

SUBCOMITÉ DE TRANSPORTE DE  
LÍQUIDOS Y GASES A GRANEL  
15º periodo de sesiones  
Punto 19 del orden del día

BLG 15/WP.1  
11 febrero 2011  
Original: INGLÉS

**ADVERTENCIA**

En la fecha de su publicación, el presente documento todavía debe ser examinado, en su totalidad o en parte, por el órgano de la OMI al que se presenta. Por consiguiente, su contenido está sujeto a aprobación y a las enmiendas de fondo o de redacción que puedan acordarse después de esa fecha.

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

**1 GENERALIDADES**

1.1 El Subcomité de Transporte de Líquidos y Gases a Granel (Subcomité BLG) celebró su 15º periodo de sesiones del 7 al 11 de febrero de 2011 bajo la presidencia del Sr. S. Oftedal (Noruega). También estuvo presente el Vicepresidente, Sr. R. Zhang (China).

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

ALEMANIA	FILIPINAS
ARABIA SAUDITA	FINLANDIA
ARGELIA	FRANCIA
ARGENTINA	GHANA
AUSTRALIA	GRECIA
BAHAMAS	INDONESIA
BANGLADESH	IRÁN (REPÚBLICA ISLÁMICA DEL)
BÉLGICA	IRAQ
BRASIL	IRLANDA
CANADÁ	ISLAS COOK
CHILE	ISLAS MARSHALL
CHINA	ITALIA
CHIPRE	JAMAHIRIYA ÁRABE LIBIA
CUBA	JAPÓN
DINAMARCA	KIRIBATI
ECUADOR	LETONIA
ESPAÑA	LIBERIA
ESTADOS UNIDOS	MALASIA
ESTONIA	MALTA
FEDERACIÓN DE RUSIA	MARRUECOS

MÉXICO  
NIGERIA  
NORUEGA  
NUEVA ZELANDIA  
PAÍSES BAJOS  
PANAMÁ  
PAPUA NUEVA GUINEA  
PERÚ  
POLONIA  
REINO UNIDO  
REPÚBLICA DE COREA  
REPÚBLICA DOMINICANA

REPÚBLICA POPULAR  
DEMOCRÁTICA DE COREA  
RUMANIA  
SINGAPUR  
SUDÁFRICA  
SUECIA  
TRINIDAD Y TABAGO  
TURQUÍA  
TUVALU  
UCRANIA  
VANUATU

y el siguiente Miembro Asociado de la OMI:

HONG KONG (CHINA)

1.3 También asistió al periodo de sesiones un representante del siguiente organismo especializado de las Naciones Unidas:

UNIÓN INTERNACIONAL DE TELECOMUNICACIONES (UIT)

y observadores de las siguientes organizaciones intergubernamentales:

COMISIÓN EUROPEA (CE)  
ORGANIZACIÓN MARÍTIMA DEL ÁFRICA OCCIDENTAL Y CENTRAL (OMAOC)  
CONSEJO INTERNACIONAL PARA LA EXPLORACIÓN DEL MAR (CIEM)  
ORGANIZACIÓN INTERNACIONAL DE TELECOMUNICACIONES MÓVILES POR SATÉLITE (IMSO)

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

CÁMARA NAVIERA INTERNACIONAL (ICS)  
ORGANIZACIÓN INTERNACIONAL DE NORMALIZACIÓN (ISO)  
FEDERACIÓN NAVIERA INTERNACIONAL (ISF)  
COMISIÓN ELECTROTÉCNICA INTERNACIONAL (CEI)  
UNIÓN INTERNACIONAL DE SEGUROS DE TRANSPORTES (IUMI)  
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)  
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 INTERNACIONAL DE LÍNEAS DE CRUCEROS (CLIA)  
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE ARMADORES DE BUQUES DE CARGA SECA (INTERCARGO)  
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE PROFESORES DE ESTUDIOS MARÍTIMOS (AIPM)  
ASOCIACIÓN EUROPEA DE FABRICANTES DE MOTORES DE COMBUSTIÓN INTERNA (EUROMOT)  
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE LA INDUSTRIA PETROLERA PARA LA CONSERVACIÓN DEL MEDIO AMBIENTE (IPIECA)  
INSTITUTO DE INGENIERÍA, CIENCIA Y TECNOLOGÍA NAVALES (IMarEST)  
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE GESTORES NAVALES (INTERMANAGER)  
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE BUQUES TANQUE PARA CARGA DIVERSIFICADA (IPTA)  
FEDERACIÓN INTERNACIONAL DE VELA (ISAF)  
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE CONTRATISTAS MARÍTIMOS (IMCA)  
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)  
NACE INTERNACIONAL  
INSTITUTO NÁUTICO (NI)  
COALICIÓN PARA UN TRANSPORTE MARÍTIMO LIMPIO (CSC)

### **Discurso de apertura del Secretario General**

1.4 El Secretario General dio la bienvenida a los participantes y pronunció su discurso de apertura, cuyo texto íntegro se reproduce en el documento BLG 15/INF.9.

### **Observaciones del Presidente**

1.5 Al dar las gracias al Secretario General, el Presidente señaló que sus palabras de aliento, así como su asesoramiento y peticiones, recibirían la mayor consideración y que se agradecía enormemente sus útiles orientaciones brindadas sobre las cuestiones que el Subcomité iba a examinar, en particular acerca de la labor ulterior sobre la implantación uniforme del Convenio BWM 2004, la elaboración de medidas relativas a la transferencia de especies acuáticas debida a la contaminación biológica de los buques, la aplicación de las

prescripciones para el transporte de biocombustibles y mezclas que los contengan y cuestiones relativas a la labor sobre la entrada en espacios cerrados a bordo de los buques.

### **Adopción del orden del día**

1.6 El Subcomité adoptó el orden del día (BLG 15/1 y Corr.1) y acordó guiarse en su labor, en general, por las anotaciones que figuran en el documento BLG 15/1/1, teniendo también en cuenta el documento BLG 15/1/2, que contiene las disposiciones para el periodo de sesiones. El orden del día adoptado figura en el documento BLG 15/INF.10, junto con la lista de documentos examinados en relación con cada uno de sus puntos.

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

### **Generalidades**

2.1 El Subcomité tomó nota de los resultados del DE 53, el MEPC 60, el FP 54, el MSC 87, el C 104, el FSI 18, el DSC 15, el DE 54, el MEPC 61 y el MSC 88, de los que se da cuenta en los documentos BLG 15/2, BLG 15/2/1 y BLG 15/2/2, que son de interés para su labor, y los tuvo en cuenta en sus deliberaciones al tratar los puntos pertinentes del orden del día.

### **Decisiones del C 104**

2.2 Por lo que respecta a los resultados del C 104, el Subcomité tomó nota de que el Consejo había aprobado varias medidas de ahorro con miras a mejorar el desarrollo de las reuniones mediante el incremento de la eficiencia y la eficacia. En este contexto, las medidas de interés inmediato para la labor del Subcomité se señalan a continuación:

- .1 los documentos que no sean documentos informativos ni informes de los Comités y subcomités, grupos de trabajo, grupos de redacción, grupos de trabajo por correspondencia u otros grupos que presentan informes, y que tengan más de 20 páginas, no se traducirán en su totalidad pero deberían incluir, a efectos de traducción, un resumen del texto que no exceda de cuatro páginas, presentándose el contenido restante en un anexo en el idioma que requieran, por ejemplo, los grupos de trabajo (por ejemplo, inglés);

- 
- .2 solo se imprimirán dos ejemplares de los documentos de trabajo para su distribución durante la reunión por Estado Miembro, Miembro Asociado y organización intergubernamental, y un ejemplar por organización no gubernamental;
  - .3 los documentos de trabajo se cargarán en IMODOCS al mismo tiempo que se imprimen y distribuyen en papel;
  - .4 los presidentes de los órganos de la OMI y la Secretaría deberían examinar cuál sería el mejor modo de reducir el tamaño de los informes de las reuniones y normalizar su estilo y su estructura; y
  - .5 para ahorrar tiempo en las reuniones, los documentos informativos y los que requieren que solo se tome nota de su contenido no deberían presentarse en las sesiones plenarias de ningún órgano 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**

3.1 El Subcomité recordó que esta parte del orden del día contiene normalmente 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, el Subcomité siempre examina el informe de la reunión interperiodos del Grupo de trabajo ESPH, así como todo documento presentado al periodo de sesiones que contenga cuestiones de principio respecto de las cuales es necesario deliberar en el Pleno.

#### **Informe de la 16ª reunión interperiodos del Grupo de trabajo ESPH**

3.2 Al examinar el informe correspondiente a la 16ª reunión interperiodos del Grupo de trabajo ESPH (BLG 15/3), el Subcomité lo aprobó en términos generales y en particular:

- .1 se mostró de acuerdo con la evaluación de nuevos productos y su consiguiente inclusión en el Código CIQ;
- .2 se mostró conforme con la evaluación de los aditivos de limpieza, tras tomar nota de que se habían evaluado 114 composiciones de

- productos, 62 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;
- .3 tomó nota de la preocupación relativa a la utilización de componentes de aditivos de limpieza que son carcinógenos, mutagénicos y reprotóxicos;
- .4 se mostró de acuerdo con la reevaluación de los alcanos (C<sub>10</sub>-C<sub>26</sub>), lineales y ramificados, y con su consiguiente inclusión en el Código CIQ;
- .5 refrendó el método de trabajo utilizado para examinar las mezclas conocidas por su denominación comercial cuando existan inquietudes debidas al carácter confidencial de la fórmula de la mezcla;
- .6 aceptó la evaluación de las mezclas conocidas por su denominación comercial que presentan peligros para 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 vencimiento;
- .7 aceptó la elaboración de un proyecto de enmiendas a los capítulos 17, 18 y 19 del Código CIQ para su aprobación y adopción por el MEPC y el MSC en el caso de las sustancias de la Lista 1 de las circulares de la serie MEPC.2, que son "válidas para todos los países" y "sin fecha de vencimiento", tras tomar nota de que, a fin de refundir toda la información nueva, esta debería incluir también los datos recientes sobre el equipo eléctrico recopilados para los productos actuales en el Código CIQ;
- .8 tomó nota de las deliberaciones sobre la realización de un examen de los capítulos 17 y 18 del Código CIQ y de las propuestas formuladas para avanzar con respecto a esta cuestión de manera organizada;
- .9 tomó nota de los avances realizados en cuanto a la elaboración de un resumen refundido de las decisiones adoptadas por el Grupo de trabajo ESPH y refrendadas por el Subcomité BLG;

- .10 tomó nota de los avances notables realizados en cuanto a la recopilación de la información que faltaba sobre los criterios del equipo eléctrico que se pedía en la circular MSC.1/Circ.1325 y reconoció la necesidad de que se incluyera la nueva información para la columna i en la próxima serie de enmiendas al Código CIQ y de que se dispusiera de estos datos para el 1 de enero de 2013; y
- .11 aprobó el programa de trabajo futuro del Grupo de trabajo ESPH, sin perjuicio de las nuevas tareas encomendadas al Grupo tras el examen de los puntos que son de interés para su labor.

3.3 En relación con el párrafo 3.2.2 *supra* sobre aditivos de limpieza, la delegación de las Islas Cook tomó nota de que la manipulación de esas cantidades grandes de aditivos de limpieza era una tarea de proporciones considerables, y se planteó la pregunta de si estaban realizándose cobros para esta actividad. Se informó al Subcomité de que el nivel alto de evaluaciones solicitado era probablemente una consecuencia del hecho de que la norma antigua para la evaluación de los aditivos de limpieza que se especifica en la circular MEPC/Circ.363 había dejado de ser válida el 1 de agosto de 2010 y los productos debían evaluarse ahora de conformidad con las nuevas directrices que figuran en la circular MEPC.1/Circ.590. Por consiguiente, una demanda inicial alta para la evaluación de los aditivos de limpieza tras el periodo de transición tal vez no fuera un acontecimiento imprevisto, si bien dicha demanda debería disminuir tras un cierto tiempo. Con respecto a los cobros, no se exige tarifa alguna para la evaluación de los aditivos de limpieza, pero si debe asignarse un perfil de peligrosidad del GESAMP a un componente de un producto, esto se cobra de conformidad con los procedimientos establecidos previamente, de los que se da cuenta en la circular BLG.1/Circ.28.

3.4 Con referencia al párrafo 3.2.7 que figura *supra*, en lo que respecta a la cuestión de la planificación del próximo conjunto de enmiendas al Código CIQ del que se toma nota en el párrafo 4.30 del documento BLG 15/3, la delegación de Francia informó de que el plazo mencionado tal vez fuera demasiado optimista y de que, por consiguiente, se proponía pedir al Grupo de trabajo que presentara un plazo realista para esta actividad para que lo examinara el Subcomité.

3.5 Con respecto al párrafo 3.2.8 que figura *supra* sobre el enfoque adoptado para examinar el carácter de las incoherencias de las prescripciones de transporte señaladas

para varias entradas del capítulo 17 del Código CIQ, la delegación de las Islas Cook hizo hincapié en que las enmiendas no deberían responder a un enfoque poco sistemático en el que se propusieran modificaciones constantes, dado que esto puede crear un grado de confusión significativo entre los usuarios del Código CIQ. Por consiguiente, si las revisiones son necesarias, como tal vez sea el caso, sería preferible abordar las cuestiones en su totalidad.

### **Propuestas de añadir nuevos productos de mezclas conocidas por su denominación comercial en la Lista 3 de las circulares de la serie MEPC.2**

3.6 El Subcomité tomó nota de las propuestas de Bélgica (BLG 15/3/1, BLG 15/3/2, BLG 15/3/3 y BLG 15/3/4), relativas a una gama de materiales Solvesso, así como de Sudáfrica (BLG 15/3/8), relativa al producto VALUE CA, en las que se proponen que dichas mezclas se incorporen en la Lista 3 de las circulares de la serie MEPC.2 como entradas permanentes.

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

### **Cuestiones conexas**

3.8 Tras examinar los documentos siguientes:

- .1 BLG 15/3/6 (Secretaría), en el que se resumen las decisiones adoptadas sobre los perfiles de peligrosidad del GESAMP y la clasificación de productos;
- .2 BLG 15/3/7 (CEFIC), en el que se facilita información actualizada sobre la recopilación de datos del equipo eléctrico para la columna "i" del Código CIQ; y
- .3 BLG 15/3/9 (Presidente del Grupo de trabajo ESPH), en el que se abordan las incoherencias en las prescripciones de transporte de los capítulos 17 y 18 del Código CIQ,



---

el Subcomité acordó remitirlos directamente al Grupo de trabajo ESPH para que los examinara y adoptara las medidas oportunas.

3.9 El Subcomité examinó también los documentos conexos siguientes, que se presentaron dentro de los puntos 10 (Revisión del Código CIG) y 18 (Otros asuntos) del orden del día:

- .1 BLG 15/10/3 (Reino Unido), en el que se facilitan los pormenores de un producto nuevo para su inclusión en el capítulo 19 del Código CIG; y
- .2 BLG 15/18 (Italia), en el que se tratan cuestiones de clasificación relacionadas con el transporte de ácido fórmico,

y decidió remitirlos al Grupo de trabajo ESPH para que siguiera examinándolos y adoptara las medidas oportunas.

### **Reexpedición de certificados**

3.10 En lo que respecta al documento BLG 15/3/5 (Noruega), en el que se manifiesta inquietud sobre la reexpedición de los certificados de aptitud del Código de Quimiqueros tras la introducción de cualquier enmienda a los capítulos 17 y 18 del Código CIQ, el Subcomité decidió que había un acuerdo general en su seno sobre la necesidad de contar con orientaciones adicionales sobre las cuestiones planteadas:

3.11 Se propuso que el Grupo de trabajo ESPH investigara los detalles de la propuesta y que, por consiguiente, este punto se añadiera al mandato que debe establecerse para el Grupo.

3.12 Se tomó nota de que la propuesta presentada en el párrafo 23.5 del documento BLG 15/3/5, relativa al modo de referirse a las enmiendas futuras al Código CIQ, debería examinarse desde la perspectiva de todos los códigos regidos por los procedimientos normalizados adoptados por la Organización. En este contexto, se pidió al Grupo de trabajo ESPH que determinara y separara los puntos generales de los que eran más específicos del Código CIQ y que a continuación informara como correspondiera al Subcomité.

3.13 El Presidente del Grupo de trabajo ESPH informó al Subcomité de que en la circular MSC-MEPC.5/Circ.6: "Orientaciones sobre el momento de sustituir los certificados

existentes por los certificados expedidos tras la entrada en vigor de las enmiendas a los certificados de los instrumentos de la OMI" podrían abordarse parcialmente algunas de las cuestiones que debían examinarse y esto debería tenerse en cuenta cuando se analicen las propuestas que figuran en el documento BLG 15/3/5. Además, se sugirió que, en función de las conclusiones que se extraigan, tal vez fuera necesario examinar la posibilidad de actualizar esta circular para incorporar los principios nuevos que puedan adoptarse.

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

3.14 Tras reconocer la necesidad de seguir avanzando en lo que respecta a las cuestiones que figuran *supra*, el Subcomité constituyó el Grupo de trabajo sobre la evaluación de los riesgos de los productos químicos desde el punto de vista de la seguridad y la contaminación (Grupo de trabajo ESPH) 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 continuará examinando la aplicación de las prescripciones para el transporte de biocombustibles y mezclas que los contengan;
- .5 examinará el plazo y el ámbito de aplicación de las próximas enmiendas al Código CIQ;
- .6 examinará las opciones para abordar las incoherencias en las prescripciones de transporte señaladas para varias entradas de los capítulos 17 y 18 del Código CIQ;
- .7 asesorará acerca de la inclusión de un producto nuevo, Mixed C4, en el capítulo 19 del Código CIG;

- .8 examinará las cuestiones de clasificación relacionadas con el transporte de ácido fórmico;
- .9 asesorará sobre las cuestiones planteadas por el Subcomité FP en relación con la propuesta de proyecto de enmiendas al Convenio SOLAS sobre los sistemas de gas inerte;
- .10 examinará la elaboración de otras orientaciones de la OMI sobre la reexpedición de los certificados del Código de productos químicos, en las que se determinen cuestiones genéricas y específicas;
- .11 elaborará el programa de trabajo y el orden del día del ESPH 17; y
- .12 presentará un informe al Pleno el jueves 10 de febrero de 2011.

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

3.15 Tras examinar el informe del Grupo de trabajo ESPH (BLG 15/WP.3), el Subcomité lo aprobó en general y, en particular:

- .1 aceptó la propuesta de texto refundido sobre Decisiones relacionadas con la clasificación de productos y la asignación de categorías y pidió a la Secretaría que publicara una circular BLG para divulgar esta información;
- .2 estuvo de acuerdo con la evaluación de los aditivos de limpieza;
- .3 tomó nota de la inquietud relativa al uso de componentes de aditivos de limpieza que sean carcinógenos, mutagénicos, reprotóxicos o sensibilizadores;
- .4 aceptó la evaluación de las mezclas conocidas por su denominación comercial que presenten peligros para 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 vencimiento;

- .5 aprobó el calendario para la elaboración de enmiendas a los capítulos 17, 18 y 19 del Código CIQ para que lo aprobasen el MEPC y el MSC;
- .6 acordó que los productos con datos nuevos completos para la columna i (equipo eléctrico) se añadieran a la Lista 1 en la circular MEPC.2/Circ.17;
- .7 tomó nota de las deliberaciones sobre el examen de incoherencias en los capítulos 17 y 18 y la propuesta de examinar más a fondo la cuestión en el ESPH 17;
- .8 estuvo de acuerdo con las condiciones de transporte y las prescripciones especiales asignadas para *Mixed C4* como entrada nueva en el Código CIG y acordó pedir a la Secretaría que publicara una circular BLG para divulgar dicha información;
- .9 aceptó la revisión de las prescripciones de transporte del ácido fórmico y su consiguiente inclusión en la Lista 1 de las circulares de la serie MEPC.2;
- .10 tomó nota de las deliberaciones sobre las cuestiones planteadas en el FP 54 y pidió a la Secretaría que remitiese los resultados de las deliberaciones del Grupo al FP 55 para examinarlas más a fondo;
- .11 tomó nota de que las deliberaciones sobre la reexpedición de los certificados de aptitud en virtud del Código de Quimiqueros debían continuar y acordó que este asunto se incorporase en el programa de trabajo del ESPH 17;
- .12 aprobó el programa de trabajo futuro de la reunión interperiodos que debe celebrarse en octubre de 2011; y
- .13 acordó pedir al MSC 89 y al MEPC 62 que aprobaran la celebración de una reunión interperiodos del Grupo de trabajo ESPH en 2012.]

---

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

### **Generalidades**

4.1 El Subcomité recordó que los biocombustibles se transportan en cantidades cada vez mayores en todo el mundo y que a menudo estos productos están mezclados con combustibles minerales. En dichos casos, ha sido preciso determinar si el producto mezclado debe transportarse en virtud del Anexo I o del Anexo II del Convenio MARPOL.

4.2 Se recordó también que anteriormente se habían extraído varias conclusiones con respecto a la elaboración de nuevas directrices para el transporte de mezclas de biocombustibles y aceite de petróleo y para las mezclas a bordo.

### **Informe del 16º periodo de sesiones del Grupo de trabajo ESPH**

4.3 El Subcomité tomó nota de que el ESPH 16 había elaborado el proyecto de directrices para el transporte y la mezcla de mezclas de biocombustibles y aceite de petróleo que figura en el anexo 6 del documento BLG 15/3. Se acordó que era necesario seguir elaborando el proyecto de texto antes de que este pudiera ultimarse para que lo examinara el Subcomité, teniendo en cuenta la posibilidad de añadir materiales nuevos a los biocombustibles reconocidos en la actualidad en el proyecto de directrices.

4.4 A ese respecto, el Subcomité tomó nota de la preocupación manifestada por la delegación de los Países Bajos con respecto al párrafo 4.1.3 del proyecto de directrices que, en su opinión, presentaba efectivamente una opción abierta para las mezclas de biocombustible y aceite de petróleo de los buques en caso de que no se haya aprobado el ODME para la mezcla transportada. Los Países Bajos propusieron que se estableciera un límite de tiempo para esa exención a fin de que tales embarques pudieran cumplir las prescripciones normales del Anexo I después de un periodo razonable para resolver cualquier problema de funcionalidad del ODME.

4.5 El Subcomité refrendó dicha opinión y convino en que el Grupo de trabajo ESPH debía elaborar un texto adecuado que estableciera un plazo conveniente para su incorporación en las directrices.

4.6 Teniendo en cuenta el plazo necesario para que el MEPC aprobara las orientaciones y para su distribución como circular MEPC, el Subcomité tomó nota de la necesidad de extender ligeramente el plazo establecido para las orientaciones provisionales existentes (1 de julio de 2011) con objeto de mantener la continuidad entre las condiciones actuales y las normas nuevas. En consecuencia, se acordó que las orientaciones provisionales existentes continuarán estando en vigor hasta el 1 de septiembre de 2011 si se propone la aprobación de la circular MEPC para el MEPC 62.

4.7 El Subcomité acordó que, cuando se aprueben las nuevas Directrices, deberían añadirse las entradas genéricas para las mezclas de los combustibles especificados a la Lista 1 de las circulares de la serie MEPC.2 (con la consiguiente incorporación en el Código CIQ), y se tomó nota de que esta medida podría adoptarse cuando se publicara en 2011 la circular de la serie MEPC.2 y que también se incluiría una referencia a las entradas genéricas en el sitio de la OMI en la Red.

4.8 Se tomó nota de que el Grupo había decidido suprimir de las Directrices la opción de transportar las mezclas reconocidas de biocombustibles y aceite petroquímico de conformidad con un acuerdo tripartito y, por consiguiente, se había decidido no incluir los perfiles de peligrosidad que se habían elaborado para la gasolina y el diésel en la Lista 5 de las circulares de la serie MEPC.2. Se acordó que, con objeto de tratar nuevas sustancias biocombustibles que pudieran mezclarse para el transporte regido por el Anexo II en el futuro, deberían utilizarse como referencia las condiciones de transporte que figuren en las Directrices para los biocombustibles en cuestión si es necesario establecer un acuerdo tripartito para dichos materiales nuevos y sus mezclas de aceite petroquímico.

4.9 En lo que respecta a la necesidad de incorporar las orientaciones para las operaciones de mezcla que se llevan a cabo en puerto, se informó al Subcomité de que, tras examinar cuidadosamente varias consideraciones prácticas que se habían planteado, el Grupo había concluido que los procedimientos operacionales pormenorizados para las operaciones de mezcla "en puerto" no deberían abordarse en las Directrices propuestas, dado que éstas deben ser controladas y vigiladas por las autoridades portuarias correspondientes.

4.10 En lo que respecta a la prohibición de llevar a cabo actividades de mezcla durante la travesía en el mar, el Subcomité tomó nota de que se había elaborado un nuevo proyecto en el que se abordaban las aportaciones recientes sobre las necesidades del sector de

servicios de apoyo mar adentro. Se pidió que el Grupo de trabajo ultimara ese proyecto abordando especialmente la cuestión de la mejor manera de describir las cargas en cuestión. La delegación de Francia propuso que la regla se aplicara a todas las cargas líquidas a granel y opinó que no era conveniente hacer referencia a las cargas regidas por el Convenio MARPOL en el Convenio SOLAS.

### **Cuestiones conexas**

4.11 El Subcomité examinó el documento BLG 15/4 (Finlandia), en el que se propone ampliar los biocombustibles reconocidos que se indican en las Directrices propuestas para el transporte de mezclas de biocombustibles y aceite de petróleo a fin de incorporar los productos diésel renovables, y acordó encargar al Grupo de trabajo ESPH que examinara esta cuestión y propusiera las enmiendas al proyecto de directrices que sean necesarias.

### **Instrucciones para el Grupo de trabajo ESPH**

4.12 Tras tomar nota de las medidas y observaciones que figuran *supra*, el Subcomité encargó al Grupo de trabajo ESPH constituido bajo el punto 3 del orden del día (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) que prosiguiera con su labor sobre la elaboración de normas de transporte para las mezclas de biocombustibles (véase también el párrafo 3.15.4).

### **[Informe del Grupo de trabajo ESPH**

4.13 Tras examinar la parte del informe del Grupo de trabajo ESPH (BLG 15/WP.3) relacionada con este punto del orden del día, el Subcomité adoptó las medidas relacionadas con biocombustibles y mezclas que se indican a continuación:

- .1 aceptó la inclusión de dos nuevos biocombustibles en las Directrices para el transporte de mezclas de aceite de petróleo y biocombustibles;
- .2 aceptó la propuesta de directrices para el transporte de mezclas de aceite de petróleo y biocombustibles para su aprobación por el MEPC 62, con miras a su distribución como circular MEPC;

- .3 aceptó la inclusión de un nuevo anexo para biocombustibles reconocidos en las circulares de la serie MEPC.2 y la adición a la Lista 1 de prescripciones de transporte genéricas para mezclas de biocombustibles y aceite de petróleo;
- .4 aceptó la propuesta de regla para el capítulo VI del Convenio SOLAS para la prohibición de mezclar cargas líquidas a granel durante la travesía en el mar, con miras a su aprobación por el MSC 89 y a su posterior adopción por el MSC 90;
- .5 suprimió el punto sobre biocombustibles del programa de trabajo del Grupo de trabajo ESPH, dado que se había ultimado el examen de la cuestión.]



## **5 ELABORACIÓN DE DIRECTRICES Y OTROS DOCUMENTOS PARA LA IMPLANTACIÓN UNIFORME DEL CONVENIO BWM 2004**

5.1 El Subcomité tomó nota de que, desde el BLG 14, otros cinco Estados (Brasil, Canadá, Croacia, Malasia y Países Bajos) se han adherido al Convenio sobre la Gestión del Agua de Lastre, con lo que el número de Gobiernos Contratantes se elevaba a 27, lo cual representaba el 25,32 % del arqueo de la flota mercante mundial. El Subcomité instó a los otros Estados Miembros a que ratificaran el Convenio lo antes posible.

5.2 El Subcomité tomó nota también de que el MEPC 61 había aprobado 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 en el que se utilice la misma sustancia activa o preparado" y 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", que se habían distribuido como circulares de firmas BWM.2/Circ.27 y BWM.2/Circ.28, respectivamente.

5.3 El Subcomité tomó nota además de que, habida cuenta del considerable volumen de trabajo requerido para la implantación oportuna y eficaz del Convenio BWM, el MEPC 61 había acordado ampliar hasta el año 2012 el plazo previsto de ultimación del punto del orden del día titulado "Elaboración de directrices y otros documentos para la implantación uniforme del Convenio BWM 2004".

5.4 El Subcomité recordó que el BLG 14 había acordado volver a 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 5 del documento BLG 14/17.

### **Planificación de la labor**

5.5 El Subcomité examinó 14 documentos presentados dentro de este punto y acordó planificar su labor tal como se indica a continuación:

- .1 examen de los documentos sobre la elaboración de una circular BWM con objeto de facilitar protocolos de muestreo y análisis del agua de lastre: BLG 15/5/1, BLG 15/5/4, BLG 15/5/5 y BLG 15/5/6 (Austria y otros), BLG 15/5/8 (CIEM), BLG 15/5/9, BLG 15/5/10 y BLG 15/INF.6 (Estados Unidos), y BLG 14/5/2 y BLG 15/INF.4 (Brasil);
- .2 examen de los documentos sobre el 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: BLG 15/5 (Alemania y otros) y BLG 15/5/7 (Canadá);
- .3 examen del documento sobre el cambio de escala de los sistemas de gestión del agua de lastre: BLG 15/5/2 (Alemania y Noruega); y
- .4 examen de otra información relacionada con la gestión y el control del agua de lastre: BLG 15/5/3 (Secretaría).

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

5.6 El Subcomité recordó que el BLG 14 había acordado 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 el Convenio BWM que está elaborando en la actualidad el Subcomité FSI, e instó a los Gobiernos Miembros y organizaciones internacionales a que presentasen contribuciones técnicas para la elaboración de una circular BWM con objeto de facilitar protocolos de muestreo y análisis del agua de lastre, teniendo en cuenta el prontuario elaborado en el BLG 13.

5.7 Al examinar los documentos presentados sobre este apartado, el Subcomité dio las gracias a los coautores de los documentos BLG 15/5/1, BLG 15/5/4, BLG 15/5/5 y BLG 15/5/6 (Austria y otros), que sirvieron de base para la elaboración de una circular sobre los protocolos de muestreo y análisis del agua de lastre.

5.8 Tras examinar el documento BLG 15/5/8 (CIEM), en el que se facilita una panorámica de los métodos estadísticos que podrían utilizarse para verificar el cumplimiento de la norma D-2, el Subcomité acordó remitir esta información al Grupo de trabajo.

---

5.9 Tras examinar los documentos BLG 15/5/9 y BLG 15/5/10 (Estados Unidos), en los que se facilitan sugerencias sobre la manera de determinar y cuantificar las bajas concentraciones de organismos vivos, el Subcomité tomó nota de las recomendaciones contenidas en ellos y acordó remitirlas al Grupo de trabajo para que siguiera examinándolas. El Subcomité tomó nota también de la información que figura en el documento BLG 15/INF.6 (Estados Unidos).

5.10 El Subcomité tomó nota de la información que figura en el documento BLG 15/INF.4 (Brasil) e invitó a los Gobiernos Miembros y organizaciones internacionales a que intercambiasen información similar sobre el muestreo y el análisis del agua de lastre.

5.11 El Subcomité tomó nota de la declaración de la delegación del Brasil, en la que esta manifestó su apoyo, en principio, a las propuestas que figuran en los documentos BLG 15/5/1, BLG 15/5/4, BLG 15/5/5 y BLG 15/5/6 y a que se utilizaran como base para la elaboración de una circular BWM sobre los protocolos de muestreo y análisis del agua de lastre. El Brasil indicó también su intención de facilitar otras contribuciones técnicas al Grupo de trabajo.

5.12 El observador de la ICS manifestó su inquietud sobre algunos de los principios incorporados a las propuestas presentadas dentro de este apartado, con referencia específica a la confirmación del cumplimiento, la manipulación de la muestra, el muestreo continuo y la coherencia entre los diversos documentos de orientación y las disposiciones de las Directrices para la aprobación de sistemas de gestión del agua de lastre (D8). Asimismo, respecto de la cuestión de la coherencia, el observador de la IACS hizo hincapié en la necesidad de garantizar la armonización del proceso de muestreo a bordo del buque y del que se lleva a cabo de conformidad con la homologación en virtud de las Directrices D8 y advirtió sobre lo extraño de una situación en la que se concluya el incumplimiento de un sistema que haya sido sometido a prueba a partir de valores de concentración medios si se elaboran protocolos de muestreo que tengan en cuenta los "picos" en los números de organismos.

5.13 Tras respaldar las inquietudes manifestadas por la ICS y la IACS con respecto a la coherencia, la delegación de Panamá indicó que era necesaria una aclaración adicional sobre la viabilidad de los organismos durante el muestreo.

5.14 Tras examinar las opiniones anteriores, el Subcomité acordó encargar al Grupo de trabajo sobre el agua de lastre y la contaminación biológica que examinara los documentos BLG 15/5/1, BLG 15/5/4, BLG 15/5/5 y BLG 15/5/6 como base para la elaboración posterior de la circular BWM sobre los protocolos de muestreo y análisis del agua de lastre, teniendo en cuenta los documentos presentados por el CIEM, Estados Unidos y Brasil y las deliberaciones celebradas en el Pleno, y que facilitara una indicación clara de la labor futura que tal vez sea necesaria y de la necesidad de constituir un grupo de trabajo por correspondencia para ultimar la elaboración de dicha circular.

**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**

5.15 El Subcomité recordó que el MEPC 56 se había mostrado conforme con 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 había impartido las instrucciones oportunas al Subcomité.

5.16 El Subcomité recordó también que, 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 BLG 14 había instado a los Gobiernos Miembros y organizaciones internacionales a que se pusieran en contacto con los coautores de dicho documento con objeto de elaborar una versión actualizada del procedimiento que se pudiera presentar al BLG 15.

5.17 Tras examinar el documento BLG 15/5 (Australia y otros), que contiene una versión actualizada del 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 el documento BLG 15/5/7 (Canadá), que contiene una propuesta para utilizar el cambio del agua de lastre en combinación con un sistema de gestión del agua de lastre para lograr un mejor nivel de protección, el Subcomité tomó nota de la intervención de la delegación de Panamá, que indicó que parecía que no se habían facilitado criterios para la aprobación de otros métodos de conformidad con la regla B-3.7 del Convenio BWM y determinó varias contradicciones en la sección 2 del anexo del documento BLG 15/5.

5.18 Las delegaciones de Ucrania, Reino Unido e ICS manifestaron su inquietud con respecto a la propuesta de combinar el cambio del agua de lastre con el tratamiento del agua de lastre, como se indica en el documento BLG 15/5/7, y advirtieron acerca de las prescripciones adicionales que dicha propuesta pueda requerir, su eficacia, el aumento de los costos y los riesgos para el buque y la tripulación.

5.19 El Subcomité acordó también remitir los documentos BLG 15/5 y BLG 15/5/7 al Grupo de trabajo sobre el agua de lastre y la contaminación biológica para un examen a fondo y encargó al Grupo que examinara el documento BLG 15/5 (Alemania y otros) como base para la futura elaboración del Procedimiento para la aprobación de otros métodos de gestión del agua de lastre de conformidad con la regla B-3.7 del Convenio BWM, teniendo en cuenta las deliberaciones celebradas en el Pleno.

#### **Cambio de escala de los sistemas de gestión del agua de lastre**

5.20 El Subcomité recordó que el BLG 14 había acordado que sería necesario elaborar un documento con orientaciones sobre el cambio de escala de los sistemas de gestión del agua de lastre y había pedido a los Gobiernos Miembros y organizaciones internacionales a que realizaran aportaciones para facilitar la elaboración de dichas orientaciones centrándose en el proceso de homologación, los modelos de la dinámica de fluidos computacional, las pruebas físicas requeridas y la eficacia, utilizando la circular BWM.2/Circ.8 como modelo.

5.21 Tras examinar el documento BLG 15/5/2 (Alemania y Noruega), que contiene un proyecto revisado del documento con orientaciones sobre el cambio de escala de los sistemas de gestión del agua de lastre, el Subcomité tomó nota de las recomendaciones formuladas por el observador de la IACS y de las inquietudes manifestadas por las delegaciones del Reino Unido y la ICS con respecto a la necesidad de pruebas adecuadas y acordó remitir dicho documento al Grupo de trabajo sobre el agua de lastre y la contaminación biológica para que lo examinara a fondo.

#### **Otra información relacionada con la gestión y el control del agua de lastre**

5.22 Tras tomar nota de la información facilitada en el documento BLG 15/5/3 (Secretaría) sobre la elaboración de protocolos normalizados para las instalaciones de prueba del agua de lastre, el Subcomité pidió a la Secretaría que continuara facilitando actualizaciones periódicas de los avances que se registran a este respecto.

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

5.23 Tras examinar las cuestiones que se indican *supra*, el Subcomité constituyó el Grupo de trabajo sobre el agua de lastre y la contaminación biológica (véase también el párrafo 9.8) y le encargó que, teniendo en cuenta las observaciones formuladas y las decisiones adoptadas en el Pleno:

- .1 elaborase una circular BWM que incluyera protocolos para el muestreo y el análisis del agua de lastre y asesoramiento sobre la aplicación uniforme de dichos protocolos, utilizando el texto que figura en los anexos de los documentos BLG 15/5/1, BLG 15/5/4, BLG 15/5/5 y BLG 15/5/6 como punto de partida y teniendo en cuenta la información y las observaciones incluidas en los documentos BLG 15/5/8, BLG 15/5/9, BLG 15/5/10, BLG 15/INF.4, BLG 14/5/2 y BLG 15/INF.6;
- .2 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 para ello en el documento BLG 15/5 [teniendo en cuenta la propuesta formulada en el documento BLG 15/5/7];
- .3 examinara el documento BLG 15/5/2 con miras a elaborar una circular BWM sobre el cambio de escala de los sistemas de gestión del agua de lastre que pudiera actualizarse periódicamente para reflejar los avances de la ciencia e ingeniería; y
- .4 presentara un informe escrito sobre la labor llevada a cabo, incluidas las recomendaciones para el MEPC 62, con objeto de que lo examinara el Subcomité.

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

5.24 Tras examinar la parte del informe del Grupo de trabajo (BLG 15/WP.4) relacionada con este punto del orden del día, el Subcomité aprobó el informe en general y adoptó las medidas con respecto al agua de lastre que se indican a continuación.

---

***Procedimiento para la aprobación de otros métodos de gestión del agua de lastre de conformidad con la regla B-3.7 del Convenio BWM (otros métodos de gestión del agua de lastre)***

5.25 El Subcomité aprobó el proyecto de texto del Procedimiento para la aprobación de otros métodos de gestión del agua de lastre de conformidad con la regla B-3.7 del Convenio BWM, que figura en el anexo ..., e invitó al MEPC 62 a que adoptara el Procedimiento mediante una resolución MEPC. A este respecto, el Subcomité pidió a la Secretaría que elaborase la resolución MEPC conexas.

5.26 El Subcomité tomó nota de que, por falta de tiempo, el Grupo no pudo examinar el documento BLG 15/5/7 (Canadá) y acordó remitir este documento al BLG 16.

***Cambio de escala de los sistemas de gestión del agua de lastre***

5.27 El Subcomité se mostró conforme con el texto del documento de orientación sobre el cambio de escala de los sistemas de gestión del agua de lastre, que figura en el anexo ..., e invitó al MEPC 62 a que lo aprobara para distribuirlo como circular BWM.

***Elaboración de una circular técnica sobre los protocolos de muestreo y análisis del agua de lastre***

5.28 El Subcomité refrendó la decisión del Grupo de resumir la información actual sobre los métodos de muestreo y análisis en un cuadro y de combinar parte del texto contenido en los documentos BLG 15/5/1, BLG 15/5/4, BLG 15/5/5 y BLG 15/5/6 con la información recopilada en dicho cuadro para elaborar un proyecto de circular BWM sobre el muestreo y el análisis del agua de lastre.

5.29 El Subcomité tomó nota de que, si bien el Grupo realizó avances significativos en el examen de los diversos aspectos relacionados con el muestreo y el análisis, no pudo ultimar la labor por falta de tiempo. El Subcomité acordó que era necesario disponer de tiempo adicional para examinar a fondo todas las cuestiones determinadas con miras a ultimar una circular BWM sobre el muestreo y el análisis del agua de lastre.

### Constitución del Grupo de trabajo por correspondencia

5.30 Tras examinar las cuestiones anteriores, el Subcomité constituyó el Grupo de trabajo por correspondencia para la elaboración de una circular BWM sobre el muestreo y el análisis del agua de lastre, coordinado por la Comisión Europea<sup>1</sup>, y le encargó lo siguiente:

- .1 ultimar el proyecto de circular BWM sobre el muestreo y el análisis del agua de lastre utilizando los documentos presentados en este periodo de sesiones, el prontuario que figura en los documentos BLG 13/18 (anexo 6) y BLG 14/INF.6 y las orientaciones que se indican en los párrafos 23 a 27 del documento BLG 15/WP.4;
- .2 determinar y recopilar las cuestiones operacionales incluidas en el muestreo con respecto a la supervisión por el Estado rector del puerto que figuran en los documentos BLG 15/5/1, BLG 15/5/4, BLG 15/5/5 y BLG 15/5/6, para facilitar la implantación del Convenio BWM; y
- .3 presentar un informe escrito al BLG 16.

5.31 El Subcomité invitó al MEPC 62 a que tomara nota de que el proyecto de circular BWM sobre el muestreo y el análisis del agua de lastre se ultimaré en el BLG 16 y a que, de conformidad con el párrafo 4.9 de la circular MSC-MEPC.1/Circ.2, acordara examinar la circular mencionada en el MEPC 63 como asunto de carácter urgente derivado de un órgano auxiliar.

5.32 Tras refrendar la opinión del Grupo de que las tecnologías y los conocimientos expertos sobre la gestión del agua de lastre están aumentando constantemente, el Subcomité instó a los Gobiernos Miembros y organizaciones internacionales a que presentaran al BLG 16 documentos e información sobre nuevas metodologías con respecto

---

<sup>1</sup> Sr. Brian Elliott  
Senior Project Officer for Environment Protection  
Marine Environment, Training and Statistics  
AGENCIA EUROPEA DE SEGURIDAD MARÍTIMA (AESM)  
Cais do Sodré  
1249-206 LISBOA  
Portugal  
Correo electrónico: [Brian.Elliott@emsa.europa.eu](mailto:Brian.Elliott@emsa.europa.eu)  
Teléfono: +351 21 1209 469  
Facsímil: +351 21 1209 261



---

al muestreo y el análisis del agua de lastre para evaluar el cumplimiento del Convenio BWM, teniendo en cuenta el prontuario elaborado por el BLG 13.

### **Labor futura sobre este resultado**

5.33 A la luz de la labor pendiente y en previsión de la entrada en vigor del Convenio BWM, el Subcomité acordó volver a constituir el Grupo de trabajo en el BLG 16, con el mandato provisional que figura en el anexo 4 del documento BLG 15/WP.4.]

## **6 CÓDIGO DE SEGURIDAD PARA LOS BUQUES QUE UTILICEN GAS U OTROS COMBUSTIBLES DE BAJO PUNTO DE INFLAMACIÓN CON PROPIEDADES SEMEJANTES A LAS DEL GAS NATURAL LICUADO**

### **Generalidades**

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", tras tomar nota de que el Subcomité había comenzado la labor sobre la elaboración de un código internacional sobre los buques que utilizan gas como combustible, y había acordado ampliar a 2012 el plazo de ultimación previsto.

6.2 El Subcomité también recordó que el BLG 14 había acordado ampliar el alcance y el título de este resultado, a fin de incluir los combustibles líquidos de bajo punto de inflamación en el código, cambiando el nombre del resultado por el de "Código de seguridad para los buques que utilicen gas u otros combustibles de bajo punto de inflamación con propiedades semejantes a las del gas natural licuado" y que el MSC 87 había aprobado la justificación mencionada *supra*, fijando 2012 como año de ultimación previsto.

6.3 El Subcomité también recordó que el BLG 14, tras mostrarse de acuerdo con la estructura revisada y las prescripciones funcionales del código (BLG 14/WP.5), había constituido de nuevo el Grupo de trabajo por correspondencia sobre la elaboración del código IGF, con el mandato que figura en el párrafo 6.17 del documento BLG 14/17, y le había encargado que presentara un informe en este periodo de sesiones.

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

6.4 El Subcomité examinó el informe del Grupo de trabajo por correspondencia (BLG 15/6) que, basándose en las Directrices provisionales sobre la seguridad de las instalaciones de motores de gas natural en los buques (resolución MSC.285(86)), había elaborado más a fondo el marco, la estructura y las prescripciones funcionales del código. A ese respecto, el Subcomité tomó nota de que el Grupo opinaba que sería prematuro remitir los distintos capítulos a otros subcomités para su examen en este periodo de sesiones, como se había decidido inicialmente en el BLG 14, teniendo en cuenta que todavía quedaban muchas cuestiones por resolver.

6.5 Además del informe del Grupo de trabajo por correspondencia, el Subcomité también examinó los siguientes documentos:

- .1 BLG 15/6/1 (Francia), en el que se pide que se encargue al Grupo de trabajo que examine si los sistemas de contención mediante membrana para las cargas de gas, que los buques tanque dedicados al transporte de GNL utilizan desde hace más de 40 años sin que se haya registrado ningún siniestro grave, cumplirán las prescripciones funcionales que figuran en la sección 7.2 del proyecto de código IGF; y
- .2 BLG 15/6/2 (Japón), en el que se expone la opinión de que se necesitan unos criterios claros para la aplicación de las disposiciones sobre el análisis de riesgos en el nuevo código, y para facilitar la labor sobre este asunto. El Japón está llevando a cabo una identificación de riesgos con respecto a los proyectos conceptuales de los buques con motores de GNL e informará del resultado de su investigación al BLG 16.

6.6 Al examinar el informe del Grupo de trabajo por correspondencia, así como los documentos mencionados, el Subcomité adoptó las medidas que se indican en los párrafos 6.7 a 6.9.

### **Elaboración de prescripciones técnicas para los combustibles que deben incluirse en el código**

6.7 Tras tomar nota de que el Grupo había acordado inicialmente elaborar prescripciones generales para todos los combustibles a los que se aplicaría el código, que

se complementarían con capítulos adicionales para cada combustible específico, el Subcomité señaló que, en opinión del Grupo de trabajo por correspondencia, se necesitaba más experiencia operacional, datos sobre el terreno e investigación con respecto a los combustibles de bajo punto de inflamación y gases distintos del GNL, para elaborar unas prescripciones técnicas específicas. Al examinar dicha opinión, el Subcomité convino en que el Grupo de trabajo debería elaborar disposiciones sobre todos los combustibles previstos en el código, de conformidad con la decisión del BLG 14, teniendo en cuenta la propuesta que figura en el anexo 3 del documento BLG 15/6.

### **Reproducción del texto apropiado del Código CIG revisado**

6.8 El Subcomité examinó la postura del Grupo sobre si incorporar o no las disposiciones pertinentes del Código CIG revisado y convino en que el nuevo código IGF debería ser un código independiente sin necesidad de hacer referencia al Código CIG. A ese respecto, el Subcomité, señalando que todavía estaba elaborando la revisión del Código CIG, acordó que deberían armonizarse las disposiciones de los dos códigos, según procediera, aprovechando la experiencia adquirida en los últimos 25 años con la implantación del Código CIG. Por consiguiente, el Subcomité decidió que el Grupo de trabajo identificara toda cuestión que tuviera un efecto en el año de ultimación previsto de ese resultado, teniendo en cuenta el documento BLG 15/6/2 y las preocupaciones planteadas por el Grupo de trabajo por correspondencia (BLG 15/6, párrafos 7 a 12) e informara al Subcomité al respecto.

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

6.9 Tras las deliberaciones mencionadas, el Subcomité constituyó el Grupo de trabajo sobre el código de seguridad para los buques con motores de gas y le encargó que, teniendo en cuenta el informe del Grupo de trabajo por correspondencia (BLG 15/6) y las observaciones y decisiones del Pleno, llevara a cabo las siguientes tareas:

- .1 seguir elaborando el proyecto de código de seguridad para los buques que utilicen gas u otros combustibles de bajo punto de inflamación con propiedades semejantes a las del gas natural licuado, basándose en el anexo 1 del documento BLG 15/6 y teniendo en cuenta los anexos 2 y 3 del documento BLG 15/6, con miras a elaborar un código independiente;

- .2 examinar si los sistemas existentes de contención mediante membrana cumplirán las prescripciones funcionales, teniendo en cuenta el documento BLG 15/6/1;
- .3 determinar toda cuestión que afecte al año de ultimación previsto de este resultado, teniendo en cuenta el documento BLG 15/6/2 y las preocupaciones planteadas por el Grupo de trabajo por correspondencia (BLG 15/6, párrafos 7 a 12), e informar al Subcomité al respecto;
- .4 examinar si es necesario volver a constituir el Grupo de trabajo por correspondencia y, en ese caso, elaborar el mandato para que lo examine el Subcomité; y
- .5 presentar un informe escrito (parte 1) al Pleno, a más tardar el 10 de febrero de 2011, sobre las tareas indicadas en los apartados .3 y .4 *supra*, incluido un informe sobre el progreso de las actividades indicadas en los apartados .1 y .2 *supra*, y seguir trabajando durante la semana y presentar la parte 2 del informe al BLG 16, lo antes posible después del periodo de sesiones, de manera que el Grupo de trabajo por correspondencia, en caso de que se constituya, pueda tenerla en cuenta.

### **[Informe del Grupo de trabajo]**

6.10 Tras examinar el informe del Grupo de trabajo (parte 1) (BLG 15/WP.5), el Subcomité lo aprobó en general y adoptó las medidas que se señalan a continuación.

### **Resultados concretos, cuantificables, alcanzables, realistas y sujetos a plazos**

6.11 El Subcomité, teniendo en cuenta las decisiones del C 104 de que los resultados que han de incluirse en el próximo orden del día bienal para el bienio 2012-2013 sean concretos, cuantificables, alcanzables, realistas y sujetos a plazos, acordó incluir la palabra "internacional" en el título del código y modificar el nombre del resultado y el del código por el de "Código internacional de seguridad para los buques que utilicen gas u otros combustibles de bajo punto de inflamación" (Código IGF).

### **Posible armonización entre los códigos CIG e IGF**

6.12 El Subcomité refrendó la decisión del Grupo de que, en la medida de lo posible, el proyecto de Código CIG revisado y el nuevo código IGF se armonicen principalmente, pero no exclusivamente, con respecto a las cuestiones abordadas en el capítulo 16 del proyecto de Código CIG revisado, reconociendo que el código IGF tiene unas repercusiones más amplias que sería necesario examinar por separado. El Subcomité también tomó nota de que el Grupo había identificado las secciones del Código CIG que son pertinentes para las prescripciones del código IGF, para que el Grupo de trabajo por correspondencia las examine más a fondo (véase el párrafo 6.16), teniendo en cuenta que el proyecto de Código CIG revisado trata principalmente de las cargas y que deberían examinarse de nuevo las secciones identificadas a fin de adaptarlas a los fines del código IGF.

### **Progreso de la labor de elaboración del código IGF**

6.13 El Subcomité tomó nota del progreso general alcanzado por el Grupo (BLG 15/WP.5, párrafos 9 a 26 y 28), en particular de las observaciones formuladas y las decisiones adoptadas sobre la aplicación del código con respecto a todos los combustibles pertinentes, el concepto de desactivación en caso de emergencia (ESD), ubicación de los tanques, máximo fallo de tubería previsto, tanques portátiles, ventilación de los cárteres y disposiciones sobre el análisis de riesgos.

### **Sistemas de contención mediante membrana**

6.14 El Subcomité se mostró de acuerdo con el Grupo en que, si las prescripciones relativas a los sistemas de contención de combustible se cumplen, en el marco del código IGF se permitiría todo sistema de contención, incluidos los sistemas de contención mediante membrana abordados en el documento BLG 15/6/1.

### **Plan de acción y año de ultimación previsto**

6.15 Tras examinar el plan de acción elaborado por el Grupo de trabajo (BLG 15/WP.5, anexo), el Subcomité refrendó la recomendación del Grupo de ampliar hasta 2014 el plazo de ultimación previsto.

## Nueva constitución del Grupo de trabajo por correspondencia

6.16 El Subcomité acordó volver a establecer el Grupo de trabajo por correspondencia, coordinado por Noruega<sup>2</sup>, y le encargó que, teniendo en cuenta la parte 2 del informe del Grupo de trabajo (BLG 15/6), llevara a cabo las siguientes tareas:

- .1 seguir elaborando el proyecto de código internacional de seguridad para los buques que utilicen gas u otros combustibles de bajo punto de inflamación (código IGF), basándose en el anexo 1 del documento BLG 15/6 y en las decisiones que figuran en el documento BLG 15/WP.5;
- .2 examinar el proyecto de Código CIG revisado, que figura en el documento BLG 15/INF.2, teniendo en cuenta la labor del Grupo de trabajo por correspondencia sobre la revisión del Código CIG, y determinar las cuestiones que deben armonizarse y/o incluirse en el proyecto de código IGF;
- .3 seguir identificando las posibles limitaciones de la aplicación del concepto de la ESD definido en las directrices provisionales y en el párrafo 2.6.3 del código IGF; y
- .4 presentar un informe al BLG 16.]

## 7 ANÁLISIS DE SINIESTROS

7.1 El Subcomité tomó nota de que no se había presentado ningún documento para examinarlo en el presente periodo de sesiones y de que este resultado es de plazo indefinido y permanece en el orden del día a la espera de las conclusiones, si las hubiera, del Subcomité FSI.

---

<sup>2</sup> 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](mailto:tbs@sjofartsdir.no)

---

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

8.1 El Subcomité recordó que el MSC 78 había encargado a los subcomités que examinaran toda interpretación unificada de la IACS presentada con miras a elaborar las correspondientes interpretaciones de la OMI, si se estimara necesario.

8.2 El Subcomité tomó nota de que no se había presentado ninguna interpretación en el presente periodo de sesiones.

## **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 el MEPC 56 había aprobado un nuevo resultado titulado "Elaboración de medidas internacionales para reducir al mínimo la transferencia de especies acuáticas invasivas debida a la contaminación biológica de los buques", para su inclusión en el orden del día bienal del Subcomité, fijando 2010 como año de ultimación previsto y tomó nota de que, en vista del considerable volumen de trabajo requerido, el MEPC 61 había acordado ampliar a 2012 el plazo de ultimación previsto para ese resultado.

9.2 El Subcomité también recordó que, reconociendo que era necesario acelerar la labor sobre este punto del orden del día, el BLG 14 había vuelto a constituir el Grupo de trabajo por correspondencia sobre la elaboración de medidas internacionales para reducir al mínimo la transferencia de especies acuáticas invasivas debida a la contaminación biológica de los buques, a fin de que prosiguiera su labor en el lapso interperiodos y presentara un informe al BLG 15.

9.3 El Subcomité también recordó que el BLG 14 había acordado volver a constituir el Grupo de trabajo sobre el agua de lastre y la contaminación biológica en este periodo de sesiones, a fin de que tratara el punto 5 del orden del día (Elaboración de Directrices y otros documentos para la implantación uniforme del Convenio BWM 2004) y este punto del orden del día, con el mandato provisional que figura en el anexo 5 del documento BLG 14/17.

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

9.4 Al examinar el informe del Grupo de trabajo por correspondencia (BLG 15/9), el Subcomité tomó nota de las distintas tareas llevadas a cabo por el Grupo desde el BLG 14

de conformidad con su mandato, y, en particular, del progreso realizado en cuanto a 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.

9.5 Al examinar el documento BLG 15/9/1 (Japón), que contiene observaciones sobre el informe del Grupo de trabajo por correspondencia, el Subcomité tomó nota de las recomendaciones relativas a las embarcaciones de recreo pequeñas y los posibles criterios para evaluar 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 las opiniones expresadas con respecto a la necesidad de viabilidad, flexibilidad y énfasis en el carácter no obligatorio de esas directrices.

9.6 El Subcomité tomó nota de la declaración formulada por la delegación de Brasil sobre la necesidad de ultimar las Directrices relativas a la contaminación biológica y, por lo que respecta a las orientaciones relativas a las embarcaciones de recreo de menos de 24 metros de eslora, manifestó su preferencia por la opción 3, recogida en el documento BLG 15/9 (Nueva Zelanda).

9.7 Los observadores de la ICS y del IPPIC respaldaron las opiniones manifestadas por Japón en relación con la necesidad de encontrar una solución práctica y recomendaron evitar aplicar criterios basados en el tamaño para la recogida del material liberado durante la limpieza con el buque en el agua.

9.8 Tras unas deliberaciones, el Subcomité acordó encargar al Grupo de trabajo sobre el agua de lastre y la contaminación biológica, constituido dentro del punto 5 del orden del día (Elaboración de directrices y otros documentos para la implantación uniforme del Convenio BWM 2004), que ultimara, con carácter de prioridad, 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 los anexos 1 y 4 del documento BLG 15/9, teniendo en cuenta las deliberaciones del Pleno, con miras a su adopción como resolución MEPC en el MEPC 62. El Subcomité también acordó encargar al Grupo de trabajo que calculara el alcance de la labor por realizar sobre la contaminación biológica de los buques y propusiera un calendario adecuado.



---

## Instrucciones al Grupo de trabajo sobre el agua de lastre y la contaminación biológica

9.9 El Subcomité acordó añadir el siguiente mandato sobre contaminación biológica de los buques al Grupo de trabajo sobre el agua de lastre y la contaminación biológica constituido durante el examen del punto 5 del orden del día (véase el párrafo 5.19):

- .1 ultimar, con carácter de prioridad, el proyecto de directrices para el control y la gestión de la contaminación de los buques a los efectos de reducir al mínimo la transferencia de especies acuáticas invasivas, junto con el proyecto de resolución MEPC para su adopción, basándose en los anexos 1 y 4 del documento BLG 15/9, teniendo en cuenta las recomendaciones que figuran en el documento BLG 15/9/1 y las deliberaciones del Pleno;
- .2 si se dispone de tiempo, examinar las opciones para facilitar orientaciones al sector de las embarcaciones de recreo respecto de la gestión de la contaminación biológica, que figuran en el párrafo 14 del informe del Grupo de trabajo por correspondencia (BLG 15/9), y ultimar el proyecto de directrices/orientaciones para las embarcaciones de recreo que tengan menos de 24 metros de eslora, basándose en el anexo 2 y/o 3 del documento BLG 15/9;
- .3 examinar el proyecto de calendario, criterios y proceso para la evaluación de la eficacia de las Directrices, basándose en el anexo 5 del documento BLG 15/9; y
- .4 examinar la necesidad de elaborar un documento de orientaciones sobre la eliminación de los desechos de la contaminación biológica en instalaciones en tierra e informar al Subcomité a este respecto.

### Informe del Grupo de trabajo

9.10 Tras examinar la parte del informe del Grupo de trabajo (BLG 15/WP.4) relativa a este punto del orden del día, el Subcomité adoptó con respecto a las cuestiones de contaminación biológica las medidas que se indican a continuación.

9.11 El Subcomité aprobó el proyecto de resolución MEPC sobre 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, que figuran en el anexo ..., para su adopción por el MEPC 62.

9.12 El Subcomité refrendó la decisión del Grupo de incluir todos los buques en el ámbito de aplicación de las Directrices para el control y la gestión de la contaminación biológica de los buques a efectos de reducir al mínimo la transferencia de especies acuáticas invasivas y de elaborar un documento de orientación independiente que facilite asesoramiento para los propietarios y/o armadores de embarcaciones de recreo de menos de 24 metros de eslora basándose en el anexo 3 del documento BLG 15/9 (Nueva Zelandia).

9.13 El Subcomité tomó nota de que, por falta de tiempo, el Grupo no había podido ultimar las deliberaciones sobre el calendario, los criterios y el proceso para evaluar la eficacia de las Directrices y examinar el mandato relativo a la posible necesidad de disponer de orientaciones sobre la eliminación de material de limpieza con el buque en el agua en instalaciones en tierra. Habida cuenta de que para ultimar la labor sobre este resultado debe disponerse de mucho tiempo, el Subcomité acordó volver a constituir el Grupo de trabajo sobre el agua de lastre y la contaminación biológica en su 16º periodo de sesiones, con el mandato que figura en el anexo 4 del documento BLG 15/WP.4.

## **10 REVISIÓN DEL CÓDIGO CIG**

### **Generalidades**

10.1 El Subcomité recordó que, tras haber examinado una propuesta del Reino Unido y la SIGTTO (MSC 83/25/15), el MSC 83 convino en incluir en el programa de trabajo del Subcomité un punto de alta prioridad titulado "Revisión del Código CIG" en colaboración con los Subcomités FP, DE, SLF y STW, según sea necesario, y a petición del Subcomité BLG. A este respecto, el Subcomité tomó nota de que el ámbito original del resultado acordado por el MSC 83 consistía en examinar todos los aspectos del Código CIG con el objeto de revisar y actualizar el Código y, cuando fuera necesario, determinar qué otros instrumentos podrían resultar afectados y necesitar las consiguientes enmiendas, teniendo en cuenta las tecnologías más recientes, las prácticas operacionales y el tamaño cada vez mayor de los buques más nuevos.

10.2 El Subcomité también recordó que el BLG 12 había puesto de relieve la elaboración en curso de las normas basadas en objetivos por el MSC y que, en su opinión, sería conveniente obrar con cautela y prudencia a fin de garantizar que en el examen del Código CIG se adopta un planteamiento basado en objetivos, y no la elaboración de normas basadas en objetivos.

10.3 El Subcomité recordó además que, tras tomar nota de la intención de la SIGTTO de presentar un proyecto de texto del Código CIG en el BLG 15, el BLG 14 había invitado a los Gobiernos Miembros y a las organizaciones internacionales a que presentaran sus observaciones sobre el proyecto de código, e invitó al Comité a ampliar el plazo de ultimación previsto del resultado hasta 2014.

10.4 El Subcomité tomó nota de que el documento BLG 15/10/3 (Reino Unido), en el que se facilita información detallada sobre un nuevo producto (*Mixed C4*) para su incorporación al capítulo 19 del Código CIG revisado, ya se había abordado en el marco del punto 3 del orden del día (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) (véanse los párrafos 3... y 3...).

### **Resultados de la labor del Comité coordinador del sector**

10.5 El Subcomité examinó los documentos BLG 15/10 y BLG 15/INF.2 (Reino Unido y SIGTTO), en los que figura el informe del resultado de la labor del Grupo coordinador del sector constituido para colaborar en la revisión del Código CIG. A este respecto, el Subcomité tomó nota de que esta labor la llevó a cabo una variada selección de representantes del sector, y de que se constituyó un Comité coordinador, integrado por 19 representantes de alto rango del sector procedentes de todo el mundo. El Comité coordinador contó con el respaldo de 10 grupos de trabajo, cada uno de los cuales examinó diversas secciones del Código y elaboró propuestas de revisión según fue necesario, entre los que se incluyó un grupo para asesorar sobre asuntos "basados en objetivos", que a su vez estuvo asistido por expertos procedentes de sociedades de clasificación, compañías de explotación 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 mantuvo informado al Comité coordinador. En total se tomó nota de que habían participado activamente en la labor de revisión del Código 129 expertos de 48 organizaciones diferentes y 18 países.

10.6 El Subcomité manifestó su agradecimiento al Reino Unido, la SIGTTO, el Comité coordinador del sector y los demás participantes por su excelente labor. Al examinar los resultados de la labor del Comité coordinador y sus recomendaciones, el Subcomité tomó nota de que en la labor de revisión realizada del Código CIG se tuvo en cuenta la estructura de las GBS, aunque se señaló que el Comité coordinador no pudo adherirse al concepto de GBS en su totalidad. No obstante, el Subcomité tomó nota de que se modificó cada uno de los capítulos del Código revisado para incorporar una nueva sección relativa a los "objetivos", cuya estructura es similar a la del capítulo II-2 del Convenio SOLAS revisado.

### **Cuál es la mejor forma de proceder con respecto a este resultado**

10.7 Al considerar cuál sería la mejor forma de proceder a la vista de los avances logrados hasta la fecha, el Subcomité tuvo en cuenta el documento BLG 15/10/1 (Alemania), en el que se propone la constitución de un grupo de trabajo por correspondencia en este periodo de sesiones para examinar el proyecto del Código CIG revisado con vistas a constituir un grupo de trabajo también en el BLG 16, y acordó que el proyecto de Código CIG (BLG 15/INF.2) siguiera examinándose en el lapso interperiodos con miras a remitir las partes pertinentes del proyecto de Código a los Subcomités FP, DE, SLF y STW, después del BLG 16, para que examinaran las partes que correspondan a sus ámbitos de competencia respectivos (véase el párrafo 10.9).

### **Propuestas de enmienda al proyecto de Código CIG revisado**

10.8 El Subcomité examinó los siguientes documentos:

- .1 BLG 15/10/2 (Alemania y Noruega), en el que se facilita un proyecto de orientaciones sobre el proyecto de estado límite de sistemas de contención de la carga que debe incluirse en la sección 4.26 del Código CIG revisado;
- .2 BLG 15/10/4 (Reino Unido), en el que se proponen: texto adicional, propuestas de enmienda y modificaciones de redacción de poca importancia con objeto de mejorar el texto del proyecto de Código CIG; y
- .3 BLG 15/10/5 (Noruega), que contiene observaciones y propuestas sobre los capítulos 5, 7, 10, 13, 16 y 18 del proyecto de Código CIG, revisado,

y acordó que las modificaciones propuestas *supra* se examinaran en el lapso interperiodos para su incorporación al proyecto de Código CIG revisado, tomando en consideración las observaciones y decisiones adoptadas en el Pleno.

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

10.9 Tras reconocer la necesidad de avanzar en lo que respecta a este resultado, el Subcomité constituyó el Grupo de trabajo por correspondencia sobre la revisión del Código CIG, coordinado por el Reino Unido\*, y le encargó que, utilizando la propuesta de proyecto de texto de Código CIG revisado que figura en el anexo del documento BLG 15/INF.2 como documento de base y teniendo en cuenta las observaciones formuladas y las decisiones adoptadas en el BLG 15, así como los documentos BLG 15/10, BLG 15/10/1, BLG 15/10/2, BLG 15/10/4 y BLG 15/10/5:

- .1 determinara las enmiendas editoriales a la propuesta de proyecto de texto y las incluyera en el texto del proyecto de Código CIG;
- .2 determinara las partes del texto que deben remitirse a otros órganos de la OMI y los órganos de la OMI pertinentes que deben participar;
- .3 tratara de armonizar los conceptos en las partes del texto del proyecto de Código CIG que se solapan con el proyecto de código IGF (BLG 15/6 y BLG 15/WP.5), con respecto a los siguientes capítulos y cuestiones conexas que deben examinarse:
  - .1 capítulo 1 (mantenimiento);
  - .2 capítulo 2 (supuesto de avería)

---

\*  
Coordinador:  
Sr. David MacRae  
Agencia Marítima y del Servicio de Guardacostas  
Spring Place  
105 Commercial Road  
Southampton  
SO15 1EG  
Reino Unido  
Teléfono: +44 (0) 23 8032 9392  
Facsímil: +44 (0) 23 8032 9204  
Correo electrónico: [David.MacRae@mca.gov.uk](mailto:David.MacRae@mca.gov.uk)

- .3 capítulo 3 (ubicación del tanque);
  - .4 capítulo 5 (tuberías de combustible gaseoso);
  - .5 capítulo 8 (exenciones en el código IGF);
  - .6 capítulo 10 (ubicación de peligros potenciales);
  - .7 capítulo 12 (compresor, cámara de bombas);
  - .8 capítulo 15 (límites de llenado);
  - .9 capítulo 16 (integridad); y
  - .10 capítulo 18 (formación);
- .4 siguiera examinando determinadas cuestiones técnicas con respecto a los capítulos siguientes:
- .1 capítulo 1 (la definición de "espacio peligroso a causa del gas" sigue siendo necesaria, y procedimiento de evaluación provisional con apéndice);
  - .2 capítulo 2 (francobordo y estabilidad (2.2: en particular, 2.2.5), ubicación de los tanques de carga (2.4), nivel de avería (2.6));
  - .3 capítulo 3 (espacios de alojamiento, de servicio y de máquinas y puestos de control (3.2: en particular, 3.2.3), acceso a los espacios situados en la zona de carga (3.5: en particular, 3.3.5));
  - .4 capítulo 4 (calentamiento de la estructura longitudinal del casco (4.18.1.5) y proyecto de estado límite, tanques independientes de tipo C (4.22: en particular, 4.22.3));
  - .5 capítulo 5 (prescripciones de prueba (5.13));

- .6 capítulo 6 (pruebas no destructivas (6.5.6), cuadro 6.2, apéndice 4);
  - .7 capítulo 10 (en particular, el ejemplo (10.3) y la definición de "zona potencialmente peligrosa" relacionada con otras partes);
  - .8 capítulo 11 (prescripciones de prueba (11.2.5, 11.3.8, 11.4.9), sistema de aspersión de agua (11.3, aplicación en cámara de máquinas semicerrada));
  - .9 capítulo 12 (espacios en los que es necesario entrar durante las operaciones normales de manipulación de la carga (12.1, en particular para la cámara de control de la carga));
  - .10 capítulo 13 (control de reboses (13.3), sistema de automatización (13.8), integración del sistema (13.9));
  - .11 capítulo 14 (prescripciones de protección personal para productos individuales (14.4, en particular 14.4.3));
  - .12 capítulo 18 (entrada en espacios (18.8), cuadro 18.1); y
  - .13 capítulo 19 (algún cambio de las prescripciones sobre los dispositivos de medición);
- .5 elaborase un proyecto de notas explicativas en el que se describa el trasfondo de los cambios, en particular en lo que respecta a los capítulos 3, 4 y 8 y el concepto de proyecto de estado límite; y
- .6 presentara un informe al BLG 16.

## **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>**

### **Generalidades**

11.1 El Subcomité recordó que el MEPC 61 había adoptado, mediante la resolución MEPC.192(61), las Directrices para la vigilancia del contenido medio de azufre a escala mundial del fueloil residual suministrado para uso a bordo de los buques, 2010, que había elaborado el BLG 14.

11.2 El Subcomité también recordó que el MEPC 61 había acordado ampliar hasta 2012 el plazo de ultimación de este resultado a fin de examinar los instrumentos no obligatorios pertinentes como consecuencia de las enmiendas al Anexo VI el Convenio MARPOL y al Código Técnico sobre los NO<sub>x</sub>, 2008.

11.3 El Subcomité recordó además que el BLG 14 había constituido un Grupo de trabajo por correspondencia para seguir elaborando las Directrices para la certificación de los motores diésel marinos equipados con sistemas de reducción catalítica selectiva (SCR) y las Directrices sobre la provisión de instalaciones de recepción, y había encargado al Grupo que presentara un informe al BLG 15.

### **Proyecto de directrices para la certificación de los motores diésel marinos equipados con sistemas de reducción catalítica selectiva (SCR) y enmiendas al Código Técnico sobre los NO<sub>x</sub>, 2008**

11.4 El Subcomité recordó que el BLG 14 no pudo ultimar las Directrices para la certificación de los motores diésel marinos equipados con sistemas de reducción catalítica selectiva, ya que quedaban pendientes de abordar una serie de cuestiones importantes, en particular, cómo puede aplicarse el concepto de familia de motores a los motores equipados con sistemas de postratamiento por reducción catalítica, y si sería necesario enmendar el Código Técnico sobre los NO<sub>x</sub>, 2008, si se certificasen por separado los motores y sistemas de SCR (Plan B de certificación).

11.5 El Subcomité tomó nota de que el MEPC 61, tras haber examinado los documentos MEPC 61/7/4 (Alemania y otros) y MEPC 61/7/8 (Japón), en los que se proponían enmiendas al Código Técnico sobre los NO<sub>x</sub>, 2008, con respecto a las pruebas de los motores diésel marinos en los que debería instalarse un dispositivo reductor de los NO<sub>x</sub>,



---

había acordado remitir los documentos antedichos al BLG 15 para su examen pormenorizado.

11.6 Tras examinar el informe del Grupo de trabajo por correspondencia (BLG 15/11 y BLG 15/INF.3), el Subcomité tomó nota de que el Grupo había seguido elaborando el proyecto de directrices para la certificación de motores diésel marinos equipados con sistemas de SCR y el proyecto de directrices para la provisión de instalaciones de recepción en virtud del Anexo VI. Sin embargo, el Grupo de trabajo por correspondencia no examinó las enmiendas al Código Técnico sobre los NO<sub>x</sub>, 2008, dado que este asunto no formaba parte de su mandato.

11.7 El Subcomité tomó nota de que el Grupo de trabajo por correspondencia había identificado una serie de aspectos críticos en relación con el procedimiento de ensayo y la aplicación del Plan B que era preciso resolver, incluida la confirmación de los puntos de carga requeridos para el ensayo de confirmación a bordo, el margen para el uso de gas simulado para la cámara SCR, la aplicación del Plan B y la vigilancia continua de los motores equipados con un sistema de control de NO<sub>x</sub> que pueda activarse y desactivarse.

11.8 El Subcomité tuvo ante sí los siguientes documentos, en los que se proponían enmiendas al Código Técnico sobre los NO<sub>x</sub>, 2008, a fin de permitir la certificación en virtud del Plan B y se formulaban observaciones conexas, para su examen:

- .1 BLG 15/11/2 (EUROMOT), en el que se facilita información sobre el efecto de la carga del motor y los distintos puntos de las modalidades para efectuar pruebas de emisiones de NO<sub>x</sub> específicas y ajustadas en función del ciclo, basadas en el ejemplo de un motor de propulsión principal de dos tiempos. En opinión de EUROMOT es necesario llevar a cabo modificaciones al Código Técnico sobre los NO<sub>x</sub>, 2008, a fin de ofrecer un procedimiento que permita la certificación de motores que no puedan certificarse de antemano en un banco de pruebas. EUROMOT respaldó el Plan B de certificación propuesto en el documento BLG 14/12/1 (Japón), en principio, aunque opinó que serían necesarias más modificaciones.
- .2 MEPC 61/7/4 (Alemania, Dinamarca y Japón), en el que se propone enmendar el Código Técnico sobre los NO<sub>x</sub>, 2008, con respecto a las pruebas de los motores diésel marinos de gran tamaño en los que vaya a

instalarse un dispositivo reductor de los NO<sub>x</sub>, ya que los sistemas combinados motor/SCR no pueden someterse a ensayos en un banco de pruebas sin considerables dificultades. Para que haya más flexibilidad en el proceso de pruebas/certificación, los coautores propusieron enmendar el párrafo 2.2.5.1 del Código Técnico sobre los NO<sub>x</sub>, 2008.

- .3 MEPC 61/7/8 (Japón), en el que se facilitan antecedentes técnicos de las propuestas de enmienda al Código Técnico sobre los NO<sub>x</sub>, 2008, que figuran en el documento MEPC 61/7/4. Japón reiteró la necesidad de enmendar el Código Técnico sobre los NO<sub>x</sub>, 2008, para introducir un procedimiento de certificación de las pruebas mediante el Plan B, a fin de evitar dificultades para la certificación mediante el Plan A de motores de gran tamaño y sistemas SCR asociados, y garantizar la implantación sin problemas del Nivel III del límite de NO<sub>x</sub>.
- .4 BLG 15/11/3 (Japón), en el que se facilitan datos técnicos a fin de confirmar la fiabilidad y viabilidad del Plan B. Japón llevó a cabo pruebas de confirmación con gas de escape de motor (correspondiente al Plan A) y con gas simulado (correspondiente al Plan B), utilizando dos tipos de agentes reductores (NH<sub>3</sub> y urea a un 40 %). Según los resultados, la desviación máxima de la tasa de reducción de NO<sub>x</sub> entre los dos planes fue del 4,5 %.

11.9 La mayoría de las delegaciones que intervinieron sobre este particular respaldó la opinión de que los actuales planes de ensayo que figuran en el Código Técnico sobre los NO<sub>x</sub>, 2008 no son adecuados para algunos motores equipados con sistemas SCR y que se necesita un plan de certificación adecuado adicional para dichos motores. Dicho plan debería ofrecer un cumplimiento equivalente al de los planes de prueba existentes, y estar debidamente documentado para que se pueda seguir el procedimiento.

11.10 Una delegación argumentó que los actuales métodos de ensayo estipulados en el Código Técnico sobre los NO<sub>x</sub>, 2008 podrían ser adecuados para los motores equipados con SCR u otros dispositivos reductores de NO<sub>x</sub> y estimó que el Plan B propuesto contravendría el actual Código Técnico sobre los NO<sub>x</sub>, 2008.

11.11 Por lo que respecta al ensayo de confirmación a bordo, algunas delegaciones recalcaron la necesidad de realizar los ensayos en un punto de carga máxima alcanzable o en un punto de carga lo más cercano posible al 100 % de la potencia nominal máxima. No obstante, la mayoría de las delegaciones se mostró a favor de realizar los ensayos al 25, 50 y 75 % de la potencia nominal, independientemente del ciclo de ensayo.

11.12 A juicio de algunas delegaciones, la aplicación del tamaño de motores para el Plan B debería limitarse únicamente a los motores de gran tamaño. No obstante, la mayoría de las delegaciones apoyó la opinión de que no debería establecerse un límite del tamaño de los motores para la aplicación del Plan B, dado que dicho Plan se aplicaría únicamente cuando no fuera apropiado el ensayo combinado debido a motivos técnicos o prácticos.

11.13 Tras someter estas cuestiones a un debate a fondo, el Subcomité acordó que se requiere un plan de certificación adicional para algunos motores equipados con sistemas SCR y que el Plan B propuesto para dichos motores debería incluirse en el proyecto de directrices. Posteriormente, el Subcomité acordó lo siguiente:

- .1 es necesario introducir enmiendas en el Código Técnico sobre los NO<sub>x</sub>, 2008 para permitir la certificación de acuerdo con el Plan B;
- .2 en el proyecto de directrices debería incluirse la prescripción relativa a los ensayos de confirmación a bordo a 25, 50 y 75 % de la potencia nominal, independientemente del ciclo de ensayo;
- .3 debería mantenerse el margen para la utilización de gas simulado para las cámaras de SCR que se especifica en el párrafo 5.3.2.1.2 del proyecto de directrices; y
- .4 no debería establecerse un límite del tamaño de los motores para la aplicación del Plan B.

11.14 El Subcomité acordó que debería encargarse al Grupo de redacción que examinara y ultimara el proyecto de directrices utilizando como punto de partida el anexo 1 del documento BLG 15/11 y que elaborara un proyecto de enmiendas al Código Técnico sobre los NO<sub>x</sub>, 2008, sobre la certificación en virtud del Plan B.

**Proyecto de directrices para la provisión de instalaciones de recepción en virtud del Anexo VI**

11.15 El Subcomité examinó el proyecto de directrices para la provisión de instalaciones de recepción en virtud del Anexo VI, que figura en el anexo 2 del informe del Grupo de trabajo por correspondencia (BLG 15/11), y convino en que el Grupo de redacción debería examinar y ultimar el proyecto de directrices utilizando el anexo 2 del documento BLG 15/11 como base.

**Especificación revisada de los combustibles para usos marinos (ISO 8217:2010)**

11.16 El Subcomité tomó nota de que el MEPC 61 le había encargado examinar la especificación revisada de los combustibles para usos marinos, ISO 8217:2010, teniendo en cuenta las propuestas formuladas en los documentos MEPC 61/4/7 (Noruega e INTERTANKO) y MEPC 61/4/9 (OCIMF), así como las observaciones formuladas en dicho periodo de sesiones.

11.17 El Subcomité tomó nota de que han de examinarse tres cuestiones por separado, a saber, la especificación revisada de los combustibles para usos marinos (ISO 8217:2010), el límite de sulfuro de hidrógeno (H<sub>2</sub>S) y una propuesta de nuevo mecanismo para el control de calidad de los combustibles.

11.18 El Subcomité examinó las partes pertinentes del documento BLG 15/11/4 (Noruega e INTERTANKO), en el que se propone la inclusión en la nota de entrega de combustible de parámetros concretos que la ISO considera pertinentes para la salud de la tripulación, la seguridad del buque y las emisiones a la atmósfera.

11.19 El Subcomité examinó el documento BLG 15/11/5 (IBIA y BIMCO), en el que se recalca que la ambición de reunir los 23 parámetros de la nueva especificación del fueloil para usos marinos de la ISO, junto con el contenido adicional recogido en las ocho cláusulas principales y en 12 anexos, puede sobrepasar el alcance de una simple adición al Anexo VI del Convenio MARPOL, especialmente dado que algunas de las disposiciones de la norma ISO 8217:2010 pudieran ser incompatibles con algunas de las disposiciones del Anexo VI del Convenio MARPOL. Los coautores propusieron que se constituyera un grupo de trabajo por correspondencia para elegir los parámetros y elementos de calidad del fueloil que tengan el mayor impacto sobre la seguridad, la contaminación ambiental y la salud, y que puedan cuantificarse con facilidad y verificarse en el lugar de entrega.

11.20 El Subcomité examinó las partes pertinentes del documento BLG 15/11/6 (IPIECA), en el que argumentó que sería inapropiado prescribir jurídicamente el cumplimiento de la norma ISO 8217:2010 al incorporarla al Anexo VI del Convenio MARPOL. Las desviaciones de cualquier parámetro del combustible que no comportan consecuencias ambientales de consideración deberían permanecer en el ámbito del acuerdo comercial entre el proveedor y el cliente, y no constituir automáticamente una "transgresión de la ley".

11.21 El Subcomité intercambió opiniones sobre la cuestión con algunas delegaciones que reiteraron que la discusión acerca de la calidad del fueloil suministrado es una cuestión comercial entre el suministrador y el cliente, y que la inclusión de parámetros adicionales en la nota de entrega de combustible daría lugar a que esos parámetros adquirieran, por defecto, carácter obligatorio, dado que dicha nota es un documento obligatorio. Se recalcó que la cuestión había sido examinada anteriormente tanto por el Subcomité BLG como por el MEPC y que, como resultado de ello, se había invitado a la ISO a que actualizara la especificación del fueloil para usos marinos, y que la ISO ya había completado dicha actualización con la publicación de la norma ISO 8217:2010.

11.22 Otras delegaciones opinaron que la calidad del combustible era la cuestión clave para el cumplimiento del Anexo VI del Convenio MARPOL y que la introducción de parámetros adicionales en la nota de entrega de combustible mejoraría la transparencia en la cadena de suministro.

11.23 Varias delegaciones manifestaron inquietudes acerca de las restricciones posibles en el desarrollo de combustibles y tecnologías alternativos en virtud del Anexo VI del Convenio MARPOL que pueden ser consecuencia de la inclusión de nuevos parámetros, y que al igual que en el caso de cualquier otro requisito normativo, era necesario tener en cuenta los aspectos prácticos y el modo de hacer cumplir cualquier disposición adicional a la regla 18 del Anexo VI del Convenio MARPOL.

### **Limitación del sulfuro de hidrógeno (H<sub>2</sub>S)**

11.24 El Subcomité examinó el documento BLG 15/11/1 (ISO) en el que se justifica la limitación del sulfuro de hidrógeno (H<sub>2</sub>S) en la nueva especificación de los combustibles para usos marinos de la ISO (ISO 8217:2010). El observador de la ISO destacó que el nivel máximo de H<sub>2</sub>S liberado en la fase de vapor de un combustible líquido debería controlarse

mediante la limitación del nivel de H<sub>2</sub>S en la fase líquida, e invitó al Subcomité a que considerase la posibilidad de ofrecer orientaciones a operarios y usuarios de fueloil con respecto a posibles medidas de carácter operacional y técnico para reducir el riesgo de que se produzca cualquier incidente que derive en el desprendimiento de gas H<sub>2</sub>S de los fueloils marinos en servicio.

11.25 Al examinar el documento BLG 15/11/6, el Subcomité tomó nota de que IPIECA facilitó información sobre cuál era el límite de H<sub>2</sub>S especificado en la norma ISO 8217:2010 cuando el Grupo de trabajo técnico de la ISO elaboró la especificación.

11.26 El Subcomité examinó el documento MEPC 61/4/9 (OCIMF), en el que se formulan observaciones sobre la inclusión de un límite máximo para el sulfuro de hidrógeno (H<sub>2</sub>S) en la especificación revisada de los combustibles para usos marinos, ISO 8217:2010. El Subcomité tomó nota de la recomendación del OCIMF de que el nivel de H<sub>2</sub>S de los fueloils suministrados para usos marinos se mantuviera lo más bajo posible y se midiera en la fase de vapor según un método normalizado que refleje las condiciones normales del funcionamiento en lo que respecta a la presión y la temperatura.

11.27 Al examinar el documento BLG 15/11/4 (Noruega e INTERTANKO), el Subcomité tomó nota de que los coautores respaldaron la opinión de que el nivel de H<sub>2</sub>S de los combustibles suministrados para usos marinos debería ser lo más bajo posible, y de que debería medirse en la fase de vapor utilizando un método normalizado y prescrito que refleje las condiciones operacionales normales de presión y temperatura.

11.28 El Subcomité tomó nota de que la exposición al vapor del H<sub>2</sub>S emitido por los fueloils entraña riesgos para la gente de mar. No obstante, con la excepción de los petroleros, no se disponía de pruebas suficientes para considerar que la exposición entrañara un riesgo importante para la gente de mar.

### **Nuevo mecanismo de control de calidad de los combustibles**

11.29 El Subcomité examinó las partes pertinentes del documento BLG 15/11/4 (Noruega e INTERTANKO), en el que se propone un nuevo mecanismo para el control de la calidad de los combustibles suministrados a los buques, según el cual las autoridades portuarias deberían introducir criterios y prescripciones específicos que regulen las operaciones de los proveedores locales de combustibles, poner los registros de proveedores de combustible

reconocidos localmente a disposición de la OMI, someter a auditoría/inspección a los proveedores locales y prohibir la mezcla de combustible a bordo de gabarras de suministro.

11.30 A este respecto, el observador de INTERTANKO recalcó que existe una necesidad específica de verificar el cumplimiento del Anexo VI del Convenio MARPOL en el caso de los fueloils mezclados a bordo de gabarras de combustible líquido.

## **Resumen**

11.31 Tras examinar a fondo las cuestiones relacionadas con la especificación revisada de los combustibles para usos marinos (ISO 8217:2010), la limitación del sulfuro de hidrógeno (H<sub>2</sub>S) y un nuevo mecanismo de control de calidad de los combustibles, el Subcomité acordó que se necesitaba más información y datos para poder examinar adecuadamente las cuestiones, e invitó a que se presentaran nuevas ponencias en futuros periodos de sesiones.

11.32 La propuesta formulada en el documento BLG 15/11/5 (IBIA y BIMCO) de constituir un grupo de trabajo por correspondencia sobre esta cuestión no recibió apoyo.

## **Enmiendas a las Directrices relativas a los sistemas de limpieza de los gases de escape (SLGE)**

11.33 El Subcomité recordó que el MEPC 59 había adoptado las Directrices sobre los sistemas de limpieza de los gases de escape, 2009, mediante la resolución MEPC.184(59) y que había acordado que los criterios de descarga del agua de lavado deberían revisarse en el futuro según se fuera disponiendo de más datos sobre los contenidos de las descargas y sus efectos, teniendo en cuenta el asesoramiento ofrecido por el GESAMP en el documento MEPC 59/4/19.

11.34 El Subcomité también recordó que el MEPC 61 le había encargado examinar enmiendas a las Directrices relativas a los sistemas de limpieza de los gases de escape, 2009 (Directrices SLGE 2009), teniendo en cuenta las propuestas formuladas en los documentos MEPC 60/4/19 (IMarEST), MEPC 60/4/25 (Noruega), MEPC 61/4/3 (Estados Unidos) y MEPC 61/4/6 (Francia).

11.35 El Subcomité examinó el documento MEPC 60/4/19 (IMarEST), en el que se proponen enmiendas a las Directrices SLGE 2009, con respecto a los criterios de descarga

del agua de lavado. IMarEST propuso que el pH del agua descargada fuera de los límites portuarios, no debería ser inferior al 3,0, a diferencia del pH = 6,5 en puerto, y presentará una evaluación del efecto del límite de pH = 3,0 al próximo periodo de sesiones. IMarEST también propuso corregir una cláusula relativa a las prescripciones de vigilancia y registro del agua de lavado para las operaciones dentro y fuera de los límites portuarios.

11.36 El Subcomité tomó nota de la información facilitada en el documento BLG 15/INF.7 (IMarEST) en el que se resume la investigación en curso sobre la dilución y dispersión del agua de lavado de sistemas de limpieza de los gases de escape llevada a cabo por la Asociación de los sistemas de limpieza de los gases de escape (EGCSA). Esta labor consistirá en una combinación de análisis teórico respaldado por modelos físicos, incluyendo variables tales como la velocidad del flujo del agua de lavado, el valor del pH, el ángulo de inyección y la temperatura, y se prevé que se ultime en 2011.

11.37 El Subcomité examinó el documento MEPC 60/4/25 (Noruega), en el que se propone examinar el marco general en lo que respecta a la aplicación de la regla 4 del Anexo VI del Convenio MARPOL y el contenido actual de las Directrices SLGE 2009. Noruega definió tres cuestiones que han de resolverse: la equivalencia con la regla 14 desde un punto de vista técnico y operacional, los posibles problemas ambientales relacionados con la limpieza de los gases de escape, incluida la descarga del agua de lavado, y sus disposiciones jurídicas y de cumplimiento para la inspección y la supervisión por los Estados rectores del puerto con respecto a la aplicación de la regla 4 del Anexo VI del Convenio MARPOL.

11.38 Al examinar el documento MEPC 61/4/3 (Estados Unidos), el Subcomité tomó nota de que los Estados Unidos respondieran a diversas cuestiones planteadas por el GESAMP (MEPC 59/4/16) y Noruega (MEPC 60/4/25) sobre las Directrices SLGE 2009 por lo que respecta a la demostración de la equivalencia, incluidos los aspectos técnicos, así como la aprobación, el cumplimiento y la verificación de los SLGE. A fin de evitar que las Directrices SLGE 2009 se sometieran a múltiples revisiones, los Estados Unidos propusieron aplazar la revisión de las Directrices SLGE 2009 hasta que se recaben más datos sobre la descarga del agua de lavado.

11.39 Al examinar el documento MEPC 61/4/6 (Francia), el Subcomité tomó nota de la propuesta de enmendar las Directrices SLGE 2009 a fin de disponer del mayor número posible de datos sobre las descargas de los SLGE en el menor tiempo posible. En particular,



---

se tomó nota de que Francia consideró que era prematuro contemplar la revisión de las Directrices SLGE 2009 en este momento, dado que con ello se retrasaría el desarrollo de estos sistemas y su puesta a prueba más amplia en la práctica.

11.40 El Subcomité reconoció que la disponibilidad de sistemas de limpieza de los gases de escape era de vital importancia para la implantación eficaz del Anexo VI del Convenio MARPOL y que era necesario disponer de más tiempo y proseguir el examen de esta cuestión para recabar datos técnicos y operacionales antes de considerar nuevas enmiendas a las Directrices SLGE 2009.

11.41 La Delegación de Panamá manifestó la opinión de que el MEPC 59 había adoptado las Directrices SLGE 2009 sin la debida consideración.

11.42 El Subcomité tomó nota de la información facilitada por Finlandia con respecto a la composición y la calidad del agua de lavado, basada en resultados de un ensayo con el sistema depurador de gases de escape a bordo de la motonave **SUULA** (BLG 15/INF.3, anexo).

11.43 El Subcomité intercambió opiniones sobre la necesidad de introducir más enmiendas en las Directrices SLGE 2009, y algunas delegaciones se refirieron al párrafo 18 del documento MEPC 61/4/3, la necesidad de mantener un enfoque basado en objetivos en la elaboración de dichas directrices y la necesidad de obtener más resultados. A fin de evitar múltiples revisiones, el Subcomité acordó no recomendar ninguna enmienda a las Directrices SLGE 2009, en este periodo de sesiones, e invitó a los Gobiernos Miembros y organizaciones internacionales a que presenten, en futuros periodos de sesiones, los resultados y experiencias derivados de la aplicación de las Directrices SLGE 2009, incluyendo información y datos pertinentes a fin de que dicha información permita al Subcomité estar en mejores condiciones de llevar a cabo un examen de las Directrices SLGE 2009, en el futuro.

#### **Otras directrices y documentos de orientación necesarios en virtud del Anexo VI del Convenio MARPOL y el Código Técnico sobre los NO<sub>x</sub>, 2008**

11.44 El Subcomité tomó nota de que seguían pendientes otras cuestiones relativas al Anexo VI del Convenio MARPOL revisado y el Código Técnico sobre los NO<sub>x</sub>, 2008, y su implantación sin dificultades, y que deberían abordarse en este periodo de sesiones. Teniendo en cuenta el plazo de ultimación de este resultado previsto para 2012, el

Subcomité estimó que la siguiente lista de orientaciones y directrices seguía siendo válida y era necesario elaborarla:

- .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 del Anexo VI del Convenio MARPOL;
- .2 directrices necesarias en virtud del párrafo 2.2.5.6 del Código Técnico sobre los NO<sub>x</sub>, 2008, revisado (dispositivos de reducción de los NO<sub>x</sub>);
- .3 orientaciones con respecto al agua como medio de control principal, la emulsificación, la humidificación del aire de carga o la inyección directa; y
- .4 orientaciones con respecto a los combustibles gaseosos, el gas natural u otros gases, así como los factores de cálculo del Código Técnico sobre los NO<sub>x</sub> y las cuestiones específicas relacionadas con las pruebas de los motores que utilizan tales combustibles.

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

11.45 A fin de elaborar el resto de directrices y el documento orientativo, el Subcomité constituyó el Grupo de trabajo por correspondencia sobre el examen de los instrumentos no obligatorios pertinentes como consecuencia de las enmiendas al Anexo IV del Convenio MARPOL y el Código Técnico sobre los NO<sub>x</sub>, bajo la coordinación de...<sup>3</sup> y le encargó lo siguiente:

- .1 elaborar un proyecto de 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 del Anexo IV del Convenio MARPOL;
- .2 elaborar el proyecto de directrices prescrito en el párrafo 2.2.5.6 del Código Técnico sobre los NO<sub>x</sub> de 2008 (dispositivos de reducción de NO<sub>x</sub>);

---

<sup>3</sup> **Coordinador:** pendiente de decidir

- .3 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;
- .4 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 sobre los NO<sub>x</sub> y las cuestiones específicas relacionadas con las pruebas de los motores que utilizan tales combustibles;
- .5 presentar un informe por escrito al BLG 16.]

## **CARBONO NEGRO**

11.46 El Subcomité recordó que el MEPC 58 había tomado nota de la información facilitada en el documento MEPC 58/INF.21 (FOEI) sobre el resumen y el análisis de diversos enfoques para la reducción de las emisiones de agentes de forzamiento climático causadas por el transporte marítimo internacional, en el que se incluye información sobre los efectos del carbono negro. Al examinar el documento MSC 60/4/24 (Estados Unidos, Noruega y Suecia), el MEPC 60 había deliberado sobre si era necesario adoptar por separado medidas para reducir las emisiones ocasionadas por el transporte marítimo en la región del Ártico y cómo debería relacionarse esto con la labor general de prevención de la contaminación atmosférica ocasionada por los buques en el contexto del Anexo VI del Convenio MARPOL y la labor de la Organización sobre los GEI.

11.47 El Subcomité también recordó que el MEPC 61 había acordado invitar a los Gobiernos Miembros y a las organizaciones internacionales interesados a presentar propuestas concretas con medidas específicas al BLG 15.

11.48 El Subcomité tomó nota de la información facilitada en los documentos BLG 15/INF.5 y BLG/INF.8 (CSC) sobre un informe actual utilizado de un inventario reciente de las emisiones de carbono orgánico y dióxido de azufre debidas a la actividad del transporte marítimo internacional en el Ártico, y de un nuevo informe científico llevado a cabo por un comité de expertos internacionales en el que se evalúa la información disponible sobre el carbono negro.

11.49 El Subcomité tomó nota del documento BLG 15/WP.8 (Secretaría), en el que se facilitan antecedentes y un proyecto de esquema de posibles enfoques para abordar la cuestión del carbono negro, así como una perspectiva general de los diferentes métodos de medición.

11.50 Tras un intercambio de opiniones, el Subcomité acordó que era necesario solicitar instrucciones más claras al MECP sobre la manera de abordar la cuestión del carbono negro.

11.51 Por consiguiente, el Subcomité invitó a los Gobiernos Miembros y a las organizaciones internacionales a que presentaran documentos con propuestas concretas al MEPC para poder seguir examinando esta cuestión, incluida la elaboración de una definición de carbono negro.

### **Examen de la disposición relativa al límite del Nivel III para los NO<sub>x</sub>**

11.52 El Subcomité recordó lo prescrito en virtud de la regla 13.10 del Anexo VI del Convenio MARPOL revisado en virtud de la cual la Organización efectuará un examen, que se iniciará en 2012 y se completará a más tardar en 2013, de los avances tecnológicos que se hayan producido, a fin de implantar las normas relativas a las emisiones de NO<sub>x</sub> del Nivel III indicadas en el apartado 5.1.1 de la regla 13 del Anexo VI del Convenio MARPOL y, de ser necesario, ajustada a los plazos (fecha efectiva) establecidos en ese apartado.

11.53 A fin de avanzar en el proceso de examen, el Subcomité acordó invitar a la Secretaría a que elaborase un documento breve destacando los requisitos del estudio que se presentará al MEPC 62 en el marco del punto 4 del orden del día, "Prevención de la contaminación atmosférica ocasionada por los buques", y también invitó a los Gobiernos Miembros y a las organizaciones internacionales a que presenten la información pertinente.

### **Constitución del grupo de redacción**

11.54 El Subcomité acordó constituir el Grupo de redacción sobre cuestiones relacionadas con el Anexo VI del Convenio MARPOL y el Código Técnico sobre los NO<sub>x</sub> y le encargó que, teniendo en cuenta las observaciones formuladas y las decisiones adoptadas en el Pleno, realizara las siguientes tareas:

- .1 examinar y ultimar el texto del proyecto de directrices para abordar aspectos adicionales del Código Técnico sobre los NO<sub>x</sub>, 2008, relativos a

prescripciones específicas aplicables a los motores diésel marinos equipados con sistemas de reducción catalítica selectiva (SCR), utilizando como base el anexo 1 del documento BLG 15/11 y, al hacerlo y para garantizar la coherencia, elaborar un proyecto de enmiendas al Código Técnico sobre los NO<sub>x</sub>, 2008, con respecto al Plan B de certificación y las enmiendas consiguientes al Código Técnico sobre los NO<sub>x</sub>, 2008, si fuera necesario; y

- .2 examinar y ultimar el texto del proyecto de directrices para la provisión de instalaciones de recepción en virtud del Anexo VI, utilizando como base el anexo 2 del documento BLG 15/11.

### **[Informe del Grupo de redacción]**

11.55 Tras haber examinado el informe del Grupo de redacción (BLG 15/WP.6), el Subcomité lo aprobó en general y adoptó las medidas que se indican a continuación:

#### ***Proyecto de enmiendas al Código Técnico sobre los NO<sub>x</sub>, 2008***

11.56 El Subcomité aceptó el proyecto de enmiendas al Código Técnico sobre los NO<sub>x</sub>, 2008, que figura en el anexo..., a fin de presentarlo al MEPC 62 para su aprobación.

#### ***Directrices SCR***

11.57 El Subcomité tomó nota de que el Grupo no había alcanzado un consenso respecto de si mantener o suprimir el párrafo 6.7 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). Después de cierto debate, el Subcomité acordó que el párrafo 6.7 debería [mantenerse] [suprimirse]. El Subcomité también tomó nota del punto de vista del Grupo respecto de suprimir del proyecto de directrices la sección sobre el procedimiento de reconocimiento periódico.

11.58 El Subcomité aceptó el proyecto de resolución MEPC que contiene las 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), que figura en el anexo..., a fin de presentarlo al MEPC 62 para su adopción.

### ***Directrices para la provisión de instalaciones de recepción en virtud del Anexo VI***

11.59 El Subcomité aceptó el proyecto de resolución MEPC que contiene las directrices para la provisión de instalaciones de recepción en virtud del Anexo VI del Convenio MARPOL, que figura en el anexo..., a fin de presentarlo al MEPC 62 para su adopción.]

## **12 ELABORACIÓN DE UN CÓDIGO PARA EL TRANSPORTE Y LA MANIPULACIÓN DE CANTIDADES LIMITADAS DE SUSTANCIAS LÍQUIDAS A GRANEL POTENCIALMENTE PELIGROSAS Y NOCIVAS EN BUQUES DE APOYO MAR ADENTRO**

12.1 El Subcomité recordó que el MEPC 60 había aprobado un resultado no previsto titulado "Elaboración de un código para el transporte y la manipulación de cantidades limitadas de sustancias líquidas a granel potencialmente peligrosas y nocivas en buques de apoyo mar adentro", para su inclusión en el orden del día bienal del Subcomité, fijando 2012 como año de ultimación previsto. Al aceptar ese resultado como nuevo resultado, se reconoció que el establecimiento de unas orientaciones claras en el código para el transporte de productos químicos en buques de apoyo mar adentro proporcionaría unas orientaciones adecuadas para la labor de todas las partes interesadas en el transporte y la manipulación de cantidades limitadas de sustancias a granel potencialmente peligrosas y nocivas en buques de apoyo mar adentro.

12.2 El Subcomité examinó los siguientes documentos:

- .1 BLG 15/12 (Dinamarca), que contiene el proyecto de revisión de Directrices para el transporte y la manipulación de sustancias líquidas a granel potencialmente peligrosas y nocivas en buques de apoyo mar adentro, basadas en la resolución A.673(16) (a las que se hace referencia como código para el transporte de productos químicos en buques de apoyo mar adentro) para un examen más a fondo;
- .2 BLG 15/12/1 (Vanuatu), en el que se propone que en la aplicación del Código CIQ a los buques de apoyo mar adentro se han de reflejar las

necesidades del sector de energía mar adentro, más en consonancia con el concepto anterior de la resolución A.673(16) y su propósito original;

- .3 BLG 15/12/2 (Vanuatu), que contiene el informe del Grupo de trabajo multisectorial para actualizar la resolución A.673(16);
- .4 BLG 15/12/3 (Vanuatu), que contiene observaciones sobre la propuesta de Dinamarca de aplicar las prescripciones nacionales del Reino Unido a la carga de retorno de fangos usados procedentes de instalaciones de perforación en los buques de apoyo mar adentro;
- .5 BLG 15/12/4 (Vanuatu), que contiene observaciones sobre las características de proyecto de los buques de apoyo mar adentro en comparación con las de los buques tanque a los efectos de evaluar las inquietudes que existen en cuanto a la capacidad de los tanques;
- .6 BLG 15/12/5 (Vanuatu), que contiene observaciones sobre la segregación de la carga en los buques de apoyo mar adentro, según figura en la resolución A.673(16), en comparación con el Código CIQ;
- .7 BLG 15/12/6 (Estados Unidos), que contiene observaciones sobre la propuesta de Dinamarca relativa a la elaboración de un código para buques de apoyo mar adentro que transporten sustancias líquidas potencialmente peligrosas y nocivas en cantidades limitadas; y
- .8 BLG 15/12/7 (Noruega), que contiene observaciones sobre la propuesta de Dinamarca relativa a la elaboración de un código para buques de apoyo mar adentro que transporten sustancias líquidas potencialmente peligrosas y nocivas en cantidades limitadas.

12.3 Al examinar los documentos mencionados, el Subcomité tomó nota, entre otras, de las siguientes opiniones expresadas durante las deliberaciones:

- .1 que el código para el transporte de productos químicos en buques de apoyo mar adentro, que figura en el anexo del documento BLG 15/12 (Dinamarca), era un buen punto de partida para una elaboración posterior,

- ya que daría lugar a un régimen de certificación único, reduciría el número de exenciones y excepciones, facilitaba una definición clara de buque de apoyo mar adentro y facilitaba una lista de carga clara;
- .2 que los principios fundamentales y la intención inicial de las Directrices para el transporte y la manipulación de sustancias líquidas a granel potencialmente peligrosas y nocivas en buques de apoyo mar adentro, adoptadas mediante la resolución A.673(16), deberían mantenerse, y el nuevo Código debería tener en cuenta la evolución compleja y continuada del sector mar adentro, así como las características de proyecto y de servicio únicas de esos buques;
- .3 que la aplicación generalizada de las prescripciones del Código CIQ a los buques de apoyo mar adentro restringiría de manera innecesaria el proyecto, la innovación y el funcionamiento normal de los buques de apoyo mar adentro y que cuando se elaboren las orientaciones deberían examinarse atentamente los aspectos relacionados con la aptitud del buque para conservar la flotabilidad, la lucha contra incendios, la respiración de los tanques de carga, las zonas de carga y la capacidad, y los productos que deben transportarse (incluidos los desechos químicos líquidos, fluidos de perforación, etc.);
- .4 que se necesitan más aclaraciones con respecto a la aplicación y el alcance del nuevo Código, el carácter recomendatorio del Código, la responsabilidad de los capitanes de los buques de apoyo mar adentro, así como la vinculación y la armonización con otros instrumentos de la OMI; y
- .5 que durante la elaboración del nuevo Código para el transporte de productos químicos en buques de apoyo mar adentro debería pedirse el asesoramiento de otros subcomités cuando sea necesario.

#### **[Constitución del grupo de trabajo por correspondencia**

12.4 Con objeto de seguir adelante con la labor relativa a ese resultado durante el lapso interperiodos, el Subcomité constituyó el Grupo de trabajo por correspondencia sobre la elaboración del código para el transporte de productos químicos en buques de apoyo mar



---

adentro coordinado por Dinamarca\*, y le encargó que, teniendo en cuenta las observaciones y decisiones del BLG 15, llevara a cabo las siguientes tareas:

- .1 elaborar el proyecto de código para el transporte y la manipulación de cantidades limitadas de sustancias líquidas a granel potencialmente peligrosas y nocivas en buques de apoyo mar adentro (Código para el transporte de productos químicos en buques de apoyo mar adentro), ultimando el documento BLG 15/12 como punto de partida y teniendo en cuenta los documentos BLG 15/12/1, BLG 15/12/2, BLG 15/12/3, BLG 15/12/4, BLG 15/12/5, BLG 15/12/6 y BLG 15/12/7;
- .2 examinar la necesidad de introducir enmiendas a los instrumentos de la OMI conexos, a fin de garantizar que se mantenga la coherencia con la propuesta de código para el transporte de productos químicos en buques de apoyo mar adentro; y
- .3 presentar un informe al BLG 16.]

### **13 ENMIENDAS AL CONVENIO SOLAS PARA INTRODUCIR EJERCICIOS OBLIGATORIOS DE ENTRADA Y SALVAMENTO EN ESPACIOS CERRADOS**

#### **Generalidades**

13.1 El Subcomité recordó que el MSC 87, tras examinar los documentos MSC 87/24/3 (Bahamas, Vanuatu, OCIMF e IACS) y MSC 87/24/15 (Chile, Chipre, Italia, Países Bajos, Panamá, República Islámica del Irán e IPTA), en el que se proponen enmiendas al Convenio SOLAS para introducir ejercicios obligatorios de entrada y salvamento en espacios cerrados a fin de garantizar que la gente de mar que entre en tales espacios esté familiarizada con las precauciones que deben adoptarse antes de entrar y en caso de accidente, había acordado incluir en los órdenes del día bienales de los subcomités BLG y DSC y en los órdenes del día provisionales del DSC 15 y el BLG 15 un resultado no previsto titulado "Enmiendas al

---

\*

**Coordinador:**

Sra. Clea Henriksen  
Danish Maritime Authority  
Vermundsgade 38 C  
Copenhague  
Dinamarca  
2100  
Teléfono: +45 3917 4531  
Correo electrónico: [cge@dma.dk](mailto:cge@dma.dk)

Convenio SOLAS para introducir ejercicios obligatorios de entrada y salvamento en espacios cerrados", fijando 2012 como año previsto de ultimación y nombrando al Subcomité DSC como órgano coordinador.

### **Resultados del DSC 15**

13.2 Tras examinar los resultados del DSC 15 (BLG 15/13), el Subcomité tomó nota de que el DSC 15, al examinar el documento DSC 15/17 (Bahamas, Chile, República Islámica del Irán, Vanuatu, IACS y OCIMF), en el que se proponen enmiendas al Convenio SOLAS para introducir ejercicios obligatorios de entrada y salvamento en espacios cerrados, había tomado nota de que la mayoría de las delegaciones que intervinieron opinaban que la publicación de orientaciones (por ejemplo, la resolución A.864(20), políticas de la compañía, etc.) no había alcanzado el efecto deseado de garantizar los conocimientos, la formación y la comprensión adecuados de los peligros que supone entrar en espacios cerrados y, por consiguiente, el único planteamiento práctico para reducir de víctimas mortales era disponer de ejercicios obligatorios en virtud del Convenio SOLAS, de modo que la gente de mar que deba o decida entrar en espacios cerrados esté familiarizada con las precauciones que debe tomar antes de hacerlo y con las estrategias de salvamento eficaces en caso de producirse un accidente.

13.3 El Subcomité también tomó nota de que otras delegaciones en el DSC 15 se habían mostrado de la opinión de que el Convenio SOLAS no era un instrumento idóneo para abordar esa importante cuestión, teniendo presente que dichos accidentes mortales se deben a un fallo del sistema de gestión de la seguridad, y opinaron que esa cuestión se abordaría mejor en el contexto del Convenio de Formación y/o el Código IGS, según proceda.

13.4 En ese contexto, tras examinar la opinión expresada por el Grupo de trabajo sobre la revisión de las Recomendaciones relativas a la entrada en espacios cerrados a bordo de los buques, el DSC 15 tomó nota de que no se había podido llegar a un consenso acerca de la manera de avanzar, debido a la falta de tiempo, y decidió invitar a los Gobiernos Miembros y a las organizaciones internacionales a que presentaran observaciones y propuestas sobre esa cuestión al DSC 16. Además, el DSC 15 invitó al Subcomité BLG a que examinara el documento DSC 15/17, ya que en él se abordaban cuestiones importantes que son también de la incumbencia del Subcomité BLG, con miras a informar al DSC 16 de

---

los resultados de dicho examen, teniendo en cuenta que en el BLG 16 se constituirá un grupo de trabajo sobre ese asunto.

### **Examen sobre si deberán elaborarse prescripciones obligatorias**

13.5 El Subcomité tomó nota de que el objetivo de los ejercicios propuestos (DSC 15/17) es asegurarse de que los marinos de los que pueda esperarse que entren o que decidan entrar en espacios cerrados estén familiarizados con las precauciones que deben tomar antes de hacerlo y garantizar que se dispone de estrategias eficaces de salvamento en caso de accidente.

13.6 Al examinar la propuesta mencionada, algunas delegaciones opinaron que el Convenio SOLAS no era el instrumento adecuado para abordar esa importante cuestión, teniendo en cuenta que dichas víctimas mortales se deben a un fallo del sistema de gestión de la seguridad, y opinaron que esa cuestión se abordaría mejor en el contexto del Código IGS.

13.7 La delegación de las Islas Cook reiteró su opinión expresada en el MSC 87 de que, aunque en las enmiendas del Convenio y el Código de Formación se habían incluido unos conocimientos básicos de seguridad, primero debería impartirse la formación y luego debería complementarse esta con ejercicios a bordo, y no en el orden contrario, de otro modo los ejercicios propuestos por las Bahamas no tendrían el efecto deseado.

13.8 A pesar de las opiniones arriba señaladas, el Subcomité tomó nota de que la mayoría de las delegaciones que intervinieron opinaban que la manera más práctica de reducir el número de víctimas mortales era disponer de ejercicios obligatorios en virtud del Convenio SOLAS, de modo que los marinos que deban entrar en espacios cerrados estén familiarizados con las precauciones que se deben tomar antes de hacerlo y con las estrategias de salvamento eficaces en caso de accidente, teniendo en cuenta que en el Convenio SOLAS se prescriben ejercicios de lucha contra incendios y operaciones de salvamento y que en el pasado las iniciativas de la OMI a ese respecto no habían dado lugar a una reducción del número de víctimas mortales.

13.9 Tras unas extensas deliberaciones sobre ese importante asunto, el Subcomité alentó a los Gobiernos Miembros y a las organizaciones internacionales a que presentaran sus observaciones y propuestas al DSC 16, teniendo en cuenta que el Subcomité DSC, que era el coordinador de ese resultado, constituiría un grupo de trabajo en su próximo periodo

de sesiones para examinar a fondo ese asunto. A ese respecto, el Subcomité también invitó a los Gobiernos Miembros y a las organizaciones internacionales a que presentaran sus observaciones y propuestas al BLG 16, que debería tener en cuenta el resultado del DSC 16 y centrarse en las cuestiones que forman parte específicamente del mandato de ese Subcomité.

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

### **Generalidades**

14.1 El Subcomité recordó que el MSC 85, tras examinar la justificación elaborada por el DSC 13 relativa al examen y la revisión de las disposiciones específicas de las Recomendaciones relativas a la entrada en espacios cerrados a bordo de los buques (resolución A.864(20)), había acordado incluir un nuevo punto en los programas de trabajo de los subcomités BLG. DSC. FP y STW, y había designado al Subcomité DSC como coordinador.

14.2 El Subcomité también recordó que el BLG 14 no había propuesto ninguna enmienda a las Recomendaciones por el momento. No obstante, reconociendo la importancia de la cuestión, el BLG 14 había recomendado que se siguiera trabajando en los ámbitos en los que tenían conocimientos especializados, en caso de que el Comité lo juzgara necesario. Seguidamente se alentó a los Gobiernos miembros y a las organizaciones internacionales a que participaran en la labor del Grupo de trabajo por correspondencia del DSC constituido por el DSC 14.

### **Resultados del FP 54**

14.3 El Subcomité tomó nota de que el FP 54 (BLG 15/14, párrafos 2 a 8), tras haber deliberado extensamente sobre los documentos presentados en ese periodo de sesiones, había tomado nota de las cuestiones con respecto a las cuales había un acuerdo general; y en particular de que la inmensa mayoría de las delegaciones que intervinieron sobre esa cuestión se habían mostrado de acuerdo en que:

- .1 la OMI debería elaborar una sola serie de recomendaciones generales para ofrecer al sector orientaciones sobre los riesgos que conlleva la entrada en espacios cerrados a bordo de los buques.

- .2 deberían reforzarse las disposiciones del Código IGS para promover la toma de conciencia respecto de la necesidad de observar los procedimientos de seguridad establecidos para la entrada y el salvamento en espacios cerrados; y
- .3 en el contexto de la revisión de las Recomendaciones deberían tenerse en cuenta algunas de las propuestas que figuran en el documento FP 54/17/1 (IPTA) sobre la elaboración de directrices sobre la entrada en los tanques de los buques quimiqueros.

14.4 En ese contexto, el Subcomité tomó nota de que en opinión del FP 54 el Subcomité DSC debería examinar el proyecto de directrices que figura en el anexo del documento FP 54/17/1, a la luz de la labor de revisión de la resolución A.864(20), habida cuenta de y su aplicabilidad a todos los tanques. En particular, el FP 54 había convenido en que el DSC 15 debería examinar en particular la sección 2 (utilización del nitrógeno) de las directrices mencionadas, con miras a incluir las disposiciones pertinentes en las Recomendaciones revisadas y alentó a los Gobiernos Miembros y a las organizaciones internacionales a que participaran en la labor del Grupo de trabajo por correspondencia del DSC encargado de esa cuestión.

14.5 El Subcomité también tomó nota de que el FP 54, tras reconocer que la entrada en los tanques de los buques quimiqueros requería una atención especial, que el Subcomité BLG era el órgano especializado en las cuestiones relacionadas con los buques tanque, y que sería conveniente poner en conocimiento del Subcomité, para un examen de expertos, el proyecto de directrices que figura en el anexo del documento FP 54/17/1, teniendo en cuenta su aplicabilidad a todos los buques tanque, y acordó remitir dicho documento al BLG 15 para su examen.

### **Resultados del MSC 87**

14.6 En el contexto de los resultados del FP 54 (DSC 15/10/3), el Subcomité tomó nota de que el MSC 87, teniendo en cuenta las opiniones de las delegaciones de las Bahamas, las Islas Cook y el Presidente del Subcomité DSC sobre la cuestión de remitir el documento FP 54/17/1 al BLG 15, había encargado al DSC 15 que remitiera sus resultados al STW 42, al BLG 15 y al FP 55 para que sus opiniones de expertos pudieran tenerse en cuenta en el

MSC 89 y la A 27, según procediera, de manera que pudiera ultimarse la labor de revisión de las Recomendaciones en el MSC 89, con miras a su adopción en la próxima Asamblea.

### **Resultados del DSC 15**

14.7 El Subcomité tomó nota de que el DSC 15, tras examinar el informe del Grupo de trabajo por correspondencia sobre las Recomendaciones relativas a la entrada en los espacios cerrados a bordo de los buques (DSC 15/10/1), había acordado que deberían elaborarse dos series de directrices:

- .1 una serie de recomendaciones genéricas que traten de los peligros relacionados con la entrada en espacios cerrados en todos los buques; y
- .2 una serie de directrices que traten específicamente de la entrada en los espacios de carga protegidos por sistemas de gas inerte en los buques tanque,

y tomó nota de que la elaboración de la primera serie de recomendaciones (párrafo 14.7.1) pertenecía a su ámbito de competencias, mientras que la elaboración de la segunda (párrafo 14.7.2) era competencia del Subcomité BLG.

14.8 Seguidamente el DSC 15 encargó al Grupo de trabajo pertinente que extrajera el proyecto de disposiciones relativas a los espacios de carga protegidos por sistemas de gas inerte en los buques tanque, según procediera, de las Recomendaciones genéricas que figuran en el anexo del documento DSC 15/10/1. Tras examinar el informe del Grupo de trabajo mencionado (DSC 15/WP.4), el DSC 15 tomó nota de que se había añadido una nueva sección 10.4 al proyecto de Recomendaciones revisadas, con objeto de atender a las preocupaciones que suscitaba la utilización del nitrógeno como gas de inertización a bordo de todos los tipos de buque. En ese contexto, el DSC 15 convino en remitir la sección 10.4 del proyecto de Recomendaciones revisadas y el documento FP 54/17/1, que contiene el proyecto de directrices sobre la entrada en los tanques de los quimiqueros, al BLG 15, para que este examine si deberían elaborarse otras directrices sobre la entrada en los espacios de carga de los buques tanque que utilicen nitrógeno como medio de inertización.

14.9 Teniendo en cuenta las decisiones mencionadas, el DSC 15 estuvo de acuerdo con el proyecto de recomendaciones revisadas relativas a la entrada en espacios cerrados a

bordo de los buques y el proyecto de resolución de la Asamblea conexo que figuran en el anexo 6 del documento DSC 15/18, para su presentación al MSC 89, con miras a su aprobación y posterior adopción por la A 27.

### **Elaboración de otras directrices para los buques tanque que utilizan el nitrógeno como medio de inertización**

14.10 Tras examinar los resultados del FP 54 y el DSC 15 sobre si debería elaborarse una serie distinta de directrices para los buques tanque que utilicen nitrógeno como medio de inertización, el Subcomité acordó elaborar un proyecto de directrices relativas a la entrada en los tanques de los buques tanque que utilicen nitrógeno como medio de inertización, basándose en el documento FP 54/17/1, modificado mediante el documento BLG 15/14/1 (Bahamas e Islas Cook), con miras a su distribución mediante una circular MSC.

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

14.11 Tras examinar la cuestión arriba mencionada, el Subcomité constituyó el Grupo de redacción sobre la revisión de las Recomendaciones relativas a la entrada en espacios cerrados a bordo de los buques y le encargó que, teniendo en cuenta las decisiones pertinentes adoptadas en el DSC 15 (DSC 15/18, sección 10) respecto a la elaboración de las Recomendaciones revisadas relativas a la entrada en espacios cerrados a bordo de los buques, y teniendo en cuenta las observaciones y decisiones del Pleno, llevara a cabo la siguientes tareas:

- .1 elaborar un proyecto de directrices relativas a la entrada en los tanques de los buques tanque que utilicen nitrógeno como medio de inertización, basándose en el documento FP 54/17/1, modificado mediante el documento BLG 15/14/1, y la circular MSC conexas, para su examen por el Subcomité, con miras a su presentación en el MSC 89 para su aprobación; y
- .2 proponer modificaciones consiguientes, según proceda, a la sección 10.4 del proyecto de Recomendaciones revisadas relativas a la entrada en espacios cerrados a bordo de los buques (DSC 15/18, anexo 6).

**Informe del Grupo de redacción**

14.12 Tras examinar el informe del Grupo de redacción (BLG 15/WP.7), el Subcomité lo aprobó en general y adoptó las medidas que se señalan a continuación.

***Proyecto de directrices relativas a la entrada en los tanques de los buques tanque que utilicen nitrógeno como medio de inertización***

14.13 Al examinar el proyecto de directrices relativas a la entrada en los tanques de los buques tanque que utilicen nitrógeno como medio de inertización, elaboradas por el Grupo, la delegación de Argentina se mostró preocupada de que en el proyecto de directrices se había duplicado el número de disposiciones que había en el proyecto de Recomendación revisada elaborado por el DSC 15 y, por lo tanto, informó al Subcomité de que tenía la intención de analizar en detalle los dos proyectos de instrumentos mencionados y, si se consideraba adecuado, presentarían sus observaciones sobre ese asunto en el MSC 89. A este respecto el Subcomité, tras tomar nota de otras opiniones expresadas sobre la cuestión, invitó a los Gobiernos Miembros y a las organizaciones internacionales a que presentaran sus observaciones y propuestas al MSC 89.

14.14 Tras examinar las opiniones arriba mencionadas, el Subcomité se mostró de acuerdo con el proyecto de circular MSC sobre las directrices relativas a la entrada en los tanques de los buques tanque que utilicen nitrógeno como medio de inertización, que figura en el anexo ..., para su aprobación por el MSC 89.

***Examen del proyecto de Recomendaciones revisadas relativas a la entrada en espacios cerrados a bordo de los buques, elaboradas por el DSC 15***

14.15 A la luz de la decisión mencionada (véase el párrafo 14.14), el Subcomité se mostró de acuerdo con la modificación consiguiente a la sección 10.4 del proyecto de Recomendaciones revisadas relativas a la entrada en espacios cerrados a bordo de los buques (DSC 15/18, anexo 6), que figura en el anexo ..., para su presentación al MSC 89, a fin de que sea examinada junto con la aprobación del proyecto de Recomendaciones revisadas.



## **Ultimación de la labor sobre este resultado**

14.16 Se invitó al Comité a que tomara nota de que se había ultimado la labor sobre este resultado.

## **15 EXAMEN DE LAS PROPUESTAS DE ENMIENDAS AL CAPÍTULO 14 DEL CÓDIGO SSCI RELATIVAS A LOS BUQUES QUE TRANSPORTEN SUSTANCIAS LÍQUIDAS ENUMERADAS EN EL CÓDIGO CIQ**

### **Generalidades**

15.1 El Subcomité recordó que el BLG 14, tras examinar el proyecto de enmiendas al capítulo 14 del Código SSCI que el Subcomité FP había elaborado, había opinado que las enmiendas propuestas en relación con los sistemas fijos a base de espuma instalados en cubierta podrían implicar una nueva prescripción relativa al equipo de a bordo para los buques que transporten sustancias enumeradas en los capítulos 17 y 18 del Código CIQ y había invitado al MSC 87 a que aprobara un resultado no previsto en el orden del día bienal del Subcomité, fijando 2011 como año previsto para su ultimación, de manera que el BLG 15 pudiera examinar más a fondo la cuestión y asesorar al FP 55 en consonancia.

15.2 En vista de lo anterior, el BLG 14 había convenido en invitar al Subcomité FP a que esperara para incluir las enmiendas relativas al Código CIQ en las propuestas de enmiendas al capítulo 14 del Código SSCI y había pedido al FP 54 que facilitara la información pertinente sobre los ensayos de productos químicos que tengan un alto punto de inflamación por lo que respecta al régimen de aplicación de la espuma.

### **Resultados del FP 54 y el MSC 87**

15.3 El Subcomité tomó nota de que el FP 54 había decidido, atendiendo a la petición del BLG 14, aplazar las propuestas de enmiendas al capítulo 14 del Código SSCI, a la espera de recibir el asesoramiento del Subcomité BLG y la decisión pertinente del MSC 87 sobre esa cuestión. Mientras tanto, el FP 54 había invitado a los Gobiernos Miembros y a las organizaciones internacionales a que presentaran información pertinente sobre los ensayos de los productos químicos con un alto punto de inflamación por lo que respecta al régimen de aplicación de la espuma.

15.4 A pesar de lo anterior, el Subcomité tomó nota de que el FP 54, tras tomar nota de la postura de su Grupo de trabajo sobre pruebas de funcionamiento y normas de aprobación de los sistemas de seguridad contra incendios, que había examinado las observaciones del BLG 14, había refrendado la opinión de que las preocupaciones expresadas en el párrafo 15.1 *supra* no coincidían con su entendimiento del capítulo II-2 del Convenio SOLAS y que no había intención de establecer nuevas prescripciones respecto al transporte de los productos químicos previstos en el Código CIQ.

15.5 El Subcomité también tomó nota de que el Grupo de trabajo mencionado opinaba que la regla II-2/1.6.1 del Convenio SOLAS era aplicable a los crudos y a los productos derivados del petróleo cuyo punto de inflamación es inferior a 60 °C, tal como se indica en la última frase de la regla mencionada (es decir "otros productos líquidos que presenten un riesgo análogo de incendio"). Se entiende que los "otros productos" a los que se hace referencia incluyen las cargas contempladas en el capítulo 18 del código CIQ con un punto de inflamación inferior a 60 °C. En su opinión, las cargas contempladas en el capítulo 17 con un punto de inflamación inferior a 60 °C han de ajustarse a las disposiciones del Código CIQ. El Subcomité también tomó nota de que en opinión del Grupo de trabajo todos los crudos, los productos del petróleo o las cargas contempladas en el capítulo 18 con un punto de inflamación inferior a 60 °C ya implican, de conformidad con el Convenio SOLAS, la prescripción de tener un sistema de espuma instalado en cubierta que se ajuste a las disposiciones del capítulo 14 del Código SSCI, y que es posible que las cargas contempladas en los capítulos 17 y 18 con un punto de inflamación superior a los 60 °C impliquen la prescripción de tener un sistema de espuma instalado en cubierta de conformidad con la regla II-2/1.6.4 del Convenio SOLAS.

#### **Examen de las propuestas de enmiendas al capítulo 14 del Código SSCI**

15.6 El Subcomité, teniendo en cuenta las opiniones expresadas en el FP 54, examinó el documento BLG 15/15/1 (Estados Unidos), que contiene observaciones sobre el documento BLG 15/15, así como una propuesta de revisión del proyecto de enmiendas al capítulo 14 del Código SSCI elaborado por el FP 53 (BLG 14/16/1), y tomó nota de que los Estados Unidos, tras un examen atento de las reglas II-2/1.6.1 a II-2/1.6.4 y el capítulo 11 del Código CIQ, habían llegado a la conclusión de que las prescripciones relativas a los sistemas fijos a base de espuma instalados en cubierta deberían interpretarse del siguiente modo:

- .1 para las cargas contempladas en el capítulo 17 cuyo punto de inflamación sea inferior a 60 °C se ha de cumplir lo establecido en el capítulo 11 del Código CIQ (párrafo 11.1.1 del Código CIQ);
- .2 para las cargas contempladas en el capítulo 17 cuyo punto de inflamación sea igual o superior a 60 °C se ha de cumplir lo establecido en el capítulo 14 del Código SSCI (párrafo 11.1.3 del Código CIQ y regla II-2/1.6.4 del Convenio SOLAS);
- .3 para las cargas contempladas en el capítulo 18 cuyo punto de inflamación sea inferior a 60 °C se ha de cumplir lo establecido en el capítulo 14 del Código SSCI (regla II-2/1.6.1 del Convenio SOLAS); y
- .4 las cargas contempladas en el capítulo 18 cuyo punto de inflamación sea igual o superior a 60 °C presentan un bajo riesgo de incendio y no requieren un sistema fijo de extinción de incendios a base de espuma (regla II-2/1.6.3 del Convenio SOLAS),

y habían elaborado unas enmiendas adecuadas al proyecto de párrafos 2.2.1.1 y 2.2.1.2 del capítulo 14 del Código SSCI, para que las examinara el Subcomité.

15.7 Tras examinar la propuesta arriba mencionada, el Subcomité se mostró de acuerdo con el proyecto de enmiendas al capítulo 14 del Código SSCI, que figura en el anexo ..., para su examen y adopción de medidas, según proceda, por el FP 55.

### **Ultimación de la labor sobre este resultado**

15.8 Se invitó al Comité a que tomara nota de que se había ultimado la labor sobre este resultado.

## **16 ORDEN DEL DÍA BIENAL Y ORDEN DEL DÍA PROVISIONAL DEL BLG 16**

### **Generalidades**

16.1 El Subcomité recordó que en su último periodo de sesiones fue informado de que la Asamblea había pedido a los Comités que examinaran y revisaran, durante el bienio actual,

sus respectivas Directrices sobre organización y método de trabajo (Directrices de los Comités), con miras a armonizarlas con las Directrices del Consejo sobre la aplicación del Plan estratégico y el Plan de acción de alto nivel, adoptadas mediante la resolución A.1013(26).

16.2 Asimismo, el Subcomité recordó que, atendiendo a la petición anteriormente formulada, el MSC 87 había preparado un proyecto de revisión de las Directrices del Comité, que fue refrendado por el MEPC 61, teniendo en cuenta las disposiciones del Plan de conversión preparado por el Consejo. El MSC 88, tras aceptar las revisiones adicionales, había pedido a la Secretaría que preparara una versión refundida del proyecto de Directrices revisadas, para someterla al examen del MSC 89 con miras a su aprobación.

16.3 El Subcomité recordó además que, con objeto de facilitar la transición, el MSC 87 había encargado a los órganos auxiliares que preparasen sus respectivos órdenes del día bienales correspondientes al próximo bienio en sus próximos periodos de sesiones, de conformidad con el proyecto de Directrices revisadas, teniendo en cuenta que:

- .1 los resultados seleccionados para el orden del día bienal deberían formularse en los términos siguientes: concreto, cuantificable, alcanzable, realista y con plazo; y
- .2 cuando el año de ultimación previsto para un resultado específico sea posterior al bienio 2012-2013, debería establecerse un resultado provisional en el orden del día bienal cuyo año de ultimación previsto sea 2012 o 2013, según proceda, y debería incluirse un resultado conexo en el orden del día postbienal del Comité, con el año de ultimación previsto,

y pidió a la Secretaría que, en consulta con el Presidente, elaborara las propuestas iniciales para que las examinaran los Subcomités en consecuencia.

#### **Orden del día bienal, orden del día postbienal y orden del día provisional del BLG 16**

16.4 Teniendo en cuenta el progreso realizado durante el presente periodo de sesiones y las decisiones adoptadas por el MSC 87, el MEPC 61 y el MSC 88, el Subcomité preparó su proyecto de orden del día bienal para el bienio 2012-2013 en los términos siguientes:

---

concreto, cuantificable, alcanzable, realista y con plazo, incluidos los resultados propuestos para el orden del día postbienio del Comité que son competencia del Subcomité, así como el orden del día provisional del BLG 16 (BLG 16/WP.2), basándose en el orden del día bienal aprobado por el MSC 88 (BLG 16/2/2), los cuales figuran en los anexos ... y ..., respectivamente, para someterlos al examen del MSC 89.

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

16.5 El Subcomité acordó constituir en su próximo periodo de sesiones grupos de trabajo sobre las siguientes cuestiones:

- .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 directrices y otros instrumentos para la implantación uniforme del Convenio BWM 2004 y elaboración de medidas internacionales para reducir al mínimo la transferencia de especies acuáticas debida a la contaminación biológica de los buques; y
- .3 código internacional de seguridad para los buques que utilicen gases u otros combustibles de bajo punto de inflamación.

16.6 El Subcomité acordó constituir en su próximo periodo de sesiones grupos de redacción sobre las siguientes cuestiones:

- .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>; y
- .2 elaboración del Código CIG revisado

16.7 El Subcomité constituyó grupos de trabajo por correspondencia sobre las siguientes cuestiones, que está previsto que rindan informe al BLG 16:

[se elaborará en consulta con el Presidente tras la reunión]

## **Situación de los resultados previstos para el bienio 2010-2011**

16.8 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 que guarden relación con la labor del Subcomité, el cual figura en el anexo ..., e invitó al Comité a que tomara nota de dicha situación.

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

16.9 El Subcomité tomó nota de que estaba previsto que su 16º periodo de sesiones se celebrara del 30 de enero al 3 de febrero de 2012.

## **17 ELECCIÓN DE PRESIDENTE Y VICEPRESIDENTE PARA 2012**

17.1 De conformidad con el Reglamento interior del Comité de Seguridad Marítima y del Comité de Protección del Medio Marino, el Subcomité reeligió por unanimidad al Sr. S. Oftedal (Noruega) como Presidente y al Sr. R. Zhang (China) como Vicepresidente, ambos para 2012.

## **18 OTROS ASUNTOS**

### **Transporte de ácido fórmico**

18.1 El Subcomité decidió examinar el documento BLG 15/18 (Italia), en el que se solicita una aclaración sobre el transporte de ácido fórmico con menos de un 85 %, en masa, de ácido, al tratar el punto 3 del orden del día (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) (véase el párrafo 3.7).

### **Emisiones de carbono negro procedentes de la actividad del transporte marítimo internacional en el Ártico**

18.2 El Subcomité acordó examinar los documentos BLG 15/INF.5 y BLG 15/INF.8 (Clean Shipping Coalition), en los que se facilita información sobre las emisiones de carbono negro procedentes de la actividad del transporte marítimo internacional en el Ártico, al tratar el punto 11 del orden del día (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>) (véase el párrafo 11.44).

18.3 A este respecto, el Subcomité también acordó examinar el documento BLG 15/WP.8 (Secretaría), en el que se facilitan los antecedentes y un proyecto de esquema de posibles enfoques normativos para abordar la cuestión del carbono negro, al tratar el punto 11 del orden del día (véase el párrafo 11.45).

### **Manifestaciones de agradecimiento**

18.4 El Subcomité manifestó su agradecimiento a los siguientes delegados y miembros de la Secretaría, que están a punto de cesar en sus funciones, jubilarse o ser transferidos a otros puestos, o que lo han hecho recientemente, por su valiosa contribución a la labor del Subcomité, y les deseo una larga y feliz jubilación o, según el caso, el mayor éxito en sus nuevos cargos:

- Sr. John Bainbridge (ITF) (con motivo de su jubilación);
- Sr. Javier Llorens (Secretaría) (con motivo de su jubilación);
- Sr. Miguel Palomares (Secretaría) (con motivo de su jubilación);
- Sr. Alexander Petrov (Secretaría) (con motivo de su jubilación);
- Sr. Peter Swift (INTERTANKO) (con motivo de su jubilación);
- Sr. Santiago Villalba (Argentina) (con motivo de su traslado).

## **19 MEDIDAS CUYA ADOPCIÓN SE PIDE A LOS COMITÉS**

19.1 Se invita al Comité de Seguridad Marítima a que, en su 89º periodo de sesiones:

[se elaborará en consulta con el Presidente tras la reunión]

19.2 Se invita al Comité de Protección del Medio Marino a que, en su 62º periodo de sesiones:

[se elaborará en consulta con el Presidente tras la reunión]

\*\*\*

**ANEXOS**

[la Secretaría elaborará el texto después del periodo de sesiones]

---