISPOSICIONES PARA BUQUES CON MOTORES DE GAS A FIN DE INCLUIR LOS BUQUES QUE CONSUMEN COMBUSTIBLES LÍQUIDOS DE BAJO PUNTO DE INFLAMACIÓN
ANEXO 8	PROYECTO DE CIRCULAR MSC SOBRE DIRECTRICES PROVISIONALES PARA LA CONSTRUCCIÓN Y EL EQUIPO DE BUQUES QUE TRANSPORTEN PELLETS DE HIDRATO DE GAS NATURAL A GRANEL
ANEXO 9	PROYECTO DE DIRECTRICES REVISADAS PARA LA VIGILANCIA DEL CONTENIDO MEDIO DE AZUFRE A ESCALA MUNDIAL DEL FUELOIL SUMINISTRADO PARA USO A BORDO DE LOS BUQUES
ANEXO 10	ORDEN DEL DÍA BIENAL Y ORDEN DEL DÍA POSTBIENAL DEL SUBCOMITÉ BLG
ANEXO 11	ORDEN DEL DÍA PROVISIONAL PROPUESTO PARA EL BLG 15

- ANEXO 12      INFORME SOBRE LA SITUACIÓN DE LOS RESULTADOS PREVISTOS
- ANEXO 13      JUSTIFICACIÓN PARA INCLUIR EN EL ORDEN DEL DÍA BIENAL UN RESULTADO NO PREVISTO SOBRE "SISTEMAS FIJOS A BASE DE ESPUMA INSTALADOS EN CUBIERTA PARA BUQUES QUE TRANSPORTEN SUSTANCIAS LÍQUIDAS ENUMERADAS EN EL CÓDIGO CIQ"

## GENERALIDADES

1.1 El Subcomité de Transporte de Líquidos y Gases a Granel celebró su 14º periodo de sesiones del 8 al 12 de febrero de 2010 bajo la presidencia del Sr. S. Oftedal (Noruega). También estuvo presente el Vicepresidente, Sr. Renping Zhang (China).

1.2 Asistieron al periodo de sesiones delegaciones de los siguientes Estados Miembros:

ALEMANIA	ITALIA
ANGOLA	JAMAHIRIYA ÁRABE LIBIA
ARABIA SAUDITA	JAPÓN
ARGELIA	KENYA
ARGENTINA	LETONIA
AUSTRALIA	LIBERIA
BAHAMAS	MALASIA
BÉLGICA	MALTA
BOLIVIA (ESTADO PLURINACIONAL DE)	MARRUECOS
BRASIL	NORUEGA
CANADÁ	NUEVA ZELANDIA
CUBA	PAÍSES BAJOS
CHILE	PANAMÁ
CHINA	POLONIA
CHIPRE	REINO UNIDO
DINAMARCA	REPÚBLICA DE COREA
ESPAÑA	RUMANIA
ESTADOS UNIDOS	SINGAPUR
ESTONIA	SUDÁFRICA
FEDERACIÓN DE RUSIA	SUECIA
FILIPINAS	TAILANDIA
FINLANDIA	TRINIDAD Y TABAGO
FRANCIA	TURQUÍA
GRECIA	TUVALU
IRÁN (REPÚBLICA ISLÁMICA DEL)	UCRANIA
ISLAS COOK	URUGUAY
ISLAS MARSHALL	VANUATU
ISRAEL	VENEZUELA (REPÚBLICA BOLIVARIANA DE)

y el siguiente Miembro Asociado de la OMI:

HONG KONG (CHINA)

1.3 También asistieron al periodo de sesiones observadores de la siguiente organización intergubernamental:

COMISIÓN EUROPEA (CE)

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

CÁMARA NAVIERA INTERNACIONAL (ICS)  
ORGANIZACIÓN INTERNACIONAL DE NORMALIZACIÓN (ISO)  
COMISIÓN ELETROTÉCNICA INTERNACIONAL (CEI)  
UNIÓN INTERNACIONAL DE SEGUROS DE TRANSPORTES (IUMI)

COMITÉ INTERNACIONAL RADIOMARÍTIMO (CIRM)  
BIMCO  
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE SOCIEDADES DE CLASIFICACIÓN (IACS)  
CONSEJO EUROPEO DE LA INDUSTRIA QUÍMICA (CEFIC)  
FORO MARÍTIMO INTERNACIONAL DE COMPAÑÍAS PETROLERAS (OCIMF)  
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE PRÁCTICOS (IMPA)  
INTERNACIONAL AMIGOS DE LA TIERRA (FOEI)  
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE SONDEADORES (IADC)  
CONSEJO INTERNACIONAL DE ASOCIACIONES DE LAS INDUSTRIAS  
NÁUTICAS (ICOMIA)  
FEDERACIÓN INTERNACIONAL DE ASOCIACIONES DE CAPITANES DE  
BUQUE (IFSMA)  
COMUNIDAD DE ASOCIACIONES DE ASTILLEROS EUROPEOS (CESA)  
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE ARMADORES INDEPENDIENTES DE  
PETROLEROS (INTERTANKO)  
UNIÓN INTERNACIONAL PARA LA CONSERVACIÓN DE LA NATURALEZA (UICN)  
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE OPERADORES DE BUQUES Y TERMINALES  
GASEROS (SIGTTO)  
CONSEJO CONSULTIVO DE MERCANCÍAS PELIGROSAS (DGAC)  
ASOCIACIÓN EUROPEA DE FABRICANTES DE MOTORES DE COMBUSTIÓN  
INTERNA (EUROMOT)  
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 CONTRATISTAS MARÍTIMOS (IMCA)  
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE LA INDUSTRIA DEL COMBUSTIBLE (IBIA)  
FEDERACIÓN INTERNACIONAL DE LOS TRABAJADORES DEL TRANSPORTE  
(ITF)  
CONSEJO INTERNACIONAL DE FABRICANTES DE PINTURA Y TINTAS DE  
IMPRIMIR (IPPIC)  
INSTITUTO NÁUTICO (NI)

### **Discurso de apertura**

1.4 El Secretario General dio la bienvenida a los participantes y pronunció el discurso de apertura, cuyo texto íntegro se reproduce en el documento BLG 14/INF.8.

### **Observaciones del Presidente**

1.5 Al dar las gracias al Secretario General, el Presidente señaló que sus palabras de aliento y el asesoramiento y las peticiones formuladas recibirían la mayor consideración durante las deliberaciones del Subcomité.

### **Adopción del orden del día y cuestiones conexas**

1.6 El Subcomité adoptó el orden del día (BLG 14/1 y BLG 14/1/Corr.1) y acordó que, en general, se guiaría en su labor por las anotaciones que figuran en el documento BLG 14/1/1, teniendo también en cuenta el documento BLG 14/1/2, que contiene las disposiciones para el periodo de sesiones. El orden del día adoptado, así como la lista de los documentos examinados en relación con cada uno de sus puntos, figuran en el documento BLG 14/INF.9.

## **2 DECISIONES DE OTROS ÓRGANOS DE LA OMI**

2.1 El Subcomité tomó nota de los resultados del DE 52, el LEG 95, el FSI 17, el MSC 86 y el MEPC 59, de los que se da cuenta en el documento BLG 14/2, que son de interés para la labor del Subcomité, y los tuvo en cuenta en sus deliberaciones al tratar los puntos pertinentes del orden del día.

2.2 El Subcomité tomó nota de los resultados del vigésimo sexto periodo de sesiones de la Asamblea y, en particular, de que la A 26 había adoptado:

- .1 el Plan estratégico de la Organización (para el sexenio 2010-2015), que figura en la resolución A.1011(26);
- .2 el Plan de acción de alto nivel de la Organización y las prioridades para el bienio 2010-2011, que figuran en la resolución A.1012(26); y
- .3 las Directrices sobre la aplicación del Plan estratégico y el Plan de acción de alto nivel de la Organización, que figuran en la resolución A.1013(26),

y los tuvo en cuenta en sus deliberaciones al examinar el punto 14 del orden del día: Programa de trabajo y orden del día del BLG 15 (véanse también los párrafos 14.1 y 14.2).

2.3 El Subcomité tomó nota también de que la A 26 había adoptado el Sistema mundial integrado de información marítima de la OMI (GISIS), que figura en la resolución A.1029(26), en la que se insta a los Estados Miembros y a las organizaciones intergubernamentales a que hagan un uso amplio de los medios para la notificación y transferencia de datos al sistema.

## **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 rutinarias 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 Grupo de trabajo ESPH, así como todo documento que contenga cuestiones de principio respecto de las cuales es necesario deliberar en el Pleno.

3.2 Se examinó la labor del último periodo de sesiones del Grupo ESPH y el Subcomité mostró su agradecimiento a dicho Grupo y a su Presidente, Sr. David MacRae (Reino Unido), por el considerable volumen de trabajo que se había realizado durante esa reunión (ESPH 15).

### **Informe de la 15ª reunión interperiodos del Grupo de trabajo ESPH**

3.3 Al examinar el informe correspondiente a la 15ª reunión interperiodos del Grupo de trabajo ESPH (BLG 14/3), el Subcomité lo aprobó, en términos generales, y adoptó las medidas que se indican a continuación:

- .1 se mostró de acuerdo con la evaluación de nuevos productos y su consiguiente inclusión en el Código CIQ;
- .2 refrendó la decisión del Grupo de que, cuando se observe que una materia se comporta como sustancia flotante, pero dicho comportamiento se

- combina con propiedades de disolución o evaporación (valores FD o FE en la columna E2 del perfil de peligrosidad del GESAMP), no es necesario atribuir la categoría de contaminación Y a esa sustancia basándose únicamente en la asignación de F (con referencia a la regla 10 del apéndice 1 del Anexo II del Convenio MARPOL);
- .3 hizo suya la opinión del Grupo de que, en el caso de las expediciones de salmueras inorgánicas, las prescripciones de transporte que reflejan los riesgos de desprendimiento de vapor no son necesarias;
  - .4 se mostró conforme con la evaluación de los aditivos de limpieza, tras tomar nota de que se habían evaluado 68 composiciones de productos, 26 de las cuales se aprobaron para incluirlas en la lista de aditivos de limpieza que satisfacen los criterios esbozados en la circular MEPC.1/Circ.590;
  - .5 tomó nota de la preocupación relativa a la utilización de componentes de aditivos de limpieza que son carcinógenos, mutagénicos y reprotóxicos;
  - .6 tomó nota del plazo en cuanto a la necesidad de reevaluar los aditivos de limpieza aprobados únicamente en virtud de las directrices que han quedado sustituidas (MEPC/Circ.363), dado que la aprobación de dichos productos dejará de ser válida después del 31 de julio de 2010;
  - .7 aceptó la evaluación de las mezclas con denominaciones comerciales que presentan riesgos desde el punto de vista de la seguridad y su consiguiente inclusión en la lista 3 de las circulares de la serie MEPC.2, con validez para todos los países y sin fecha de caducidad;
  - .8 refrendó la opinión del Grupo de que, por lo que respecta a las mezclas con denominaciones comerciales de la lista 3, era aceptable abordar los aspectos relacionados con la seguridad aplicando una prescripción de transporte más estricta basándose en las propiedades de los componentes de la mezcla pero, como alternativa, los fabricantes podían optar por pedir que se elaborara un perfil de peligrosidad del GESAMP para la mezcla propiamente dicha y utilizar dicho perfil como base para la asignación de prescripciones de transporte;
  - .9 tomó nota de que algunos productos de la lista 3 se habían retirado del proceso de evaluación habida cuenta de las inquietudes manifestadas en relación con la divulgación de información comercial sobre productos patentados e invitó a las delegaciones a que formularan propuestas para mejorar el proceso al Grupo de trabajo ESPH, para que éste las examine;
  - .10 tomó nota de que se había examinado cómo afectan los cambios a los perfiles de peligrosidad derivados de la última reunión del Grupo EHS del GESAMP (como consecuencia de la disponibilidad de nuevos datos o de la reevaluación de familias de productos) en las prescripciones de transporte de las sustancias pertinentes y de que, como resultado de ello, se habían observado otras deficiencias en las prescripciones de transporte aplicables a muchas de esas entradas;
  - .11 tomó nota de que se había ultimado el examen de la versión inglesa del capítulo 19 del Código CIQ (a reserva de las observaciones finales que se formulen en este periodo de sesiones) y se mostró conforme con las

enmiendas propuestas con miras a introducir esos cambios en la próxima revisión de dicho Código;

- .12 tomó nota de las deliberaciones relativas a la implantación del Anexo II del Convenio MARPOL en relación con las prescripciones sobre prelavado aplicables a las cargas de aceite vegetal y con la presencia de inspectores;
- .13 tomó nota de las deliberaciones mantenidas en relación con la tarea de recopilar datos para determinar la información que falta sobre el equipo eléctrico, según se indica en la circular MSC.1/Circ.1325; y
- .14 aprobó el programa de trabajo futuro del Grupo ESPH, sin perjuicio de las nuevas tareas encomendadas al Grupo al someter a examen los puntos que son de interés para su labor.

3.4 En relación con el punto 3.3.2, la delegación de Francia propuso que, al haber adoptado el Grupo ESPH del Subcomité BLG una serie de decisiones sobre la evaluación de nuevos productos, convendría que éstos se agruparan y se señalaran a la atención de todos los Gobiernos. Esto sería beneficioso dado que, aunque todas estas decisiones figuran en los informes de las reuniones, en ocasiones resulta difícil encontrarlas cuando se requieren a efectos de referencia. Por consiguiente, se propuso que el Grupo de trabajo examine la mejor manera de llevar a cabo esta tarea y posteriormente elabore un documento refundido para uso general. Una serie de delegaciones apoyaron esa medida y se acordó que este punto se debería añadir al mandato que se expedirá al Grupo con objeto de elaborar la correspondiente circular.

3.5 En relación con el punto 3.3.10, la delegación de Noruega se mostró de acuerdo con la necesidad de efectuar un examen para resolver esta cuestión, aunque tomó nota de que, si surgen prescripciones de transporte muy estrictas, podrá ser necesario también examinar los criterios especificados en el capítulo 21 del Código CIQ para establecer las condiciones de transporte. Esto recibió el apoyo de otras delegaciones y se acordó que debería encargarse al Grupo de trabajo que examine esta cuestión y que indique los pasos a seguir y el plazo correspondiente. Como punto de orden general, se reconoció que toda labor de revisión tendrá que ser realizada con gran cuidado y que el Grupo de trabajo necesitará disponer de tiempo suficiente para poder realizar los progresos necesarios. La delegación de las Islas Cook propuso que si se realiza un examen, no se deberían introducir enmiendas de manera poco sistemática mientras el examen está en curso, sino que los cambios necesarios se deberían introducir al concluir el examen.

#### **Propuestas para añadir nuevos productos o enmendar productos existentes en el Código CIQ**

3.6 El Subcomité tomó nota de las propuestas formuladas por Estonia (BLG 14/3/1), Bélgica (BLG 14/3/2) y la Cámara Naviera Internacional (BLG 14/3/3) para incluir en el Código CIQ el aceite de esquisto bituminoso, el metam sodio y el éster metílico de ácidos grasos, respectivamente.

3.7 El Subcomité encargó al Grupo de trabajo ESPH que llevara a cabo las evaluaciones de esas propuestas, al reconocerse que la evaluación de productos es una tarea rutinaria que, por lo general, se confía directamente al Grupo antes de que el Subcomité las examine más a fondo.



### **Cuestiones conexas**

3.8 En relación con el punto 3.3.13 *supra*, el Subcomité examinó un nuevo documento presentado por los Estados Unidos (BLG 14/3/4), en el que se propone utilizar la información facilitada en un informe del *National Materials Advisory Board (NMAB)* de la Academia Nacional de Ciencias de los Estados Unidos como equivalente a los datos requeridos en la circular MSC.1/Circ.1325 por lo que respecta a la información que falta sobre el grupo de aparatos en la columna i" del capítulo 17 del Código CIQ.

3.9 El Subcomité tomó nota de que la utilización del informe del NMAB permitiría superar numerosos problemas relacionados con la obtención de esta información y se acordó que el contenido del informe constituye un equivalente aceptable para los datos requeridos en la circular MSC.1/Circ.1325. Por consiguiente, el Subcomité aceptó las clasificaciones propuestas para los 124 productos basándose en el informe del NMAB (y los procedimientos de la CEI que permiten utilizar los datos determinados para una materia química comparable, en lugar de para la sustancia propiamente dicha).

3.10 Se tomó nota de que habida cuenta del refrendo de este enfoque, sólo habría que presentar los datos que faltan para 16 de los 140 productos que figuran en el anexo 1 de la circular MSC.1/Circ.1325, y que dichas sustancias se enumeran en el anexo del documento BLG 14/3/4.

3.11 El representante del CEFIC informó al Subcomité de que la Asociación de la Industria Química de Alemania estaba tratando de obtener toda la información posible en relación con los datos que faltan indicados en la circular MSC.1/Circ.1325 y señaló que las Administraciones también podrían tener a bien adoptar un enfoque similar con sus propios contactos de la industria química.

3.12 El Subcomité decidió examinar el punto 4 del orden del día (Aplicación de las prescripciones para el transporte de biocombustibles y mezclas que los contengan) antes de constituir el Grupo de trabajo ESPH, dado que los resultados de este punto eran de interés para la labor del Grupo.

### **Constitución del Grupo de trabajo**

3.13 Reconociendo que es necesario seguir avanzando en muchas de 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 formuladas y las decisiones adoptadas en el Pleno:

- .1 examinará las cuestiones relacionadas con la evaluación de nuevos productos;
- .2 efectuará una evaluación de los aditivos de limpieza;
- .3 examinará las circulares de la serie MEPC.2 – Clasificación provisional de las sustancias líquidas transportadas a granel y otras cuestiones conexas;
- .4 volverá a examinar la aplicación de las prescripciones para el transporte de biocombustibles y mezclas que los contengan con miras a establecer la mejor manera de destacar las implicaciones conexas jurídicas, técnicas y de otra índole;

- .5 diera seguimiento a la recomendación formulada en la circular MSC-MEPC.2/Circ.8 (Prohibición de efectuar mezclas de cargas regidas por el Convenio MARPOL a bordo durante la travesía en el mar) en relación con la elaboración de disposiciones obligatorias que rijan las actividades de mezclas a bordo;
- .6 continuara examinando el capítulo 19 del Código CIQ;
- .7 examinara las opciones para elaborar un enfoque sistemático con objeto de abordar las deficiencias observadas en las prescripciones de transporte de una serie de entradas de los capítulos 17 y 18 del Código CIQ y elaborara el correspondiente plazo para esa labor;
- .8 elaborara un proyecto de circular BLG en el que se resuman las decisiones acordadas previamente por el Grupo ESPH del Subcomité BLG relativas a la evaluación de nuevos productos;
- .9 preparara el programa de trabajo y el orden del día del ESPH 16; y
- .10 presentara un informe al Pleno el jueves 11 de febrero de 2010.

### **Informe del Grupo de trabajo**

3.14 Tras recibir y examinar el informe del Grupo de trabajo (BLG 14/WP.3), el Subcomité lo aprobó, en términos generales, y adoptó las medidas indicadas a continuación:

- .1 refrendó la decisión del Grupo de que los aceites de esquisto bituminoso deberían considerarse como carga regida por el Anexo I del Convenio MARPOL;
- .2 aceptó la reevaluación del metam sodio en solución y la correspondiente enmienda en el Código CIQ;
- .3 se mostró conforme con la evaluación de los aditivos de limpieza, según se indica en el anexo 1;
- .4 tomó nota de la decisión de dar por terminado el acuerdo tripartito correspondiente al aceite de esquisto bituminoso y al aceite de esquisto bituminoso ligero y de la opinión de que el certificado de aptitud (o adición) en el que se referencien estos productos seguirá siendo válido;
- .5 mostró su conformidad con la revisión del texto del capítulo 19 del Código CIQ y refrendó la propuesta de que dicho texto debería incorporarse a la próxima revisión del Código CIQ;
- .6 refrendó las propuestas del Grupo relacionadas con el examen sistemático que debería realizarse de los capítulos 17 y 18 del Código CIQ;
- .7 tomó nota de las medidas propuestas para elaborar un proyecto de circular BLG en el que se resuman las decisiones relativas a la evaluación de nuevos productos;
- .8 aprobó el programa de trabajo futuro de la reunión interperiodos de octubre de 2010; y

- .9 decidió pedir al MSC 87 y al MEPC 61 que se celebre una reunión interperiodos del Grupo de trabajo ESPH en 2011.

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

4.1 El Subcomité recordó que los biocombustibles se transportan en cantidades cada vez mayores en todo el mundo y que a menudo los productos están mezclados 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 Convenio MARPOL.

4.2 Además, se recordó que se habían acordado unas directrices provisionales en las que se utilizaban tres bandas de productos para ayudar al sector en el transporte de mezclas de biocombustibles. Dichas directrices (en las que se autoriza el transporte de mezclas de hasta un 15 % de biocombustible en virtud del Anexo I del Convenio MARPOL) se pueden utilizar para los ésteres metílicos de ácidos grasos (FAME), el etanol (alcohol etílico) y las mezclas de aceite vegetal, y su utilización se había ampliado hasta el 1 de julio de 2011, de conformidad con la propuesta presentada en el BLG 13 y posteriormente aceptada en el MEPC 59. Como condición de esta ampliación, se acordó que, habida cuenta de las preocupaciones manifestadas en relación con las prestaciones del equipo de vigilancia de la descarga de hidrocarburos (ODME), cuando se transporten mezclas de biocombustibles como cargas del Anexo I, todos los residuos y el agua de lavado de tanques deberían bombearse a tierra, a menos que el ODME se haya aprobado/certificado para la mezcla que se esté expidiendo.

#### **Informe del 15º periodo de sesiones del Grupo de trabajo ESPH**

4.3 Con respecto a la cuestión de las prestaciones del ODME, se informó al Subcomité de que unos ensayos iniciales llevados a cabo por un fabricante de equipo en los que se utilizaron mezclas de biodiésel habían indicado que debería ser posible elaborar curvas de calibración para el ODME. No obstante, se reconoció que a fin de que se aprobara y se certificara el equipo del ODME para detectar mezclas de biocombustible, habría que enmendar la resolución MEPC.108(49), en la que se establecen las directrices para la vigilancia de la descarga de hidrocarburos.

4.4 Con objeto de elaborar un instrumento permanente que sustituya a las directrices provisionales, el Grupo de trabajo ESPH había determinado previamente una serie de cuestiones relacionadas con las mezclas de biocombustibles que era necesario examinar más a fondo. No obstante, habida cuenta de que no se había recibido ninguna nueva información, el Grupo consideró que el enfoque general de las directrices provisionales era aceptable para todas las partes interesadas.

4.5 Continuando con este enfoque, el Grupo de trabajo ESPH había propuesto introducir algunas ligeras modificaciones, según se indica a continuación:

- .1 reducir el valor límite del 85 % indicado en las directrices provisionales entre el Anexo I y el Anexo II (bandas 1 y 2) al 75 % en reconocimiento de las necesidades comerciales;
- .2 para el transporte de productos de la banda 2 en virtud del Anexo II (productos con más del 1 % pero menos del 75 % de aceite de petróleo), tratar todas las cargas como pertenecientes a la categoría de contaminación X y al tipo de buque 2; y

- .3 descartar la banda 3 indicada en las directrices provisionales (productos con un 1 % o menos de aceite de petróleo), que ya está incluida en las prescripciones de control normales del Anexo II.

4.6 Esto dio lugar a que el Grupo de trabajo ESPH elaborara una nueva propuesta más simple, que se indica a continuación:

Banda 1: 75 % o más de aceite de petróleo  
El producto se clasifica como carga del Anexo I  
ODME aprobado/certificado para la mezcla transportada o los residuos de tanques y todas las aguas de lavado de tanques se bombean a tierra

Banda 2: Más del 1 % pero menos del 75 % de aceite de petróleo  
El producto se clasifica como carga del Anexo II  
La carga se trata como perteneciente a la categoría de contaminación X, el buque es de tipo 2, con las prescripciones de transporte asignadas en función de la entrada genérica correspondiente a productos N.E.P. (4).

4.7 Varios expertos del Grupo se mostraron preocupados de que, dado que en el Anexo I no se autoriza el transporte de productos químicos, esas mezclas sólo deberían transportarse en quimiqueros, hasta que se enmiende el Anexo I para permitir el transporte de mezclas de aceite de petróleo y biocombustibles.

4.8 En cambio, otros manifestaron su preocupación con respecto a las diferencias entre las prescripciones de descarga operacional del Anexo I y las del Anexo II, ya que las prescripciones del Anexo I son más restrictivas para la descarga del aceite de petróleo desde el punto de vista ambiental que las prescripciones del Anexo II. A este respecto, se propuso que el transporte regido por el Anexo I, en el que se utiliza la descarga de superficie y el ODME, sería preferible para garantizar un control adecuado de la descarga en el mar de cualquier contenido de hidrocarburo residual.

4.9 Al considerar las distintas opciones disponibles, el Grupo de trabajo señaló que las soluciones propuestas conllevaban diferentes ventajas e inconvenientes. No obstante, el Grupo llegó a la conclusión de que, cualquiera que fuera la solución adoptada, el Grupo EHS del GESAMP debía continuar con la elaboración de perfiles para la gasolina y el diésel, aun cuando éstos podrían no ser necesarios inmediatamente, en caso de que se necesitaran en el futuro unos enfoques de evaluación alternativos.

4.10 Con respecto al examen de las cuestiones relacionadas con la mezcla a bordo, se recordó al Subcomité que ese asunto se limitaba únicamente a las hipótesis de operaciones realizadas en puerto, de conformidad con la reciente circular MSC-MEPC sobre la "Prohibición de mezclar cargas regidas por el Convenio MARPOL a bordo durante la travesía en el mar" (MSC-MEPC.2/Circ.8).

4.11 Se había reconocido que deberían considerarse dos tipos de operación en puerto: la carga desde arriba (con componentes cargados directamente en el mismo tanque) y la mezcla (en la que los productos se trasladan de tanques diferentes dentro de un buque a fin de crear una mezcla). A este respecto se señalaron una serie de cuestiones de clasificación y de aspectos administrativos, pero, dado que no se expuso ninguna otra opinión, se consideró que no era necesario adoptar ninguna medida especial o adicional en relación con esas cuestiones, aparte de las disposiciones de documentación establecidas.

4.12 No obstante, al examinar el entorno portuario, se consideró que se requería una definición de "en puerto". El Grupo de trabajo propuso que dicha expresión se definiera como una zona dentro de la cual los buques embarcan o desembarcan carga mientras se encuentran en un puesto de atraque seguro, y en la que:

- .1 ambos componentes de los productos provienen de la misma instalación en tierra en el puesto de atraque seguro y se mezclan a bordo; o
- .2 un producto proviene de la instalación en tierra y el otro producto ya se encuentra a bordo; o
- .3 un producto proviene de la instalación en tierra y el otro producto se entrega desde una gabarra/buque costero amarrado al costado del buque mientras se encuentra en un puesto de atraque seguro; o
- .4 un producto se entrega desde una gabarra o un buque costero amarrado al costado del buque mientras se encuentra en un puesto de atraque seguro y el otro producto ya se encuentra a bordo.

4.13 Tras examinar debidamente las cuestiones mencionadas, el Subcomité adoptó las medidas que se indican a continuación sobre las cuestiones que el Grupo de trabajo ESPH había propuesto en su informe:

- .1 tomó nota de que, a falta de nueva información o propuestas presentadas sobre el transporte de mezclas de biocombustibles, el Grupo había definido las tres opciones siguientes para que se examinaran en relación con el transporte de dichas mezclas:
  - .1 el enfoque inicial de tres bandas;
  - .2 un enfoque ajustado de dos bandas con un valor límite de transición modificado de 75 % de aceite de petróleo; y
  - .3 el transporte únicamente de sustancias regidas por el Anexo II; y
- .2 tomó nota de que, a falta de nueva información o propuestas presentadas sobre la orientación necesaria para efectuar las mezclas a bordo en puerto, el Grupo había llegado a la conclusión de que bastaba la documentación pertinente y que no era necesario exigir ninguna prescripción especial o adicional.

### **Asuntos conexos**

4.14 El Subcomité tomó nota de que desde la última reunión del Grupo ESPH, se habían presentado otras observaciones sobre varias de las cuestiones tratadas *supra*, en tres documentos que debían examinarse en el presente periodo de sesiones. Los documentos en cuestión eran: BLG 14/4, presentado por Brasil, en el que se facilitaban "Observaciones y consideraciones técnicas sobre la elaboración de las prescripciones para el transporte de mezclas de biocombustibles y productos derivados del petróleo en buques tanque"; BLG 14/4/1, presentado por Noruega, sobre el "Transporte de mezclas de biocombustibles" y BLG 14/4/2, también presentado por Noruega, sobre las cuestiones relacionadas con la "Mezcla a bordo". Tras una breve introducción y tras haberse manifestado apoyo a muchas de las cuestiones planteadas, se acordó que dado que esos tres documentos planteaban cuestiones y consideraciones detalladas, debería encargarse al Grupo de trabajo que examinara esos asuntos y tuviera en cuenta las cuestiones planteadas.

4.15 Como punto adicional, varias delegaciones señalaron que todavía era necesario preparar las disposiciones obligatorias requeridas para la prohibición de la mezcla de cargas regidas por el Convenio MARPOL a bordo durante la travesía en el mar. Por consiguiente, se acordó que esa cuestión debería incluirse en el mandato del Grupo de trabajo a fin de iniciar la elaboración de una regla adecuada.

### **Instrucciones impartidas al Grupo de trabajo ESPH**

4.16 Teniendo en cuenta las medidas y observaciones mencionadas, el Subcomité encargó al Grupo de trabajo ESPH que prosiguiera con su labor sobre la elaboración de normas para el transporte de mezclas de biocombustibles.

4.17 Tras recibir y examinar el informe del Grupo (BLG 14/WP.3), el Subcomité lo aprobó en general y adoptó las medidas relacionadas con los biocombustibles y las mezclas que los contengan que se indican a continuación:

- .1 tomó nota de que el Grupo coincidía con la opinión de la División Jurídica de la OMI de que el transporte y la descarga de productos químicos en los buques regidos por el Anexo I era en gran medida una cuestión técnica más que jurídica;
- .2 tomó nota de las deliberaciones sobre la función del ODM con los biocombustibles, que indicaban que era posible obtener unas curvas de calibración eficaces y que los criterios determinados en la resolución MEPC.108(49) deberían ser plenamente aplicables a esas mezclas;
- .3 estuvo de acuerdo con las conclusiones del Grupo sobre la elaboración de nuevas directrices para el control del transporte de mezclas de biocombustibles y aceite de petróleo;
- .4 acordó que se mantendría un sistema de tres bandas con un valor límite de 25 % de biocombustible para el transporte de productos de la banda 1 en las condiciones previstas en el Anexo I del Convenio MARPOL;
- .5 acordó que cuando se transporten mezclas de biocombustibles de la banda 2 que contengan más del 25 % de biocombustible, esas mezclas se considerarán como productos regidos por el Anexo II, a los cuales se les asignan condiciones de transporte genéricas;
- .6 refrendó la opinión del Grupo de pedir asesoramiento al Subcomité de Protección contra Incendios sobre el uso de espumas resistentes al alcohol cuando se transporten mezclas de etanol y gasolina;
- .7 tomó nota de las definiciones de las expresiones "en puerto" y "mezcla efectuada en puerto" que había propuesto el Grupo y también de la petición de que en la próxima reunión del Grupo ESPH se faciliten opiniones o información suplementarias sobre el particular;
- .8 acordó que no se requería la certificación de cada componente cuando se cargara en el mismo puerto para producir una mezcla y que sólo era necesario un certificado que permitiera el transporte del producto mezclado;
- .9 refrendó la preparación de un proyecto de directrices para el transporte de mezclas de biocombustibles y aceite de petróleo basadas en los principios

propuestos y acordó ampliar hasta 2011 el plazo de ultimación para el punto "Aplicación de las prescripciones para el transporte de biocombustibles y mezclas que los contengan" del programa de trabajo del Subcomité BLG; y

- .10 tomó nota de las deliberaciones sobre la elaboración de disposiciones obligatorias para prohibir la mezcla de cargas regidas por el Convenio MARPOL a bordo durante la travesía en el mar y el anteproyecto de texto elaborado por el Presidente para una discusión más a fondo en el ESPH 16, según se indica en el anexo 2.

4.18 En relación con este último punto, se observó que es posible que los buques de apoyo mar adentro y otros buques del mismo tipo planteen problemas específicos, por lo que se alentó a las Administraciones a que presentaran al Grupo ESPH toda cuestión que sea preciso que examinar.

4.19 Por lo que respecta a las operaciones de mezcla y a las definiciones mencionadas en el párrafo 4.17.7, el representante de la Comisión Europea propuso que las operaciones de mezcla sólo se realicen cuando el buque se encuentre en un entorno controlado, es decir, cuando esté abarloado, y que, por consiguiente, las operaciones de mezcla efectuadas en fondeadero deberían prohibirse.

## **5 ELABORACIÓN DE DIRECTRICES Y OTROS DOCUMENTOS 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 los Estados desde el 31 de mayo de 2005. Otros tres Estados (Islas Marshall, República de Corea y Suecia) se habían adherido al Convenio desde el último periodo de sesiones del Subcomité BLG, de manera que el número de Gobiernos Contratantes asciende a 21, lo que representa el 22,63 % del arqueo de la flota mercante mundial. El Subcomité instó a los demás Estados Miembros a que ratificaran este Convenio lo antes posible.

5.2 El Subcomité tomó nota con satisfacción de la información facilitada por la delegación de las Islas Cook acerca de la reciente adhesión de su país al Convenio sobre la gestión del agua de lastre, de manera que el número total de Gobiernos Contratantes asciende a 22.

5.3 El Subcomité recordó que el BLG 13 había preparado un plan de acción para la implantación uniforme del Convenio BWM y que, a fin de agilizar la labor futura, había constituido un grupo de trabajo por correspondencia para que continuara elaborando los dos documentos guía, a saber, el "Marco para determinar cuándo es procedente hacer uso de la aprobación inicial concedida a un sistema de gestión del agua de lastre para otro sistema en el que se utilice la misma sustancia activa o preparado" y las "Orientaciones para los fabricantes y las Administraciones sobre el procedimiento de homologación de los sistemas de gestión del agua de lastre de conformidad con las Directrices (D8)". Además, el Subcomité recordó que el BLG 13 había acordado constituir el Grupo de trabajo sobre el agua de lastre y la contaminación biológica en este periodo de sesiones para que se ocupara de los puntos 5 y 9 del orden del día, con el mandato provisional que figura en el anexo 4 del documento BLG 13/18.

## **Informe del Grupo de trabajo por correspondencia sobre la elaboración de directrices y otros documentos para la implantación uniforme del Convenio BWM 2004**

5.4 Al presentar el informe del Grupo de trabajo por correspondencia (BLG 14/5), el coordinador, Sr. Chris Wiley (Canadá), informó al Subcomité del progreso realizado en la elaboración de los dos documentos guía mencionados en el párrafo 5.3 *supra*. Tras un breve debate, el Subcomité decidió remitir el documento BLG 14/5 al Grupo de trabajo sobre el agua de lastre y la contaminación biológica para que lo examine con detenimiento y ultime los dos documentos guía con miras a someterlos a la aprobación del MECP 61 y a su distribución como circulares técnicas.

### **Proyecto de procedimiento para la aprobación de otros métodos de gestión del agua de lastre de conformidad con la regla B-3.7 del Convenio BWM**

5.5 El Subcomité recordó que el MEPC 56 había convenido en la necesidad de elaborar el "Procedimiento para la aprobación de otros métodos de gestión del agua de lastre de conformidad con la regla B-3.7 del Convenio BWM" y que el BLG 13 había tomado nota de que la delegación de los Países Bajos se había ofrecido a coordinar la elaboración de un documento que diversos países presentarían conjuntamente en el BLG 14.

5.6 Tras examinar el documento BLG 14/5/1 (Brasil y otros), que contiene un proyecto de procedimiento para la aprobación de otros métodos de gestión del agua de lastre de conformidad con la regla B-3.7 del Convenio BWM, el Subcomité decidió remitirlo al Grupo de trabajo sobre el agua de lastre y la contaminación biológica para que lo examine detenidamente y lo ultime.

### **Elaboración de una circular de la OMI sobre los protocolos de muestreo y análisis del agua de lastre**

5.7 El Subcomité recordó que el BLG 13 había instado a los Miembros y observadores a que presentaran sus contribuciones para la elaboración de una circular de la OMI en la que se faciliten orientaciones sobre muestreo y análisis y se formulen recomendaciones para la aplicación uniforme de dichas orientaciones, teniendo en cuenta el prontuario elaborado por el Grupo de trabajo sobre el agua de lastre en ese periodo de sesiones.

5.8 Al presentar el documento BLG 14/5/2, la delegación de Brasil reconoció que es sumamente importante elaborar orientaciones claras sobre los protocolos de muestreo y análisis del agua de lastre e indicó brevemente las propuestas técnicas que podrían utilizarse al elaborar dichas orientaciones. Reconociendo además que su contribución no ha servido, de momento, como documento de base necesario para facilitar al Subcomité la elaboración de la circular de la OMI solicitada por el MEPC, Brasil propone ampliar hasta 2011 el plazo previsto para la ultimación de este punto.

5.9 Si bien consideró que la contribución de Brasil constituía un buen punto de partida, la delegación de Panamá manifestó que le preocupaba la manera en la que los oficiales encargados de la supervisión por el Estado rector del puerto realizarán los análisis de las muestras, especialmente por lo que se refiere a la viabilidad de los organismos.

5.10 Tras examinar el documento BLG 14/5/2 (Brasil) en el que figuran propuestas técnicas para protocolos sobre el muestreo y análisis del agua de lastre, el Subcomité acordó remitirlo al Grupo de trabajo sobre el agua de lastre y la contaminación biológica para que lo examine detenidamente.



5.11 El Subcomité tomó nota de la información que figura en el documento BLG 14/INF.6 (Alemania) acerca de los resultados de un estudio realizado a bordo sobre el muestreo del agua de lastre y las consideraciones iniciales relativas a la manera de tomar muestras representativas para el control del cumplimiento de la norma D-2 del Convenio BWM, e invitó a otros Miembros a que intercambien información similar sobre el muestreo y análisis del agua de lastre.

5.12 Teniendo en cuenta que la elaboración de una circular de la OMI para brindar orientaciones sobre el muestreo y análisis tiene carácter de alta prioridad, el Subcomité invitó a los Miembros y observadores a que presenten un anteproyecto de dicha circular al BLG 15.

### **Cambio de escala de los sistemas de gestión del agua de lastre que emplean desinfección UV y filtración**

5.13 Tras examinar el documento BLG 14/5/3 (Alemania y otros) presentado por Noruega, en el que se propone elaborar un documento guía sobre el cambio de escala de los sistemas de gestión del agua de lastre que emplean desinfección UV y filtración, el Subcomité convino en la necesidad de elaborar dicho documento guía con objeto de facilitar orientaciones específicas para los sistemas de gestión del agua de lastre que emplean desinfección UV y filtración, además de las orientaciones recogidas en las Directrices para la aprobación de los sistemas de gestión del agua de lastre (D8). Por consiguiente, el Subcomité encargó al Grupo de trabajo sobre el agua de lastre y la contaminación biológica que llevara a cabo esa tarea utilizando como punto de partida el documento BLG 14/5/3.

### **Constitución del Grupo de trabajo**

5.14 El Subcomité constituyó el Grupo de trabajo sobre el agua de lastre y la contaminación biológica, bajo la presidencia conjunta del Sr. Chris Wiley (Canadá) y la Sra. Naomi Parker (Nueva Zelanda), y le encargó que, teniendo en cuenta las observaciones formuladas y las decisiones adoptadas en el Pleno:

- .1 ultimara la elaboración del documento guía titulado "Marco para determinar cuándo es procedente hacer uso de la aprobación inicial concedida a un sistema de gestión del agua de lastre para otro sistema en el que se utilice la misma sustancia activa o preparado", que figura en el anexo 1 del documento BLG 14/5, con miras a presentarlo al MEPC 61 para su aprobación y distribución como circulares técnicas;
- .2 ultimara las "Orientaciones para los fabricantes y las Administraciones sobre el proceso de homologación de los sistemas de gestión del agua de lastre de conformidad con las Directrices (D8)", que figura en el anexo 2 del documento BLG 14/5, con miras a presentarlas al MEPC 61 para su aprobación y distribución como circular técnica;
- .3 ultimara el "Procedimiento para la aprobación de otros métodos de gestión del agua de lastre de conformidad con la regla B-3.7 del Convenio BWM", basándose en el documento BLG 14/5/1;
- .4 examinará la necesidad de que las instalaciones de prueba utilicen protocolos normalizados para la aprobación de sistemas de gestión del agua de lastre y asesorará al Subcomité en consecuencia;

- .5 elaborara un documento guía sobre "Cambio de escala de los sistemas de gestión del agua de lastre que emplean desinfección UV y filtración", utilizando el documento BLG 14/5/3 como punto de partida; y
- .6 presentara un informe por escrito sobre la labor efectuada, que incluya recomendaciones, al MEPC 61 el jueves 11 de febrero de 2010, para su examen por el Subcomité.

5.15 Tras felicitar a la delegación de las Islas Cook por su reciente adhesión al Convenio sobre la Gestión del Agua de Lastre, Internacional Amigos de la Tierra (FOEI) informó al Subcomité acerca de la designación de 2010 como "Año Internacional de la Biodiversidad", lo cual brinda a la OMI la oportunidad única de demostrar su enfoque proactivo para la preservación de la biodiversidad. A este respecto, FOEI instó a los Estados Miembros que todavía no han ratificado el Convenio sobre la Gestión del Agua de Lastre, a que lo hagan lo antes posible.

### **Informe del Grupo de trabajo**

5.16 Tras recibir el informe del Grupo de trabajo (BLG 14/WP.4), el Subcomité lo aprobó en términos generales y adoptó las medidas esbozadas en los párrafos siguientes sobre cuestiones relacionadas con el agua de lastre.

5.17 El Subcomité tomó nota de que teniendo en cuenta las limitaciones de tiempo impuestas por el número de documentos, el tiempo asignado a las cuestiones relacionadas con la contaminación biológica y el amplio mandato, el Grupo decidió el orden de prioridad de sus objetivos para hacer el mejor uso del tiempo disponible.

### **Marco para determinar cuándo es procedente hacer uso de la aprobación inicial concedida a un sistema de gestión del agua de lastre para otro sistema en el que se utilice la misma sustancia activa o preparado**

5.18 El Subcomité tomó nota de que tras un amplio debate sobre la finalidad y los objetivos del documento "marco", el documento se modificó para centrarse específicamente en las sustancias activas y los preparados que fueran "idénticos" por lo que respecta a la utilización de una aprobación inicial concedida, y ya no se examinó el concepto de "sustancialmente similar" en el contexto de sustancias activas o preparados específicos, aunque se aplicó en el contexto de los sistemas de gestión del agua de lastre conexos.

5.19 El Subcomité convino en la versión definitiva del documento "marco" que figura en el anexo 3 de este informe, e invitó al MEPC 61 a que aprobara este documento guía y encargara a la Secretaría que distribuyera el "Marco para determinar cuándo es procedente hacer uso de la aprobación inicial concedida a un sistema de gestión del agua de lastre para otro sistema en el que se utilice la misma sustancia activa o preparado" como circular técnica.

### **Orientaciones para las Administraciones sobre el procedimiento de homologación de los sistemas de gestión del agua de lastre de conformidad con las Directrices (D8)**

5.20 El Subcomité tomó nota de que el anteproyecto recogido en el anexo 2 del documento BLG 14/5 se modificó para centrarse en la elaboración de orientaciones uniformes y coherentes para las Administraciones durante el procedimiento de homologación.

5.21 El Subcomité mostró su conformidad con la versión definitiva que figura en el anexo 4 de este informe e invitó al MEPC 61 a que aprobara las "Orientaciones para las Administraciones sobre el procedimiento de homologación de los sistemas de gestión del agua de lastre de conformidad con las Directrices (D8)" y encargara a la Secretaría que lo distribuyera como circular técnica.

### **Cambio de escala de los sistemas de gestión del agua de lastre que emplean desinfección UV y filtración**

5.22 El Subcomité tomó nota de que el documento BLG 14/5/3 se había presentado con la finalidad de motivar debates y facilitar aportaciones sobre esta cuestión. La filtración, en combinación con el sistema UV, se había seleccionado como ejemplo de tecnología en varias solicitudes de homologación a nivel mundial.

5.23 Tras reconocer que normalmente no se utiliza un cambio de escala para homologar el equipo marítimo, el Subcomité tomó nota de que una serie de fabricantes de sistemas de gestión del agua de lastre han propuesto el cambio de escala como un medio al servicio de toda la gama del mercado marítimo. El Subcomité acordó que todavía no se disponía de orientaciones y recomendaciones apropiadas y que las Administraciones deberían evaluar cada propuesta individualmente.

5.24 El Subcomité tomó nota de que, con la poca información disponible, no era posible elaborar orientaciones adecuadas sobre esta cuestión y pidió a los Miembros y observadores que presentaran ponencias técnicas en el BLG 15 sobre la cuestión del cambio de escala, centrándose, pero no de manera exclusiva, en aspectos tales como las prescripciones específicas para el procedimiento de homologación, el modelo de la dinámica de fluidos computacional, la validación, los factores relativos a los datos de entrada, las pruebas físicas requeridas para validar los modelos y la eficacia, con objeto de facilitar la elaboración de una circular técnica semejante a la circular BWM.2/Circ.8, que se podría actualizar periódicamente para reflejar el progreso de la ciencia y la ingeniería.

5.25 El observador de FOEI indicó que la utilización de sistemas de gestión del agua de lastre instalados en paralelo no plantearía grandes problemas técnicos y que la labor futura sobre el cambio de escala debería centrarse en las unidades instaladas en serie.

### **Proyecto de procedimiento para la aprobación de otros métodos de gestión del agua de lastre de conformidad con la regla B-3.7 del Convenio BWM**

5.26 El Subcomité tomó nota de que, en el tiempo disponible, el Grupo no había podido mantener un debate en profundidad sobre el documento BLG 14/5/1 y que la regla B-3.7 del Convenio BWM debería interpretarse tanto desde la perspectiva del cumplimiento de la norma D-2 como desde el objetivo holístico de prevenir la transferencia o introducción de especies acuáticas invasivas mediante la descarga del agua de lastre. El Subcomité acordó que era preciso seguir examinando esta cuestión y alentó a los Miembros y observadores a que se pusieran en contacto con los coautores del documento BLG 14/5/1 con objeto de elaborar una versión actualizada del procedimiento que se pueda presentar al BLG 15.

### **Propuestas técnicas para protocolos sobre muestreo y análisis del agua de lastre**

5.27 El Subcomité tomó nota de que, en el tiempo disponible, el Grupo no había podido examinar el documento BLG 14/5/2 (Brasil) y acordó remitirlo al BLG 15 para examinarlo detenidamente.

5.28 El Subcomité acordó que el muestreo y el análisis continúan teniendo una alta prioridad con ramificaciones relacionadas con las Directrices para la supervisión por el Estado rector del puerto en virtud del Convenio BWM que está elaborando en la actualidad el Subcomité FSI e instó a los Miembros y observadores a que presenten contribuciones técnicas para la elaboración de una circular con objeto de facilitar protocolos de muestreo y análisis del agua de lastre, teniendo en cuenta el prontuario elaborado en el BLG 13.

5.29 Tras tomar nota de que se necesita realizar una labor adicional científica para el análisis de las muestras "representativas" requeridas para el cumplimiento y que para poder seguir avanzando en esta cuestión se necesitan protocolos para el muestreo del agua de lastre tratada en lugar de para el agua de lastre sin tratar, el Subcomité alentó a todas las delegaciones a que consideraran procedimientos para el muestreo y análisis tanto "representativos" como "indicativos" de conformidad con las disposiciones de las Directrices (D2).

5.30 El Subcomité tomó nota con agradecimiento de la información facilitada por el observador de la Comisión Europea (CE), que señaló que la Agencia Europea de Seguridad Marítima, junto con los Estados Miembros de la UE, habían comenzado a examinar la cuestión del muestreo del agua de lastre con miras a su aplicación, y continuarán debatiendo y analizando esta cuestión en diferentes foros en los próximos meses. La Comisión Europea intercambiará las conclusiones y los resultados de este debate con la OMI y, basándose en las conclusiones de esos debates, la CE tiene la intención de presentar un documento en el BLG 15 para elaborar el prontuario existente y convertirlo en un posible proyecto de documento guía sobre muestreo. La CE agradeció los ofrecimientos de ayuda de los Estados Miembros de la OMI o de los observadores que deseaban contribuir a esta labor.

5.31 En relación con el muestreo y el análisis, el delegado de FOEI exhortó a todos los Miembros a que asignaran los recursos necesarios para facilitar el perfeccionamiento de la base científica que permita establecer protocolos de muestreo robustos para abordar esta cuestión.

### **Labor futura**

5.32 Tras tomar nota de que, en el tiempo disponible, el Grupo no pudo abordar plenamente todos los puntos del mandato y ultimar la labor, el Subcomité invitó al MEPC 61 a que ampliara hasta 2012 el plazo previsto para la ultimación del punto 5 del orden del día y que volviera a constituir el Grupo de trabajo en el BLG 15. El mandato provisional relativo a la gestión del agua de lastre figura en el anexo 5 de este informe.

5.33 El observador de la ICS opinó que existían claras indicaciones para pensar que las condiciones requeridas para la entrada en vigor del Convenio BWM podrían cumplirse antes de 2012 y recomendó que se adoptara toda medida para acelerar la labor relativa a las condiciones necesarias para la implantación uniforme del Convenio. Las delegaciones de Arabia Saudita, los Países Bajos y Singapur manifestaron opiniones similares, en las que se proponía separar la labor actualmente realizada sobre el agua de lastre y la contaminación biológica y confiar dicha labor a dos grupos de trabajo, asignando la más alta prioridad al agua de lastre.

5.34 Al recapitular los puntos de vista expresados, el Presidente del Subcomité refrendó las opiniones relativas a la entrada en vigor del Convenio BWM e invitó a todas las delegaciones a que hicieran todo lo posible para preparar la labor en el lapso interperiodos con objeto de avanzar en el muestreo y análisis en el BLG 15. El Presidente reiteró que la elaboración de directrices y recomendaciones constituye un proceso continuo a medida que progresan los conocimientos y la tecnología y recordó al Subcomité que este proceso se aplica a todos los instrumentos de la OMI, incluido el Convenio MARPOL 73/78, que ha estado en vigor durante más de 25 años.

5.35 Tras examinar las medidas solicitadas por el Grupo de trabajo en relación con la gestión del agua de lastre, así como las observaciones formuladas por varias delegaciones, el Subcomité:

- .1 invitó al MEPC 61 a que aprobara el "Marco para determinar cuándo es procedente que la aprobación inicial concedida a un sistema de gestión del agua de lastre se aplique a otro sistema que utilice la misma sustancia activa o preparado" (anexo 3) y pidiera a la Secretaría que distribuyera una circular BWM sobre esta cuestión;
- .2 invitó al MEPC 61 a que aprobara las Orientaciones para las Administraciones sobre el procedimiento de homologación de los sistemas de gestión del agua de lastre de conformidad con las Directrices (D8) (anexo 4) y pidiera a la Secretaría que distribuyera una circular BWM sobre esta cuestión;
- .3 invitó a los Miembros y observadores a que presentaran al BLG 15 nuevas consideraciones técnicas sobre la cuestión del cambio de escala de los sistemas de gestión del agua de lastre;
- .4 instó a los Miembros y observadores a que presentaran sus futuras contribuciones para la elaboración de una circular con objeto de facilitar protocolos sobre el muestreo y análisis del agua de lastre, teniendo en cuenta el prontuario elaborado por el BLG 13;
- .5 pidió al MEPC que ampliara hasta 2012 el plazo previsto para la ultimación del punto del orden del día "Elaboración de directrices y otros documentos para la implantación uniforme del Convenio BWM 2004";
- .6 acordó volver a constituir el Grupo de trabajo en el BLG 15 con el mandato provisional relativo a la gestión del agua de lastre, que figura en el anexo 5 de este informe; y
- .7 mostró su conformidad con el Plan de acción revisado para elaborar los documentos restantes necesarios para la implantación uniforme del Convenio BWM, que figura en el anexo 6.

## **6 ELABORACIÓN DE DISPOSICIONES PARA LOS BUQUES CON MOTORES DE GAS**

6.1 El Subcomité recordó que el MSC 86 había adoptado la resolución MSC.285(86), "Directrices provisionales sobre la seguridad de las instalaciones de motores de gas natural en los buques" y que, tras tomar nota de que este Subcomité había iniciado la labor de elaboración del Código internacional de seguridad para los buques con motores de gas (Código IGF), había acordado ampliar hasta 2012 el plazo previsto para la ultimación de la elaboración de dicho Código.

6.2 Además, el Subcomité recordó que el BLG 13 había decidido constituir un grupo de trabajo por correspondencia sobre la elaboración de disposiciones para los buques con motores de gas, coordinado por Noruega, con el mandato especificado en el párrafo 6.17 del documento BLG 13/18.

6.3 El Subcomité examinó el informe del Grupo de trabajo por correspondencia (BLG 14/6/1) presentado por Noruega como coordinador del Grupo, en el que éste, basándose en el documento BLG 13/WP.6, había seguido elaborando el marco, la estructura y las prescripciones funcionales del Código IGF. El Grupo tomó nota durante sus deliberaciones de que en el capítulo 16 del Código CIG figuran una serie de gases que deben utilizarse como gas combustible y que se autorizaba la utilización de otros gases a reserva de su examen por la Administración. Por tanto, el Grupo de trabajo por correspondencia reiteró la decisión adoptada por el BLG 13 y el MSC 86 de que en el Código IGF se deberían abordar también otros gases que no sean el gas natural licuado.

6.4 Al examinar el informe del Grupo de trabajo por correspondencia, el Subcomité tuvo en cuenta los siguientes documentos:

- .1 documento BLG 14/6 (Alemania), en el que se incluyen propuestas para los proyectos de buques con motores de gas, en particular en relación con la aplicación del párrafo 2.8.1.1 de las Directrices provisionales sobre la seguridad de las instalaciones de motores de gas natural en los buques, y la interpretación de los párrafos 2.8.4.3, 2.8.4.4 y 2.10.2.1 de dichas Directrices para la ventilación de la sala de tanques y sobre las barreras secundarias, así como sobre la aplicación del concepto de tanque independiente, seguro y fiable según el capítulo 4 del Código CIG, para la elaboración del Código IGF; y
- .2 documento BLG 14/6/2 (Suecia), en el que se formulan observaciones con respecto al informe del Grupo de trabajo por correspondencia y se presentan propuestas para la ampliación del alcance de la labor y el marco de referencia estipulados en el informe del BLG 13 (anexo 10 del documento BLG 13/18). En particular, las observaciones se centran en los combustibles líquidos alternativos con bajo punto de inflamación y propiedades similares a las del gas natural licuado, así como en las cuestiones relativas a la seguridad con respecto a las operaciones de toma de combustible en el caso de los combustibles alternativos.

6.5 En el transcurso del examen de los documentos mencionados, el Subcomité deliberó a fondo y tomó nota del respaldo, en general, a la aplicación del párrafo 2.8.1.1 de las Directrices provisionales sobre la seguridad de las instalaciones de motores de gas natural en los buques (resolución MSC.285(86)), así como a la interpretación de los párrafos 2.8.4.3, 2.8.4.4 y 2.10.2.1 para la ventilación de la sala de tanques y sobre las barreras secundarias; y para la aplicación del concepto de tanque independiente, seguro y fiable de conformidad con el capítulo 4 del Código GIC, para la elaboración del Código IGF, así como la de las Directrices provisionales.

6.6 El Subcomité tomó nota también del respaldo a la propuesta de Suecia en su totalidad para la ampliación del alcance de la labor y el marco de referencia para la elaboración del Código IGF que figura en el anexo 10 del documento BLG 13/18, a fin de abordar los combustibles líquidos alternativos con bajo punto de inflamación y propiedades similares a las del gas natural licuado, así como las cuestiones relativas a la seguridad con respecto a las operaciones de toma de combustible en el caso de los combustibles alternativos.

### **Constitución del Grupo de trabajo por correspondencia**

6.7 A raíz de los debates antes mencionados, el Subcomité constituyó el Grupo de trabajo por correspondencia sobre la elaboración de disposiciones para los buques con motores de gas, bajo la presidencia de la Sra. T. Stemre (Noruega), y le encargó que, teniendo en cuenta los documentos BLG 14/6, BLG 14/6/1, BLG 14/6/2 y BLG 14/INF.7, así como las decisiones adoptadas y las observaciones formuladas en el Pleno:

- .1 continuara elaborando el proyecto de código internacional de seguridad para los buques con motores de gas natural (Código IGF); y
- .2 elaborara el mandato del Grupo de trabajo por correspondencia sobre la elaboración del Código IGF.

## **Informe del Grupo de trabajo**

6.8 Tras recibir el informe del Grupo de trabajo (BLG 14/WP.5), el Subcomité lo aprobó, en términos generales, y adoptó las medidas indicadas en los párrafos siguientes.

### ***Solución equivalente para las prescripciones relativas a la sala de tanques de las Directrices provisionales***

6.9 Con respecto a la propuesta de Alemania (documento BLG 14/6) sobre una posible solución equivalente para las prescripciones relativas a la sala de tanques de las Directrices provisionales, el Subcomité:

- .1 tomó nota de que la intención de las prescripciones de las Directrices provisionales para una barrera secundaria llamada "sala de tanques" es confinar todas las fugas de un tanque y sus conexiones en un espacio seguro que pueda resistir la temperatura y la presión del gas, proteger el acero circundante del buque y asegurarse de que la fuga no se propaga a los espacios de alrededor. Para los tanques esto puede lograrse utilizando las prescripciones del capítulo 4 del Código CIG, incluidas las prescripciones relativas a la barrera secundaria. No obstante, el Código CIG no incluye prescripciones para la protección contra las fugas de las conexiones por debajo de la cubierta, lo que será necesario examinar; y por consiguiente, en las Directrices provisionales no se indica claramente que deban utilizarse las prescripciones relativas a la barrera secundaria del Código CIG y, al contrario, se incluye una prescripción relativa a la barrera secundaria en el párrafo 2.8.4.3 que incluye tanto a los tanques como a las conexiones; y
- .2 acordó que, como opción alternativa equivalente a las disposiciones de los párrafos 2.8.4.3 y 2.8.4.4 de las Directrices provisionales, se consideraría aceptable colocar la barrera secundaria del tanque de gas independiente de conformidad con lo dispuesto en el capítulo 4 del Código CIG y, además, incluir todas las conexiones de los tanques situadas en espacios cerrados de modo que puedan confinar cualquier fuga del tanque debido a un fallo de las conexiones del tanque, del mismo modo que se indica en el párrafo 2.8.4.3 de las Directrices provisionales.

### ***Inclusión de los combustibles líquidos de bajo punto de inflamación***

6.10 En cuanto a la propuesta de Suecia de incluir, en el Código IGF, combustibles líquidos de bajo punto de inflamación (documento BLG 14/6/2), el Subcomité, tras tomar nota de que, como mínimo, deberían examinarse el metanol, el etanol y los combustibles sintéticos de bajo punto de inflamación, ya que se utilizan actualmente como combustible para las pilas de combustible, acordó que era muy posible que los combustibles líquidos de bajo punto de inflamación necesitaran prescripciones de seguridad similares a las de los gases licuados contemplados en el Código IGF y, por consiguiente, podían quedar incluidos en este código. Se expresó una opinión de que estos combustibles deberían regularse, ya que quizás se utilicen en el transporte marítimo en un futuro próximo. La introducción general, en el Código IGF, de los combustibles líquidos de bajo punto de inflamación se consideró una ampliación del alcance del punto actual del programa de trabajo. Por consiguiente, el Subcomité aceptó la justificación de la ampliación del alcance del punto y el cambio del nombre del punto por el de "Código de seguridad para los buques que consumen gas u otros combustibles de bajo punto de inflamación con propiedades semejantes al gas natural licuado", que figura en el anexo 7, a fin de presentarlo al MSC 87 para que lo examine y adopte las medidas oportunas.

### ***Reaprovisionamiento de gas***

6.11 El Subcomité tomó nota de que el Grupo había examinado la cuestión del reaprovisionamiento y había considerado que solo la parte de la operación relacionada con el buque en sí estaba comprendida dentro del ámbito de la labor de la OMI. A este respecto, la delegación de Suecia se reservó su postura sobre la cuestión, ya que consideró que toda la operación de reaprovisionamiento de combustible es motivo de gran preocupación en lo que respecta a la seguridad.

### ***Prescripciones funcionales***

6.12 El Subcomité refrendó la lista revisada de prescripciones funcionales para el Código IGF, elaborada por el Grupo, que figura en el anexo 2 del documento BLG 14/WP.5.

### ***Marco, estructura y prescripciones funcionales***

6.13 El Subcomité tomó nota de que, al analizar el marco, la estructura y las prescripciones funcionales del Código IGF, el Grupo se había mostrado de acuerdo con modificar el índice del Código basándose en un enfoque más orientado hacia los objetivos y de uso más fácil y había elaborado la estructura revisada del Código que figura en el anexo 3 del documento BLG 14/WP.5, en el entendimiento de que las cuestiones relacionadas con la Parte A y las Partes C, D y E del capítulo 7, atendiendo a la propuesta formulada por el Grupo de trabajo por correspondencia (BLG 14/6/1, anexo), se abordarán en las prescripciones para las diversas funciones del sistema. Se acordó que, además de hacer referencia a las prescripciones funcionales conexas, debería indicarse el propósito de las diversas prescripciones en el cuerpo del Código. Posteriormente, el Subcomité se mostró de acuerdo con la estructura revisada del Código IGF.

6.14 En el contexto de la cuestión anterior, el Subcomité tomó nota de que el Grupo había acordado también que:

- .1 era necesario ofrecer orientaciones claras a las Administraciones sobre la forma de aprobar proyectos alternativos y examinar las directrices sobre proyectos alternativos elaboradas por la Organización a fin de determinar si son adecuadas a efectos del Código IGF;
- .2 deberían determinarse en el BLG 15 las cuestiones que deben examinar otros subcomités para remitirlas a los subcomités pertinentes; y
- .3 tal vez sea necesario examinar más a fondo la estructura revisada, y el Grupo de trabajo por correspondencia podría llevar a cabo esta labor al elaborar el cuerpo del Código IGF.

### ***Concepto de desactivación en caso de emergencia (ESD)***

6.15 Tras tomar nota de las observaciones pertinentes del Grupo, el Subcomité acordó que el concepto de la ESD se incluyera en el Código IGF y que el Grupo de trabajo por correspondencia examinara más a fondo las limitaciones potenciales de las aplicaciones de la ESD.



***Disposiciones de las Directrices provisionales sobre la seguridad de las instalaciones de motores de gas natural en los buques que requieran un examen más a fondo***

6.16 El Subcomité tomó nota de que el Grupo, además de las cuestiones subrayadas en el documento BLG 14/6 (Alemania), había determinado las siguientes secciones de las Directrices provisionales que es necesario volver a examinar en detalle al elaborar el cuerpo del Código IGF (la lista no es exhaustiva y remite a los párrafos pertinentes de las Directrices provisionales):

- .1 prescripción relativa a dos tanques (párrafos 2.6.2.3 y 2.6.3.2);
- .2 división del almacenamiento de combustible entre dos o más tanques de tamaño similar (párrafos 2.6.2.3 y 2.6.3.2);
- .3 distribución de la potencia del motor para que los espacios de máquinas protegidos contra la desactivación en caso de emergencia mantengan, como mínimo, el 40 % de la potencia tras la desactivación de un espacio (mantener la seguridad de la navegación) (párrafo 2.6.3.1.1);
- .4 prescripción relativa al suministro de combustible independiente auxiliar en los motores de gas (párrafo 6.2.2 para las referencias al párrafo 2.6.2.2);
- .5 inserción de una nueva prescripción relativa a la detección e interrupción rápidas del suministro de gas en caso de ruptura de una tubería en los espacios de máquinas protegidos contra la desactivación en caso de emergencia y sistema de suministro de gas de presión alta;
- .6 distancia de los tanques de las planchas del forro (párrafo 2.8.4.2);
- .7 plazo de retención de los tanques en lo que respecta a los límites de llenado (párrafo 2.8.1.5);
- .8 válvulas de descarga de presión (párrafo 2.8.1.3);
- .9 tuberías de gas (párrafos 2.5.16, 2.9.3.1 y 2.9.3.2);
- .10 suministro de gas (párrafo 2.7.1.1); y
- .11 ventilación (sección 2.10);

e invitó a los Gobiernos Miembros y a las organizaciones internacionales a que presentaran más información sobre estas cuestiones al Grupo de trabajo por correspondencia.

### **Mandato del Grupo de trabajo por correspondencia**

6.17 El Subcomité acordó constituir el Grupo de trabajo por correspondencia sobre la elaboración del Código IGF, coordinado por Noruega\*, y le asignó el siguiente mandato:

- .1 proseguir la elaboración del proyecto de código internacional de seguridad para buques con motores de gas (Código IGF), basándose en las Directrices provisionales sobre la seguridad de las instalaciones de motores de gas natural en los buques, teniendo en cuenta además los anexos 2 y 3, así como la lista de las cuestiones que figuran en el párrafo 6.16 del documento BLG 14/17;
- .2 determinar las limitaciones potenciales de la aplicación del concepto de la ESD definido en el párrafo 2.6.3 de las Directrices provisionales, en el Código IGF; y
- .3 presentar un informe al BLG 15.

## **7 ANÁLISIS DE SINIESTROS**

7.1 El Subcomité recordó que se había informado al BLG 13 de que el FP 53, tras examinar las cuestiones pertinentes al tratar el punto del orden del día titulado "Medidas para evitar explosiones en petroleros y quimiqueros que transporten cargas con un bajo punto de inflamación" y tras un examen detallado de la cuestión, había adoptado decisiones pertinentes, respecto de las cuales se había informado al BLG 13 en consecuencia (BLG 13/18, párrafo 7), y que el BLG 13 había invitado a los Gobiernos Miembros y a las organizaciones internacionales a que presentaran al FP 54 propuestas sobre enmiendas concretas a los instrumentos pertinentes de la OMI y cualquier otra información sobre esta cuestión, y había acordado constituir un grupo de trabajo en ese periodo de sesiones para examinar dichas propuestas y la información que se presentara al respecto.

7.2 Además, el Subcomité recordó que el BLG 13, tras tomar nota de los resultados del FP 53, había instado a los Gobiernos Miembros y a las organizaciones internacionales a que formularan observaciones, si procedía, para someterlas a examen en este periodo de sesiones.

7.3 El Subcomité tomó nota de que no se había presentado ningún documento para examinarlo en este periodo de sesiones y de que este punto del programa de trabajo es de plazo indefinido y permanece en el orden del día a la espera de los resultados, si los hubiera, del examen del Subcomité FSI.

---

\*  
**Coordinadora:**  
Sra. 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

## **8 EXAMEN DE LAS INTERPRETACIONES UNIFICADAS DE LA IACS**

8.1 El Subcomité tomó nota de que el MSC 86 había aceptado el proyecto de interpretaciones unificadas de los párrafos 11.1.1.3 y 11.1.1.4 del Código CIQ en aras de la uniformidad para la aplicación de las reglas II-2/10.2, 10.4 y 10.5 del Convenio SOLAS a los buques de carga de arqueo bruto entre 500 y 2 000 y a los quimiqueros de arqueo bruto entre 500 y 2 000. Esta cuestión se abordó en el BLG 13 y, a ese respecto, el MSC aprobó la circular MSC.1/Circ.1323, "Interpretaciones unificadas del Código CIQ".

### **Utilización de fangos de hidrocarburos en el proceso de calentamiento de los incineradores de a bordo**

8.2 El Subcomité examinó una propuesta formulada por la IACS (BLG 14/8) acerca de una posible interpretación de la regla 16 del Anexo VI del Convenio MARPOL en relación con la utilización de fangos de hidrocarburos en los incineradores de a bordo homologados de carga continua durante el proceso de calentamiento cuando la temperatura siga estando por debajo de 850 °C (la temperatura de salida del gas de la cámara de combustión en condiciones normales de funcionamiento es de 850 a 1 200 °C).

8.3 Tras debatir a fondo la propuesta anteriormente mencionada, el Subcomité reconoció que no podía llegar a un acuerdo de consenso y, por consiguiente, invitó a la IACS a que se pusiera en contacto con las delegaciones interesadas para someter una nueva propuesta al examen del Subcomité.

## **9 ELABORACIÓN DE MEDIDAS INTERNACIONALES PARA REDUCIR AL MÍNIMO LA TRANSFERENCIA DE ESPECIES ACUÁTICAS INVASIVAS DEBIDA A LA CONTAMINACIÓN BIOLÓGICA DE LOS BUQUES**

9.1 El Subcomité recordó que en el BLG 13, tras examinar el informe del Grupo de trabajo por correspondencia constituido en el BLG 12 (BLG 13/9), había tomado nota de los adelantos conseguidos en la elaboración de las "Directrices para el control y la gestión de la contaminación biológica de los buques a fin de reducir a un mínimo la transferencia de especies acuáticas invasivas", y había vuelto a constituir un grupo de trabajo por correspondencia para seguir perfeccionando estas directrices. El Subcomité recordó asimismo que, para acelerar la labor en el marco de este punto del orden del día, el BLG 13 había acordado constituir un grupo de trabajo sobre el agua de lastre y la contaminación biológica en el periodo de sesiones en curso para ocuparse de los puntos 5 y 9 del orden del día, con el mandato provisional que figura en el anexo 4 del documento BLG 13/18.

### **Informe del Grupo de trabajo por correspondencia**

9.2 Al presentar el informe del Grupo de trabajo por correspondencia (BLG 14/9), la coordinadora, Sra. Naomi Parker (Nueva Zelanda), informó al Subcomité de las distintas tareas que ha llevado a cabo el Grupo desde el BLG 13, de acuerdo con su mandato, y en particular de los adelantos conseguidos en la elaboración de las "Directrices para el control y la gestión de la contaminación biológica de los buques a fin de reducir al mínimo la transferencia de especies acuáticas invasivas".

9.3 Al presentar los documentos BLG 14/9/1 y BLG 14/9/2, la delegación de Australia hizo hincapié en las ventajas de utilizar un enfoque de evaluación del riesgo para las actividades de limpieza en el agua y propuso un texto adicional sobre consideraciones de proyecto y construcción para reducir al mínimo la acumulación de contaminación biológica.

9.4 Al presentar el documento BLG 14/9/3, la delegación del Japón recomendó pragmatismo a la hora de abordar la cuestión de la contaminación biológica e indicó que era necesario un equilibrio entre la protección total del medio ambiente y la disponibilidad de las tecnologías para hacerlo. El Japón también recomendó que las directrices sobre contaminación biológica fueran lo más prácticas posible para todas las partes interesadas y evitaran la utilización de un lenguaje prescriptivo a fin de permitir una mejora futura cuando se hubiera adquirido más experiencia sobre ese asunto.

9.5 La mayoría de las delegaciones que hicieron uso de la palabra, si bien elogiaron a Nueva Zelanda por el excelente informe sobre la labor de grupo de trabajo por correspondencia, manifestaron su apoyo a la propuesta del Japón de eliminar el lenguaje prescriptivo en todo del texto y preservar el carácter voluntario de las directrices.

9.6 El observador de la IACS, si bien manifestó su apoyo al perfeccionamiento de esas Directrices, señaló a la atención del Subcomité, con el respaldo de la ICS, una serie de cuestiones de seguridad que sería necesario tener en cuenta al tratar del acceso al casco y los apéndices, las mediciones del espesor y los reconocimientos del casco.

9.7 Tras un extenso debate, el Subcomité acordó remitir los documentos mencionados al Grupo de trabajo sobre el agua de lastre y la contaminación biológica para un examen más a fondo, introduciendo un punto adicional sobre las cuestiones de seguridad en el mandato del Grupo. Además, el Subcomité recordó el carácter de alta prioridad de esta cuestión y pidió al Grupo de trabajo sobre el agua de lastre y la contaminación biológica que avanzara en la elaboración de las Directrices sobre la contaminación biológica en la medida de lo posible en el tiempo disponible y proporcionara una indicación clara de la labor futura que sería necesaria y de la necesidad de volver a constituir el Grupo de trabajo por correspondencia sobre la contaminación biológica de los buques.

### **Información relativa al control y la gestión de la contaminación biológica**

9.8 El Subcomité tomó nota con agradecimiento de la información que figura en los siguientes documentos:

- .1 el documento BLG 14/INF.2 (FOEI), que contiene un ejemplo de los problemas derivados de la introducción de una especie acuática no indígena (*Didemnum vexillum*) por la contaminación de los cascos de embarcaciones de recreo y los intentos de erradicarla de la marina/puerto deportivo afectados;
- .2 el documento BLG 14/INF.4 (FOEI) sobre el incremento del riesgo de transferencia de especies acuáticas invasivas por la contaminación de los cascos de los buques como resultado de la actual crisis económica mundial y la necesidad de que los Estados Miembros estén atentos al problema; y
- .3 el documento BLG 14/INF.5 (Australia) sobre sus nuevos recursos en línea para contribuir a la gestión de especies marinas dañinas, incluido el nuevo sitio en la Red al respecto ([www.marinepests.gov.au](http://www.marinepests.gov.au)), una serie de directrices voluntarias de gestión de la contaminación biológica nacionales, una guía para la identificación de especies dañinas marinas y planes de control nacionales para especies dañinas ya establecidas.

## **Mandato del Grupo de trabajo sobre el agua de lastre y la contaminación biológica**

9.9 El Subcomité acordó añadir los siguientes puntos al mandato del Grupo de trabajo sobre el agua de lastre y la contaminación biológica constituido al examinar el punto 5 del orden del día:

- .1 examinar y revisar el proyecto de "Directrices para el control y la gestión de la contaminación biológica de los buques a los efectos de reducir al mínimo la transferencia de especies acuáticas invasivas", basándose en el anexo 2 del documento BLG 14/9. Al examinar las Directrices, analizar los asuntos claves que quedan pendientes, según se indican en el anexo 3 del documento BLG 14/9, y las observaciones formuladas en los documentos BLG 14/9/1 y BLG 14/9/2 (Australia) y BLG 14/9/3 (Japón);
- .2 determinar y abordar, según proceda, todo asunto relacionado con la seguridad en la elaboración del proyecto de directrices sobre la contaminación biológica;
- .3 ponderar cuáles serían los plazos, criterios y procesos adecuados para evaluar la eficacia de las Directrices, una vez que se adopten, y asesorar al Subcomité a ese respecto; y
- .4 en función de los adelantos conseguidos en el Grupo de trabajo, y para agilizar la ultimación de las "Directrices para el control y la gestión de la contaminación biológica de los buques a los efectos de reducir al mínimo la transferencia de especies acuáticas invasivas", determinar:
  - .1 si es necesario volver a constituir el Grupo de trabajo por correspondencia sobre la contaminación biológica; y
  - .2 si es necesario convocar una reunión interperiodos del Grupo de trabajo sobre la contaminación biológica antes del BLG 15.

9.10 Sin infravalorar la importancia de las directrices sobre la contaminación biológica, la delegación del Reino Unido invitó al Subcomité a que siguiera centrándose en la ultimación de las orientaciones necesarias para garantizar la implantación uniforme del Convenio sobre la Gestión del Agua de Lastre, que probablemente entrará en vigor en un futuro próximo.

## **Examen del informe del Grupo de trabajo sobre el agua de lastre y la contaminación biológica**

9.11 Tras recibir el informe del Grupo de trabajo (BLG 14/WP.4.), el Subcomité adoptó las medidas que se indican en los párrafos siguientes en relación con las cuestiones de contaminación biológica.

## **Directrices para el control y la gestión de la contaminación biológica de los buques a los efectos de reducir al mínimo la transferencia de especies acuáticas invasivas**

9.12 El Subcomité tomó nota de que el Grupo había deliberado en general sobre el proyecto de directrices y había acordado garantizar que las Directrices fueran prácticas, pragmáticas y dirigidas al público adecuado.

9.13 El Subcomité acordó que no sería apropiado utilizar un lenguaje prescriptivo en las Directrices y que el carácter voluntario debía indicarse claramente. El Subcomité también acordó que deberían revisarse las Directrices después de un periodo de tiempo predeterminado a fin de poder realizar una evaluación práctica y enmendarlas, según procediera.

9.14 Tras examinar las conclusiones del Grupo con respecto a las cuestiones señaladas en el anexo 3 del documento BLG 14/9, el Subcomité acordó las siguientes recomendaciones para el perfeccionamiento de las Directrices:

- .1 Aunque le corresponde al Estado pertinente determinar si permitir o no la limpieza en el agua, deberían incluirse en las Directrices unas orientaciones genéricas sobre los factores que deberían tenerse en cuenta en una evaluación del riesgo de la limpieza en el agua.
- .2 El objetivo clave de las Directrices era proporcionar un enfoque coherente para la gestión de la contaminación biológica, y un enfoque biorregional regional no sería adecuado. De manera similar, en el proyecto actual no deberían incluirse orientaciones sobre la aplicación o el cumplimiento de ninguna legislación específica promulgada por los Estados.
- .3 Incluir en las Directrices una sección relacionada con la formación y la enseñanza dirigidas a la toma de conciencia sobre la cuestión de la contaminación biológica y las opciones para su gestión y/o control.
- .4 Deberían elaborarse unas orientaciones para las embarcaciones de recreo pequeñas de menos de 24 metros de eslora como documento independiente, y las Directrices que figuran actualmente en el anexo 2 del documento BLG 14/9 deberían centrarse en buques mercantes y buques de recreo de más de 24 metros de eslora. Ambos documentos deberían tener unas referencias cruzadas adecuadas.
- .5 Incluir orientaciones respecto de los avisos para la navegación publicados por Estados sobre especies invasivas concretas que puedan encontrarse en un determinado puerto.
- .6 Las definiciones utilizadas en las Directrices deberían estar armonizadas con el Convenio AFS, según proceda.
- .7 El concepto de "buque limpio", que es un buque que solo tiene contaminación microbiológica o una película fangosa, era útil y debería ser el objetivo final de la gestión de la contaminación biológica para reducir al mínimo el riesgo de transferencia de especies acuáticas invasivas.
- .8 Una norma voluntaria clara para contener el material que se forme tras la limpieza en el agua puede ser útil y fomentaría el desarrollo tecnológico.

9.15 El Subcomité tomó nota de que, en el tiempo disponible, el Grupo solo pudo trabajar hasta llegar a la sección 5.12 del proyecto y que las definiciones (sección 2) deberían examinarse de nuevo una vez que se ultime el resto del documento.

9.16 Tras tomar nota de que hay aún una labor considerable por realizar, el Subcomité acordó volver a constituir el Grupo de trabajo por correspondencia sobre la contaminación biológica, coordinado por Nueva Zelandia\*, al que asignó el mandato siguiente:

- .1 ultimar la elaboración del proyecto de Directrices utilizando el texto revisado incluido en el informe del Grupo de trabajo como texto de referencia y centrándose en los aspectos que no se pudieron revisar en el BLG 14, incluido el examen de los aspectos de seguridad;
- .2 preparar un proyecto de resolución MEPC para la adopción de las Directrices; y
- .3 examinar los plazos, criterios y procesos apropiados para evaluar la eficacia de las Directrices, una vez que se adopten.

9.17 El Subcomité también acordó invitar al MEPC 61 a que ampliara la fecha de ultimación del punto 9 del orden del día al año 2012 y a que volviera a constituir el Grupo de trabajo en el BLG 15. En el anexo 5 del presente informe figura el mandato provisional sobre la contaminación biológica.

9.18 Tras examinar las medidas que el Grupo de trabajo había pedido con respecto a la contaminación biológica y las observaciones formuladas por varias delegaciones, el Subcomité:

- .1 tomó nota del progreso realizado en la elaboración de las "Directrices para el control y la gestión de la contaminación biológica de los buques a los efectos de reducir al mínimo la transferencia de especies acuáticas invasivas"; y
- .2 acordó volver a constituir el Grupo de trabajo por correspondencia sobre la contaminación biológica, bajo la coordinación de Nueva Zelandia, con el mandato recogido en el párrafo 9.16 del presente informe.

## 10 REVISIÓN DEL CÓDIGO CIG

10.1 El Subcomité recordó que el MSC 83 había acordado incluir en su programa de trabajo un punto de alta prioridad titulado "Revisión del Código CIG" y había fijado de plazo para su ultimación 2010, en colaboración con los Subcomités FP, DE, SLF y STW, según fuera necesario y cuando lo solicitara el Subcomité BLG.

10.2 El Subcomité recordó también que el BLG 12, durante las deliberaciones sobre el punto, había puesto de relieve la elaboración en curso de las normas basadas en objetivos en el seno del MSC y había manifestado 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.

---

\*

**Coordinadora:**

Sra. Naomi Parker  
Manager, Strategic Science Team  
Senior Science Advisor (Marine)  
MAF Biosecurity New Zealand  
Pastoral House, 25 The Terrace  
Wellington (Nueva Zelandia)  
Teléfono: + 64 4 894 0115  
Facsímil: + 64 4 894 0730  
Correo electrónico: [naomi.parker@maf.govt.nz](mailto:naomi.parker@maf.govt.nz)

10.3 El Subcomité recordó además que en el BLG 13, el observador de SIGTTO informó al Subcomité de que un grupo del sector encargado de coordinar la revisión del Código CIG había celebrado una reunión en Londres el viernes 25 de enero de 2008, en la que la SIGTTO ejerció funciones de secretaría, coordinación y punto de convergencia para todos los grupos. El primer grupo coordinador constaba de 12 representantes líderes del sector procedentes de todo el mundo. Se acordó el establecimiento de 10 grupos de trabajo para examinar las diferentes secciones del Código y revisarlas según fuera necesario. Entre dichos grupos se incluía también un grupo asesor sobre el tema de las cuestiones "basadas en objetivos". Los grupos de trabajo estaban compuestos por expertos procedentes de sociedades de clasificación, armadores de buques para el transporte de gas licuado, astilleros especializados en la construcción de dichos buques y otros órganos pertinentes, cada uno de los cuales presentaría un informe al grupo coordinador. En la labor de revisión del Código participaban activamente 129 expertos procedentes de 48 organizaciones diferentes y 18 países. El BLG 13 invitó a la SIGTTO a que mantuviera informado al Subcomité acerca de los adelantos conseguidos hasta este periodo de sesiones.

10.4 El Subcomité tomó nota del documento BLG 14/10, que contiene información acerca del resultado de una investigación llevada a cabo sobre las características de dispersión del gas a la salida del mástil de respiración y se indica que de este modo se podría obtener un instrumento adecuado que podría utilizarse para determinar una altura segura del mástil de respiración, dado que dicha investigación ha confirmado que las características de dispersión del gas expulsado por los mástiles de respiración pueden predecirse mediante una simulación con ordenador apropiada. No obstante, en ese tipo de estudio debe tenerse en cuenta la complejidad de parámetros relevantes como la velocidad del viento, la velocidad de ventilación, la densidad del gas, etc., y, por consiguiente, tal vez sea necesario encontrar una manera de establecer unas condiciones ambientales normalizadas para obtener resultados más precisos. En este contexto, el Subcomité tomó nota de la indicación del observador de la SIGTTO de que los resultados de los estudios ya se habían tenido en cuenta en el marco de su labor de revisión del Código CIG anteriormente mencionada.

10.5 Atendiendo a la invitación del BLG 13 de mantener al Subcomité informado de los avances conseguidos en la revisión del Código CIG, el observador de la SIGTTO informó al Subcomité que hasta la fecha se habían celebrado 36 reuniones de grupos de trabajo, en general cada una de dos días de duración, a las que había asistido una media de 12 miembros. Estas reuniones se habían celebrado en 14 países diferentes y se había invitado a los miembros de las administraciones marítimas de los países anfitriones a que asistieran a ellas. Se calcula que en las reuniones de los grupos de trabajo se han invertido aproximadamente 990 días-hombre, así como un número incalculable de horas de "trabajo en casa" realizadas por particulares. Tras valorar el entusiasmo de los participantes, el observador aprovechó esta ocasión para agradecer su tremendo esfuerzo. El observador informó asimismo de que prácticamente se ha ultimado el examen técnico del Código, y sólo está prevista una reunión más del Grupo de trabajo a finales de este mes, y de que el Grupo coordinador, con el apoyo de la secretaría de la SIGTTO, refundirá su labor en un proyecto de código CIG revisado que se presentará al BLG 15 para su examen.

10.6 Tras tomar nota de la intención de la SIGTTO de presentar un proyecto de texto del Código CIG en el BLG 15, el Subcomité invitó a los Gobiernos Miembros y a las organizaciones internacionales a que presentaran sus observaciones sobre el proyecto de Código.

10.7 A la vista de estas novedades, el Subcomité invitó al Comité a que ampliara el plazo de ultimación de este punto hasta 2014.



## **11 PRESCRIPCIONES DE SEGURIDAD PARA LOS BUQUES QUE TRANSPORTEN PELLETS DE HIDRATO DE GAS NATURAL**

11.1 El Subcomité recordó que el MSC 83 había acordado incluir en el programa de trabajo del Subcomité un punto de alta prioridad titulado "Prescripciones de seguridad para los buques que transporten pellets de hidrato de gas natural", había fijado el plazo necesario para su ultimación en tres periodos de sesiones y había encargado al Subcomité que incluyera el punto en el orden del día provisional del BLG 13.

11.2 El Subcomité recordó también que el BLG 13, tras examinar las propuestas presentadas por el Japón, había acordado constituir un grupo de trabajo por correspondencia sobre las prescripciones de seguridad para los buques que transporten pellets de hidrato de gas natural, coordinado por el Japón, con el mandato que se indica en el párrafo 12.2 del documento BLG 13/18.

11.3 El Subcomité tuvo ante sí para su examen el informe del Grupo de trabajo por correspondencia (BLG 14/11) en el que se indicaba que, tras examinar los documentos MSC 82/23/3 (anexo), BLG 13/12/1 y BLG 13/INF.2, en el que se facilitan los resultados de la labor de la reunión para la determinación de los peligros (HAZID) que afectan a los buques para el transporte de pellets de hidrato de gas natural, y los documentos BLG 13/12 y BLG 13/12/2, en los que se facilita un anteproyecto de directrices para la construcción y el equipo de buques que transporten pellets de hidrato de gas natural a granel, el Grupo había preparado el proyecto de directrices provisionales y un proyecto de circular MSC conexas.

11.4 Tras examinar el informe del Grupo de trabajo por correspondencia, el Subcomité constituyó un grupo de redacción sobre prescripciones de seguridad para los buques que transporten pellets de hidrato de gas natural y le encargó que, teniendo en cuenta el documento BLG 14/11, así como las decisiones adoptadas y las observaciones formuladas en el Pleno, ultimara el proyecto de directrices provisionales para la construcción y el equipo de buques que transporten pellets de hidrato de gas natural a granel y el proyecto de circular MSC conexas.

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

11.5 Tras recibir el informe del Grupo de redacción (BLG 14/WP.6), el Subcomité lo aprobó en términos generales y adoptó las medidas que se indican a continuación:

- .1 aceptó el proyecto de directrices provisionales para la construcción y el equipo de buques que transporten pellets de hidrato de gas natural a granel y el proyecto de circular MSC conexas, que figuran en el anexo 8, a fin de someterlos a la aprobación del MSC 87;
- .2 tras tomar nota de las deliberaciones del Grupo sobre cuestiones relativas a la parada de emergencia de los sistemas de manipulación de la carga, el Subcomité invitó a los Gobiernos Miembros, en particular al Japón, y a las organizaciones internacionales a que facilitaran más información sobre los buques que transportan pellets de hidrato de gas natural; y
- .3 tomó nota de la opinión del Grupo de que, una vez que se ultime la revisión del Código CIG, deberían revisarse las Directrices provisionales para la construcción y el equipo de buques que transporten pellets de hidrato de gas natural a granel, con miras a elaborar directrices definitivas que tengan también en cuenta las prescripciones del Código CIG revisado.

## **12 EXAMEN DE LOS INSTRUMENTOS NO OBLIGATORIOS PERTINENTES COMO CONSECUENCIA DE LAS ENMIENDAS AL ANEXO VI DEL CONVENIO MARPOL Y AL CÓDIGO TÉCNICO SOBRE LOS NO<sub>x</sub>**

12.1 El Subcomité recordó que el MEPC 58 había adoptado unánimemente el Anexo VI revisado del Convenio MARPOL mediante la resolución MEPC.176(58) y el Código Técnico sobre los NO<sub>x</sub>, 2008, mediante la resolución MEPC.177(58). El MEPC 58 acordó que el 1 de julio de 2010 fuera la fecha prevista de entrada en vigor de los dos instrumentos revisados, para dar tiempo suficiente a la actualización de las directrices que hubiera que modificar y a la elaboración de nuevas directrices que faciliten su implantación.

12.2 El Subcomité recordó también que el BLG 13 había clasificado las directrices y orientaciones que se debían abordar y/o elaborar prioritariamente, teniendo en cuenta las fechas de entrada en vigor de las reglas pertinentes del Anexo VI del Convenio MARPOL y los consiguientes plazos. El BLG 13 llevó a cabo un examen amplio de las directrices de alta prioridad, ultimó los proyectos de texto actualizado de cinco directrices existentes y elaboró una nueva serie de directrices y tres proyectos de circulares MEPC. El MEPC 59 aprobó dichos proyectos de directrices y circulares. Por falta de tiempo, el BLG 13 no pudo examinar y elaborar las directrices de prioridad media y baja, y acordó proseguir esta labor en el periodo de sesiones en curso.

### **Directrices para los dispositivos de postratamiento por reducción catalítica selectiva (SCR)**

12.3 El Subcomité examinó el documento BLG 14/12 (Presidente del Grupo de trabajo), que da cuenta de la segunda parte de las deliberaciones del Grupo de trabajo reunido en el BLG 13 centradas en las directrices para los dispositivos de postratamiento por reducción catalítica selectiva (SCR).

12.4 Tras un breve debate, el Subcomité refrendó el marco y los parámetros para la elaboración de un proyecto de directrices para los dispositivos de postratamiento por reducción catalítica selectiva elaboradas por el Grupo de trabajo en el último periodo de sesiones del Subcomité, que figuran en el anexo del documento BLG 14/12.

12.5 El Subcomité examinó los documentos que desarrollan los marcos y los parámetros elaborados por el Grupo de trabajo en el BLG 13 y los documentos en los que se formulan observaciones conexas, según se indica a continuación:

- .1 en el documento BLG 14/12/1, el Japón propuso un proyecto de texto de directrices para la certificación de motores diésel marinos equipados con sistemas de reducción catalítica selectiva, teniendo en cuenta el marco elaborado por el Grupo de trabajo y las observaciones que formuló en el BLG 13;
- .2 en el documento BLG 14/12/3, los Estados Unidos formularon observaciones sobre el proyecto de directrices propuesto por el Japón en el documento BLG 14/12/1, especialmente con respecto a los planes de certificación por separado de motores y unidades SCR (Plan B). Los Estados Unidos formularon también algunas preguntas técnicas y plantearon inquietudes que deberían subsanarse en el proyecto de directrices, así como observaciones de estilo; y
- .3 en el documento BLG 14/12/5, EUROMOT propuso un plan facultativo para las pruebas, el reconocimiento y la certificación de los motores de gran tamaño provistos de un sistema SCR. El plan propuesto consta de pruebas

individuales detalladas en bancos de pruebas del motor y la unidad SCR por separado, y una prueba combinada simplificada de verificación a bordo después de la instalación. Se propuso aplicar los conceptos de familia y grupo de motor tanto al motor como a la unidad combinada.

12.6 El Subcomité acordó basarse en el anexo del documento BLG 14/12/1, aunque tomó nota de que sería necesario efectuar un examen pormenorizado para armonizar todos los apartados del proyecto con las prescripciones del Código Técnico sobre los NO<sub>x</sub>, 2008, así como con el marco y los parámetros acordados, y convino en dar las instrucciones oportunas al Grupo de redacción.

12.7 El Subcomité tomó nota de que algunas de las cuestiones planteadas en los documentos presentados entrañarían desviaciones con respecto a las prescripciones del Código Técnico sobre los NO<sub>x</sub>, 2008 y acordó que las Directrices no deberían considerarse una alternativa a dicho Código, sino un apoyo. Las Directrices deberían abarcar dos aspectos principales: prescripciones adicionales para todos los motores diésel marinos equipados con unidades SCR para cumplir lo prescrito en relación con los NO<sub>x</sub> en la regla 13 del Anexo VI revisado del Convenio MARPOL, y prescripciones para motores que, por su tamaño, construcción o calendario de entrega, no puedan someterse a prueba en un banco de pruebas. Las directrices deberían ofrecer orientaciones sobre los procedimientos, cálculos y otras prescripciones adicionales a las del Código Técnico sobre los NO<sub>x</sub>, 2008 que puedan aplicarse para cubrir este ámbito y asegurarse de que pueden certificarse los motores diésel marinos para ajustarse al límite de NO<sub>x</sub> del nivel III. El Subcomité acordó dar las instrucciones oportunas al Grupo de redacción.

12.8 El Subcomité no apoyo la propuesta de EUROMOT relativa al plan facultativo para las pruebas, el reconocimiento y la certificación de los motores de gran tamaño provistos de un sistema SCR, y acordó que el Grupo de redacción no debería tener en cuenta el documento BLG 14/12/5.

12.9 Una serie de delegaciones manifestaron su inquietud ante el hecho de que muchas de las cuestiones planteadas eran cuestiones de fondo y, por consiguiente, no deberían remitirse a un Grupo de redacción. El Subcomité acordó encargar al Grupo de redacción que indicara en su informe todas las cuestiones de fondo que sería preciso examinar y que por tanto irían más allá de una labor de redacción.

12.10 Tras un debate pormenorizado sobre las distintas cuestiones, el Subcomité convino en lo siguiente:

- .1 no debería haber un umbral de tamaño en el ámbito de aplicación de las directrices, como propusieron los Estados Unidos en el Anexo de su documento BLG 14/12/3;
- .2 la prueba de verificación a bordo podría abarcar al menos el 50 % de los puntos de carga, atendiendo a la propuesta del Japón (BLG 14/12/1); y
- .3 el margen expresado como porcentaje (%) del límite de NO<sub>x</sub> aplicado, es decir, el valor calculado (también denominado valor certificado de las emisiones compuestas) que refleja las desviaciones originadas por las pruebas a bordo debería establecerse en un máximo del 10 % en consonancia con el Código Técnico sobre los NO<sub>x</sub>, 2008.

12.11 El Subcomité tomó nota de las siguientes inquietudes planteadas verbalmente por la delegación de Noruega e invitó a dicho país y a otras delegaciones interesadas a que presenten documentos que contengan información y justificaciones en futuros periodos de sesiones:

- .1 si los procedimientos para los reconocimientos periódicos de motores con sistemas SCR deberían estar contemplados en las directrices que se están elaborando en la actualidad o en directrices independientes;
- .2 que sería necesario que los buques demostraran el cumplimiento de los límites de emisiones de NO<sub>x</sub> del nivel III cuando naveguen dentro de una zona de control de emisiones (ECA), por lo que habría que adoptar una decisión acerca de si este aspecto debería estar contemplado en el proyecto de directrices que se está elaborando en la actualidad o en nuevas directrices. La demostración del cumplimiento podría adoptar la forma de un "libro registro de agente reductor", que se rellenaría al entrar y salir de una ECA o por medios electrónicos aprobados por la Administración o mediante la vigilancia continua; y
- .3 que sería necesario revisar o actualizar las Directrices de 2009 sobre supervisión por el Estado rector del puerto en virtud del Anexo VI revisado del Convenio MARPOL para incluir los motores equipados con sistemas SCR

12.12 El Subcomité acordó utilizar el proyecto de directrices propuesto en el documento BLG 14/12/1 (Japón) como base para del Grupo de redacción, teniendo en cuenta estos debates, e impartió las instrucciones oportunas al Grupo de redacción.

***Método de corrección de la concentración en seco a la concentración en húmedo para el cálculo del caudal másico de los gases de escape***

12.13 El Subcomité examinó el documento BLG 14/12/2 (Japón) en el que se ofrece información técnica de fondo sobre el método de corrección de la concentración en seco a la concentración en húmedo para el cálculo del caudal másico de los gases de escape de los motores equipados con sistemas de reducción catalítica selectiva. El Japón propuso utilizar la fórmula descrita en el párrafo 2.2.1 del proyecto de directrices que figura en el anexo del documento BLG 14/12/1 para efectuar la corrección de la concentración en seco a la concentración en húmedo para agentes reductores con un volumen de agua igual o superior al 80 %, puesto que no hay ninguna diferencia significativa en el volumen másico de los gases de escape debido a la solución de urea cuando la concentración de agente reductor es superior al 20 %.

12.14 El Subcomité tomó nota de la opinión expresada por la delegación de Suecia de que, en lugar del método de corrección de la concentración en seco a la concentración en húmedo para el cálculo del caudal másico de los gases de escape debería elaborarse una norma internacional aplicable a las soluciones de agente reductor marino y de que tal norma facilitaría el funcionamiento de unidades SCR para todas las partes interesadas. Suecia declaró que algunos buques que participan en el programa sueco de reducción de los NO<sub>x</sub> han notificado problemas con el funcionamiento de los sistemas SCR debidos a impurezas en el agente reductor (urea). El Subcomité no llegó a una conclusión con respecto a este asunto, si bien invitó a Suecia y a otras delegaciones interesadas a que facilitaran más información y presentaran documentos en futuros periodos de sesiones.

12.15 La delegación de la República de Corea informó al Subcomité de que su legislación nacional no permite el uso de combustibles con un alto contenido de azufre, ni siquiera para pruebas, y que solo deberían utilizarse combustibles de grado DM. El Subcomité también tomó nota de la información facilitada por la delegación del Reino Unido de que la legislación europea también prohíbe el uso de combustibles con algo contenido de azufre, aunque incluye una exención a efectos de prueba.

12.16 El Subcomité tomó nota de que las soluciones con agentes reductores a base de urea a una concentración inferior a 20 % no se utilizan en ninguna configuración de SCR, y que tampoco es probable que se utilicen en el futuro, por lo que debería examinarse más a fondo si es necesario el método de corrección de la concentración en seco a la concentración en húmedo para el cálculo del flujo másico de los gases de escape. El Subcomité acordó encargar al Grupo de redacción que tuviera en cuenta ese aspecto al examinar el proyecto de directrices.

### **Vigilancia del contenido de azufre**

12.17 El Subcomité recordó que el MEPC 59, atendiendo a una solicitud del BLG 13, había acordado que, como consecuencia de las enmiendas al Anexo VI revisado del Convenio MARPOL, era necesario ampliar la vigilancia del contenido de azufre a todos los combustibles marinos que abarca el Anexo VI revisado. En este contexto, se encargó al Subcomité lo siguiente:

- .1 examinar y recomendar modificaciones de las Directrices de 2009 para la vigilancia del contenido medio de azufre a escala mundial de los combustibles que abarca el Anexo VI revisado del Convenio MARPOL, teniendo en cuenta la cantidad (en toneladas métricas) de cada entrega de combustible y la agrupación en distintos límites de azufre, según se exige en la regla 14.2; y
- .2 recomendar si los combustibles con bajo contenido de azufre según la nota de entrega de combustible deberían vigilarse por separado y cómo puede realizarse esta vigilancia.

12.18 En el documento BLG 14/12/4, Noruega propuso modificaciones de las Directrices de 2009 para la vigilancia del contenido medio de azufre a escala mundial (resolución MEPC.183(59)) para ampliar la vigilancia, de modo que no se limite al fueloil residual, sino que se vigilen todos los combustibles con un contenido de azufre prescrito en la regla 14.2 del Anexo VI revisado del Convenio MARPOL (0,10, 0,50, 1,00, 1,50, 3,50 y 4,50 %), tanto si se trata de fueloil residual como de fueloil destilado.

12.19 Tras un breve cambio de opiniones, en el que una amplia mayoría de las delegaciones que intervinieron apoyaron la propuesta de Noruega, el Subcomité aceptó las enmiendas propuestas y encargó al Grupo de redacción que introdujera las enmiendas necesarias.

### ***Directrices sobre la provisión de instalaciones de recepción de conformidad con lo dispuesto en el Anexo VI del Convenio MARPOL***

12.20 El Subcomité recordó que el Grupo de trabajo reunido en el BLG 13, tras examinar el texto de la regla 17.2 del Anexo VI revisado del Convenio MARPOL, había acordado pedir al Subcomité que aclarara y que tomara decisiones con respecto a lo siguiente:

- .1 las directrices que se elaboren, ¿deberán centrarse en definir el término "puerto remoto" a fin de ayudar a los Miembros a determinar si sus puertos o terminales son "remotos" a efectos del cumplimiento de la regla 17.2?
- .2 si la respuesta a .1 *supra* es negativa, ¿deberán las directrices centrarse en proporcionar orientación a los Miembros para que determinen si las instalaciones de recepción de sus puertos o terminales son adecuadas a efectos de recibir los desechos indicados en la regla 17.1 y adicionalmente la idoneidad de las medidas alternativas para las instalaciones de recepción en virtud de la regla 17.2?
- .3 si la respuesta a .2 *supra* es afirmativa, se pide al Subcomité que examine el marco propuesto en el anexo 3 del informe del Grupo de trabajo constituido en el BLG 13 (BLG 13/WP.3) y que decida si lo considera razonable para la elaboración de las directrices mencionadas; y
- .4 ¿deberían ampliarse las directrices para que abarcaran otras sustancias relacionadas con el Anexo VI del Convenio MARPOL?

12.21 El Grupo, tras un breve intercambio de opiniones, acordó que no podría resolverse la cuestión en este periodo de sesiones, pero que podría avanzarse en la labor mediante un grupo de trabajo por correspondencia, y acordó examinarla teniendo en cuenta los avances conseguidos en el periodo de sesiones en curso.

#### **Otras directrices y documentos guía**

12.22 El Subcomité tomó nota de que aún quedaba pendiente una serie de cuestiones relativas a este programa de este punto del programa de trabajo: el examen de los instrumentos no obligatorios pertinentes como consecuencia de las enmiendas al Anexo VI del Convenio MARPOL y al Código Técnico sobre los NO<sub>x</sub>, 2008, según se indica en el documento BLG 13/13, que contiene el mandato del Subcomité para esta labor aprobado por el MEPC 58. De conformidad con el orden de prioridades acordado en su último periodo de sesiones, aún quedan pendientes las siguientes cuestiones:

- .1 **Categoría A (prioridad alta)**
  - .1 directrices sobre la provisión de instalaciones de recepción de conformidad con lo dispuesto en la regla 17.2;
- .2 **Categoría B (prioridad media)**
  - .1 directrices para los motores de sustitución que no tienen que ajustarse al límite del nivel III, de conformidad con lo dispuesto en la regla 13.2.2;
  - .2 directrices necesarias en virtud del párrafo 2.2.5.6 del Código Técnico revisado sobre los NO<sub>x</sub>, 2008 (dispositivos de reducción de los NO<sub>x</sub>);
  - .3 considerar qué orientaciones, si es que se necesita alguna, deberían elaborarse para las unidades de reducción catalíticas selectivas u otros dispositivos secundarios de control de los NO<sub>x</sub>;

- .4 examinar qué orientaciones, si es que se necesita alguna, deberían elaborarse para el agua como medio de control principal, la emulsificación, la humidificación del aire de carga o la inyección directa; y
  - .5 examinar qué orientaciones, si es que se necesita alguna, deberían elaborarse para los combustibles gaseosos, el gas natural u otros gases, así como los factores de cálculo del Código Técnico de los NO<sub>x</sub> y las cuestiones específicas relacionadas con las pruebas de los motores que utilizan tales combustibles.
- .3 **Categoría C (prioridad baja)**
- .1 examinar qué orientaciones, si es que se necesita alguna, deberían elaborarse para el fueloil derivado de fuentes no tradicionales o no derivado del petróleo; arenas alquitranadas, esquistos, combustibles sintéticos o biocombustibles provenientes de distintas materias, así como los factores de cálculo del Código Técnico de los NO<sub>x</sub> y cuestiones específicas relacionadas con las pruebas de los motores que utilizan tales combustibles y las variaciones ocasionadas por la utilización de combustibles provenientes de distintas fuentes y/o métodos de procesamiento.

### **Necesidad de avanzar en el lapso interperiodos**

12.23 Tras reconocer el alcance y la complejidad de las numerosas cuestiones que siguen pendientes y la necesidad de avanzar en el lapso interperiodos para cumplir las distintas fechas de entrada en vigor y dar al sector el tiempo de introducción que necesita, el Subcomité examinó las mejores maneras de avanzar en esta cuestión. El Subcomité observó que una opción posible sería un grupo de trabajo por correspondencia interperiodos y acordó volver a examinar esta cuestión una vez visto el informe del Grupo de redacción.

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

12.24 El Subcomité constituyó el Grupo de redacción sobre cuestiones relacionadas con el Anexo VI del Convenio MARPOL y el Código Técnico sobre los NO<sub>x</sub>, presidido por el Sr. Wayne Lundy (Estados Unidos), y le encargó lo siguiente:

Teniendo en cuenta las decisiones y observaciones del Pleno, se encargó al Grupo de redacción lo siguiente:

- .1 examinar y recopilar el texto del proyecto de directrices para la certificación de motores diésel marinos equipados con sistemas de reducción catalítica selectiva (SCR), basándose en el anexo 1 del documento BLG 14/12/1, y garantizar su coherencia con lo prescrito en el Código Técnico sobre los NO<sub>x</sub>, 2008;
- .2 incorporar las modificaciones acordadas a las Directrices de 2009 para la vigilancia del contenido medio de azufre a escala mundial de los combustibles abarcados por el Anexo VI revisado del Convenio MARPOL, teniendo en cuenta la cantidad (en toneladas métricas) de cada entrega de combustible y también la agrupación en distintos límites de azufre, según se exige en la regla 14.2; y
- .3 presentar un informe al Pleno el jueves 11 de febrero de 2010.

## Informe del Grupo de redacción

12.25 Al presentar el informe, el Presidente del Grupo de redacción subrayó que el Grupo había eliminado todos los aspectos relacionados con la seguridad, dado que las Directrices deberían abordar los procedimientos de precertificación y de certificación, y no las prácticas operacionales, y que había tratado de garantizar una compatibilidad plena con el Código Técnico sobre los NO<sub>x</sub>, 2008. El Grupo no pudo ultimar las Directrices debido a que una serie de cuestiones importantes aún estaban pendientes de resolución, en particular cómo y si se puede aplicar el concepto de familia de motores a los motores equipados con sistemas postratamiento de SCR y si la certificación, por separado, de los motores y de los sistemas de SCR (Plan B) requeriría modificar el Código Técnico sobre los NO<sub>x</sub>, 2008. Para concluir, el Presidente manifestó su agradecimiento a los miembros del Grupo de redacción por su enfoque constructivo y positivo, que hizo posible realizar progresos considerables, así como a la Secretaría, por sus esfuerzos y su valiosa contribución a la labor del Grupo.

12.26 Durante el examen del informe del Grupo de redacción efectuado por el Subcomité, la delegación observadora de IMarEST formuló la siguiente declaración:

"Los estudios realizados sobre las emisiones de materia particulada en el transporte por carretera reveló la formación de partículas secundarias. Se observó que el número de dichas partículas secundarias es mucho más elevado que el de las partículas primarias. Conviene informar a los señores delegados que asisten a esta reunión del Subcomité de que las partículas primarias se forman en el interior de los tubos de escape y aparecen como materias particuladas al descargarlas a la atmósfera, mientras que las partículas secundarias se forman mediante reacciones atmosféricas una vez que los gases de escape han salido del tubo de escape. La formación de estas partículas secundarias se debe a una reacción atmosférica entre el NH<sub>3</sub> y las concentraciones muy bajas de SO<sub>x</sub> (en general, emisiones a partir de 100 ppm de azufre en las calidades de diesel utilizado previamente en el transporte por carretera en Europa).

Teniendo en cuenta el fenómeno de las fugas de amoníaco, IMarEST desearía invitar al Subcomité a que aliente a que se realicen nuevas aportaciones y nuevos estudios sobre el aumento de la formación de partículas secundarias que se puede producir debido a la fuga de NH<sub>3</sub> y a su reacción con el SO<sub>x</sub>. El posible aumento consiguiente de materias particuladas (primarias y secundarias) derivado de la utilización de la tecnología de SCR supone un riesgo y un peligro potencial para la salud del ser humano. La cuestión de las materias particuladas y su relación con los riesgos para la salud del ser humano fueron objeto de acalorados debates durante la revisión del Anexo VI del Convenio MARPOL."

12.27 La delegación del Japón deploró que el Subcomité no hubiera podido ultimar las Directrices para los motores equipados con sistemas de SCR en el presente periodo de sesiones, y advirtió que la incertidumbre que reina actualmente en cuanto al proceso de certificación de los motores equipados con sistemas de SCR podría dar lugar a la necesidad de aplazar la implantación plena del nivel III en 2016. Según se indica en el Anexo VI revisado del Convenio MARPOL, el Comité de Protección del Medio Marino examinará el estado de los avances tecnológicos y la disponibilidad de equipo para implantar la norma del nivel III a partir de 2012 (regla 13.10 del Anexo VI revisado del Convenio MARPOL). En particular, al Japón le preocupaba que si en una fase posterior se llegaba la conclusión de que será necesario enmendar el Código Técnico sobre los NO<sub>x</sub>, 2008 debido a las incompatibilidades entre las prescripciones de dicho Código y el Plan B propuesto para las pruebas de los motores y las unidades SCR por separado, esto podría entrañar un retraso en la certificación de los motores dotados de sistemas SCR a fin de satisfacer las prescripciones del nivel III. Habida cuenta de ello, el Japón propuso que el Subcomité



informe de esta grave situación al Comité de Protección del Medio Marino y le pida su autorización para examinar las enmiendas consiguientes que será necesario introducir en el Código Técnico sobre los NO<sub>x</sub>, 2008 cuando elabore las Directrices en su próximo periodo de sesiones.

12.28 Respondiendo a las inquietudes manifestadas por el Japón, el Presidente resumió la labor realizada sobre las Directrices en el periodo de sesiones y las diversas opciones para su ultimación: quedaban por resolver una serie de cuestiones importantes, sobre las cuales deberían realizarse nuevas aportaciones para examinarlas a fondo, por lo que había sido imposible ultimar la cuestión en el presente periodo de sesiones, y si la versión definitiva del proyecto de directrices se ultimara en el próximo periodo de sesiones, se podría someter a la adopción del MEPC 62 (en julio de 2011). Para ultimarlas en el presente periodo de sesiones, sería necesario que no hubiera conflicto entre el Código Técnico sobre los NO<sub>x</sub>, 2008 y el Plan B propuesto, lo cual habría permitido la adopción del proyecto de directrices en el MEPC 61. El Presidente también aclaró que cualquier Parte en el Protocolo de 1997 relativo al Convenio MARPOL puede proponer enmiendas al Código Técnico sobre los NO<sub>x</sub>, 2008. Para no perder tiempo en ese caso, será necesario enmendar el Código Técnico sobre los NO<sub>x</sub>, 2008 a fin de permitir la aplicación del Plan B. Japón o toda otra delegación interesada podría presentar una propuesta de enmienda ante el MEPC 61 con objeto de su aprobación y posterior distribución. De esta manera, el MEPC 62 podría examinar la cuestión y adoptar no solo el proyecto de directrices, sino también las posibles enmiendas al Código Técnico sobre los NO<sub>x</sub>, 2008.

12.29 Tras examinar el informe del Grupo de redacción (BLG 14/WP.7) sobre cuestiones relacionadas con el Anexo VI revisado del Convenio MARPOL y el Código Técnico sobre los NO<sub>x</sub>, 2008, el Subcomité lo aprobó en general, y, en particular:

- .1 tomó nota de que el Grupo no había realizado un examen completo del texto del proyecto de directrices para la certificación de motores diésel marinos equipados con sistemas de reducción catalítica selectiva (SCR) y acordó proseguir su examen con miras a ultimarlos en el BLG 15, y a tal efecto:
  - .1 invitó a los Miembros a que presenten sus opiniones sobre la necesidad de contar con directrices adicionales para abarcar aspectos operacionales y sobre la manera en la que pueden abordarse problemas relacionados con las operaciones e instalaciones de SCR;
  - .2 invitó a los Miembros a que presenten aportaciones sobre las cuestiones en las que haya que profundizar, tal como se indica en el párrafo 13 del documento BLG 14/WP.7;
  - .3 invitó a que se presenten más aportaciones sobre la cuestión de las fugas de amoníaco;
  - .4 invitó a que se presenten más aportaciones sobre la posibilidad de que el concepto de familia de motores pueda aplicarse también a los motores equipados con unidades de SCR y sobre la manera de hacerlo;
  - .5 invitó a que se presenten más aportaciones sobre la viabilidad y correspondiente aplicabilidad del Plan B propuesto, teniendo en cuenta las disposiciones pertinentes del Código Técnico sobre los NO<sub>x</sub>, 2008;

- .2 tomó nota de que el Grupo no examinó la introducción, las definiciones ni el texto del Plan B y de que, por consiguiente, se colocaron entre corchetes;
- .3 tomó nota de que el Grupo recomendó la constitución de un grupo de trabajo en el BLG 15 para facilitar la ultimación del "Proyecto de directrices para abordar aspectos adicionales del Código Técnico sobre los NO<sub>x</sub>, 2008 relativos a prescripciones específicas aplicables a motores diésel marinos equipados con sistemas de reducción catalítica selectiva (SCR)";
- .4 aprobó el texto ultimado de enmiendas a las Directrices de 2009 para la vigilancia del contenido medio de azufre a escala mundial del fueloil residual suministrado para uso a bordo de los buques (resolución MEPC.183(59)) y acordó remitir el proyecto de enmiendas al MEPC 61, con miras a su adopción (texto reproducido en el anexo 9), y, en particular, tomó nota de que el MEPC 61 debería examinar el proyecto de directrices teniendo en cuenta la Norma actualizada ISO: 8217 *Specification of marine fuels*, cuya cuarta edición está previsto que se publique en julio de 2010, a fin de garantizar la coherencia;
- .5 pidió a la Secretaría que investigara las posibles repercusiones para su labor derivadas de la ampliación del programa de vigilancia del contenido de azufre, incluidos los costos adicionales, y que informara de ello al Comité de Protección del Medio Marino; y
- .6 acordó pedir al Comité de Protección del Medio Marino que amplíe hasta 2012 (BLG 16) el plazo previsto de ultimación del punto "Examen de los instrumentos no obligatorios pertinentes como consecuencia de las enmiendas al Anexo VI del Convenio MARPOL y al Código Técnico sobre los NO<sub>x</sub>, 2008".

### **Constitución de un grupo de trabajo por correspondencia**

12.30 El Subcomité examinó el documento BLG 14/WP.8, que contiene una propuesta del Presidente para constituir un grupo de trabajo por correspondencia interperiodos sobre el examen de los instrumentos no obligatorios pertinentes como consecuencia de las enmiendas al Anexo VI del Convenio MARPOL y al Código Técnico sobre los NO<sub>x</sub> para avanzar a buen ritmo en esta labor, así como una propuesta de mandato para dicho grupo.

12.31 El Subcomité acordó constituir un grupo de trabajo por correspondencia coordinado por los Estados Unidos\*, y le asignó el siguiente mandato:

Se encarga al Grupo de trabajo por correspondencia sobre el examen de los instrumentos no obligatorios pertinentes como consecuencia de las enmiendas al Anexo VI del Convenio MARPOL y al Código Técnico sobre los NO<sub>x</sub> que:

---

\*  
**Coordinador:**  
Sr. Wayne Lundy  
Senior Engineer  
United States Coast Guard  
Systems and Engineering Division  
Teléfono : +1 202 372 1379  
Correo electrónico: [wayne.m.lundy@uscg.mil](mailto:wayne.m.lundy@uscg.mil)

- .1 siga elaborando el proyecto de directrices para la certificación de motores diésel marinos equipados con sistemas de reducción catalítica selectiva (SCR) con miras a su ultimación, basándose en el texto que figura en el anexo 1 del documento BLG 14/WP.7;
- .2 elabore un proyecto de directrices sobre la provisión de instalaciones de recepción según lo prescrito en la regla 17.2 del Anexo VI del Convenio MARPOL;
- .3 elabore el proyecto de directrices necesario en virtud de lo dispuesto en el párrafo 2.2.5.6 del Código Técnico sobre los NO<sub>x</sub>, 2008 (dispositivos reductores de NO<sub>x</sub>);
- .4 si dispone de tiempo suficiente, elabore otras directrices con arreglo al orden de prioridad que figura en el párrafo 12.22 del presente informe; y
- .5 presente un informe por escrito en el BLG 15.

### **13 REVISIÓN DE LAS RECOMENDACIONES PARA LA ENTRADA EN ESPACIOS CERRADOS A BORDO DE LOS BUQUES**

13.1 El Subcomité recordó que el MSC 85 había examinado la propuesta del DSC 13 en cuanto al examen y la revisión, según sea necesario, de las disposiciones específicas de las Recomendaciones relativas a la entrada en espacios cerrados a bordo de los buques (resolución A.864(20)) y, tras deliberar sobre la necesidad de ampliar el alcance de la labor para abarcar otros tipos de buque, había acordado incluir en los programas de trabajo de los subcomités BLG, DSC, FP y STW, y en el orden del día provisional del BLG 14, un punto de alta prioridad sobre la "Revisión de la Recomendaciones para la entrada en espacios cerrados a bordo de los buques", con 2010 como fecha prevista de ultimación. El Comité designó coordinador al Subcomité DSC y encargó al BLG 13 que efectuara un examen preliminar de esta cuestión e incluyera el punto en el orden del día provisional del BLG 14.

13.2 El Subcomité tomó nota de que el BLG 13, tras un examen preliminar de la cuestión, había invitado a los Gobiernos Miembros y a las organizaciones internacionales a que examinaran las disposiciones de dichas Recomendaciones que entran dentro del ámbito de competencias del Subcomité y a que presentaran sus propuestas al respecto para su examen en el BLG 14.

13.3 El Subcomité también tomó nota que el DSC 14 había pedido a la Secretaría que publicara el documento DSC 14/INF.9(MAIF) como un documento del DSC 15 para su examen en el BLG 14, FP 54 y STW 41, y de que el documento se había publicado con la signatura DSC 15/10.

13.4 El Subcomité tomó nota de la información facilitada por la Secretaría (documento BLG 14/13) sobre los resultados del DSC 14, en particular sobre las deliberaciones en cuanto a los proyectos de enmiendas a las Recomendaciones y a la regla III/19 del Convenio SOLAS, a fin de estipular formación obligatoria para la entrada a espacios cerrados y procedimientos de rescate, y de que el DSC 14 había constituido un grupo de trabajo por correspondencia y le había encargado que preparara proyectos de enmiendas a la Recomendaciones y siguiera avanzando en esta cuestión, teniendo en cuenta los resultados de los subcomités BLG, FP y STW.

13.5 Al ocuparse del documento DSC 15/10 (MAIF), en el que se facilita información sobre sucesos relacionados con la entrada en espacios cerrados acaecidos desde 1998, el Subcomité tomó nota de que el Foro Internacional de Investigadores de Accidentes

Marítimos (MAIIF) había identificado en los informes de sus miembros, entre otras, las siguientes cuestiones que plantean preocupación:

- .1 falta de conocimientos, formación y entendimiento del peligro que entraña la entrada en espacios cerrados;
- .2 equipo protector personal (EPP) o equipo de salvamento, que no se utiliza, no está disponible, es de tipo inapropiado, se utiliza indebidamente o está averiado;
- .3 señalización inadecuada o inexistente;
- .4 identificación inadecuada o inexistente de los espacios cerrados a bordo;
- .5 deficiencias en los sistemas de gestión de la seguridad; y
- .6 gestión deficiente, falta de dedicación y descuido.

13.6 El Subcomité también tomó nota de que el MAIIF había indicado que las investigaciones muestran que, de los numerosos siniestros investigados, resulta evidente que la formación es inadecuada y que no se llevan a cabo los ejercicios necesarios en los procedimientos relacionados con las condiciones de seguridad para la entrada y el salvamento en espacios cerrados. La formación puede continuar siendo ineficaz si no está respaldada por un compromiso serio con el nivel de gestión de la seguridad, la evaluación de la competencia, el reconocimiento de las necesidades de formación a bordo y el desarrollo de una cultura de la seguridad que abarque desde la sede de la compañía hasta el capitán del buque, pasando por los oficiales y los marineros.

13.7 Tras reconocer la importancia de la información facilitada por el MAIIF en su documento DSC 15/10, y subrayar la necesidad de que la Organización adopte con urgencia medidas, el Subcomité tomó nota en este contexto de los resultados del STW 41, en el que se había pedido al Comité que tomara una decisión sobre la necesidad de contar con formación adicional para la entrada en espacios cerrados, tras examinar los informes de los subcomités que se ocupan de esta cuestión y, de ser así, que invitara a la Conferencia de Formación a que incluyera medidas de formación adicionales en las propuestas de enmiendas al Convenio y al Código de Formación.

13.8 Tras examinar brevemente esta cuestión, el Subcomité no propuso ninguna enmienda a las Recomendaciones en esta etapa. A la vista de lo anterior, el Subcomité señaló que considera ultimada la labor sobre este punto e invitó al Comité a que tomara nota de esta conclusión. No obstante, reconociendo la importancia que reviste esta cuestión, el Subcomité estaría dispuesto a proseguir la labor en las esferas en las que posee conocimientos especializados, si el Comité lo juzga necesario. El Subcomité también alentó a los Gobiernos Miembros y a las organizaciones internacionales a participar en la labor del Grupo de trabajo por correspondencia constituido por el DSC 14.

## **14 PROGRAMA DE TRABAJO Y ORDEN DEL DÍA DEL BLG 15**

### **Generalidades**

14.1 Tras tomar nota de la adopción del Plan de acción de alto nivel de la Organización y las prioridades para el bienio 2010-2011 (resolución A.1012(26)), el Subcomité tomó nota además de que la Asamblea, habiendo reconocido la necesidad de disponer de una base uniforme para la aplicación del Plan estratégico y el Plan de acción de alto nivel en toda la Organización, y para el fortalecimiento de las prácticas de trabajo existentes mediante la

provisión de procedimientos mejorados de planificación y gestión, adoptó las Directrices sobre la aplicación del Plan estratégico y el Plan de acción de alto nivel (resolución A.1013(26)). En particular, el Subcomité tomó nota de que la Asamblea había pedido a los Comités que examinaran y revisaran, durante el bienio 2010-2011, las Directrices de los Comités sobre organización y método de trabajo (circular MSC-MEPC.1/Circ.2), con objeto de armonizarlas con las Directrices sobre la aplicación del Plan estratégico y el Plan de acción de alto nivel.

14.2 Se informó al Subcomité de que, atendiendo a la petición anteriormente formulada, la Secretaría, en consulta con los Presidentes del MSC y del MEPC, había preparado el proyecto de Directrices revisadas de los Comités para que lo examinara el MSC 87 (MSC 87/23), el cual también tenía en cuenta las disposiciones del Plan de conversión aprobado por el Consejo. A este respecto, el Subcomité tomó nota, en el contexto de este punto, de que si bien el antiguo formato del "programa de trabajo" se había sustituido por el nuevo formato del "orden del día bienal" y del "orden del día postbienal", el actual formato para notificar la situación de los resultados previstos se había sustituido por el nuevo formato, y de que los Presidentes de los Comités habían acordado implantar el uso de los nuevos formatos anteriormente mencionados desde el inicio de 2010, según figuran en los anexos 1 y 4 del documento BLG 14/WP.2.

### **Órdenes del día bienales y postbienales y orden del día provisional del BLG 15**

14.3 Teniendo en cuenta el progreso conseguido en el actual periodo de sesiones, las decisiones del MSC 86 y el MEPC 59 y las disposiciones del procedimiento de organización de los órdenes del día, el Subcomité preparó el orden del día bienal y el orden del día postbienal, que figuran en el anexo 10, así como el orden del día provisional propuesto para el BLG 15 (BLG 15/WP.2), para su examen y aprobación por el MSC 87 y el MEPC 61. Al examinar el orden del día bienal, el Subcomité acordó invitar a los Comités a que tuvieran a bien:

- .1 tomar nota de que se ha ultimado la labor relativa a los resultados siguientes:
  - .1 resultado 5.2.1.5 – Prescripciones de seguridad para los buques que transporten pellets de hidrato de gas natural;
  - .2 resultado 5.2.1.25 – Revisión de las Recomendaciones para la entrada en espacios cerrados a bordo de los buques; y
- .2 ampliar el plazo previsto para la ultimación de los siguientes resultados previstos:
  - .1 resultado 2.0.1.13 – Elaboración de directrices y otros documentos para la implantación uniforme del Convenio BWM 2004, hasta 2012;
  - .2 resultado 5.2.1.4 – Revisión del Código CIG, hasta 2014;
  - .3 resultado 7.1.2.14 – Elaboración de medidas internacionales para reducir a un mínimo la transferencia de especies acuáticas invasivas debida a la contaminación biológica de los buques, hasta 2012;
  - .4 resultado 7.2.2.5 – Aplicación de las prescripciones para el transporte de biocombustibles y mezclas que los contengan, hasta 2011; y

- .5 resultado 7.3.1.1 – Examen de los instrumentos no obligatorios pertinentes como consecuencia de las enmiendas al Anexo VI del Convenio MARPOL y al Código Técnico sobre los NO<sub>x</sub>, hasta 2012.

### **Preparativos para el próximo periodo de sesiones**

14.4 El Subcomité acordó constituir en su próximo periodo de sesiones grupos de trabajo y de redacción sobre los temas indicados a continuación:

- .1 evaluación de los riesgos de los productos químicos desde el punto de vista de la seguridad y la contaminación, y preparación de las enmiendas consiguientes;
- .2 elaboración de disposiciones para los buques con motores de gas;
- .3 elaboración de directrices y otros documentos para la implantación uniforme del Convenio BWM 2004 y elaboración de medidas internacionales para reducir al mínimo la transferencia de especies acuáticas invasivas debida a la contaminación biológica de los buques; y
- .4 examen de los instrumentos no obligatorios pertinentes como consecuencia de las enmiendas al Anexo VI del Convenio MARPOL y al Código Técnico sobre los NO<sub>x</sub>.

14.5 El Subcomité constituyó grupos de trabajo por correspondencia sobre los temas indicados a continuación y les encargó que presentaran informes en el BLG 15:

- .1 elaboración de disposiciones para los buques con motores de gas;
- .2 elaboración de medidas internacionales para reducir al mínimo la transferencia de especies acuáticas invasivas debida a la contaminación biológica de los buques; y
- .3 examen de los instrumentos no obligatorios pertinentes como consecuencia de las enmiendas al Anexo VI del Convenio MARPOL y al Código Técnico sobre los NO<sub>x</sub>.

### **Situación de los resultados previstos**

14.6 El Subcomité preparó el informe sobre la situación de los resultados previstos del Plan de acción de alto nivel de la Organización y las prioridades para el bienio 2010-2011 pertinentes para el Subcomité, que figuran en el anexo 12, a cuyo examen se invita a los Comités para que adopten las medidas que estimen oportunas.

### **Fecha del próximo periodo de sesiones**

14.7 El Subcomité tomó nota de que se había previsto, provisionalmente, que su 15º periodo de sesiones se celebrara del 7 al 11 de febrero de 2011.

## **15 ELECCIÓN DE PRESIDENTE Y VICEPRESIDENTE PARA 2011**

15.1 De conformidad con el Reglamento interior del Comité de Seguridad Marítima y del Comité de Protección del Medio Marino, el Subcomité eligió por unanimidad al Sr. S. Oftedal (Noruega), Presidente y al Sr. R. Zhang, (China) Vicepresidente, ambos para 2011.

## 16 OTROS ASUNTOS

### Hojas informativas sobre la seguridad de los materiales (MSDS)

16.1 El Subcomité examinó los documentos BLG 14/16 y BLG 14/16/2, preparados por la Secretaría, en los que figura una comunicación del Subcomité de Expertos en el Sistema Globalmente Armonizado de Clasificación y Etiquetado de Productos Químicos (Subcomité SGA) de las Naciones Unidas con respecto a las prescripciones relativas a las hojas informativas sobre la seguridad de los materiales (MSDS) para las cargas y el fueloil para usos marinos regidos por el Anexo I del Convenio MARPOL, adoptadas mediante la resolución MSC.286(86).

16.2 El Subcomité SGA había observado ciertas diferencias entre las especificaciones de la OMI para las MSDS y su propio modelo normalizado de ficha del SGA, y algunas delegaciones del Subcomité SGA habían manifestado su inquietud ante la proliferación de fichas específicas para cada sector que difieran de la información mínima exigida por el SGA, aunque reconocen que algunos sectores pueden tener que incluir elementos informativos adicionales en las fichas de datos de seguridad que sean de interés en ese ámbito.

16.3 El Subcomité SGA reiteró que, en su opinión, el objetivo debería ser una ficha de datos de seguridad armonizada que satisfaga las necesidades de todos los sectores, aunque está dispuesto a explorar la manera de tener en cuenta prescripciones específicas en el marco del sistema armonizado de fichas sobre datos de seguridad del SGA.

16.4 El Subcomité tomó nota de que, en la última reunión del Subcomité SGA, se había propuesto establecer un grupo mixto de trabajo por correspondencia de los subcomités BLG y SGA para abordar esta cuestión y que el Subcomité SGA examinaría esta propuesta basándose en los resultados del BLG 14 en este contexto.

16.5 Tras un breve debate, el Subcomité acordó que, puesto que se había ultimado el examen de esta cuestión y el MSC la había suprimido en el orden del día y el programa de trabajo, no había ninguna posibilidad de examinar la cuestión más a fondo o de volver a abrir los debates, y pidió a la Secretaría que comunicara al Subcomité SGA el contenido de la MSDS acordada de la OMI con miras a incluir la información que figura en la misma en las fichas sobre datos de seguridad del SGA.

### Varada de un quimiquero

16.6 La delegación de Francia señaló a la atención del Subcomité el accidente del quimiquero **Sichem Osprey**, que quedó varado en la costa de la isla de Clipperton, en el océano Pacífico, con 10 000 toneladas de xileno, sebo y aceite de soja a bordo. Dicha delegación subrayó que no se había producido ninguna víctima y que la construcción de doble casco del buque había permitido evitar un suceso de contaminación.

### Resultados del FP 53 – Sistemas fijos a base de espuma instalados en cubierta

16.7 El Subcomité tomó nota de que el FP 53, tras examinar los proyectos de enmiendas al capítulo 14 del Código SSCI por lo que respecta a la aplicación en los petroleros y quimiqueros de sistemas fijos a base de espuma instalados en cubierta, había acordado que era necesario revisar las prescripciones aplicables a los quimiqueros del Convenio SOLAS y el Código CIQ, y había propuesto que se exija a los buques que transporten productos químicos inflamables incluidos en los capítulos 17 y 18 del Código CIQ que cumplan los índices más elevados de aplicación de la espuma del Código CIQ, independientemente de su punto de inflamación.

16.8 El Subcomité tomó nota asimismo de que, posteriormente, el FP 53 aceptó en principio los proyectos de enmiendas al capítulo 14 del Código SSCI y pidió a la Secretaría que lo remitiera, junto con los resultados de las deliberaciones del Grupo de trabajo sobre pruebas de funcionamiento y normas de aprobación de los sistemas de seguridad contra incendios, al Subcomité BLG para que éste formulara observaciones al respecto antes de su ultimación.

16.9 Al examinar los anteproyectos de enmiendas al capítulo 14 del Código SSCI, el Subcomité opinó que las enmiendas propuestas en relación con los sistemas fijos a base de espuma instalados en cubierta podrían exigir una nueva prescripción de transporte para tales sistemas en buques que transporten sustancias enumeradas en los capítulos 17 y 18 del Código CIQ. Teniendo en cuenta que el capítulo 18 enumera sustancias a las cuales no se aplica el Código CIQ, los buques que transportan tales sustancias no suelen tener que ajustarse a dicho Código.

16.10 El Subcomité reconoció que estas propuestas de enmiendas al Código SSCI pueden prestarse a confusión, ya que el texto propuesto contiene referencias al Código CIQ y plantea posibles contradicciones con el Convenio SOLAS y el Código CIQ.

16.11 En este contexto, el Subcomité tomó nota de que habría que tener en cuenta tres aspectos al analizar las enmiendas propuestas:

- .1 el capítulo 14 del Código SSCI (Sistemas fijos a base de espuma instalados en cubierta) sólo se aplica a los buques tanque que transporten crudos o productos derivados del petróleo cuyo punto de inflamación sea 60 °C, o menos, y cuya presión de vapor de Reid sea inferior a la presión atmosférica;
- .2 los sistemas fijos a base de espuma instalados en las cubiertas de buques tanque que transporten cargas enumeradas en el capítulo 17 del Código CIQ deberán cumplir lo prescrito en el capítulo 11 de dicho Código; y
- .3 las cargas enumeradas en el capítulo 18 del Código CIQ no exigen la protección de un sistema fijo de extinción de incendios a base de espuma.

16.12 Tras examinar lo anterior, el Subcomité acordó que el Código SSCI no debería introducir ninguna prescripción relativa al transporte de productos químicos contemplados en el Código CIQ. Además, si es necesario modificar las prescripciones de transporte de productos químicos contemplados en el Código CIQ, esto debería hacerse enmendando las prescripciones pertinentes del Código CIQ.

16.13 A la vista de lo anterior, el Subcomité acordó invitar al Subcomité FP a que esperara para incluir enmiendas relativas al Código CIQ en las propuestas de enmiendas al capítulo 14 del Código SSCI, hasta que el Subcomité BLG haya podido examinar esta cuestión en profundidad y asesorar al Subcomité al respecto. También se invitó al Subcomité FP a que facilitara la información relevante sobre los ensayos de productos químicos que tengan un alto punto de inflamación para determinar el régimen de aplicación de la espuma.

16.14 Tras observar que sería preferible realizar esta labor bajo un punto separado del orden del día, el Subcomité acordó pedir al Comité que incluyera un resultado no previsto en el orden del día bienal del Subcomité BLG, y aceptó la justificación del resultado no previsto que figura en el anexo 13, con miras a presentarla en el MSC 87 para su examen y la adopción de las medidas oportunas.



## Expresiones de agradecimiento

16.15 El Subcomité manifestó su agradecimiento a los siguientes delegados y miembros de la Secretaría que han cesado recientemente en sus puestos, se han jubilado o se han trasladado a otros puestos, o están a punto de hacerlo, por su valiosa contribución a su labor, y les deseó una larga y feliz jubilación o, en su caso, mucho éxito en sus nuevas funciones:

- Sr. Carlos Saraiva Ribeiro (Brasil), que se jubila;
- Sr. Jesper Loldrup (Dinamarca), que regresa a su país;
- Sr. Niels Bjorn Mortensen, que ha representado a BIMCO durante numerosos años y va a asumir nuevas funciones en una compañía marítima.

## 17 INFORME PARA LOS COMITÉS

17.1 Se invita al Comité de Seguridad Marítima, en su 87º periodo de sesiones, a que tenga a bien:

- .1 aprobar, a reserva de que el MEPC 61 adopte la misma decisión al respecto, el programa de trabajo futuro de la reunión interperiodos que el Grupo de trabajo ESPH celebrará en octubre de 2010 (párrafo 3.14.8);
- .2 aprobar, a reserva de que el MEPC 61 adopte la misma decisión al respecto, la celebración de una reunión interperiodos del Grupo de trabajo ESPH en 2011 (párrafo 3.14.9);
- .3 tomar nota de que el Subcomité acordó examinar el texto del capítulo 19 del Código CIQ que debe incorporarse en la próxima revisión de dicho Código y que refrendó las propuestas del Grupo de trabajo ESPH en relación con la realización de un examen sistemático de los capítulos 17 y 18 del Código CIQ (párrafos 3.14.5 y 3.14.6);
- .4 examinar la justificación presentada para la ampliación del alcance del punto "Elaboración de disposiciones para los buques con motores de gas" y aprobar dicha ampliación, así como la modificación del título del punto, de modo que diga "Código de seguridad para los buques que consumen gas u otros combustibles de bajo punto de inflamación con propiedades semejantes al gas natural licuado" (párrafo 6.10 y anexo 7);
- .5 aprobar el proyecto de circular MSC sobre Directrices provisionales para la construcción y el equipo de buques que transporten pellets de hidrato de gas natural a granel (párrafo 11.5.1 y anexo 8);
- .6 tomar nota de la opinión de que, una vez que se ultime la revisión del Código CIG, deberían revisarse las Directrices provisionales para la construcción y el equipo de buques que transporten pellets de hidrato de gas natural a granel, con miras a elaborar Directrices definitivas que tengan en cuenta las prescripciones del Código CIG revisado (párrafo 11.5.3);

- .7 tomar nota de que el Subcomité, en esta etapa, no ha propuesto ninguna enmienda a las Recomendaciones para la entrada en espacios cerrados a bordo de los buques; no obstante, tras reconocer la importancia que reviste esta cuestión, el Subcomité estaría dispuesto a proseguir la labor en las esferas en las que posee conocimientos especializados, si el Comité lo juzga necesario (párrafo 13.8);
- .8 tomar nota de los órdenes del día bienal y postbienal de este Subcomité, aprobar los plazos revisados de ultimación y aprobar también, a reserva de que el MEPC 61 adopte la misma decisión al respecto, el proyecto de orden del día provisional del BLG 15 (párrafo 14.3 y anexos 10 y 11);
- .9 tomar nota del informe sobre la situación de los resultados previstos del Plan de acción de alto nivel relativos a la labor del Subcomité (párrafo 14.6 y anexo 12);
- .10 tomar nota de los resultados del examen efectuado por el Subcomité acerca de las enmiendas al Código SSCI relativas a la aplicación de los sistemas fijos a base de espuma instalados en las cubiertas a los petroleros y quimiqueros y examinar la justificación de incluir un resultado no previsto sobre "Sistemas fijos a base de espuma instalados en cubierta para los buques que transporten sustancias líquidas enumeradas en el Código CIQ" en el orden del día bienal del Subcomité, y aprobar dicha inclusión (párrafo 16.14 y anexo 13); y
- .11 aprobar el informe, en términos generales.

17.2 Se invita al Comité de Protección del Medio Marino, en su 61º periodo de sesiones, a que tenga a bien:

- .1 refrendar las medidas adoptadas por el Subcomité tras el examen del informe del ESPH 15 (párrafo 3.3);
- .2 tomar nota del acuerdo del Subcomité de que los aceites de esquisto bituminoso deberían considerarse como carga regida por el Anexo I del Convenio MARPOL (párrafo 3.14.1);
- .3 tomar nota de que el Subcomité se mostró conforme con la evaluación de los aditivos de limpieza (párrafo 3.14.3);
- .4 tomar nota de que el Subcomité acordó examinar el texto del capítulo 19 del Código CIQ y que dicho texto debería incorporarse a la próxima revisión de ese Código (párrafo 3.14.5);
- .5 tomar nota de que el Subcomité refrendó las propuestas del Grupo de trabajo ESPH relacionadas con el examen sistemático que debería realizarse de los capítulos 17 y 18 del Código CIQ (párrafo 3.14.6);
- .6 tomar nota de las medidas propuestas para elaborar un proyecto de circular BLG en el que se resuman las decisiones relativas a la evaluación de nuevos productos (párrafo 3.14.7);
- .7 aprobar el programa de trabajo a futuro de la reunión interperiodos que el Grupo de trabajo ESPH celebrará en octubre de 2010 (párrafo 3.14.8);

- .8 aprobar, a reserva de que el MSC 87 adopte la misma decisión al respecto, la celebración de una reunión interperiodos del Grupo de trabajo ESPH en 2011 (párrafo 3.14.9);
- .9 refrendar las medidas adoptadas por el Subcomité tras el examen de la cuestión de los biocombustibles y las mezclas que los contengan efectuado por el Grupo de trabajo ESPH (párrafo 4.7), según se indica a continuación:

El Subcomité:

- .1 mostró su conformidad con las conclusiones del Grupo en cuanto a la elaboración de nuevas Directrices para el control del transporte de mezclas de biocombustibles y aceite de petróleo;
- .2 decidió instituir un sistema compuesto por tres bandas con un valor límite de 25 % de biocombustibles para el transporte de productos de la banda 1 en las condiciones previstas en el Anexo I del Convenio MARPOL;
- .3 acordó que cuando se transporten mezclas de biocombustibles de la banda 2 que contengan más de un 25 % de biocombustible, esas mezclas se considerarán como productos regidos por el Anexo II, a los cuales se les asignan condiciones genéricas de transporte;
- .4 refrendó la opinión del Grupo de pedir al Subcomité FP que asesore acerca de la utilización de espumas resistentes al alcohol cuando se transporten mezclas de etanol y gasolina;
- .5 tomó nota de las definiciones de las expresiones "en puerto" y "mezcla efectuada en puerto", propuestas por el Grupo, y de la petición de que se presenten opiniones o información adicionales sobre esta cuestión en la próxima reunión del Grupo ESPH;
- .6 decidió que no debería exigirse un certificado para cada uno de los componentes cuando se carguen en el mismo puerto para producir una mezcla, y que solo se necesita un certificado para autorizar el transporte del producto mezclado;
- .7 tomó nota de los debates sobre la elaboración de disposiciones obligatorias para prohibir la mezcla de cargas regidas por el Convenio MARPOL a bordo de los buques durante el transporte por mar y del anteproyecto de texto elaborado por el Presidente para su examen a fondo en el ESPH 16;
- .10 aprobar el "Marco para determinar cuándo es procedente que la aprobación inicial concedida a un sistema de gestión del agua de lastre se aplique a otro sistema que utilice la misma sustancia activa o preparado" (párrafo 5.35.1 y anexo 3), y pedir a la Secretaría que distribuya una circular BWM sobre esta cuestión;

- .11 aprobar las Orientaciones para las Administraciones sobre el procedimiento de homologación de los sistemas de gestión del agua de lastre de conformidad con las Directrices (D8) (párrafo 5.35.2 y anexo 4), y pedir a la Secretaría que distribuya una circular BWM sobre esta cuestión;
- .12 ampliar hasta 2010 el plazo previsto para la ultimación del punto del orden del día "Elaboración de directrices y otros documentos para la implantación uniforme del Convenio BWM 2004" (párrafo 5.35.5);
- .13 tomar nota de que el Subcomité mostró su conformidad con el Plan de acción revisado para elaborar los documentos restantes necesarios para la implantación uniforme del Convenio BWM (párrafo 5.35.7 y anexo 6);
- .14 tomar nota de que el Subcomité, tras tomar nota del progreso realizado en la elaboración de las Directrices para el control y la gestión de la contaminación biológica de los buques a los efectos de reducir al mínimo la transferencia de especies acuáticas invasivas, había acordado volver a constituir el Grupo de trabajo por correspondencia (párrafo 9.18);
- .15 tomar nota de que el Subcomité no pudo realizar un examen completo del texto del proyecto de directrices para la certificación de motores diésel marinos equipados con sistemas de reducción catalítica selectiva (SCR) y que acordó proseguir su examen con miras a ultimarlos en el BLG 15 (párrafo 12.29.1);
- .16 examinar, con miras a su adopción, el proyecto de enmiendas a las Directrices de 2009 para la vigilancia del contenido medio de azufre a escala mundial del fueloil residual suministrado para uso a bordo de los buques (resolución MEPC.183(59)), tomando nota de que el MEPC 61 debería examinar el proyecto de directrices teniendo en cuenta la norma actualizada ISO:8217 (párrafo 12.29.4 y anexo 9);
- .17 tomar nota de que el Subcomité pidió a la Secretaría que investigara las posibles repercusiones para su labor derivadas de la ampliación del programa de vigilancia del contenido de azufre, incluidos los costos adicionales, y que informara de ello al Comité;
- .18 ampliar hasta 2012 el plazo previsto para la ultimación del punto del programa de trabajo sobre el Examen de los instrumentos no obligatorios pertinentes como consecuencia de las enmiendas al Anexo VI del Convenio MARPOL y al Código Técnico sobre los NO<sub>x</sub>, 2008 (párrafo 12.29.6);
- .19 tomar nota de los órdenes del día bienal y postbienal del Subcomité y aprobar, a reserva de que el MEPC 87 adopte la misma decisión al respecto, el proyecto de orden del día provisional del BLG 15 (párrafo 14.3 y anexos 10 y 11);
- .20 tomar nota del informe sobre la situación de los resultados previstos del Plan de acción de alto nivel de la Organización relativos a la labor del Subcomité (párrafo 14.6 y anexo 12); y
- .21 aprobar el informe, en términos generales.

\*\*\*

**ANEXO 1**

**ADITIVOS DE LIMPIEZA EVALUADOS RESPECTO DE LOS CUALES SE HA CONSIDERADO QUE CUMPLEN LO PRESCRITO EN LA REGLA 13.5.2 DEL ANEXO II DEL CONVENIO MARPOL**

<b>Nombre del aditivo de limpieza</b>	<b>Nombre del fabricante</b>	<b>País notificante</b>	<b>Evaluación de conformidad con la circular MEPC.1/Circ.590</b>
Alkaclean	UNI Americas LLC	EEUU	X
BUFFERSOL	MARICHEM MARIGASES WORLDWIDE SERVICES	Grecia	X
C CLEAN NEO	JohnsonDiversey Co., Ltd.	Japón	X
CEMENT REMOVER	MARICHEM MARIGASES WORLDWIDE SERVICES	Grecia	X
CHEMTEC ZnHCR	CHEMTEC Chemicals GmbH	Alemania	X
DESCALER LIQUID 555	MARICHEM MARIGASES WORLDWIDE SERVICES	Grecia	X
ER-AC	ERTEK KIMYA TIC. VE SAN. LTD. STI	Turquía	X
ER-AC PLUS	ERTEK KIMYA TIC. VE SAN. LTD. STI	Turquía	X
ER-APC	ERTEK KIMYA TIC. VE SAN. LTD. STI	Turquía	X
ER-CLEAN SAFETY	ERTEK KIMYA TIC. VE SAN. LTD. STI	Turquía	X
ER-OGR	ERTEK KIMYA TIC. VE SAN. LTD. STI	Turquía	X
FALCHEM AQUASOLVE	Enerchem (s) Pte Ltd	Singapur	X
FALCHEM CITRUS KLEEN	Enerchem (s) Pte Ltd	Singapur	X
FALCHEM ENVIROCLEAN	Enerchem (s) Pte Ltd	Singapur	X
FALCHEM NEUTRAL CLEANER	Enerchem (s) Pte Ltd	Singapur	X
FALCHEM SOLVATE OIL AND GREASE EMULSION	Enerchem (s) Pte Ltd	Singapur	X
FALCHEM TANKLEEN	Enerchem (s) Pte Ltd	Singapur	X
Genepol	UNI Americas LLC	EEUU	X
GENERAL CLEANING & SOLVENT	MARICHEM MARIGASES WORLDWIDE SERVICES	Grecia	X
Grato 50 marine	Henkel Bélgica N.V.	Bélgica	X
Grato 50 marine (US)	Henkel Bélgica N.V.	Bélgica	X
Hydrocarbon Remover	UNI Americas LLC	EEUU	X
KT-AlkaPure	CHEMTEC Chemicals GmbH	Alemania	X
LIME CLEANER	MARICHEM MARIGASES WORLDWIDE SERVICES	Grecia	X
MARICLEAN DG-25	MARICHEM MARIGASES WORLDWIDE SERVICES	Grecia	X
MARICLEAN PCS	MARICHEM MARIGASES WORLDWIDE SERVICES	Grecia	X
NOHYCAS (hydro carbon cleaner)	For Frame	Países Bajos	X
Novaclean 300 marine	Henkel Bélgica N.V.	Bélgica	X
Novaclean 400 marine	Henkel Bélgica N.V.	Bélgica	X

<b>Nombre del aditivo de limpieza</b>	<b>Nombre del fabricante</b>	<b>País notificante</b>	<b>Evaluación de conformidad con la circular MEPC.1/Circ.590</b>
OIL AND GREASE REMOVER	MARICHEM MARIGASES WORLDWIDE SERVICES	Grecia	X
P3-glin	Henkel Bélgica N.V.	Bélgica	X
P3 grato 14BNL	Henkel Bélgica N.V.	Bélgica	X
Grato 14 marine	Henkel Bélgica N.V.	Bélgica	X
P3-x vloeibaar	Henkel Bélgica N.V.	Bélgica	X
SUPER TEEPOL	JohnsonDiversey Co., Ltd.	Japón	X
T 1166 marine	Henkel Bélgica N.V.	Bélgica	X
T 1166 marine (US)	Henkel Bélgica N.V.	Bélgica	X
TANK CLEANER	ERTEK KIMYA TIC. VE SAN. LTD. STI	Turquía	X
TANK CLEANER EXTRA	ERTEK KIMYA TIC. VE SAN. LTD. STI	Turquía	X
TEEPOL EIGHT	JohnsonDiversey Co., Ltd.	Japón	X
Uniclean HD	UNI Americas LLC	EEUU	X
Uniclean IG	UNI Americas LLC	EEUU	X
WB Neutral HCF	UNI Americas LLC	EEUU	X

\*\*\*

## ANEXO 2

### **PROYECTO DE TEXTO DE LA PROPUESTA DE REGLA PARA PROHIBIR LA MEZCLA DE CARGAS REGIDAS POR EL CONVENIO MARPOL A BORDO DURANTE LA TRAVESÍA EN EL MAR**

"La mezcla física a bordo de cargas regidas por el Convenio MARPOL durante la travesía en el mar para crear nuevos productos está prohibida. Por mezcla física se entiende el proceso mediante el cual se utilizan las bombas y tuberías de carga del buque para hacer circular internamente dos o más cargas distintas a fin de obtener una carga con una designación de producto diferente. La presente prohibición no impide que el capitán trasiegue carga si así lo requiriera la seguridad del buque o la protección de medio marino."

\*\*\*





## ANEXO 3

### **MARCO PARA DETERMINAR CUÁNDO ES PROCEDENTE HACER USO DE LA APROBACIÓN INICIAL CONCEDIDA A UN SISTEMA DE GESTIÓN DEL AGUA DE LASTRE PARA OTRO SISTEMA EN EL QUE SE UTILICE LA MISMA SUSTANCIA ACTIVA O PREPARADO**

#### **1 INTRODUCCIÓN**

1.1 En el "Procedimiento para la aprobación de sistemas de gestión del agua de lastre en los que se utilicen sustancias activas (D9)" (Procedimiento (D9)) se dispone que, a reserva de que se realice una evaluación aplicando los criterios elaborados por la Organización, podrá utilizarse una sustancia activa o un preparado para las pruebas de prototipo o de homologación para la aprobación de los distintos sistemas de gestión del agua de lastre (BWMS).

1.2 El presente documento tiene por objetivo ofrecer orientaciones a los fabricantes, a la Administración y a otras partes interesadas, a la hora de preparar una solicitud basada en la utilización de una aprobación inicial original y por lo que respecta a su subsiguiente evaluación por el Grupo de trabajo del GESAMP sobre el agua de lastre (GESAMP-BWWG) para obtener la aprobación definitiva de conformidad con el Procedimiento (D9).

1.3 La sustancia activa o preparado debería ser idéntica a la sustancia activa o preparado que ya ha recibido la aprobación inicial y su concentración de tratamiento debería ser menor o igual que la de la aprobación inicial original. Además, debería seguirse toda recomendación del MEPC para la aprobación inicial, incluidas las consideraciones relativas a la neutralización y la concentración de descarga máxima admisible.

1.4 El documento dispone un marco que incluye criterios para hacer posible la comparación directa de la naturaleza física del sistema, la naturaleza química de la sustancia activa o preparado y la naturaleza jurídica o comercialmente confidencial de la información y los datos que se transfieren.

1.5 Cuando se examine una solicitud, la utilización de la sustancia activa o preparado debería ser sustancialmente similar a la de la solicitud original que fue objeto de la aprobación inicial, ya que es necesario que eso se examine en el contexto del sistema de gestión del agua de lastre en el que se va a utilizar. Esto se debe a que sistemas distintos hacen un uso diferente de la sustancia activa o preparado, lo cual puede alterar la naturaleza de la sustancia activa o el preparado en sí mismo. Por ejemplo, el peróxido de hidrógeno puede utilizarse como un tratamiento químico por sí mismo o como un catalizador en combinación con un método secundario.

1.6 Todo sistema de gestión del agua de lastre para el que se haya autorizado que se haga uso de una aprobación inicial concedida a otro sistema sigue estando sujeto al proceso de aprobación definitiva que figura en el Procedimiento (D9).

1.7 Cuando para un sistema de gestión del agua de lastre se pretenda hacer uso de una aprobación inicial concedida a otro sistema, también deberían cumplirse las condiciones o los requisitos dispuestos con respecto a la aprobación inicial original concedida por el Comité.

1.8 Antes de proceder a considerar la preparación de una solicitud para utilizar una aprobación inicial procedente de otro sistema, el solicitante debería tener presente que, cuanto menor sea la similitud entre los dos sistemas, más datos habrán de aportarse para evaluar la solicitud.

## 2 DEFINICIONES

A los efectos de las presentes directrices, son aplicables las definiciones que figuran en el Procedimiento (D9) y las siguientes:

2.1 Por "**Solicitante**": se entiende todo fabricante o inventor que trabaje con un Estado Miembro o una Administración en el desarrollo de un sistema de gestión del agua de lastre en el cual se pretende hacer uso de una aprobación inicial anteriormente concedida a una determinada sustancia activa en el marco del desarrollo de un sistema de gestión del agua de lastre.

2.2 "**Sustancialmente similar**": en relación con la "utilización" de una sustancia activa o preparado significa que el método de aplicación y el punto de inyección de la sustancia activa o preparado en el sistema de gestión de agua de lastre no son significativamente diferentes de los del sistema para el que se ha concedido la aprobación.

## 3 PROCEDIMIENTO QUE HA DE SEGUIRSE

3.1 El fabricante que pretenda hacer uso de una aprobación inicial original para un sistema de gestión del agua de lastre en el que se utilice una sustancia activa o un preparado, con miras a obtener posteriormente una aprobación definitiva para un sistema de gestión del agua de lastre en el que se utilice la misma sustancia activa o preparado, debería evaluar hasta qué punto los sistemas de gestión del agua de lastre cumplen los criterios especificados en el presente documento guía.

3.2 El fabricante que tenga la intención de utilizar la aprobación original debería presentar a la Administración la prueba de que las cuestiones de índole jurídica se han abordado adecuadamente.

3.3 La Administración que haya recibido una solicitud para utilizar una aprobación inicial original debería examinar la solicitud teniendo en cuenta las orientaciones que figuran en el presente documento. Si a juicio de la Administración tal utilización es aceptable, debería informar a la Organización de su determinación, según proceda. La Organización debería distribuir la información al respecto.

3.4 La Administración debería presentar la solicitud de aprobación definitiva a la Organización lo antes posible de conformidad con la sección 8.2 del Procedimiento (D9).

3.5 Si el GESAMP-BWWG se muestra conforme con que la solicitud es apropiada y está completa, debería proceder a examinar la solicitud de aprobación definitiva del sistema de gestión del agua de lastre.

3.6 Si el GESAMP-BWWG estima que la solicitud no está completa y/o no es apropiada, debería notificar sus conclusiones, tal como se dispone en el Procedimiento (D9), al Comité para que éste las examine.

3.7 De conformidad con el Procedimiento (D9), el Comité de la Organización decidirá en última instancia si se aceptan o no las recomendaciones del GESAMP-BWWG de rechazar la aprobación de una propuesta.

#### **4 CRITERIOS PARA EVALUAR SI LAS SUSTANCIAS ACTIVAS O PREPARADOS SON IDÉNTICOS**

4.1 La descripción de las sustancias activas o preparados debería incluir los productos químicos asociados con el sistema, de conformidad con lo dispuesto en la sección 4.1 del Procedimiento (D9) y la enumeración detallada de las secciones pertinente de la Metodología del GESAMP-BWWG aplicable en el momento de esta evaluación.

4.2 Si alguno de los productos químicos determinados no se menciona en la solicitud de aprobación inicial original, la utilización de la aprobación inicial no será adecuada.

4.3 Las concentraciones declaradas para el almacenamiento, la generación y el tratamiento, según proceda, de las sustancias activas y preparados deberían ser iguales o menores que las de la solicitud de aprobación inicial original.

4.4 La concentración de descarga máxima admisible o la concentración de descarga más desfavorable debería ser igual o menor que la de la solicitud de aprobación inicial original.

4.5 Los datos analíticos sobre la composición y la estructura de las sustancias activas o preparados deberían facilitarse para demostrar que las sustancias activas y preparados son idénticos.

#### **5 FORMA DE APLICACIÓN DE LAS SUSTANCIAS QUÍMICAS O PREPARADOS**

5.1 El sistema de gestión del agua de lastre debería estar concebido de manera casi idéntica, incluidos todos los procesos físicos utilizados en el sistema, especialmente el método o la metodología para la dosificación del agua de lastre, toda separación mecánica utilizada, las bombas y las tuberías, la fase de tratamiento (por ejemplo, en la toma, en la descarga o en ambas) y toda neutralización necesaria.

5.2 La aplicación de una sustancia activa o preparado en el contexto del sistema de gestión del agua de lastre debería ser sustancialmente similar, incluidos:

- el punto de introducción de la sustancia activa o preparado; y
- el método de aplicación o generación de la sustancia activa o preparado (por ejemplo, generación electrolítica).

#### **6 ORIENTACIONES SOBRE LAS CUESTIONES DE ÍNDOLE JURÍDICA**

6.1 Un acuerdo jurídicamente vinculante en virtud del cual se concede acceso a la información contenida en una aprobación inicial original podría incluir lo siguiente:

- .1 nombre y dirección de la persona con quien se comparten los derechos relativos a la aprobación inicial;
- .2 determinación de cada elemento de datos correspondientes a la aprobación inicial que se comparte, incluidos:
  - .1 el nombre de la sustancia activa y preparado o elemento de datos;
  - .2 determinación de si el acuerdo concede una exclusividad en el uso y, en caso afirmativo, cuándo expira el periodo de exclusividad;

- .3 nombre de la persona o laboratorio que realizó el estudio;
  - .4 una declaración de que el solicitante y el titular de la aprobación son conscientes de que cualquier declaración falsa puede ser objeto de sanción de conformidad con la legislación internacional, nacional o local;
  - .5 los nombres, firmas y cargos del solicitante y el titular de la aprobación, así como la fecha y la firma; y
- .3 Asimismo, el titular de la aprobación debería presentar a la Administración una declaración firmada ante notario en la que se afirme que la persona que firma el acuerdo está autorizada por el titular de la aprobación a obligar al solicitante.

6.2 El fabricante que desee hacer uso de la aprobación inicial para un sistema de gestión de agua de lastre que utiliza una sustancia activa o preparado a los efectos de una aprobación definitiva debería asegurarse de que se cumple toda la legislación internacional, nacional y local pertinente.

\*\*\*

## ANEXO 4

### ORIENTACIONES PARA LAS ADMINISTRACIONES SOBRE EL PROCESO DE HOMOLOGACIÓN DE LOS SISTEMAS DE GESTIÓN DEL AGUA DE LASTRE DE CONFORMIDAD CON LAS DIRECTRICES (D8)

#### 1 OBJETIVO

1.1 El presente documento contiene orientaciones para las Administraciones sobre el procedimiento de evaluación de una solicitud de homologación de un sistema de gestión del agua de lastre, de conformidad con las Directrices para la aprobación de los sistemas de gestión del agua de lastre (D8). El documento puede servir de guía para las Administraciones y su finalidad no es en ningún caso interferir con la autoridad de una Administración.

1.2 El presente documento contiene orientaciones sobre la interpretación de las Directrices (D8) y ni sustituye ni reemplaza las prescripciones que figuran en las mismas.

1.3 El presente documento tiene como finalidad proporcionar orientaciones a las Administraciones acerca de los pormenores que se han de notificar al Comité con respecto a la homologación.

#### 2 DOCUMENTOS CLAVE

2.1 Al evaluar una solicitud de homologación de un sistema de gestión del agua de lastre, debería consultarse la versión más reciente de los siguientes documentos:

- Convenio internacional para el control y la gestión del agua de lastre y los sedimentos de los buques, 2004 (Convenio BWM);
- Directrices para la aprobación de los sistemas de gestión del agua de lastre (D8);
- Procedimientos para la aprobación de sistemas de gestión del agua de lastre en los que se utilicen sustancias activas (D9);
- Directrices para el muestreo del agua de lastre (D2);
- Orientaciones para garantizar la manipulación y el almacenamiento en condiciones de seguridad de los productos químicos y preparados utilizados para tratar el agua de lastre y la elaboración de procedimientos de seguridad en relación con los riesgos para el buque y su tripulación debidos al proceso de tratamiento;
- Resolución MEPC.175(58) – Presentación de información sobre los sistemas de gestión del agua de lastre homologados;
- Metodología para la compilación de información y la realización de las labores del GESAMP-BWWG; y
- Otras resoluciones, orientaciones y circulares pertinentes relativas al agua de lastre.

### **3 RECOMENDACIONES SOBRE LOS REQUISITOS APLICABLES A LOS FABRICANTES O SUS AGENTES**

3.1 Para facilitar la homologación de un sistema de gestión del agua de lastre, la Administración debería asegurarse de que el fabricante o sus agentes, como mínimo:

- .1 han sido informados de que la Administración delega sus funciones a terceros, esto es, a una organización de garantía de calidad, o utiliza sus servicios (por ejemplo, organizaciones reconocidas, entes nominados, sociedades de clasificación, inspectores, etc.) en algunos procesos de homologación, o en todos;
- .2 comprenden las etapas y los requisitos de los procesos que se describen en los documentos mencionados en el párrafo 2 del presente documento;
- .3 disponen de un sistema plenamente operativo que pueda utilizarse en el proceso de homologación. Debería tenerse en cuenta que los procedimientos y los materiales de construcción de la unidad de prueba tienen que ser los mismos que los de las unidades de producción subsiguientes;
- .4 han llevado a cabo pruebas preliminares para garantizar que sus sistemas de gestión del agua de lastre son viables y se ajustarán a la norma D-2 del Convenio BWM, funcionarán a bordo de un buque y no plantearán ningún riesgo inaceptable para el medio ambiente;
- .5 entienden el alcance de las pruebas que han de llevarse a cabo en una instalación reconocida de pruebas, incluidos los análisis de toxicidad;
- .6 han facilitado a la Administración una descripción de la prueba preliminar que incluya al menos lo siguiente:
  - .1 la disposición de la prueba, incluidos los puntos de toma de muestras;
  - .2 las personas/organizaciones responsables de todas las fases de la prueba preliminar o de partes de ella;
  - .3 el posible plan de gestión de calidad de la instalación de pruebas;
  - .4 los laboratorios de pruebas que se van a utilizar;
  - .5 el plan de proyecto de garantía de calidad del proyecto para la prueba preliminar; y
  - .6 disposiciones que permitan que se inspeccione la instalación de pruebas, si se exige;
- .7 han presentado un informe pormenorizado de los resultados de las pruebas preliminares que incluya, al menos:
  - .1 los datos sobre toxicidad;
  - .2 las sustancias activas, de ser pertinente; y
  - .3 cualquier otro producto químico generado durante el proceso;

- .8 entienden si el sistema objeto de examen utiliza una sustancia activa, tal como se define en el Convenio BWM. Si utiliza una sustancia activa, se requerirá que el sistema cuente con una aprobación adicional de conformidad con el Procedimiento (D9); por el contrario, los sistemas que no hagan uso de una sustancia activa solamente necesitan la aprobación de conformidad con las Directrices (D8);
- .9 tienen un acuerdo contractual con el propietario de un buque adecuado para realizar a bordo las pruebas necesarias de conformidad con las Directrices (D8);
- .10 han tomado medidas para que una persona formada esté presente en la instalación de pruebas en tierra para operar el equipo que se somete a homologación y garantizar que la tripulación del buque, por lo que respecta a las pruebas a bordo, está familiarizada con el equipo y lo suficientemente formada como para operarlo;
- .11 han consultado a la sociedad de clasificación en la que se matricula el buque a bordo del cual se va a llevar a cabo una prueba, de ser necesario, y han obtenido su aprobación para la instalación del sistema de gestión del agua de lastre;
- .12 han demostrado, mediante la utilización de modelos matemáticos y/o cálculos o mediante pruebas a bordo a escala real, que todo aumento o reducción de las dimensiones no afectará en última instancia al funcionamiento y eficacia a bordo del buque del tipo y del tamaño para el cual se certificó el equipo;
- .13 han preparado una solicitud de homologación de conformidad con las Directrices (D8) (parte 1 del anexo), que incluya al menos lo siguiente:
  - .1 descripción detallada del proyecto, construcción, operación y funcionamiento del sistema de gestión del agua de lastre;
  - .2 evaluación preliminar de los efectos en cuanto a la corrosión del sistema propuesto;
  - .3 resultados de la prueba preliminar;
  - .4 manual técnico;
  - .5 diagrama de las tuberías e instrumentos del sistema de gestión del agua de lastre;
  - .6 vinculación con los requisitos dispuestos en el plan de gestión del agua de lastre;
  - .7 efectos para el medio ambiente y la salud pública; y
  - .8 salinidades específicas que han de someterse a prueba;
- .14 han aclarado los siguientes aspectos al presentar la solicitud de homologación:

- .1 verificación de las gamas operativas (por ejemplo, caudal, bajada de presión, salinidades, etc.);
  - .2 verificación de la capacidad nominal de tratamiento; y
  - .3 sugerencias para introducir mejoras en la instalación relativas a la seguridad o a pruebas/I y D adicionales;
- .15 han puesto a disposición de la Administración todos los resultados de las pruebas y los documentos que se han solicitado.

#### **4 RECOMENDACIONES PARA FACILITAR LA EVALUACIÓN DE UNA HOMOLOGACIÓN**

4.1 Las Administraciones que hagan uso de un tercero como organización de garantía de calidad deberían cerciorarse, según proceda, de que se han concluido todos los acuerdos necesarios antes de iniciar el programa de homologaciones.

4.2 La Administración debería facilitar al solicitante un documento en el que se reseñen los datos de contacto, el periodo que está previsto entre la presentación de la solicitud y la toma de una decisión y cualquier otro requisito independiente de los procedimientos y requisitos que se señalan en los documentos enumerados en la sección 2 del presente documento.

4.3 La Administración debería verificar que se ha abordado toda recomendación efectuada por el Comité durante la aprobación inicial y definitiva antes de expedir el certificado de homologación. De conformidad con la resolución MEPC.175(58), la Administración debería presentar a la OMI el informe definitivo sobre las pruebas en tierra y a bordo junto con la notificación de la homologación. Los informes deberían estar a disposición de los Estados Miembros.

4.4 La Administración podrá certificar diversas funciones del sistema de gestión del agua de lastre que hacen uso de los mismos principios y tecnología, si bien se deberá prestar la debida consideración a los límites de rendimiento que puedan venir impuestos como resultado del aumento o la reducción de las dimensiones.

4.5 La Administración debería examinar, en particular, los procedimientos de funcionamiento normalizados con respecto a los cuales no se ha establecido todavía una norma internacional.

#### **5 PROCESO DE APROBACIÓN**

5.1 De conformidad con las disposiciones del Convenio BWM, un sistema de gestión del agua de lastre se ha de aprobar de conformidad con las Directrices (D8) y, cuando corresponda, de conformidad con el Procedimiento (D9).

5.2 La Administración debería verificar que el fabricante ha proporcionado específicamente lo siguiente y, si la evaluación del sistema la lleva a cabo un tercero, estas cuestiones deberían ser notificadas a la Administración para que pueda adoptar una decisión:

- .1 una explicación amplia de los procesos de tratamiento físico y/o bioquímico utilizados por el sistema de gestión del agua de lastre para cumplir la norma D-2 del Convenio BWM. Esta labor debería ser desarrollada por el fabricante y toda información de apoyo debería presentarse por escrito.



Todo sistema que utilice o genere sustancias activas, productos químicos pertinentes o radicales libres durante el proceso de tratamiento para eliminar organismos a fin de cumplir lo estipulado en el Convenio debería presentarse a la Organización para su examen de conformidad con el Procedimiento (D9) (Procedimiento (D9), párrafo 3.3);

- .2 la decisión sobre si un sistema de gestión del agua de lastre debe utilizar o no sustancias activas sigue siendo prerrogativa de la Administración responsable. Al tomar esa decisión, la Administración debería tener en cuenta las recomendaciones pertinentes del GESAMP-BWWG y las decisiones del Comité acerca de si procede aplicar el Procedimiento (D9) a ese sistema. Si una Administración no está segura de si un sistema está o no sujeto al Procedimiento (D9) puede optar por presentarlo para su examen de conformidad con el Procedimiento (D9) (MEPC 59/24, párrafo 2.16);
- .3 cuando la Administración llegue a la conclusión de que el sistema no está sujeto al Procedimiento (D9), según se establece en los párrafos 2.3.6 y 2.3.30.4 del anexo de las Directrices (D8), deberían aplicarse los procedimientos de pruebas de toxicidad indicados en los párrafos 5.2.2 a 5.2.7 del Procedimiento (D9) si cabe razonablemente concluir que el sistema da lugar a cambios en el agua tratada tales que puedan producirse efectos adversos en las aguas receptoras tras la descarga;
- .4 los documentos para la aprobación deberían incluir un diagrama de las tuberías y de los instrumentos que enumere los componentes y especifique los materiales. También debería incluir diagramas del cableado, descripción de las funciones del equipo de control y supervisión y descripción del circuito regulador del sistema de gestión del agua de lastre;
- .5 información sobre las pruebas preliminares (metodología, composición del agua de prueba, pruebas de salinidad, toma de muestras, laboratorios de análisis, etc.);
- .6 acreditación de la instalación u organismo de pruebas en tierra de conformidad con las Directrices (D8), incluido su plan de gestión de calidad y el plan de garantía de calidad del proyecto que utilizará el fabricante para las pruebas en tierra;
- .7 aprobación y subsiguiente verificación del proyecto, construcción, funcionamiento y operación del equipo que utilizará el fabricante para las pruebas en tierra y a bordo;
- .8 aprobación y subsiguiente verificación de la metodología de las pruebas en tierra y a bordo, incluida la composición del agua con que se realizará la prueba y las salinidades específicas con las que se va a realizar la prueba, que deberán ser coherentes con las Directrices (D8), el Procedimiento (D9) y la Metodología para la compilación de información y la realización de las labores del GESAMP-BWWG, según proceda (se necesita una exención para las pruebas múltiples);
- .9 aprobación y subsiguiente verificación de la metodología empleada para la recogida y almacenamiento de muestras, la realización de pruebas en el laboratorio, la frecuencia del muestreo y el procedimiento de análisis de las muestras procedentes de las pruebas en tierra y a bordo;

- .10 aprobación y subsiguiente verificación del proyecto, construcción, manejo y funcionamiento del equipo utilizado para las pruebas;
- .11 si en el sistema se hace uso de una sustancia activa, la Administración deberá comprobar y aprobar las solicitudes de aprobación definitiva con antelación a presentar una propuesta para la aprobación por la Organización. Asimismo, tendrá que presentarse la factura de recuperación de gastos por servicios científicos prestados por el GESAMP-BWWG;
- .12 se implanta y aprueba una evaluación de la seguridad para el almacenamiento y la manipulación de todo producto químico, de forma coherente con las orientaciones técnicas elaboradas por la Organización;
- .13 se implanta y aprueba una evaluación de la seguridad del funcionamiento del sistema de gestión del agua de lastre, en especial por lo que respecta a cualquier posible efecto para los tripulantes, de forma coherente con las orientaciones técnicas elaboradas por la Organización;
- .14 todo el equipo eléctrico utilizado para el funcionamiento del sistema de gestión del agua de lastre debería ser del tipo seguro certificado prescrito en la norma nacional o internacional aplicable con respecto a las zonas potencialmente peligrosas donde está ubicado; y
- .15 se presentan los resultados de las pruebas ambientales especificadas en la parte 3 del anexo de las Directrices (D8).

5.3 Con respecto a la expedición del certificado de homologación, la Administración debería establecer los siguientes requisitos y disposiciones:

- .1 la validez de la aprobación debería volverse a examinar, según proceda;
- .2 en su debido momento, con anterioridad a la expiración de la aprobación, el fabricante debería elaborar un informe en el que se explique de forma pormenorizada la experiencia obtenida con el sistema, incluidos los resultados de toda investigación científica pertinente al sistema, así como todo resultado derivado de la supervisión por el Estado rector del puerto, de disponerse de los mismos;
- .3 toda consecuencia perjudicial no prevista durante el funcionamiento del sistema de gestión del agua de lastre debería ser notificada inmediatamente por el fabricante a la Administración;
- .4 en el certificado de homologación debería especificarse una capacidad nominal de tratamiento específica que constituye el índice de flujo continuo máximo aprobado para el sistema;
- .5 en el certificado de homologación deberían indicarse claramente los parámetros concretos del agua (por ejemplo, salinidad, temperatura, pH y total de sólidos y suspensión) en que se han efectuado las pruebas para el proceso de homologación, de conformidad con las Directrices (D8);
- .6 en el certificado de homologación deberían especificarse los componentes del sistema de gestión del agua de lastre que están homologados, indicando quién es el fabricante de cada componente, su gama operativa, incluidas la temperatura y la salinidad específica, y debería señalarse la

posibilidad de uso de otros componentes similares (por ejemplo, filtros) y los criterios para permitir tal utilización;

- .7 debería expedirse un certificado de homologación separado con respecto a cada tipo o modelo de sistema de gestión del agua de lastre. No obstante, si la Administración quiere proceder así, se recomienda que se señalen claramente los diferentes tipos y modelos, que se haga referencia clara a las pruebas a las que se ha sometido cada tipo y modelo, así como a los resultados de las pruebas, las gamas operativas, salinidad, capacidad nominal de tratamiento, etc.;
- .8 todos los accidentes (por ejemplo, exposiciones accidentales, fugas) relativas a los sistemas de gestión del agua de lastre deberían ser notificados;
- .9 el fabricante debería notificar inmediatamente a la Administración toda indicación de que el sistema no está funcionando de conformidad con los criterios establecidos en el Convenio BWM, las directrices y/o cualquier disposición adicional establecida por las Administraciones;
- .10 la Administración debería tener la facultad de revocar la aprobación si no se cumplen estos requisitos; y
- .11 debería ser aplicable la circular MSC.1/Circ.1221, "Validez del certificado de homologación para productos navales".

## **6 NOTIFICACIÓN DE LA HOMOLOGACIÓN**

6.1 La Administración debería remitir un informe sobre el proceso de homologación a la Organización (resolución MEPC.175(58)).

6.2 En especial, cuando de conformidad con el Procedimiento (D9) se haya otorgado una aprobación definitiva con sujeción a recomendaciones del GESAMP-BWWG, deberían facilitarse pruebas a la Organización de que esas recomendaciones se han tenido debidamente en cuenta en el momento de la homologación. En el informe deberían especificarse las conclusiones de la Administración, junto con toda información que no tenga carácter confidencial, de conformidad con el Procedimiento (D9).

\*\*\*



## ANEXO 5

### **MANDATO PROVISIONAL PARA EL GRUPO DE TRABAJO SOBRE EL AGUA DE LASTRE Y LA CONTAMINACIÓN BIOLÓGICA QUE SE CONSTITUIRÁ EN EL BLG 15**

Se encarga al Grupo de trabajo sobre el agua de lastre y la contaminación biológica que realice las siguientes tareas:

- .1 elaborar una circular de la OMI que contenga protocolos para el muestreo y el análisis del agua de lastre y formular orientaciones sobre la aplicación uniforme de dichos protocolos;
- .2 ultimar el "Procedimiento para la aprobación de otros métodos de gestión del agua de lastre de conformidad con la regla B-3.7 del Convenio BWM", basándose para ello en el documento BLG 14/5/1;
- .3 si el tiempo lo permite, examinar si es necesario que las instalaciones de prueba que aprueben los sistemas de gestión del agua de lastre utilicen protocolos normalizados, y asesorar al Subcomité al respecto;
- .4 elaborar orientaciones sobre el "Cambio de escala de los sistemas de gestión del agua de lastre que emplean desinfección UV y filtración", tomando como punto de partida el documento BLG 14/5/3;
- .5 ultimar el proyecto de "Directrices para el control y la gestión de la contaminación biológica de los buques a los efectos de reducir al mínimo la transferencia de especies acuáticas invasivas";
- .6 ultimar el proyecto de resolución MEPC para la adopción de las "Directrices para el control y la gestión de la contaminación biológica de los buques a los efectos de reducir al mínimo la transferencia de especies acuáticas invasivas";
- .7 si el tiempo lo permite, examinar cuáles serían los plazos, criterios y procesos apropiados para evaluar la eficacia de las Directrices, una vez que se adopten; y
- .8 presentar un informe por escrito sobre la labor realizada, que incluya recomendaciones para el MEPC 62, para su examen por el Subcomité.

\*\*\*



**ANEXO 6**

**PLAN DE ACCIÓN PARA LA IMPLANTACIÓN UNIFORME DEL CONVENIO BWM**

ASUNTO	REF.	SITUACIÓN ACTUAL	TIPO DE MEDIDA	PLAZO
Marco para determinar cuándo es procedente hacer uso de la aprobación inicial concedida a un sistema de gestión del agua de lastre para otro sistema en el que se utilice la misma sustancia activa o preparado	MEPC 57, párr. 2.50.4	El BLG 14 ultimó la labor sobre el documento guía	El MEPC 61* aprueba el documento guía relativo a la aplicación de la aprobación inicial concedida a un solicitante para otro solicitante que utilice la misma sustancia activa en el MEPC 59 y encarga a la Secretaría que distribuya una circular BWM	Octubre 2010
Homologación de los sistemas de gestión del agua de lastre	MEPC 58, párr. 2.50	El BLG 14 ultimó la labor sobre el documento guía	El MEPC 61 aprueba el documento guía relativo a la homologación de los sistemas de gestión del agua de lastre y encarga a la Secretaría que distribuya una circular BWM	Octubre 2010
Protocolos de muestreo y análisis del agua de lastre	MEPC 58, párr. 2.43	Los Miembros y observadores presentarán sus contribuciones para la elaboración de la circular de la OMI, teniendo en cuenta el prontuario elaborado por el Grupo	Se invita a los Estados Miembros y a otras partes interesadas a que formulen aportaciones  El Subcomité elaborará en su 15º periodo de sesiones protocolos para el muestreo y análisis del agua de lastre (se necesitará convocar el Grupo de trabajo sobre el agua de lastre)  El MEPC 62 aprueba los protocolos para el muestreo y análisis del agua de lastre y encarga a la Secretaría que distribuya una circular BWM	Marzo 2010 a diciembre 2010  Febrero 2011  Octubre 2011
Procedimiento para evaluar otros métodos de gestión del agua de lastre	Regla B-3.7 del Convenio BWM	Documento BLG 14/5/1 como punto de partida	El Subcomité elaborará en su 15º periodo de sesiones el Procedimiento para evaluar otros métodos de gestión del agua de lastre (se necesitará convocar el Grupo de trabajo sobre el agua de lastre)	Febrero 2011

\* A reserva del examen previo por el Grupo de trabajo del GESAMP sobre el agua de lastre.

ASUNTO	REF.	SITUACIÓN ACTUAL	TIPO DE MEDIDA	PLAZO
			El MEPC 62 adopta el Procedimiento para evaluar otros métodos de gestión del agua de lastre mediante una resolución MEPC	Julio 2011
Protocolos normalizados que deberán utilizar las instalaciones de prueba que participen en la aprobación de sistemas de gestión del agua de lastre	BLG 13/18, párr. 5.19.5	Por falta de tiempo, este punto no se pudo tratar en el BLG 14	El Proyecto de asociaciones GloBallast deberá abordar este aspecto e informar en consecuencia al Subcomité  Se invita a los Estados Miembros y a otras partes interesadas a que formulen observaciones y opiniones al respecto	Marzo 2010 a diciembre 2011
Cambio de escala de los sistemas de gestión del agua de lastre durante la homologación	BLG 14/17, párr. 5.13	Documento BLG 14/5/3 como punto de partida	Se invita a los Estados Miembros y a otras partes interesadas a que formulen observaciones y opiniones al respecto  El Subcomité comenzará a elaborar en su 15 <sup>o</sup> periodo de sesiones el Procedimiento para evaluar otros métodos de gestión del agua de lastre (se necesitará convocar el Grupo de trabajo sobre el agua de lastre)	Marzo 2010 a diciembre 2011

\*\*\*



## ANEXO 7

### JUSTIFICACIÓN DE LA AMPLIACIÓN DEL ALCANCE DE LA LABOR SOBRE LA ELABORACIÓN DE DISPOSICIONES PARA BUQUES CON MOTORES DE GAS A FIN DE INCLUIR LOS BUQUES QUE CONSUMEN COMBUSTIBLES LÍQUIDOS DE BAJO PUNTO DE INFLAMACIÓN

#### Antecedentes

1 Cuando se decidió elaborar disposiciones para los buques con motores de gas, ello se debió principalmente a la necesidad, explicada por el sector, de disponer de reglas y directrices adecuadas para los buques con motores de gas natural. Dada la urgencia de la elaboración de provisiones para los buques que consumen gas natural como combustible, se decidió seguir un enfoque de dos pasos. El primer paso fue formular directrices provisionales para los buques que consumen gas natural como combustible que no sean buques gaseros, que solamente incluyen a los buques con motores de combustión interna. Esta labor ya se ha concluido y se ha adoptado la resolución MSC.285(86): "Directrices provisionales sobre la seguridad de las instalaciones de motores de gas natural en los buques". El segundo paso es elaborar un código de seguridad que también contemple otros gases y otros buques. La decisión de incluir otros gases y otros buques se adoptó previendo que, en el futuro, se usarán otros gases como combustibles.

#### Alcance de la propuesta

2 Se propone ampliar el alcance del punto actual del programa de trabajo titulado "Elaboración de disposiciones para los buques con motores de gas" a fin de que también incluya disposiciones para los combustibles líquidos de bajo punto de inflamación. También se propone modificar el título del resultado previsto por "Código de seguridad para los buques que consumen gas u otros combustibles de bajo punto de inflamación con propiedades semejantes al gas natural licuado". En el alcance deben indicarse los combustibles que se van a incluir (por ejemplo, metanol y etanol para fines de combustión).

#### Necesidad imperiosa

3 En relación con el debate general que se está llevando a cabo sobre la calidad del combustible, las emisiones atmosféricas y la disponibilidad limitada de combustibles de bajo contenido de azufre, en el Código debería tratarse la posibilidad de utilizar combustibles alternativos más limpios, como el metanol y el etanol. Tales combustibles ayudarán a reducir las emisiones de azufre y CO<sub>2</sub> y, en algunos casos, de NO<sub>x</sub> y materia particulada procedentes del transporte marítimo. Durante la elaboración del Código IGF deberán tenerse en cuenta las semejanzas existentes entre estos líquidos y gases inflamables. Dado que en la actualidad los combustibles de bajo punto de inflamación no están contemplados en ningún instrumento de la OMI y como se prevé que estos combustibles líquidos se usarán en el futuro, la OMI también debe estar a la vanguardia de esta evolución.

#### Gastos para el sector marítimo y cargas legislativas y administrativas

4 Se prevé que la propuesta no añadirá a los costos del sector. En cuanto a las cargas legislativas y administrativas, una vez que las reglas estén en vigor, se reducirá la carga administrativa.

## **Ventajas**

5 Como se describe en el párrafo 3, se obtendrán beneficios ambientales, en particular la reducción de las emisiones de CO<sub>2</sub>. El sector también se beneficiará de disponer de reglas implantadas a nivel mundial que posibilitarán la aprobación uniforme de dicha tecnología. La propuesta también dará más flexibilidad para el proyecto y el funcionamiento. Además, como se señaló anteriormente, se reducirán las cargas administrativas.

## **Orden de prioridad y plazo de ultimación previsto**

6 Como se trata de una propuesta para ampliar un punto existente del programa de trabajo y no se prevé que la inclusión de los combustibles líquidos de bajo punto de inflamación demore la labor, la prioridad y el plazo de ultimación previsto seguirán el cronograma original.

## **¿Se ajusta el tema de la propuesta a los objetivos de la OMI?**

7 Sí.

## **¿Está el punto propuesto relacionado con el ámbito del Plan estratégico de la Organización y se ajusta al Plan de acción de alto nivel?**

8 El alcance corresponde al principio estratégico 5.2 y a la medida de alto nivel 5.2.1.

## **¿Existen normas del sector suficientes?**

9 No existen normas del sector internacionalmente acordadas para el sector del transporte marítimo.

## **¿Se justifican las medidas propuestas por las ventajas que ofrecen?**

10 Sí.

\*\*\*

**ANEXO 8**

**PROYECTO DE CIRCULAR MSC**

**DIRECTRICES PROVISIONALES PARA LA CONSTRUCCIÓN Y EL EQUIPO  
DE BUQUES QUE TRANSPORTEN PELLETS DE HIDRATO DE  
GAS NATURAL A GRANEL**

1 En su [87º periodo de sesiones (12 a 21 de mayo de 2010)], tras examinar la propuesta formulada por el Subcomité de Transporte de Líquidos y Gases a Granel en su 14º periodo de sesiones, el Comité de Seguridad Marítima aprobó las Directrices provisionales para la construcción y el equipo de buques que transporten pellets de hidrato de gas natural a granel, que figuran en el anexo, con el objeto de sentar las bases para determinar las prescripciones detalladas aplicables a dichos buques por parte de las administraciones pertinentes.

2 Habiendo tomado nota de que el Código internacional para la construcción y el equipo de buques que transporten gases licuados a granel (Código CIG) está siendo examinado por el Subcomité de Transporte de Líquidos y Gases a Granel, el Comité acordó examinar las Directrices provisionales una vez concluida la revisión del Código.

3 Se invita a los Gobiernos Miembros a que señalen las Directrices provisionales adjuntas a la atención de todas las partes interesadas.

## ANEXO

### DIRECTRICES PROVISIONALES PARA LA CONSTRUCCIÓN Y EL EQUIPO DE BUQUES QUE TRANSPORTEN PELLETS DE HIDRATO DE GAS NATURAL A GRANEL (PELLETS DE NGH)

#### 1 ALCANCE

Las presentes directrices provisionales facilitan información relativa a las medidas de seguridad adecuadas para los buques cuyo fin exclusivo es el transporte de pellets de hidrato de gas natural (NGH) a granel (buques para el transporte de pellets de NGH). A tal fin, las presentes directrices provisionales facilitan información relativa a la aplicación adecuada de las prescripciones del Código CIG a los buques para el transporte de pellets de NGH. Se invita al personal responsable del proyecto, la construcción y el funcionamiento de dichos buques a que consulten las presentes directrices provisionales.

#### 2 APLICACIÓN

A los efectos de las presentes directrices provisionales, las disposiciones del Código internacional para la construcción y el equipo de buques que transporten gases licuados a granel (Código CIG), adoptado por el Comité de Seguridad Marítima de la Organización mediante la resolución MSC.5(48), enmendada mediante las resoluciones MSC.17(58), MSC.30(61), MSC.32(63), MSC.59(67), MSC.103(73), MSC.177(79) y MSC.220(82), se aplican al proyecto, construcción y operación de los buques para el transporte de pellets de NGH, salvo disposición expresa en otro sentido.

#### 3 DEFINICIONES

A efectos de las presentes directrices provisionales, a menos que se indique lo contrario, deberían aplicarse las siguientes definiciones.

3.1 Por *pellets de hidrato de gas natural (pellets de NGH)* se entiende pellets manufacturados de "hidrato de gas natural". Los hidratos de gas natural son unos sólidos cristalinos constituidos por moléculas de gas natural (generalmente metano) rodeadas por una red de moléculas de agua.

3.2 Por *Código Internacional de Gaseiros (Código CIG)* se entiende el Código internacional para la construcción y el equipo de buques que transporten gases licuados a granel adoptado por el Comité de Seguridad Marítima mediante la resolución MSC.5(48), enmendada mediante las resoluciones MSC.17(58), MSC.30(61), MSC.32(63), MSC.59(67), MSC.103(73), MSC.177(79) y MSC.220(82).

3.3 *Bodega de carga* es un espacio destinado a la estiba de pellets de NGH.

3.4 *Espacio de la cobertura de las bodegas de carga* es un espacio situado sobre las bodegas de carga que puede rellenarse con gas natural.

3.5 *Cobertura de las bodegas de carga* es una estructura que encierra el espacio de la cobertura de las bodegas de carga a fin de mantener su hermeticidad.

3.6 *Cámara de máquinas de gas* es el espacio en que se halla el equipo para manipular el gas natural.

3.7 *Tapa de escotilla* es una tapa para la abertura de la bodega de carga que impide el paso de gases entre la bodega de carga y el espacio de la cobertura de las bodegas de carga, según sea necesario.

3.8 *MARVS* es el tarado máximo admisible de las válvulas de descarga de presión de una bodega de carga.

3.9 *La clasificación de zonas (zonas 0, 1 y 2)* está basada en la norma 60079 de la CEI (relativa a los aparatos eléctricos para atmósferas gaseosas explosivas).

## **4 PRESCRIPCIONES GENERALES**

### **4.1 Evaluación de las propiedades de los pellets de NGH**

Antes de llevarse a cabo el embarque deberían evaluarse las propiedades de los pellets de NGH mediante los procedimientos establecidos. En la evaluación debería realizarse una estimación de la velocidad media de disociación durante el viaje basándose en datos obtenidos a partir de pruebas experimentales. Debería especificarse la composición de los gases contenidos en los pellets de NGH. Debería realizarse una estimación de la temperatura mínima posible de la carga teniendo en cuenta el rango de temperaturas de la carga previsto para el momento del embarque, así como el descenso de temperatura que se produzca durante el viaje a causa de la disociación.

### **4.2 Evaluación del riesgo**

El proyecto y funcionamiento de los buques para el transporte de pellets de NGH deberían evaluarse mediante un análisis de riesgos en las primeras fases del proyecto. La determinación de los peligros debería llevarse a cabo a partir del proyecto. Como mínimo, debería prestarse la debida atención a los posibles riesgos de incendios y explosiones asociados a las bodegas de carga, los sistemas de manipulación de la carga y otros sistemas relacionados con la carga, así como a las características particulares de los buques para el transporte de pellets de NGH.

### **4.3 Reconocimiento y certificación de la integridad de los sistemas de contención de la carga**

Antes de iniciar la construcción de un buque para el transporte de pellets de NGH, la Administración debería establecer un programa de reconocimiento de los sistemas relacionados con la carga. Dicho programa debería servir para definir detalladamente el proceso de reconocimiento, incluidas las pruebas que habrán de llevarse a cabo durante la construcción y cuando se haya terminado el buque. La Administración debería certificar la integridad estructural de los buques para el transporte de pellets de NGH, especialmente la de los sistemas relacionados con la carga, basándose en los resultados del reconocimiento.

### **4.4 Aptitud del buque para conservar la flotabilidad y ubicación de las bodegas de carga**

4.4.1 Lo prescrito en el capítulo 2 del Código CIG, Aptitud del buque para conservar la flotabilidad y ubicación de los tanques de carga, debería aplicarse a los buques para el transporte de pellets de GHP con las condiciones siguientes:

- .1 los buques para el transporte de pellets de NGH se consideran "buques de tipo 2G/2PG"; y
- .2 "tanque de carga" se sustituye por "bodega de carga".

4.4.2 No es necesario aplicar las prescripciones del capítulo 2 del Código CIG a los espacios de la cobertura de las bodegas de carga. En otras palabras, la cobertura de las bodegas de carga puede ser de forro sencillo\*. Los espacios de la cobertura de las bodegas de carga deberían estar ubicados al menos a 760 mm, hacia el interior, de las líneas de trazado más externas de la cubierta de intemperie.

#### **4.5 Sistema de contención de la carga**

4.5.1 Los pellets de NGH pueden transportarse en las bodegas de carga de tipo "tanque estructural", según la definición que figura en el párrafo 4.2.1 del Código CIG, siempre que las estructuras de las bodegas de carga se evalúen mediante análisis que tengan en cuenta los esfuerzos térmicos independientemente del aislamiento del interior de las bodegas de carga.

4.5.2 Los sistemas de contención de la carga para pellets de NGH no requieren barreras secundarias.

**Nota:** Las prescripciones relativas a los sistemas de contención de la carga de tipos distintos al "estructural" pueden examinarse ulteriormente, según sea necesario.

#### **4.6 Cargas de proyecto y estructuras de soporte**

4.6.1 Las cargas de proyecto deberían determinarse según los métodos aceptados por la Administración, teniendo en cuenta las condiciones de embarque representativas y el peor movimiento del buque que quepa esperar. No es necesario aplicar las disposiciones de la sección 4.3 del Código CIG a los buques para el transporte de pellets de NGH.

4.6.2 Las estructuras de soporte de los sistemas de contención de la carga deberían proyectarse según los métodos aceptados por la Administración, teniendo en cuenta las diversas cargas que actúan sobre las estructuras. No es necesario aplicar las disposiciones de la sección 4.6 del Código CIG a los buques para el transporte de pellets de NGH.

#### **4.7 Materiales para las bodegas de carga y la estructura del buque**

Los materiales que vayan a utilizarse en las bodegas de carga y la estructura del buque pueden determinarse a partir de las normas reconocidas para buques que transportan cargas a bajas temperaturas. No es necesario aplicar las disposiciones de la sección 4.9 del Código CIG a los buques para el transporte de pellets de NGH.

#### **4.8 Prescripciones mínimas (capítulo 19 del Código CIG)**

Las prescripciones relativas al "metano (GNL)" que figuran en el capítulo 19 del Código CIG deberían aplicarse a los buques para el transporte de pellets de NGH, salvo en los casos en que los buques sean del "tipo 2PG".

#### **4.9 Prescripciones relativas a los espacios, distintos de las bodegas de carga, que contengan sistemas de manipulación de la carga**

Las siguientes prescripciones deberían aplicarse a los espacios, distintos de las bodegas de carga, que contengan sistemas de manipulación de la carga.

---

\* Una cobertura de las bodegas de carga de doble forro podría causar incendios o explosiones en el espacio intermedio de la estructura y además dificulta el reconocimiento de la integridad de la estructura.

#### 4.9.1 Materiales

Los materiales de la estructura de dichos espacios deberían ajustarse a normas reconocidas para la temperatura de proyecto. La temperatura de proyecto de los materiales debería calcularse para la condición de proyecto aceptada por la Administración.

#### 4.9.2 Presión de proyecto

La presión de proyecto de un espacio cerrado debería ser el valor más elevado de los siguientes:

- .1 el MARVS de las bodegas de carga pertinentes; o
- .2 para un espacio cerrado que pueda quedar separado de todas las válvulas aliviadoras de presión, una presión máxima prevista a temperatura ambiente, a discreción de la Administración, en el supuesto de que se disocia el total de pellets de NGH presentes en el sistema de manipulación de la carga y que el gas natural queda retenido en dicho espacio.

En este contexto, no es necesario aplicar lo prescrito en el párrafo 5.2.3.3 del Código CIG, es decir, la prescripción de presión de proyecto para los recipientes de elaboración a presión y las tuberías, a los espacios que contengan sistemas de manipulación de la carga en buques para el transporte de pellets de NGH.

#### 4.9.3 Hermeticidad de las juntas

La hermeticidad de todas las juntas entre espacios estancos debería mantenerse de modo satisfactorio a juicio de la Administración.

#### 4.9.4 Medios de cierre para las aberturas de los espacios herméticos

Todas las aberturas de los espacios deberían disponer de medios de cierre para evitar la entrada o escape imprevistos de gases o aire. Cada medio de cierre debería disponer de una función de telecontrol, a discreción de la Administración, y poder abrirse y cerrarse en la posición del medio de cierre.

#### 4.9.5 Realización de pruebas

Las pruebas de presión y otras pruebas no destructivas de las piezas soldadas deberían llevarse a cabo, según sea necesario, a discreción de la Administración.

### **4.10 Prescripciones relativas a la manipulación de la carga**

Las siguientes prescripciones deberían aplicarse a los sistemas de manipulación de la carga.

#### 4.10.1 Materiales

Los materiales de los sistemas de manipulación de la carga deberían ajustarse a normas reconocidas para la temperatura de proyecto. La temperatura de proyecto de los materiales debería calcularse para la condición de proyecto aceptada por la Administración.

#### 4.10.2 Sujeción

Todas las piezas móviles de los sistemas de manipulación de la carga deberían sujetarse adecuadamente al buque para el transporte de pellets de NGH durante el viaje para evitar que causen daños al buque. Deberían facilitarse dispositivos de sujeción de conformidad con el plan de sujeción establecido para los sistemas de manipulación de la carga.

#### 4.10.3 Parada de emergencia

4.10.3.1 Debería facilitarse como mínimo un sistema de parada de emergencia para los sistemas de manipulación de la carga. La activación de los sistemas de parada debería controlarse desde un puesto con dotación permanente durante la manipulación de la carga. Tras la activación del sistema de parada, debería seguirse automáticamente o por telecontrol un procedimiento de parada establecido. La manipulación de la carga debería detenerse automáticamente en caso de activación de los sistemas de parada de emergencia.

4.10.3.2 Deberían facilitarse los medios apropiados para suspender la manipulación de la carga. La suspensión de la manipulación de la carga debería controlarse desde un puesto con dotación permanente durante la manipulación de la carga.

4.10.3.3 En el caso de que el espacio de la cobertura de las bodegas de carga se llene con gas natural, debería vigilarse la temperatura de todas las piezas móviles del sistema de manipulación de la carga presentes en dicho espacio y debería determinarse la temperatura umbral en función de la temperatura de ignición del gas natural.

4.10.3.4 La manipulación de la carga debería suspenderse si se produce una de las siguientes situaciones:

- .1 se detecta la entrada de aire en un espacio lleno de gas natural;
- .2 la presión de los espacios que contienen el sistema de manipulación de la carga desciende por debajo de la presión atmosférica; o
- .3 la temperatura controlada de cualquier pieza del sistema de manipulación de la carga supera el umbral.

En lo que respecta a la entrada de aire, el nivel de alarma recomendado es el 30 % del límite inferior de explosividad (LEL).

**Nota:** El LEL del aire en metano es 85 %, es decir, el valor complementario del límite superior de explosividad (UEL) del metano en aire (15 %). De esta manera, el 30 % del LEL equivale al 25,5 % del aire y el nivel de alarma recomendado con respecto a la concentración de oxígeno es el 5,4 %, es decir, el 21 % de la concentración de aire.

En lo que respecta a la temperatura, el umbral recomendado es 450 °C, es decir, el criterio relativo a la temperatura de ignición "T1" que figura en la norma 60079 de la CEI, relativa a los aparatos eléctricos para atmósferas gaseosas explosivas, habida cuenta de que al metano le corresponde la categoría térmica "T1".

#### 4.11 Precaución de estabilidad

Si la carga fluye fácilmente como el grano\*, debería transportarse de conformidad con las disposiciones aplicables a la estiba de cargas de grano. La densidad de la carga a granel se tendrá en cuenta cuando se determinen los escantillones y los dispositivos de sujeción de las divisiones y de los mamparos de las celdas y el efecto de las superficies libres de la carga en la estabilidad.

---

\* La carga se considera no cohesiva, con un ángulo de reposo inferior o igual a 30°. Véase la sección 5 del Código marítimo internacional de cargas sólidas a granel (Código IMSBC).



## **5 APLICACIÓN DETALLADA DE LAS PRESCRIPCIONES DEL CÓDIGO CIG**

### **5.1 Generalidades**

5.1.1 A menos que se disponga expresamente en las presentes directrices provisionales, las prescripciones para los "tanques de carga" que figuran en el Código CIG deberían aplicarse a las "bodegas de carga" de los buques para el transporte de pellets de NGH.

5.1.2 A menos que se disponga expresamente en las presentes directrices provisionales, las prescripciones para las "cámaras de bombas y de compresores para la carga" que figuran en el Código CIG deberían aplicarse a la "cámara de máquinas de gas".

5.1.3 A los efectos de las presentes directrices provisionales:

- .1 "Gases de evaporación" y "vapor de la carga" deberían entenderse como "gases de disociación"; y
- .2 "El punto de ebullición de la carga" debería entenderse como "la temperatura mínima prevista de la carga".

### **5.2 Prescripciones del Código CIG que no son aplicables a los buques para el transporte de pellets de NGH**

No es necesario aplicar las prescripciones del Código CIG que se enumeran en el cuadro 1 de las presentes directrices provisionales a los buques para el transporte de pellets de NGH. El cuadro 1 no se refiere a las prescripciones que no son pertinentes para dichos buques, entre las que se encuentran las siguientes:

- .1 prescripciones para buques de tipo 1G y buques de tipo 3G; y
- .2 prescripciones para las bodegas de carga que no sean "tanques estructurales".

### **5.3 Modificación/aclaración de las prescripciones del Código CIG**

Las prescripciones del Código CIG que figuran en el cuadro 2 de las presentes directrices provisionales deberían aplicarse a los buques para el transporte de pellets de NGH con la modificación/aclaración señalada en dicho cuadro. En el cuadro 2 no se hace referencia a la modificación del "PREÁMBULO".

### **5.4 Prescripciones adicionales aplicables a los buques para el transporte de pellets de NGH**

Además de las prescripciones pertinentes que figuran en el Código CIG, aparte de las señaladas en el párrafo 3 de las presentes directrices provisionales y modificadas con arreglo al párrafo 5 de las presentes directrices provisionales, deberían aplicarse las prescripciones enumeradas en el cuadro 3.

**Nota:** Los cuadros 1 y 3 deberían examinarse tras la revisión del Código CIG.

## 6 PRESCRIPCIONES Y CARACTERÍSTICAS ESPECIALES DE PROYECTO

6.1 Se ha considerado la posibilidad de instalar una cámara cerrada especial para las unidades electrohidráulicas\*, que debería rellenarse con gas inerte, cerca de la "unidad de retirada" (sobre "vagón"), a fin de evitar la utilización de sistemas de tuberías flexibles de combustible de alta presión excesivamente largas, mientras que la instalación de cables eléctricos de alta tensión en la atmósfera de gas natural (zona 0) resulta indispensable en tal caso. En el caso de que se instale una cámara cerrada especial para las unidades electrohidráulicas, es posible que deban elaborarse prescripciones especiales para los cables eléctricos de alta tensión en la atmósfera de gas natural (zona 0).

6.2 Asimismo, se ha considerado\*\* la posibilidad de utilizar los tanques de lastre de los buques para el transporte de pellets de NGH para el agua resultante de la disociación de los pellets de NGH. Es probable que ese agua contenga gas natural y que emita el gas disuelto al aumentar la temperatura durante el viaje. En este contexto deberían elaborarse prescripciones especiales para la prevención de explosiones a fin de permitir ese uso de los tanques de lastre.

**Cuadro 1 – Lista de prescripciones del Código CIG que no es necesario aplicar a los buques para el transporte de pellets de NGH**

Número de párrafo del Código CIG	Nota
1.1.2 a 1.1.4.1	Estas disposiciones sobre el ámbito de la aplicación no son aplicables a los buques para el transporte de pellets de NGH.
1.1.6 a 1.1.8	Estas disposiciones sobre el ámbito de la aplicación no son aplicables a los buques para el transporte de pellets de NGH.
1.5.4 a 1.5.6	Las disposiciones relativas a la expedición de certificados no son necesarias en esta fase, ya que, en principio, en el caso de los buques para el transporte de pellets de NGH, el proyecto y la construcción se llevarán a cabo de común acuerdo con las autoridades pertinentes.
3.1.5.3 y 3.1.5.4	Los sistemas de manipulación de la carga de los buques para el transporte de pellets de NGH serán totalmente distintos de los sistemas de manipulación de cargas líquidas.
3.5.3.1.1	La disposición de "acceso directo" desde la cubierta expuesta a las bodegas de carga no es aplicable a los buques para el transporte de pellets de NGH.
3.7.2.1	Esta prescripción sólo es aplicable a las cargas líquidas.

---

\* Véase el Proyecto conceptual de los buques para el transporte de pellets de hidrato de gas natural (párrafo 2 del anexo del documento BLG 13/12/1).

\*\* Véase el Proyecto conceptual de los buques para el transporte de pellets de hidrato de gas natural (párrafo 5 del anexo del documento BLG 13/12/1).

<b>Número de párrafo del Código CIG</b>	<b>Nota</b>
3.7.4	Esta disposición posibilita la conexión de las tuberías de lastre a las bombas situadas en los espacios de máquinas. Las bombas de lastre deberían estar situadas fuera de los espacios de máquinas, como en los petroleros, ya que los tanques de lastre son adyacentes a las bodegas de carga de tipo "tanque estructural" de los buques para el transporte de pellets de NGH (véase el cuadro 3).
4.10.16	La inspección para detectar puntos fríos no es eficaz en los buques para el transporte de pellets de NGH.
5.2.3.3	Véase el párrafo 3.9 de las presentes directrices provisionales.
6.2	Las prescripciones relativas a los materiales recogidos en el Código CIG no son adecuadas para los buques para el transporte de pellets de NGH (véase el cuadro 3.)
8.2.18	Las Directrices para evaluar la idoneidad de los "sistemas de respiración de los tanques de tipo C" (resolución A.829(19)) no son aplicables a los buques para el transporte de pellets de NGH.
8.3	No es necesario "controlar el nivel del líquido" dado que los pellets de NGH son sólidos.
13.2 y 13.3	Las prescripciones relativas a los "indicadores de nivel para tanques de carga" y el "control de reboses" no son aplicables a los buques para el transporte de pellets de NGH.
15	Las prescripciones relativas a los "límites de llenado de los tanques de carga" no son aplicables a los buques para el transporte de pellets de NGH.

**Cuadro 2 – Modificación/aclaración de las prescripciones del Código GIC para que sean aplicables a los buques para el transporte de pellets de NGH**

<b>Número de párrafo del Código GIC</b>	<b>Modificación/aclaración</b>
1.1.1	El párrafo debería decir lo siguiente:  "El Código se aplica a los buques con independencia de su tamaño, incluidos los de arqueo bruto inferior a 500, que se dediquen al transporte de pellets de NGH a granel."
1.3.6	La primera frase del párrafo debería decir lo siguiente:  ""Zona de la carga": parte del buque en que se encuentran el sistema de contención de la carga y la cámara de máquinas de gas, el sistema de manipulación de la carga y el espacio de la cobertura de las bodegas de carga, y que comprende las zonas de cubierta situadas a lo largo de toda la eslora y de toda la manga de la parte del buque que quede por encima de los espacios citados."
1.3.9	El párrafo debería decir lo siguiente:  ""Carga": los pellets de NGH."
1.3.11	El párrafo debería decir lo siguiente:  ""Bodega de carga": recipiente hermético proyectado de modo que sea el elemento primario de contención de la carga; la expresión designa a todos los elementos de ese tipo, estén relacionados o no con el aislamiento o con barreras secundarias, o con ambas cosas."
2.6.1.2	Se añade el texto siguiente al final del párrafo:  "Por "forro exterior" se entiende la parte exterior del casco salvo la cubierta de cierre. Por tanto, una cobertura de las bodegas de carga puede ser de forro sencillo y las bodegas de carga pueden constituir la cubierta de intemperie."
2.7.2	El párrafo debería decir lo siguiente:  "La permeabilidad del espacio de carga debería venir determinada por una autoridad competente."
3.1.2	El párrafo debería decir lo siguiente:  "Cuando se transporte carga en un sistema de contención que no necesite barrera secundaria, para separar los espacios de bodega de los espacios a que se hace referencia en el párrafo 3.1.1 del Código GIC o de los situados debajo de dichos espacios de bodega o fuera de éstos y hacia el costado, excepto el espacio de la cobertura de las bodegas de carga, cabrá utilizar coferdanes, tanques de combustible líquido o un solo mamparo hermético totalmente soldado que forme una división de clase A-60. Si en los espacios adyacentes no hay fuentes de ignición ni riesgo de incendio, bastará con una división de clase A-0 hermética (véase el cuadro 3)."

Número de párrafo del Código CIG	Modificación/aclaración
3.1.5.1	<p>El párrafo debería decir lo siguiente:</p> <p>"Los sistemas de tuberías y los sistemas de manipulación de la carga que puedan contener carga o gas disociado estarán separados de los otros sistemas de tuberías salvo cuando se necesiten interconexiones para operaciones relacionadas con la carga transportada, tales como las de purga, desgasificación o inertización. No obstante esta prescripción, no es necesario separar de tales sistemas de manipulación de la carga las mangueras contraincendios y otros sistemas de tuberías fundamentales para la seguridad. En estos casos se tomarán precauciones para impedir que la carga o el vapor de la carga penetren en esos otros sistemas por las interconexiones (véase el cuadro 3)."</p>
3.1.5.2	<p>El párrafo debería decir lo siguiente:</p> <p>"Los sistemas de tuberías que puedan contener carga o vapor de la carga, salvo por lo que respecta a lo dispuesto en el capítulo 16 del Código CIG, no pasarán por ningún espacio de alojamiento o de servicio, puesto de control ni espacio de máquinas distinto de una cámara de máquinas de gas."</p>
3.7.4	<p>El párrafo debería decir lo siguiente:</p> <p>"Ninguna tubería situada en un espacio adyacente a una bodega de carga debería estar conectada a bombas situadas en un espacio de máquinas."</p>
4.3	Véase el párrafo 3.6 de las presentes directrices provisionales.
4.6	Véase el párrafo 3.6 de las presentes directrices provisionales.
4.9	Véase el párrafo 3.7 de las presentes directrices provisionales.
5	Véase el párrafo 3.9 de las presentes directrices provisionales.
8.5	<p>El párrafo debería decir lo siguiente:</p> <p>"La capacidad de la válvula aliviadora de presión de cada bodega de carga debería determinarse, de un modo que la Administración juzgue satisfactorio, en función de la velocidad de disociación prevista de los pellets de NGH, teniendo en cuenta las siguientes condiciones: 1) calor de disociación de los pellets de NGH; 2) temperatura ambiente; 3) aislamiento de la bodega de carga."</p>
9.1.2	<p>El párrafo debería decir lo siguiente:</p> <p>"Se proveerá un número suficiente de instrumentos de monitorización del gas por cada bodega de carga a fin de monitorizar adecuadamente los procesos de purga y desgasificación."</p>

<b>Número de párrafo del Código CIG</b>	<b>Modificación/aclaración</b>
11.1.2	El párrafo debería decir lo siguiente:  "Se eliminarán todas las fuentes de ignición de los espacios en que pueda haber vapores inflamables, salvo lo que en otro sentido se disponga en los capítulos 10 y 16 del Código CIG, y en los espacios sin oxígeno o aire en los que se mantenga una presión positiva."
11.2 a 11.4	Los sistemas de seguridad contra incendios para las zonas de carga de los buques para el transporte de pellets deberían determinarse en función de las propiedades de dichos pellets y de las situaciones de accidente previstas, teniendo en cuenta las prescripciones contenidas en estos párrafos del Código CIG.
11.5.1	El párrafo debería decir lo siguiente:  "Las cámaras de máquinas de gas de todo buque estarán provistas de un sistema fijo de extinción de incendios a discreción de la Administración. En los mandos se colocará un aviso que indique que el sistema se puede utilizar únicamente para extinción de incendios y no con fines de inertización, dado el riesgo de ignición debido a la electricidad estática. Los dispositivos de alarma a los que hace referencia la regla II-2/5.1.6 de las enmiendas de 1983 al Convenio SOLAS deberán poder funcionar con seguridad en una mezcla inflamable de vapores de la carga y aire. A los fines de la presente prescripción, se proveerá un sistema de extinción adecuado para espacios de máquinas. No obstante, si se utiliza un sistema de anhídrido carbónico, la cantidad de gas transportado será suficiente para que, una vez liberado, el volumen de gas sea igual al 45 % del volumen bruto de la cámara de máquinas de gas en todos los casos."
12.1.2	El párrafo debería decir lo siguiente:  "Los orificios de admisión y salida de la ventilación mecánica estarán dispuestos de modo que garanticen un movimiento suficiente de aire por el espacio de que se trate para evitar la acumulación de vapores inflamables o tóxicos, así como un medio ambiente de trabajo sin riesgos, y los sistemas de ventilación no tendrán en ningún caso una capacidad total de menos de 30 renovaciones de aire por hora, tomando como base el volumen total del espacio. Como excepción, para las cámaras de control de la carga a salvo del gas podrá haber ocho renovaciones de aire por hora."
13.1.1	La primera frase del párrafo debería decir lo siguiente:  "Cada bodega de carga irá provista de dispositivos indicadores de la presión y la temperatura del gas."
13.5.1	El párrafo debería decir lo siguiente:  "Toda bodega de carga irá provista de por lo menos un indicador de las temperaturas del gas. Los citados indicadores estarán marcados de modo que muestren la temperatura más baja para la cual la bodega de carga haya sido aprobada por la Administración."

<b>Número de párrafo del Código CIG</b>	<b>Modificación/aclaración</b>
13.6.11	La primera frase del párrafo debería decir lo siguiente:  "Por lo que respecta a productos inflamables, cuando se utilicen sistemas de contención de la carga que no sean tanques independientes, los espacios de bodega, el espacio de la cobertura de las bodegas de carga y los espacios interbarreras irán provistos de un sistema detector de gas instalado permanentemente, capaz de medir concentraciones de gas del 0 % al 100 % por volumen."
16.1.1	El párrafo debería decir lo siguiente:  "La carga constituida por metano (pellets de NGH) es la carga cuyo gas disociado podrá utilizarse en los espacios de categoría A para máquinas, y en dichos espacios sólo podrá utilizarse en calderas, generadores de gas inerte, motores de combustión y turbinas de gas."
18.2.1	El párrafo debería decir lo siguiente:  "El capitán se cerciorará de que la cantidad y las características de cada producto destinado a ser cargado se ajustan a lo especificado en el cuadernillo de información sobre carga y estabilidad (estipulado en el párrafo 2.2.5 del Código CIG)."

**Cuadro 3 – Prescripciones adicionales aplicables a los buques para el transporte de pellets de NGH**

Número de párrafo del Código CIQ	Prescripción adicional
3.1.2 (texto nuevo)	El espacio de la cobertura de las bodegas de carga y las bodegas de carga deberían estar separados por tapas de escotilla y una cubierta de clase A-0 que sean piroresistentes y estancas y proporcionen hermeticidad entre dichos espacios, de un modo que la Administración juzgue satisfactorio.
3.1.5.1 (texto nuevo)	Todos los sistemas de tuberías que no contengan carga o vapor de la carga, como el sistema principal de tuberías contraincendios, deberían estar protegidos contra la entrada de gas natural de un modo que la Administración juzgue satisfactorio.
3.5.5 (párrafo nuevo)	<p>No debería instalarse ningún acceso con puertas en el espacio de la cobertura de las bodegas de carga a menos que se hayan aplicado todas las siguientes medidas:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>.1 el acceso se haya proyectado con el fin exclusivo de dar acceso al interior del espacio de la cobertura de las bodegas de carga desde el espacio abierto de una cubierta de intemperie y no se utilice para ningún otro fin;</li> <li>.2 el acceso disponga de puertas de doble hoja herméticas, de acero, del tipo equipado con cierre automático y sin dispositivos de retención;</li> <li>.3 se disponga de un sistema de enclavamiento para evitar que ambas puertas se abran simultáneamente; y</li> <li>.4 se disponga de un sistema de alarma visual y audible para indicar si más de una puerta deja de estar en posición cerrada, y el sistema de alarma emita una señal de advertencia a ambos lados y en el interior del acceso.</li> </ul> <p><b>Nota:</b> Las "tapas empernadas" no se consideran puertas de acceso.</p>
4.2.7 (texto nuevo)	Véase el párrafo 3.1 de las presentes directrices provisionales.
4.10.1.1 (texto nuevo)	Las juntas soldadas de las planchas longitudinales del costado interior y el doble fondo de las bodegas de carga deberían ser del tipo soldadura a tope de penetración total. Para las uniones entre planchas longitudinales del costado interior y los mamparos transversales cercanos a la cámara de máquinas y la construcción de proa, las planchas longitudinales del costado interior y la cubierta superior deberían ser juntas soldadas en T del tipo de penetración total.
4.10.6 (texto nuevo)	La hermeticidad de la cobertura de las bodegas de carga y las tapas de escotilla deberían someterse a prueba de un modo que la Administración juzgue satisfactorio.



<b>Número de párrafo del Código CIQ</b>	<b>Prescripción adicional</b>
6.2 (texto nuevo)	Todos los materiales de construcción deberían estar aprobados por la Administración.
6.3.6.1 (texto nuevo)	Por lo que respecta a todas las bodegas de carga, durante la fabricación deberían efectuarse en general pruebas por cada 50 m aproximadamente de juntas soldadas a tope, representativas de todas las posiciones de soldadura. A discreción de la Administración, para las bodegas de carga podrán exigirse pruebas distintas de las especificadas en el párrafo 6.3.6.4 del Código CIG.
6.3.7.1 (texto nuevo)	Las soldaduras a tope de penetración total de las planchas interiores de las bodegas de carga deberían ser objeto de una inspección radiográfica a discreción de la Administración.
8.2.1 (texto nuevo)	El espacio de la cobertura de las bodegas de carga debería disponer de dispositivos aliviadores de presión que se ajusten a normas reconocidas.
9.2.1 (texto nuevo)	Para inertizar las bodegas de carga y el espacio de la cobertura de las bodegas de carga debería instalarse a bordo un sistema generador de gas inerte o una reserva de gas inerte, la cual debería ser suficiente para un consumo normal de 30 días por lo menos.
12.1.2 (texto nuevo)	Una cámara de máquinas de gas situada bajo la cubierta expuesta debería disponer de un mínimo de dos sistemas de ventilación con suministros de energía distintos.
13.5.3 (texto nuevo)	Si una bodega de carga dispone de un sistema de refrigeración, sus paredes deberían ir provistas de termómetros en número suficiente para comprobar que no se produce un gradiente de temperatura anormal.
13.6.15 (párrafo nuevo)	Sin perjuicio de lo prescrito en la sección 13.6 del Código CIG, podrá instalarse un sistema de vigilancia del gas fijo o de otro tipo, como un sistema basado en tecnología de teleobservación, en lugar del equipo fijo de vigilancia del gas prescrito en la presente sección, a discreción de la Administración, siempre que la fiabilidad y eficacia del sistema no sean inferiores a las del equipo prescrito en la presente sección.

<b>Número de párrafo del Código CIQ</b>	<b>Prescripción adicional</b>
13.7 (párrafo nuevo)	<p><b>Detección de oxígeno</b></p> <p>13.7.1 En los casos en que se instale un sistema mecánico de manipulación de la carga en el espacio de la cobertura de las bodegas de carga, debería instalarse un equipo detector de oxígeno aceptable para la Administración a fin de vigilar continuamente el nivel de oxígeno.</p> <p>13.7.2 Los dispositivos de alarma visual y audible del equipo detector de oxígeno, si la presente sección los exige, deberían estar situados en el puente de navegación, en el puesto de control indicado en el párrafo 13.1.3 del Código CIG y en la posición de lectura del detector de gas.</p> <p>13.7.3 El equipo detector de oxígeno podrá situarse en el puesto de control indicado en el párrafo 13.1.3 del Código CIG, en el puente de navegación o en otros emplazamientos adecuados.</p> <p>13.7.4 El equipo detector de oxígeno debería proyectarse de modo que pueda ser sometido a pruebas fácilmente. Las pruebas y la calibración deberían efectuarse a intervalos regulares. Para ello debería llevarse a bordo el equipo y el gas de calibrado apropiados. En la medida de lo posible, deberían instalarse conexiones permanentes para dicho equipo.</p> <p>13.7.5 Debería instalarse con carácter permanente un sistema detector de oxígeno destinado a las bodegas de carga y las inmediaciones de las puertas de la cobertura de las bodegas de carga.</p> <p>13.7.6 Para los espacios enumerados en el párrafo 13.7.5 del Código CIG, la activación de los dispositivos de alarma debería producirse en los puestos de control al alcanzarse la concentración umbral determinada por la Administración.</p>
18.4.3.1 (texto nuevo)	<p>En los casos en que el interior de las bodegas de carga disponga de aislamiento, deberían adoptarse precauciones especiales contra incendios cuando haya que realizar trabajos en caliente cerca de dichas bodegas. Al efecto, deberían tenerse en cuenta las características de absorción y desabsorción de gas del material de aislamiento.</p>

\*\*\*

## ANEXO 9

### PROYECTO DE DIRECTRICES REVISADAS PARA LA VIGILANCIA DEL CONTENIDO MEDIO DE AZUFRE A ESCALA MUNDIAL DEL FUELOIL SUMINISTRADO PARA USO A BORDO DE LOS BUQUES

#### Prefacio

1 El objetivo principal de las Directrices es establecer un método convenido para vigilar el contenido medio de azufre del fueloil suministrado para uso a bordo de los buques, teniendo en cuenta los distintos límites del contenido de azufre establecidos en la regla 14 del Anexo VI revisado del Convenio MARPOL.

#### Introducción

2 Las presentes Directrices se basan en la regla 14.2 del Anexo VI revisado del Convenio MARPOL, en la resolución 4 de la Conferencia (MP/CONF.3/35), sobre la vigilancia del contenido medio de azufre a escala mundial del fueloil residual suministrado para uso a bordo de los buques, y en el documento MEPC 59/24. Entre las emisiones contempladas en el Anexo VI se encuentran las generadas por la combustión de los combustibles que contienen azufre. Se estableció un límite máximo para el contenido de azufre de los combustibles y, además, se decidió vigilar el contenido medio de azufre del fueloil.

3 Las instituciones de análisis independientes llevan a cabo unos 100 000 análisis anuales, lo que representa entre el 25 % y el 35 % de todas las entregas. De los datos recogidos por esas instituciones puede calcularse el contenido medio actual de azufre de los combustibles residuales. Esas cifras se publican regularmente y en la actualidad son del orden del 2,4 % en masa<sup>1</sup>.

#### Definiciones

4 A los efectos de las presentes Directrices regirán las siguientes definiciones:

1) *Fueloil residual:*

Fueloil destinado a la combustión, con una viscosidad cinemática a 40 °C igual o superior a 14 centistokes<sup>2</sup> (mm<sup>2</sup>/s), entregado a los buques para su consumo a bordo.

2) *Fueloil destilado:*

Fueloil destinado a la combustión, con una viscosidad cinemática a 40 °C igual o superior a 1,4 mm<sup>2</sup>/s e inferior o igual a 14 centistokes<sup>2</sup> (mm<sup>2</sup>/s).

3) *Proveedor de servicios de muestreo y análisis:*

Toda institución comercial que preste servicios de análisis y muestreo de los combustibles líquidos entregados a los buques, con objeto de evaluar

---

<sup>1</sup> Véase el documento MEPC 59/4/1.

<sup>2</sup> Véase la norma 8217 (2005) de la ISO.

los parámetros de calidad de dichos combustibles, entre ellos el contenido de azufre.

4) *Valor de referencia  $A_{wr}$ :*

El valor del contenido medio de azufre a escala mundial del fueloil residual suministrado para uso a bordo de los buques, calculado a partir de los datos recogidos en los tres primeros años, con arreglo a lo indicado en los párrafos 5 a 11 de las presentes Directrices.

5) *Valor de referencia  $A_{wrECA}$ :*

El valor del contenido medio de azufre a escala mundial del fueloil residual suministrado para uso a bordo de los buques en zonas de control de las emisiones (ECA) de  $SO_x$ , calculado a partir de los datos recogidos en los tres primeros años de aplicación de las presentes Directrices con arreglo a lo indicado en los párrafos 5 a 11 de las presentes Directrices.

6) *Valor de referencia  $A_{wd}$ :*

El valor del contenido medio de azufre a escala mundial del fueloil destilado suministrado para uso a bordo de los buques, calculado a partir de los datos recogidos en los tres primeros años de aplicación de las presentes Directrices con arreglo a lo indicado en los párrafos 5 a 11 de las presentes Directrices.

7) *Valor de referencia  $A_{wdECA}$ :*

El valor del contenido medio de azufre a escala mundial del fueloil destilado suministrado para uso a bordo de los buques en zonas de control de las emisiones (ECA) de  $SO_x$ , calculado a partir de los datos recogidos en los tres primeros años de aplicación de las presentes Directrices con arreglo a lo indicado en los párrafos 5 a 11 de las presentes Directrices.

## **Vigilancia y cálculo del promedio anual y del promedio móvil trienal**

### *Vigilancia*

5 La vigilancia se debería basar en el cálculo del contenido medio de azufre de los combustibles residuales y destilados a partir de muestras recogidas y analizadas por servicios de análisis independientes. El contenido medio de azufre de los combustibles residuales y destilados se debería calcular todos los años. A los tres años se establecerá el valor de referencia para la labor de vigilancia en la forma descrita en el párrafo 11.

### *Cálculo del promedio anual*

6 La labor de vigilancia se basa en el cálculo anual del contenido medio de azufre del combustible residual y destilado.

7 El contenido medio de azufre se calcula de la siguiente manera:

Se registra, para un año civil determinado, el contenido de azufre de las muestras analizadas (una muestra por cada entrega, en la que el contenido de azufre se determina mediante el análisis del fueloil). El contenido de azufre de las muestras

analizadas se multiplica por la correspondiente masa de combustible sumado, y el resultado se divide por la masa total de combustible analizado. El resultado de esa división es el contenido medio de azufre del combustible residual y destilado correspondiente a ese año.

8 Con objeto de poder decidir con conocimiento de causa, a más tardar el 31 de enero de cada año se debería hacer disponible una representación gráfica de la distribución del contenido de azufre a escala mundial de los combustibles residuales, expresado como porcentaje de azufre en incrementos del 0,5 % y del contenido de azufre a escala mundial de los combustibles destilados, expresado como porcentaje de azufre en incrementos del 0,1 %, en función de las cantidades de combustible correspondientes a cada uno de dichos incrementos del contenido de azufre.

9 La fórmula matemática del método de cálculo descrito figura en el apéndice de las presentes Directrices.

#### *Promedio móvil trienal*

10 Se debería calcular un promedio móvil trienal del modo siguiente:

$$A_{cr} = (A_{c1} + A_{c2} + A_{c3})/3$$

siendo:

$A_{cr}$  = promedio móvil de contenido de azufre de todas las entregas analizadas durante un periodo de tres años

$A_{c1}, A_{c2}, A_{c3}$  = contenido medio de azufre de todas las entregas analizadas durante cada uno de los años examinados

$A_{cr}$  se volverá a calcular cada año añadiendo la cifra más reciente de  $A_c$  y suprimiendo la más antigua.

#### *Establecimiento del valor de referencia*

11 El valor de referencia aplicable al contenido medio de azufre a escala mundial del fueloil residual y destilado suministrado para uso a bordo de los buques debería ser  $A_{wx}$ , siendo  $x = r, r_{ECA}, d, d_{ECA}$  y  $A_{wx} = A_{cr}$ , calculado en enero del año siguiente a los tres primeros años en los que se recogieron datos aplicando las presentes Directrices.  $A_w$  debería expresarse como porcentaje.

#### **Proveedores de servicios de muestreo y análisis**

12 Actualmente hay tres proveedores de servicios de muestreo y análisis a los efectos de las presentes Directrices.

13 Todo proveedor de servicios de muestreo y análisis será aprobado por el MEPC de conformidad con los siguientes criterios:

- .1 recibir la aprobación del Comité de Protección del Medio Marino, que debería aplicar estos criterios;

- .2 disponer de personal técnico y directivo compuesto por profesionales competentes que ofrezcan una cobertura geográfica y una presencia local adecuadas para garantizar la prestación de servicios de calidad y rápidos;
- .3 ofrecer sus servicios con arreglo a un código deontológico documentado;
- .4 ser independiente con respecto a cualquier interés comercial en el resultado de la labor de vigilancia;
- .5 implantar y mantener un sistema de calidad reconocido internacionalmente, certificado por un auditor independiente, que garantice la posibilidad de reproducir y repetir unos servicios que son objeto de auditorías internas y se realizan de forma supervisada y en condiciones reguladas;
- .6 tomar un número importante de muestras todos los años con el fin de vigilar a escala mundial el contenido medio de azufre de los combustibles residuales.

#### **Método normalizado de cálculo**

14 Todos los proveedores de servicios de muestreo y análisis deberían suministrar la información necesaria para el cálculo del contenido medio de azufre de los combustibles residuales y destilados a la Secretaría de la OMI, o a otra tercera parte que se convenga, en un formato que se decida de común acuerdo y que apruebe el MEPC. Esa parte analizará la información recibida y presentará los resultados al MEPC en el formato acordado. Tal información debería considerarse confidencial desde el punto de vista de la competencia comercial.

## APÉNDICE

### CÁLCULO DEL CONTENIDO MEDIO DE AZUFRE BASADO EN LA CANTIDAD

**Nota:** Siempre que aparezca la expresión "todas las entregas" se entenderá que se trata de todas las entregas de las que se analicen muestras para determinar el contenido de azufre y que se tengan en cuenta a efectos de la labor de vigilancia.

#### Cálculo ponderado en función de la cantidad

$$Acj = \frac{\sum_{i=1}^{i=N_j} a_i \cdot m_i}{\sum_{i=1}^{i=N_j} m_i}$$

siendo:

$A_{cj}$  = el contenido medio de azufre de todas las entregas que han sido objeto de muestreo en todo el mundo durante el año j

$a_i$  = el contenido de azufre de una muestra de la entrega i

$N_j$  = el número total de muestras tomadas durante el año j

$m_i$  = la masa de combustible con un contenido de azufre igual a  $a_i$ .

\*\*\*





ANEXO 10

ORDEN DEL DÍA BIENAL Y ORDEN DEL DÍA POSTBIENAL DEL SUBCOMITÉ BLG

ORDEN DEL DÍA BIENAL \*

SUBCOMITÉ DE TRANSPORTE DE LÍQUIDOS Y GASES A GRANEL (BLG)					
RESULTADOS PREVISTOS 2010-2011 (resolución A.1012(26))		Órgano u órganos superiores	Órgano u órganos coordinadores	Órgano u órganos participantes	Año de ultimación
Número	Descripción				
1.1.2.2	<b>Examen de las interpretaciones unificadas de la IACS</b>	MSC/MEPC		BLG	Tarea continuada
2.0.1.13	<b>Elaboración de directrices y otros documentos para la implantación uniforme del Convenio BWM 2004</b>	MEPC	BLG		2010 2012
5.2.1.3	<b>Elaboración de disposiciones para los buques con motores de gas</b> <del>(en colaboración con los Subcomités FP y DE)</del>	MSC	BLG	FP y DE	2012
5.2.1.4	<b>Revisión del Código CIG</b> <del>(en colaboración con los Subcomités FP, DE, SLF y STW, según sea necesario)</del>	MSC	BLG	FP, DE, SLF y STW	2010 2014
5.2.1.5	<del><b>Prescripciones de seguridad para los buques que transporten pellets de hidrato de gas natural</b></del>	MSC	BLG		2011
5.2.1.25	<del><b>Revisión de las Recomendaciones para la entrada en espacios cerrados a bordo de los buques</b></del> <del>(coordinado por el Subcomité DSC)</del>	MSC	DSC	BLG y STW	2010
7.1.2.14	<b>Elaboración de medidas internacionales para reducir a un mínimo la transferencia de especies acuáticas invasivas debida a la contaminación biológica de los buques</b>	MEPC	BLG		2010 2012

\* Los puntos impresos en negrita se han seleccionado para el orden del día provisional del BLG 15, que figura en el anexo 11. El texto que se propone suprimir aparece tachado y el que se propone añadir o modificar aparece sombreado debajo de los títulos.

SUBCOMITÉ DE TRANSPORTE DE LÍQUIDOS Y GASES A GRANEL (BLG)					
RESULTADOS PREVISTOS 2010-2011 (resolución A.1012(26))		Órgano u órganos superiores	Órgano u órganos coordinadores	Órgano u órganos participantes	Año de ultimación
Número	Descripción				
7.2.2.4	<b>Evaluación de los riesgos de los productos químicos desde el punto de vista de la seguridad y la contaminación, y preparación de las enmiendas consiguientes</b>	MEPC	BLG		Tarea continuada
7.2.2.5	<b>Aplicación de las prescripciones para el transporte de biocombustibles y mezclas que los contengan</b>	MEPC	BLG		<del>2010</del> 2011
7.3.1.1	<b>Examen de los instrumentos no obligatorios pertinentes como consecuencia de las enmiendas al Anexo VI del Convenio MARPOL y al Código Técnico sobre los NO<sub>x</sub></b>	MEPC	BLG		<del>2010</del> 2012
12.3.1 12.1.2.2	<b>Análisis de siniestros</b> ( <del>coordinado por el Subcomité FSI</del> )	MSC	FSI	BLG	Tarea continuada

ORDEN DEL DÍA POSTBIENAL

SUBCOMITÉ DE TRANSPORTE DE LÍQUIDOS Y GASES A GRANEL (BLG)								
RESULTADOS POSTBIENALES ACEPTADOS				Órgano u órganos superiores	Órgano u órganos coordinadores	Órgano u órganos conexos	Plazo (periodos de sesiones)	Observaciones
Número	Referencia a los Principios estratégicos	Referencia a las Medidas de alto nivel	Descripción					

\*\*\*



## ANEXO 11

### ORDEN DEL DÍA PROVISIONAL PROPUESTO PARA EL BLG 15

- 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 al mínimo la transferencia de especies acuáticas invasivas debida a la contaminación biológica de los buques
- 10 Revisión del Código CIG
- 11 Examen de los instrumentos no obligatorios pertinentes como consecuencia de las enmiendas al Anexo VI del Convenio MARPOL y al Código Técnico sobre los NO<sub>x</sub>
- 12 Programa de trabajo y orden del día del BLG 16
- 13 Elección de Presidente y Vicepresidente para 2012
- 14 Otros asuntos
- 15 Informe para los Comités

\*\*\*



ANEXO 12

INFORME SOBRE LA SITUACIÓN DE LOS RESULTADOS PREVISTOS

Número del resultado previsto en el Plan de acción de alto nivel para 2010-2011 <sup>a</sup>	Descripción	Año de ultimación <sup>b</sup>	Órgano u órganos superiores	Órgano u órganos coordinadores	Órgano u órganos conexos	Situación del resultado para el año 1 <sup>c</sup>	Situación del resultado para el año 2 <sup>c</sup>	Referencias <sup>d</sup>
1.1.2.2	Examen de las interpretaciones unificadas de la IACS	Tarea continuada	MSC y MEPC		BLG	De plazo indefinido		BLG 14/17, sección 8 MSC 78/26, párr. 22.12
2.0.1.13	Elaboración de directrices y otros documentos para la implantación uniforme del Convenio BWM 2004	2012	MEPC	BLG		En curso		BLG 14/17, sección 5 MEPC 57/21, párr. 18.11
5.2.1.3	Elaboración de disposiciones para los buques con motores de gas	2012	MSC			En curso		BLG 14/17, sección 6 MSC 78/26, párr. 24.11
5.2.1.4	Revisión del Código CIG	2014	MSC		FP, DE, SLF y STW	En curso		BLG 14/17, sección 10 MSC 83/28, párr. 25.7

Número del resultado previsto en el Plan de acción de alto nivel para 2010-2011 <sup>a</sup>	Descripción	Año de ultimación <sup>b</sup>	Órgano u órganos superiores	Órgano u órganos coordinadores	Órgano u órganos conexos	Situación del resultado para el año 1 <sup>c</sup>	Situación del resultado para el año 2 <sup>c</sup>	Referencias <sup>d</sup>
5.2.1.5	Prescripciones de seguridad para los buques que transporten pellets de hidrato de gas natural	2011	MSC			Alcanzado		BLG 14/17, sección 11 MSC 83/28, párr. 25.6
5.2.1.25	Revisión de las Recomendaciones para la entrada en espacios cerrados a bordo de los buques	2010	MSC	DSC	BLG, STW y FP	Alcanzado		BLG 14/17, sección 13 MSC 85/26, párr. 23.4
7.1.2.14	Elaboración de medidas internacionales para reducir al mínimo la transferencia de especies acuáticas invasivas debida a la contaminación biológica de los buques	2012	MEPC	BLG		En curso		BLG 14/17, sección 9 MEPC 56/23, párr. 19.12
7.3.1.1	Examen de los instrumentos no obligatorios pertinentes como consecuencia de las enmiendas al Anexo VI del Convenio MARPOL y al Código Técnico sobre los NO <sub>x</sub>	2012	MEPC	BLG		En curso		BLG 14/17, sección 12 MEPC 57/21, párr. 18.11



Número del resultado previsto en el Plan de acción de alto nivel para 2010-2011 <sup>a</sup>	Descripción	Año de ultimación <sup>b</sup>	Órgano u órganos superiores	Órgano u órganos coordinadores	Órgano u órganos conexos	Situación del resultado para el año 1 <sup>c</sup>	Situación del resultado para el año 2 <sup>c</sup>	Referencias <sup>d</sup>
7.2.2.4	Evaluación de los riesgos de los productos químicos desde el punto de vista de la seguridad y la contaminación, y preparación de las enmiendas consiguientes	Tarea continuada	MEPC	BLG		De plazo indefinido		BLG 14/17, sección 3 BLG 10/19, sección 3
7.2.2.5	Aplicación de las prescripciones para el transporte de biocombustibles y mezclas que los contengan	2011	MEPC	BLG		En curso		BLG 14/17, sección 4 MEPC 55/23, párr. 19.4 y 19.5
12.3.1 12.1.2.2	Análisis de siniestros	Tarea continuada	MSC	FSI		De plazo indefinido		BLG 14/17, sección 7 MSC 80/24, párr. 21.6

**Notas:**

- a Cuando un resultado determinado comprenda varios resultados esperados, en el informe debería consignarse cada resultado esperado por separado.
- b En lo que respecta a la fecha de ultimación prevista, ésta debería indicarse con un año, o debería especificarse que el punto es permanente. No debería indicarse un número de periodo de sesiones.

- c Los términos que figuran en las columnas tituladas "Situación del resultado" se definen de la siguiente manera:
- por "alcanzado" se entiende que se han obtenido debidamente los resultados en cuestión;
  - por "en curso" se entiende que la labor relativa a los resultados en cuestión ha progresado, frecuentemente con resultados provisionales (por ejemplo, proyectos de enmienda o directrices), cuya aprobación está prevista para una fecha posterior en el mismo bienio;
  - por "de plazo indefinido" se entiende que los resultados se relacionan con la labor de los respectivos órganos de la OMI que constituye una tarea permanente o continuada; y
  - por "aplazado" se entiende que el órgano respectivo de la OMI ha decidido aplazar la consecución de los resultados pertinentes hasta otro momento (por ejemplo, hasta la recepción de los documentos correspondientes).
- d Si el resultado consiste en la adopción/aprobación de un instrumento (por ejemplo, resolución, circular, etc.), debería incluirse una referencia clara a dicho instrumento en esta columna.

\*\*\*

## ANEXO 13

### JUSTIFICACIÓN PARA INCLUIR EN EL ORDEN DEL DÍA BIENAL UN RESULTADO NO PREVISTO SOBRE "SISTEMAS FIJOS A BASE DE ESPUMA INSTALADOS EN CUBIERTA PARA BUQUES QUE TRANSPORTEN SUSTANCIAS LÍQUIDAS ENUMERADAS EN EL CÓDIGO CIQ"

#### Antecedentes

1 Durante el examen del Código SSCI, el Subcomité de Protección contra Incendios determinó algunas enmiendas al Código SSCI en las que se hacía referencia a los capítulos 17 y 18 del Código CIQ. Dicha propuesta de enmiendas elaborada por el FP 53 se remitió al Subcomité de Transporte de Líquidos y Gases a Granel con objeto de obtener observaciones de especialistas.

2 En sus deliberaciones, el BLG 14 planteó varias inquietudes relacionadas con el alcance, la aplicación y la idoneidad de las propuestas de enmiendas. A primera vista podría interpretarse que esas enmiendas establecen una prescripción de transporte, y esa imposición no debería incluirse en el Código SSCI. Se considera que esas enmiendas podrían generar la necesidad de enmendar el Código CIQ o el Convenio SOLAS, o ambos. Por consiguiente, el Subcomité BLG debería examinar esas enmiendas de manera pormenorizada a fin de garantizar su eficacia.

3 El informe del FP 53 se presentó al BLG 14 al tratar el punto del orden del día titulado "Otros asuntos", pero es necesario que las deliberaciones que deben mantenerse tengan lugar bajo un punto dedicado a esa cuestión, que se incluya en el orden del día provisional del Subcomité BLG.

#### Alcance de la propuesta

4 Se propone añadir un resultado no previsto al orden del día bienal del Subcomité BLG, que examinará las disposiciones de las propuestas de enmiendas al capítulo 14 del Código SSCI elaboradas por el Subcomité FP. Se debería confirmar si esas enmiendas son aceptables y eficaces en el contexto del Código CIQ. Se debería determinar si es necesario introducir enmiendas en el Código CIQ y, de ser así, sus pormenores.

#### Necesidad imperiosa

5 El capítulo 14 del Código SSCI, que es el objeto de las enmiendas propuestas por el FP 53, no es aplicable a los quimiqueros. Por consiguiente, es posible que la propuesta de inclusión de una norma sobre sistemas fijos a base de espuma instalados en cubierta sea inadecuada. Las enmiendas propuestas introducirán una cierta ambigüedad y confusión y una posible contradicción entre los instrumentos obligatorios de la OMI. Para evitar eso se necesita un examen detallado de las enmiendas.

#### Gastos para el sector marítimo y cargas legislativas y administrativas

6 Ninguno.

## **Ventajas**

- 7 Las ventajas de un examen más a fondo son:
- .1 evitar contradicciones y confusión entre los instrumentos de la OMI;
  - .2 evitar posibles efectos innecesarios en la seguridad de los buques afectados;
  - .3 mantener el Código SSCI como el único instrumento depositario de normas técnicas aceptadas; y
  - .4 conseguir determinar correctamente las prescripciones de transporte adecuadas.

## **Orden de prioridad y plazo de ultimación previsto**

8 Se propone asignar una prioridad alta a esta labor a fin de reducir al mínimo los retrasos en la adopción de enmiendas al Código SSCI. Por consiguiente, se propone que se incluya un resultado no previsto en el orden del día bienal del Subcomité BLG, con una fecha de ultimación prevista de 2011, y en el orden del día provisional del BLG 15.

## **¿Se ajusta el tema de la propuesta a los objetivos de la OMI?**

9 Sí.

## **¿Está el punto propuesto relacionado con el ámbito del Plan estratégico de la Organización y se ajusta al Plan de acción de alto nivel?**

10 El alcance corresponde al principio estratégico 5.2 y a la medida de alto nivel 5.2.1.

## **¿Existen normas del sector suficientes?**

11 A juzgar por las deliberaciones del FP 54 y el BLG 15, es posible que se necesite revisar la norma establecida actualmente en el Código CIQ.

## **¿Se justifican las medidas propuestas por las ventajas que ofrecen?**

12 Sí.

---