

CONVENIO N° 398
PARA CONOCIMIENTO

CONGRESO DE LA REPÚBLICA
ÁREA DE TRÁMITE DOCUMENTARIO
07 ABR 2016
RECEBIDO
Firma: [Firma] Hora: 76:40 hrs.

"Año de la Consolidación del Mar de Grau"
"Decenio de las Personas con Discapacidad en el Perú"

Lima, 06 de abril de 2016

OFICIO N° 050 -2016-PR

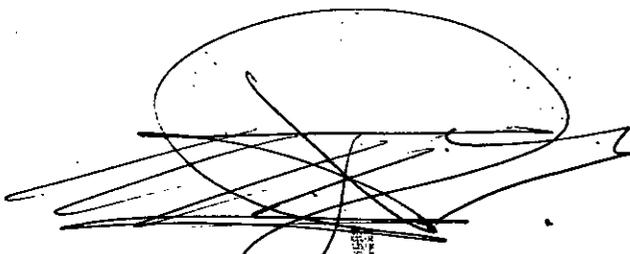
Señor
LUIS IBERICO NÚÑEZ
Presidente del Congreso de la República
Presente.-

Nos dirigimos a usted, de conformidad con lo dispuesto por el artículo 57° de la Constitución Política del Perú, con la finalidad de dar cuenta al Congreso de la República de la ratificación del siguiente instrumento internacional:

- Ratificación de las "Enmiendas al anexo del Protocolo de 1997 que enmienda el Convenio Internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, modificado por el Protocolo de 1978 (Modelo Revisado del Suplemento del Certificado IAPP)", adoptadas por Resolución MEPC 194(61) de la Organización Marítima Internacional el 1 de octubre de 2010 y ratificado mediante Decreto Supremo N° 025 -2016-RE.

Sin otro particular, renovamos a usted nuestros sentimientos de estima y consideración.

Atentamente,



OLLANTA HUMALA TASSO
Presidente de la República

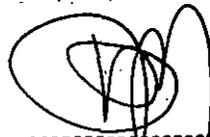


ANA MARÍA SÁNCHEZ DE RÍOS
Ministra de Relaciones Exteriores

CONGRESO DE LA REPÚBLICA
Lima, 07 de abril de 2016.

Segun lo acordado con el señor Presidente,

Remítase a la Comisión de
Constitución y Reglamento;
Relaciones Exteriores. -



HUGO FERNANDO ROVIRA ZAGAL
Oficial Mayor(e)
CONGRESO DE LA REPÚBLICA

ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL

RAÚL ENRIQUE NIÑANDA SOUSA INFANTE
SECRETARIO DEL CONSEJO DE MINISTROS (e)

Decreto Supremo

Nº 025-2016-RE

EL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA

CONSIDERANDO:

Que, las "Enmiendas al anexo del Protocolo de 1997 que enmienda el Convenio Internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, modificado por el Protocolo de 1978 (Modelo Revisado del Suplemento del Certificado IAPP)" fueron adoptadas por Resolución MEPC 194(61) de la Organización Marítima Internacional el 1 de octubre de 2010;

Que, es conveniente a los intereses del Perú la ratificación del citado instrumento jurídico internacional;

De conformidad con lo dispuesto por los artículos 57° y 118° inciso 11 de la Constitución Política del Perú y el segundo párrafo del artículo 2° de la Ley N° 26647, que facultan al Presidente de la República a celebrar y ratificar Tratados o adherir a éstos sin el requisito de la aprobación previa del Congreso;

DECRETA:

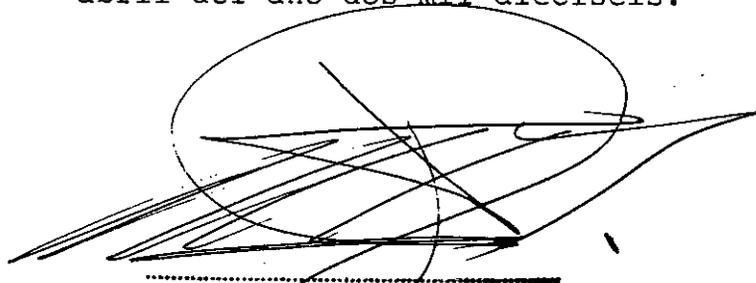
Artículo 1°.- Ratifícase las "Enmiendas al anexo del Protocolo de 1997 que enmienda el Convenio Internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, modificado por el Protocolo de 1978 (Modelo Revisado del Suplemento del Certificado IAPP)", adoptadas por Resolución MEPC 194(61) de la Organización Marítima Internacional el 1 de octubre de 2010.

Artículo 2°.- De conformidad con los artículos 4° y 6° de la Ley N° 26647, el Ministerio de Relaciones Exteriores procederá a publicar en el diario oficial "El Peruano" el texto íntegro de las referidas Enmiendas, así como su fecha de entrada en vigencia.

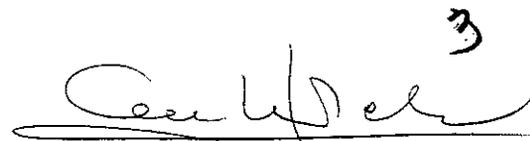
Artículo 3°.- Dése cuenta al Congreso de la República.

Artículo 4°.- El presente Decreto Supremo será refrendado por la Ministra de Relaciones Exteriores.

Dado en la casa de Gobierno, en Lima, a los cinco días del mes de abril del año dos mil dieciseis.



OLLANTA HUMALA TASSO
Presidente de la República



ANA MARÍA SÁNCHEZ DE RÍOS
Ministra de Relaciones Exteriores

MINISTERIO DE RELACIONES
EXTERIORES

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1. Las “Enmiendas al Anexo del Protocolo de 1997 que enmienda el Convenio Internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, modificado por el Protocolo de 1978 (Modelo Revisado del Suplemento del Certificado IAPP)” (en adelante, la quinta enmienda) fueron adoptadas por Resolución MEPC 194(61) de la Organización Marítima Internacional el 1 de octubre de 2010.
2. El Convenio Internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973 (**Convenio MARPOL**), que tiene como fin la conservación del medio marino mediante la prevención de la contaminación por hidrocarburos y otras sustancias perjudiciales, contiene cinco anexos y fue modificado por el Protocolo de 1978. Al Convenio MARPOL modificado de 1978 se le conoce como **Convenio MARPOL 73/78**; el cual entró en vigor a nivel internacional y para el Perú el 02 de octubre de 1983.
3. **El Protocolo de 1997 al MARPOL** que enmendó al Convenio MARPOL 73/78 adoptó un sexto anexo (Anexo VI) que trata sobre la contaminación atmosférica ocasionada por los buques. Dicho Protocolo entró en vigencia a nivel internacional el 19 de mayo de 2005. A nivel interno, este Protocolo fue aprobado por Resolución Legislativa N° 30043 del 30 de mayo del 2013, ratificado con Decreto Supremo N° 029-2013-RE del 25 de junio de 2013, y entró en vigor para el Perú el 4 de marzo de 2014.
4. La disposición contenida en el artículo 6° numeral 3) del Protocolo de 1997 al MARPOL referida a su entrada en vigor señala que “Después de la fecha en que se considere aceptada una enmienda al actual Protocolo de conformidad con lo prescrito en el artículo 16° del Convenio (MARPOL), todo instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión depositado se aplicará al presente Protocolo enmendado”.
5. Al 4 de diciembre de 2013, fecha en la que el Estado peruano depositó su instrumento de adhesión al Protocolo de 1997 al MARPOL, según registro de la base de datos de la OMI (IMODOCS) habían entrado en vigor a nivel internacional 8 enmiendas que modificaban al Protocolo de 1997 al MARPOL, entre ellas, la quinta enmienda, materia del presente proceso de perfeccionamiento. A la fecha, han entrado en vigor dos enmiendas adicionales haciendo un total de 10 enmiendas que conforme a lo dispuesto por el propio Protocolo son vinculantes para el Perú.
6. El procedimiento de Enmiendas de aceptación tácita o “*Enmiendas Tácitas*” al que hace referencia el artículo 16° del Convenio MARPOL, incorporado en el artículo 6° numeral 3) del Protocolo de 1997 al MARPOL, aplicable para el caso de las enmiendas citadas, y entre ellas, la cuarta enmienda, fue promovido por la OMI a partir de 1972 e incluido en la mayoría de sus convenios.
7. Este sistema de “*Enmiendas Tácitas*” surgió como una respuesta de la OMI a las dificultades sistémicas que se generaron como consecuencia que las enmiendas adoptadas bajo el sistema clásico de “aprobación expresa”,



4

demoraban mucho en entrar en vigor o no entraban en vigor nunca. Es así que se propuso un nuevo sistema de “*Enmiendas Tácitas*” que sólo requería que se especifique una fecha de entrada en vigor después de su adopción por la Asamblea, a menos que tal enmienda sea explícitamente rechazada por un cierto número o porcentaje de Estados Parte. Luego de un largo proceso de negociación, la OMI adoptó en varios de sus convenios este procedimiento de aceptación tácita para aquellas enmiendas de contenido técnico, manteniendo el procedimiento clásico de aceptación expresa para aquellas enmiendas referidas a disposiciones sustantivas.

8. De esta manera el Convenio MARPOL, adoptado en 1973, incorporó en su artículo 16°, el procedimiento de “*Enmiendas Tácitas*” para la entrada en vigor de los Anexos y Apéndices, considerados de carácter técnico, como es el caso de la cuarta enmienda, y enmiendas de aprobación expresa para sus disposiciones sustantivas.
9. Dado que el Protocolo de 1997 al MARPOL contiene disposiciones precisas referidas a su entrada en vigor (artículo 6° numeral 3) e incorpora el procedimiento de enmiendas de aceptación tácita que se aplica al depositar un instrumento de adhesión, con dicho depósito el Estado peruano se obligó al Protocolo de 1997 en su forma enmendada. Por lo tanto, las 8 enmiendas citadas y entre ellas, la quinta enmienda, entraron en vigor para el Perú en la misma fecha en que entró en vigor el Protocolo de 1997, es decir, el 04 de marzo de 2014.
10. El objeto de la quinta enmienda es modificar el párrafo 2.3, del modelo del Suplemento del Certificado internacional de prevención de la contaminación atmosférica, relativo a los valores límites de fueloil con contenido de azufre que no debe exceder un buque cuando opera fuera y dentro de una zona de control de emisiones.
11. Para determinar la vía de perfeccionamiento de las “**Enmiendas al Anexo del Protocolo de 1997 que enmienda el Convenio Internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, modificado por el Protocolo de 1978 (Modelo Revisado del Suplemento del Certificado IAPP)**” conforme a los criterios establecidos en la Constitución Política del Perú, la Dirección General de Tratados del Ministerio de Relaciones Exteriores analizó el texto de las enmiendas, así como las opiniones técnicas favorables emitidas por las siguientes entidades: Dirección General de Capitanías y Guardacostas de la Marina de Guerra del Perú como Autoridad Marítima Nacional, la Comisión Consultiva Técnica Multisectorial sobre Asuntos de la Organización Marítima Internacional (COMI), y de la Dirección General de Soberanía y Límites del Ministerio de Relaciones Exteriores, competentes en la materia.
12. Como resultado de la evaluación realizada por la Dirección General de Tratados del Ministerio de Relaciones Exteriores, se emitió el informe (DGT) N° 014-2016, de fecha 23 de marzo de 2016, en el cual se concluye que el perfeccionamiento interno de las enmiendas debe efectuarse por la vía simplificada, dispuesta en el artículo 57° de la Constitución Política y segundo párrafo del artículo 2° de la ley N° 26647, dado que dicho instrumento no versa sobre las materias previstas en el artículo 56° de la Constitución Política del Perú. Asimismo, la quinta enmienda, tampoco crea, modifica o suprime tributos; ni exige la modificación o derogación de alguna norma con rango de ley ni requiere la adopción de medidas legislativas para su adecuada ejecución.



13. En consecuencia, corresponde al Presidente de la República ratificar mediante Decreto Supremo las **“Enmiendas al anexo del Protocolo de 1997 que enmienda el Convenio Internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, modificado por el Protocolo de 1978 (Modelo Revisado del Suplemento del Certificado IAPP)”**, dando cuenta de ello al Congreso de la República.
14. Conforme lo dispone el artículo 55° de la Constitución Política del Perú, una vez que la quinta enmienda entre en vigor, ésta pasará a formar parte del derecho nacional.
15. Las mencionadas enmiendas no irrogarán gastos al presupuesto del Ministerio de Relaciones Exteriores.



SE RESUELVE:

Artículo 1.- Dar por concluida la designación del Sr. Héctor Rivas Plata Cabrera como responsable de brindar la información pública del ITP, realizada a través del Artículo 2 de la Resolución Ejecutiva N° 08-2013-ITP/DEC.

Artículo 2.- Designar, a partir de la fecha a la Abog. Lourdes Emelyn Zelaya Minaya, como titular responsable de brindar la información pública del Instituto Tecnológico de la Producción (ITP) y a su alterna la Psic. Carmen Violeta Caldas Gamarra, quien remplazará a la titular en su ausencia.

Artículo 3.- Disponer que la Oficina General de Administración coloque una copia de la presente Resolución en un lugar visible en cada una de las sedes administrativas del ITP.

Artículo 4.- Disponer la publicación de la presente Resolución en el Diario Oficial El Peruano, y el mismo día de su publicación en el portal institucional del Instituto Tecnológico de la Producción (ITP) www.itp.gob.pe

Regístrese, comuníquese y publíquese.

FERNANDO ALARCÓN DÍAZ
Director Ejecutivo
Instituto Tecnológico de la Producción

1363973-1

RELACIONES EXTERIORES

Ratifican el "Protocolo de Enmienda al Convenio de Integración Cinematográfica Iberoamericana"

DECRETO SUPREMO
N° 024-2016-RE

EL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA

CONSIDERANDO:

Que, el "Protocolo de Enmienda al Convenio de Integración Cinematográfica Iberoamericana" fue suscrito el 28 de noviembre de 2007, en la ciudad de Córdoba, Reino de España;

Que, es conveniente a los intereses del Perú la ratificación del citado instrumento jurídico internacional;

De conformidad con lo dispuesto por los artículos 57° y 118° inciso 11 de la Constitución Política del Perú y el segundo párrafo del artículo 2° de la Ley N° 26647, que facultan al Presidente de la República a celebrar y ratificar Tratados o adherir a éstos sin el requisito de la aprobación previa del Congreso;

DECRETA:

Artículo 1°.- Ratifícase el "Protocolo de Enmienda al Convenio de Integración Cinematográfica

Iberoamericana", suscrito el 28 de noviembre de 2007, en la ciudad de Córdoba, Reino de España.

Artículo 2°.- De conformidad con los artículos 4° y 6° de la Ley N° 26647, el Ministerio de Relaciones Exteriores procederá a publicar en el diario oficial "El Peruano" el texto íntegro del referido Protocolo de Enmienda, así como su fecha de entrada en vigencia.

Artículo 3°.- Dése cuenta al Congreso de la República.

Artículo 4°.- El presente Decreto Supremo será refrendado por la Ministra de Relaciones Exteriores.

Dado en la Casa de Gobierno, en Lima, a los cinco días del mes de abril del año dos mil dieciséis.

OLLANTA HUMALA TASSO
Presidente de la República

ANA MARÍA SÁNCHEZ DE RÍOS
Ministra de Relaciones Exteriores

1364254-1

Ratifican las "Enmiendas al anexo del Protocolo de 1997 que enmienda el Convenio Internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, modificado por el Protocolo de 1978 (Modelo Revisado del Suplemento del Certificado IAPP)"

DECRETO SUPREMO
N° 025-2016-RE

EL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA

CONSIDERANDO:

Que, las "Enmiendas al anexo del Protocolo de 1997 que enmienda el Convenio Internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, modificado por el Protocolo de 1978 (Modelo Revisado del Suplemento del Certificado IAPP)" fueron adoptadas por Resolución MEPC 194(61) de la Organización Marítima Internacional el 1 de octubre de 2010;

Que, es conveniente a los intereses del Perú la ratificación del citado instrumento jurídico internacional;

De conformidad con lo dispuesto por los artículos 57° y 118° inciso 11 de la Constitución Política del Perú y el segundo párrafo del artículo 2° de la Ley N° 26647, que facultan al Presidente de la República a celebrar y ratificar Tratados o adherir a éstos sin el requisito de la aprobación previa del Congreso;

DECRETA:

Artículo 1°.- Ratifícase las "Enmiendas al anexo del Protocolo de 1997 que enmienda el Convenio Internacional para prevenir la contaminación por los

El Peruano
DIARIO OFICIAL

REQUISITO PARA PUBLICACIÓN DE NORMAS LEGALES Y SENTENCIAS

Se comunica a las entidades que conforman el Poder Legislativo, Poder Ejecutivo, Poder Judicial, Órganismos constitucionales autónomos, Organismos Públicos, Gobiernos Regionales y Gobiernos Locales, que para efectos de la publicación de sus disposiciones en general (normas legales, reglamentos jurídicos o administrativos, resoluciones administrativas, actos de administración, actos administrativos, etc) con o sin anexos, que contengan más de una página, se adjuntará en un diskette, cd rom o USB en formato Word con su contenido o éste podrá ser remitido al correo electrónico normaslegales@editoraperu.com.pe.

LA DIRECCIÓN

1

buques, 1973, modificado por el Protocolo de 1978 (Modelo Revisado del Suplemento del Certificado IAPP)", adoptadas por Resolución MEPC 194(61) de la Organización Marítima Internacional el 1 de octubre de 2010.

Artículo 2°.- De conformidad con los artículos 4° y 6° de la Ley N° 26647, el Ministerio de Relaciones Exteriores procederá a publicar en el diario oficial "El Peruano" el texto íntegro de las referidas Enmiendas, así como su fecha de entrada en vigencia.

Artículo 3°.- Dése cuenta al Congreso de la República.

Artículo 4°.- El presente Decreto Supremo será refrendado por la Ministra de Relaciones Exteriores.

Dado en la Casa de Gobierno, en Lima, a los cinco días del mes de abril del año dos mil dieciséis.

OLLANTA HUMALA TASSO
Presidente de la República

ANA MARÍA SÁNCHEZ DE RÍOS
Ministra de Relaciones Exteriores

1364254-2

Dan por terminadas funciones de Embajador en el Servicio Diplomático de la República, como Embajador Extraordinario y Plenipotenciario del Perú en la República de la India, y a su nombramiento como Embajador Concurrente del Perú ante la República de Maldivas, la República Popular de Bangladesh y ante Sri Lanka

**RESOLUCIÓN SUPREMA
N° 060-2016-RE**

Lima, 5 de abril de 2016

VISTAS:

La Resolución Suprema N° 163-2015/RE, que nombró al Embajador en el Servicio Diplomático de la República, José Jesús Guillermo Betancourt Rivera, como Embajador Extraordinario y Plenipotenciario del Perú en la República de la India;

La Resolución Ministerial N° 0728-2015/RE, que fijó el 16 de setiembre de 2015, como la fecha en que el citado funcionario diplomático, asumió funciones como Embajador Extraordinario y Plenipotenciario del Perú en la República de la India;

La Resolución Suprema N° 014-2016/RE, la Resolución Suprema N° 031-2016/RE, y la Resolución Suprema N° 037-2016/RE mediante las cuales se nombró al Embajador en el servicio Diplomático de la República, José Jesús Guillermo Betancourt Rivera, Embajador Extraordinario y Plenipotenciario del Perú en la República de la India como Embajador Concurrente del Perú ante la República de Maldivas, la República Popular de Bangladesh, y, ante Sri Lanka, con residencia en la ciudad de Nueva Delhi, República de la India;

CONSIDERANDO:

La Ley N° 28091, Ley del Servicio Diplomático de la República y su modificatoria la Ley N° 29318; y su Reglamento aprobado, mediante el Decreto Supremo N° 130-2003/RE y su modificatoria el Decreto Supremo N° 065-2009/RE;

SE RESUELVE:

Artículo 1°.- Dar por terminadas las funciones del Embajador en el Servicio Diplomático de la República, José Jesús Guillermo Betancourt Rivera, como Embajador

Extraordinario y Plenipotenciario del Perú en la República de la India.

Artículo 2°.- Dar término al nombramiento del Embajador en el Servicio Diplomático de la República, José Jesús Guillermo Betancourt Rivera, como Embajador Concurrente del Perú ante la República de Maldivas, la República Popular de Bangladesh, y, ante Sri Lanka.

Artículo 3°.- Cancelar las Cartas Credenciales y los Plenos Poderes correspondientes.

Artículo 4°.- Aplicar el egreso que irrogue la presente Resolución a las partidas correspondientes del Pliego Presupuestal del Ministerio de Relaciones Exteriores.

Artículo 5°.- La fecha de término de funciones será fijada mediante Resolución Ministerial.

Artículo 6°.- La presente Resolución Suprema será refrendada por la Ministra de Relaciones Exteriores.

Regístrese, comuníquese y publíquese.

OLLANTA HUMALA TASSO
Presidente de la República

ANA MARÍA SÁNCHEZ DE RÍOS
Ministra de Relaciones Exteriores

1364253-1

Nombran Embajador Extraordinario y Plenipotenciario del Perú en la República Federativa del Brasil

**RESOLUCIÓN SUPREMA
N° 061-2016-RE**

Lima, 5 de abril de 2016

CONSIDERANDO:

De conformidad con el inciso 12) del artículo 118 de la Constitución Política del Perú, que establece la facultad del señor Presidente de la República de nombrar Embajadores y Ministros Plenipotenciarios, con aprobación del Consejo de Ministros, con cargo de dar cuenta al Congreso de la República;

Estando a lo dispuesto en la Ley N.° 28091, Ley del Servicio Diplomático de la República y su modificatoria la Ley N.° 29318; y su Reglamento de la Ley del Servicio Diplomático de la República, aprobado mediante Decreto Supremo N.° 130-2003-RE y sus modificatorias;

Con el voto aprobatorio del Consejo de Ministros;

SE RESUELVE:

Artículo 1. Nombrar Embajador Extraordinario y Plenipotenciario del Perú en la República Federativa del Brasil al Embajador en el Servicio Diplomático de la República José Jesús Guillermo Betancourt Rivera.

Artículo 2. Extenderle las Cartas Credenciales y Plenos Poderes correspondientes.

Artículo 3. La fecha en que el citado funcionario diplomático deberá asumir funciones, será fijada mediante Resolución Ministerial.

Artículo 4. Aplicar el egreso que origine la presente Resolución a las partidas correspondientes del pliego presupuestal del Ministerio de Relaciones Exteriores.

Artículo 5. La presente Resolución Suprema será refrendada por la Ministra de Relaciones Exteriores.

Regístrese, comuníquese y publíquese.

OLLANTA HUMALA TASSO
Presidente de la República

ANA MARÍA SÁNCHEZ DE RÍOS
Ministra de Relaciones Exteriores

1364253-2

A



PERÚ

Ministerio de
Relaciones Exteriores

Viceministerio
de Relaciones Exteriores

Dirección General
de Tratados

INFORME (DGT) N° 014-2016

I. SOLICITUD DE PERFECCIONAMIENTO

1. Mediante Memorandum (DSL) N° DSL0043/2016, de fecha 22 de enero de 2016, la Dirección General de Soberanía Límites y Asuntos Antárticos del Ministerio de Relaciones Exteriores, solicitó iniciar el proceso de perfeccionamiento interno de diez (10) enmiendas al "Protocolo de 1997 que enmienda el Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques, 1973, modificado por el Protocolo de 1978", en adelante "Protocolo MARPOL de 1997".

2. Señala la citada Dirección que la primera enmienda al Protocolo referida a "**Enmiendas de 2005 al Anexo VI del MARPOL y al Código Técnico sobre los NOX**", contenida en la Resolución MEPC.132(53) ha sido totalmente modificada por posteriores enmiendas, por lo que recomienda no incluirla en el procedimiento de perfeccionamiento interno que se efectuará. Cabe señalar que la segunda enmienda referida a las "**Enmiendas al anexo del Protocolo de 1997 que enmienda el Convenio Internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, modificado por el Protocolo de 1978 (Anexo VI revisado del Convenio MARPOL)**" fue objeto del Informe de Perfeccionamiento N° 009-2016, de fecha 04 de marzo de 2016. La tercera enmienda referida a las "**Enmiendas al Código Técnico relativo al control de las emisiones de óxido de nitrógeno de los motores diésel marinos (Código Técnico sobre los NOx 2008)**" fue objeto del Informe de Perfeccionamiento N° 005-2016, de fecha 02 de febrero de 2016. Asimismo la cuarta enmienda referida a "**Enmiendas al Anexo del Protocolo de 1997 que enmienda el Convenio Internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, modificado por el Protocolo de 1978 (Zona de Control de las emisiones de Norteamérica)**" fue objeto del Informe de Perfeccionamiento N° 011-2016, de fecha 10 de marzo de 2016.

3. Por lo tanto, la solicitud de la Dirección General de Soberanía y Límites comprende las siguientes enmiendas, cuyo proceso de perfeccionamiento está en curso:

- la quinta, "**Enmiendas al Anexo del Protocolo de 1997 que enmienda el Convenio Internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, modificado por el Protocolo de 1978 (Modelo revisado del Suplemento del Certificado IAPP)**", adoptadas mediante Resolución MEPC.194(61) de fecha 1 de octubre de 2010;
- la sexta, "**Enmiendas al Anexo del Protocolo de 1997 que enmienda el Convenio Internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, modificado por el Protocolo de 1978 (Designación de la zona de control de las emisiones del mar Caribe de los Estados Unidos y exención de determinados buques que operan en la zona de control de las emisiones de Norteamérica y en la zona de control de las emisiones del mar Caribe de los Estados Unidos de conformidad con las reglas 13 y 14 y el Apéndice VII**



- del Anexo VI del Convenio MARPOL)", adoptadas mediante Resolución MEPC.202(62) de fecha 15 de julio de 2011;
- la séptima, "Enmiendas al Anexo del Protocolo de 1997 que enmienda el Convenio Internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, modificado por el Protocolo de 1978 (Inclusión de reglas sobre la eficiencia energética de los buques en el Anexo VI del Convenio MARPOL)", adoptadas mediante Resolución MEPC.203(62) de fecha 15 de julio de 2011;
 - la octava, "Enmiendas al Anexo del Protocolo de 1997 que enmienda el Convenio Internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, modificado por el Protocolo de 1978 (Acuerdos regionales relativos a las instalaciones portuarias de recepción en virtud del Anexo VI del Convenio MARPOL y certificación de los motores diésel marinos equipados con sistemas de reducción catalítica selectiva en virtud del Código Técnico sobre los NOx, 2008)", adoptadas mediante Resolución MEPC.217(63) de fecha 2 de marzo de 2012;
 - la novena, "Enmiendas al Anexo del Protocolo de 1997 que enmienda el Convenio Internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, modificado por el Protocolo de 1978 (Para conferir carácter obligatorio a la utilización del Código III)", adoptadas mediante Resolución MEPC.247(66) de fecha 4 de abril de 2014;
 - y la décima, "Enmiendas al Anexo del Protocolo de 1997 que enmienda el Convenio Internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, modificado por el Protocolo de 1978 (Enmiendas a las reglas 2, 13, 19, 20 y 21 y al Suplemento del Certificado IAPP del Anexo VI del Convenio MARPOL y certificación de los motores de combustible mixto en virtud del Código Técnico sobre los NOX 2008)", adoptadas mediante Resolución MEPC.251(66) de fecha 4 de abril de 2014.

4. El presente Informe de Perfeccionamiento tratará sobre las "Enmiendas al Anexo del Protocolo de 1997 que enmienda el Convenio Internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, modificado por el Protocolo de 1978 (Modelo revisado del Suplemento del Certificado IAPP)", denominada en adelante "la quinta enmienda".

II. ANTECEDENTES

5. El Convenio Internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973 (**Convenio MARPOL**), que tiene como fin la conservación del medio marino mediante la prevención de la contaminación por hidrocarburos y otras sustancias perjudiciales, contiene cinco anexos y fue modificado por el Protocolo de 1978. Al Convenio MARPOL modificado de 1978 se le conoce como **Convenio MARPOL 73/78**; el cual entró en vigor a nivel internacional y para el Perú el 02 de octubre de 1983.

6. El **Protocolo de 1997 al MARPOL** que enmendó al Convenio MARPOL 73/78 adoptó un sexto anexo (Anexo VI) que trata sobre la contaminación atmosférica ocasionada por los buques. Dicho Protocolo entró en vigencia a nivel internacional el 19 de mayo de 2005. A nivel interno, este Protocolo fue aprobado por Resolución Legislativa N° 30043 del 30 de mayo del 2013, ratificado con Decreto Supremo N° 029-2013-RE del 25 de junio de 2013, habiendo el Perú depositado el instrumento de adhesión en la Secretaría General de la Organización Marítima Internacional (OMI), el 04 de diciembre de 2013. Al dar cuenta de tal registro, dicha Secretaría General comunicó que el Protocolo entrará en vigor para el Perú el 4 de



marzo de 2014 de conformidad con las disposiciones del artículo 6° del mismo instrumento.

Las enmiendas del Protocolo de 1997 al MARPOL y el Marco aplicable:

7. La disposición contenida en el artículo 6° numeral 3) del Protocolo de 1997 al MARPOL referida a su entrada en vigor señala que: “Después de la fecha en que se considere aceptada una enmienda al actual Protocolo de conformidad con lo prescrito en el artículo 16° del Convenio (MARPOL), todo instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión depositado se aplicará al presente Protocolo enmendado”.

8. Al 4 de diciembre de 2013, fecha en la que el Estado peruano depositó su instrumento de adhesión al Protocolo de 1997 al MARPOL, según registro de la base de datos de la OMI (IMODOCS) habían entrado en vigor a nivel internacional 8 enmiendas. A la fecha del presente informe de perfeccionamiento, han entrado en vigor dos enmiendas adicionales haciendo un total de 10 enmiendas que son vinculantes para el Perú conforme a lo dispuesto por el propio Protocolo¹.

9. El procedimiento de Enmiendas de aceptación tácita o “Enmiendas Tácitas” al que hace referencia el artículo 16° del Convenio MARPOL, incorporado en el artículo 6° numeral 3 del citado Protocolo, y que es aplicable para el caso de las enmiendas en referencia, fue promovido por la OMI a partir de 1972 e incluido en la mayoría de sus convenios. Este sistema de “Enmiendas Tácitas” surgió como una respuesta de la Organización a las dificultades sistémicas que se generaron como consecuencia que las enmiendas adoptadas bajo el sistema clásico de “aprobación expresa”, demoraban mucho en entrar en vigor o no entraban en vigor nunca. Es así que se propuso un nuevo sistema de “Enmiendas Tácitas” que sólo requería que se especifique una fecha de entrada en vigor después de su adopción por la Asamblea, a menos que tal enmienda sea explícitamente rechazada por un cierto número o porcentaje de Estados Parte. Luego de un largo proceso de negociación, la OMI adoptó en varios de sus convenios este procedimiento de aceptación tácita para aquellas enmiendas de contenido técnico, manteniendo el procedimiento clásico de aceptación expresa para aquellas enmiendas referidas a disposiciones sustantivas.

10. De esta manera el Convenio MARPOL, adoptado en 1973, incorporó en su artículo 16° dos procedimientos: 1) el de “Enmiendas Tácitas” para la entrada en vigor de los Anexos y Apéndices, considerados de carácter técnico, como es el caso de las enmiendas materia del presente informe de perfeccionamiento, y 2) el de enmiendas de aprobación expresa para sus disposiciones sustantivas.

11. Debe señalarse que tal procedimiento de enmiendas tácitas se volvió más frecuente a partir de la década de los 70, al ser adoptados no sólo por la OMI en sus numerosos tratados sino también por algunas agencias de las Naciones Unidas (OACI, OMS, UIT), incluyéndose también en tratados multilaterales sobre medioambiente y otras áreas. Se señaló como argumentos a favor de su adopción que permitían atender en forma eficiente las necesidades de actualizar los convenios, hacer más predecibles los procesos de enmienda, y más consistentes las normas internacionales. Dado el procedimiento previsto para su adopción por el órgano correspondiente, y por volverse vinculantes con respecto a un Estado Parte que no la objeta, se consideró clave para su amplia aceptación el criterio que este régimen no afectaba el derecho de las Partes a objetarla. Por tanto, en la práctica, se reconocía que

¹ Las 10 enmiendas están detalladas en los puntos dos (2) y tres (3) del presente informe.



11

el Estado parte de un convenio si expresaba su consentimiento de estar obligado por una enmienda, el cual se traducía en su “no objeción” a dicha enmienda, lo que es consistente con lo dispuesto en la Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados², de la que es parte el Perú.

12. Dado que el Protocolo de 1997 al MARPOL contiene disposiciones precisas referidas a su entrada en vigor (artículo 6° numeral 3) e incorpora el procedimiento de enmiendas de aceptación tácita que se aplica al depositar un instrumento de adhesión, con dicho depósito el Estado peruano se obligó al Protocolo de 1997 en su forma enmendada. Por lo tanto, las 8 enmiendas entraron en vigor para el Perú en la misma fecha en que entró en vigor el Protocolo de 1997, es decir, el 04 de marzo de 2014.

13. Las mencionadas enmiendas fueron aceptadas de conformidad con el régimen de aceptación tácita antes explicado, establecido por el ordenamiento MARPOL. De acuerdo con el documento “Status of Multilateral Conventions”³, las enmiendas en cuestión se encuentran en vigor y son de obligatorio cumplimiento para el Estado peruano.

14. Mediante Resolución Suprema N° 215-2001-RE se creó la Comisión Consultiva Técnica Multisectorial sobre asuntos de la Organización Marítima Internacional (en adelante, la COMI) con el propósito de evaluar y efectuar el seguimiento de los convenios internacionales formulados dentro del marco de la Organización Marítima Internacional (OMI), y también para estudiar la temática especializada marítima relacionada con dichos convenios con el fin de recomendar la posición nacional y acciones a tomar ante dicho organismo. La COMI aprobó las enmiendas en referencia, entre ellas la quinta enmienda, y solicitó su perfeccionamiento y publicación en el diario oficial.

15. La quinta enmienda al “Protocolo de 1997 al MARPOL” se encuentra registrada en el Archivo Nacional de Tratados “Embajador Juan Miguel Bákula Patiño” con el código M-1078.

III. OBJETO

16. El objeto de la quinta enmienda es modificar el párrafo 2.3, del modelo del Suplemento del Certificado internacional de prevención de la contaminación atmosférica, relativo a los valores límites de fueloil con contenido de azufre que no debe exceder un buque cuando opera fuera y dentro de una zona de control de emisiones.

IV. DESCRIPCIÓN

² Artículo 40° de la Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados de 1969: Enmienda de los tratados multilaterales

“1. Salvo que el tratado disponga otra cosa, la enmienda de los tratados multilaterales se registrará por los párrafos siguientes:

...()

5.- Todo Estado que llegue a ser parte en el tratado después de la entrada en vigor del acuerdo en virtud del cual se enmienda el tratado será considerado, de no haber manifestado ese Estado una intención diferente: a) parte en el tratado en su forma enmendada; y b) parte en el tratado no enmendado con respecto a toda parte en el tratado que no esté obligada por el acuerdo en virtud del cual se enmienda el tratado”.

³ Disponible en el portal de la OMI, www.imo.org



12

La quinta enmienda al Protocolo de 1997 al MARPOL fue adoptada mediante Resolución MEPC.194(61), de fecha 1 de octubre de 2010 y está conformada por un Preámbulo, y un Anexo. El Anexo se refiere a las Enmiendas al Apéndice I del Anexo VI revisado del Convenio MARPOL (Modelo revisado del Suplemento del Certificado Internacional de Prevención de la Contaminación Atmosférica).

Preámbulo

17. La quinta enmienda inicia recordando el artículo 38 a) del Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional (OMI), que trata sobre las funciones del Comité de Protección del Medio Marino relativos a la prevención y contención de la contaminación del mar. Asimismo, menciona que en virtud del Protocolo de 1997, el anexo VI, titulado "Reglas para prevenir la contaminación atmosférica ocasionada por los buques", se añadió al Convenio de 1973, y se adopta las enmiendas al Anexo VI cuyo texto figura en el anexo de la resolución.

Anexo

18. Se enmienda el párrafo 2.3 del modelo del Suplemento del Certificado Internacional de prevención de la contaminación atmosférica del siguiente modo:

"2.3 Óxidos de azufre (SOx) y materia particulada (regla 14)

2.3.1 *Cuando opera fuera de una zona de control de las emisiones especificada en la regla 14.3, el buque utiliza: 1) fueloil con un contenido de azufre, según consta en las notas de entrega de combustibles que no excedan determinados valores límite; 2) un medio equivalente aprobado de conformidad con la regla 4.1, según se indica en 2.6 que es al menos tan eficaz en cuanto a la reducción de las emisiones de SOx, como la utilización de fueloil con un contenido de azufre de acuerdo a determinados valores límite.*

2.3.2 *Cuando opera dentro de una zona de control de las emisiones especificada en la regla 14.3, el buque utiliza: 1) fueloil con un contenido de azufre según consta en las notas de entrega de combustible, que no exceda los valores límite determinados; 2) un medio equivalente aprobado de conformidad con la regla 4.1, según se indica en 2.6 que es al menos tan eficaz en cuanto a la reducción de las emisiones de SOx, como la utilización de fueloil con un contenido de azufre de acuerdo a determinados valores límite".*

V. CALIFICACIÓN

19. La quinta enmienda reúne los requisitos formales exigidos por el Derecho Internacional para ser considerada como un Tratado⁴, vale decir, haber sido

⁴ Convención de Viena de 1969, art. 2: "1. Para los efectos de la presente Convención: (a) se entiende por "tratado" un acuerdo internacional celebrado por escrito entre Estados y regido por el derecho internacional, ya conste en un instrumento único o en dos o más instrumentos conexos y cualquiera que sea su denominación particular. (...)".



celebrada entre entes dotados de subjetividad internacional, originar derechos y obligaciones jurídicas y tener como marco regulador al Derecho internacional.

20. Esta caracterización es importante, dado que sólo aquellos instrumentos internacionales identificados como Tratados son sometidos a perfeccionamiento interno en el Derecho peruano.

21. Es importante precisar que la enmienda a un tratado refleja la voluntad de los Estados de variar ciertos aspectos del instrumento internacional al cual se obligaron inicialmente. En el ámbito del Derecho de los Tratados puede definirse una enmienda como: *"la alteración formal de las disposiciones de un tratado por las partes en él"*⁵.

VI. OPINIONES TÉCNICAS

22. A efectos de sustentar el presente informe, se consideraron los informes técnicos de la Dirección General de Capitanías y Guardacostas de la Marina de Guerra del Perú como Autoridad Marítima Nacional, la Comisión Consultiva Técnica Multisectorial sobre Asuntos de la Organización Marítima Internacional (COMI), y de la Dirección General de Soberanía y Límites del Ministerio de Relaciones Exteriores.

Dirección General de Capitanías y Guardacostas – Autoridad Marítima Nacional (DICAPI)

23. Mediante Carta N° G.1000-1912 de 10 de julio de 2015, la Dirección General de Capitanías y Guardacostas – Autoridad Marítima Nacional (DICAPI) remitió el Informe Técnico de evaluación de las enmiendas al Protocolo de 1997 al MARPOL.

24. Este Informe señala que el Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques, 1973, en su forma enmendada por el correspondiente Protocolo de 1978 (Convenio MARPOL 73/78) fue ratificado por el Perú mediante Decreto Ley N° 22703 de fecha 25 de setiembre de 1979, entrando en vigor a partir del 02 de octubre de 1983.

25. El Protocolo de 1978, relativo al Convenio Internacional para prevenir la Contaminación por los Buques, 1973, fue ratificado por el Perú mediante Decreto Ley N° 22954 de fecha 26 de marzo de 1980, entrando en vigor a partir del 02 de octubre de 1983.

26. El Protocolo de 1997, que enmienda al Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques, 1973, en su forma enmendada por el correspondiente Protocolo de 1978 (MARPOL 73/78) entró en vigor internacionalmente el 19 de mayo de 2005; y fue aprobado por el Perú mediante Resolución Legislativa N° 30043 de fecha 30 de mayo del 2013 y ratificado por Decreto Supremo N° 029-2013-RE de fecha 25 de junio del 2013 y entró en vigor para el Perú el **04 de marzo de 2014**.

⁵ Glosario de términos del Manual de Tratados, documento preparado por la Sección de Tratados de la Oficina de Asuntos Jurídicos de las Naciones Unidas, 2001, p. 54.



27. En relación a los aspectos generales del **Protocolo de 1997 al MARPOL**, el Informe Técnico señala que los buques tienen la particularidad de emanar gases como Dióxido de Azufre (SO₂) y Óxidos de Nitrógeno (NO_x), los cuales al reaccionar con el vapor de agua forman los Ácidos Sulfúricos (H₂SO₄) y los Ácidos Nítricos (HNO₃). Estas sustancias químicas caen a la tierra en forma de precipitación o lluvia ácida, provocando deposiciones ácidas, que son perjudiciales para el medio ambiente natural (lagos, ríos, suelos, flora y fauna) así como para los edificios (patrimonio cultural) al acidificar esos medios.

28. Las emisiones de óxidos de Nitrógeno (NO_x) y de Compuestos Orgánicos Volátiles (COV) contribuyen a la formación de ozono superficial (contaminación fotoquímica) que puede afectar la salud humana y la vegetación. Asimismo, las emisiones de Dióxido de Azufre (SO₂) y Óxidos de Nitrógeno (NO_x) se oxidan en la atmósfera y forman partículas de sulfatos y nitratos, que junto a las emisiones de partículas primarias (como hollín y polvo) forman partículas que pueden dañar la salud humana. Las emisiones de Óxidos de nitrógeno (NO_x) también contribuyen a la eutroficación, exceso de nutrientes de nitrógeno, que pueden alterar el equilibrio de los frágiles ecosistemas, incluidos los ecosistemas marinos.

29. En el Informe Técnico también se menciona la normativa internacional y nacional, aplicada por el Perú, referente a la contaminación atmosférica de la capa de ozono y cambio climático, orientados al control de la emisión de gases contaminantes por las fuentes terrestres. En ese sentido, se hace referencia a que mediante Resolución Legislativa N° 26185 de fecha 10 de mayo de 1993, se aprobó el Convenio Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático, que entró en vigor el 21 de marzo de 1994. Asimismo, mediante Resolución Legislativa N° 27824, de fecha 10 de setiembre de 2002, se ratificó el Protocolo de Kyoto de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre Cambio Climático. Mediante Resolución Legislativa N° 26178 de fecha 26 de marzo de 1993, se suscribió el Protocolo de Montreal relativo a las sustancias Agotadoras de Capa de Ozono, que entró en vigor el 29 de junio del mismo año. Señala finalmente que con Resolución Legislativa N° 24931 de fecha 25 de octubre de 1988, se aprobó el Convenio de Viena para la Protección de la Capa de Ozono, que entró en vigor el 06 de julio de 1989.

30. En lo referente a normativa nacional, se mencionan los siguientes Decretos Supremos:

- Decreto Supremo N° 025-2005-EM, de fecha 05 de julio de 2005, que aprueba el cronograma de reducción progresiva del contenido de azufre en el combustible Diésel N°1 y Diésel N° 2.
- Decreto Supremo N° 012-2005-Sa de fecha 9 de mayo de 2005, que modifica el reglamento de los Niveles de Estados de Alerta Nacionales para Contaminantes del Aire.
- Decreto Supremo N° 069-2003-PCM de fecha 14 de julio de 2003, que adiciona a los estándares primarios de concentración máxima de los contaminantes del aire, el valor de concentración anual de plomo, expresado en microgramos por metro cúbico.
- Decreto Supremo N° 074-2001-PCM, de fecha 22 de junio de 2001, que aprueba el Reglamento de estándares nacionales de calidad ambiental del aire.

31. En el Informe Técnico se hace un breve comentario sobre el Anexo VI del Convenio Internacional para prevenir la Contaminación por los Buques (MARPOL 73/78), añadido mediante el Protocolo de 1997 al MARPOL. Se señala que



el Anexo VI establece las Reglas para Prevenir la Contaminación Atmosférica ocasionada por los Buques, las cuales tienen por objeto:

- Fijar límites de emisiones de óxidos de Azufre (SOx) y de Óxidos de Nitrógeno (NOx) de los escapes de los buques.
- Fijar un límite mundial de 4.5% masa/masa del contenido de azufre de fueloil pesado quemado en los buques.
- Establecer zonas de control de emisiones de Óxidos de Azufre (SOx) en las que el combustible de los buques debe tener un contenido de azufre de menos del 1.5% o deben aplicarse tecnologías de reducción equivalentes.
- Prohibir las emisiones deliberadas de sustancias agotadoras de la capa de ozono, consignadas en el Protocolo de Montreal.
- Fijar límites de emisiones de Óxido de Nitrógeno (NOx) de los motores diésel con una potencia de salida superior a 130 kw, instalado a bordo de un buque construido el 1 de enero de 2000 o posteriormente, y a todo motor diésel con una potencia de salida superior de 130 kw, que haya sido objeto de una transformación importante el 1 de enero de 2000 o posteriormente.
- Establecer disposiciones voluntarias para la regulación de las emisiones de Compuestos Orgánicos Volátiles (COV).
- Prohibir la incineración a bordo de difenilos policlorados (PCB), cloruros de polivinilo (PVC), basuras que contengan metales pesados en concentraciones que no sean trazas (unidad de concentración expresada en ppm), productos refinados del petróleo que contengan compuestos halogenados, entre otros de similares características.

32. Señala también que la implementación de lo establecido en el Anexo VI del Convenio MARPOL 73/78 (incluido el Código Técnico sobre los NOx 2008 y las 9 enmiendas restantes) en el Perú compete a la Dirección General de Capitanías y Guardacostas (Autoridad Marítima Nacional), la misma que debe realizarse en concordancia con los procedimientos establecidos y la realidad nacional de los buques de navegación marítimas.

33. Asimismo, el Informe Técnico hace referencia a las 10 Enmiendas aprobadas y en cuanto a la **quinta enmienda** señala lo siguiente:

34. La Resolución MEPC. 194(61), adoptada el 1 de octubre de 2010 y en vigor el 1 de febrero de 2012, respecto al Modelo revisado del suplemento del Certificado Internacional de Prevención de la Contaminación Atmosférica (Certificado IAPP), modifica el párrafo 2.3 del citado Modelo relativo a los valores límites de fueloil con contenido de azufre que no debe exceder un buque cuando opera fuera y dentro de una zona de control de emisiones.

35. En cuanto a la normatividad internacional, el Informe menciona la Regla 14 y Apéndice I al Anexo VI del Convenio MARPOL 73/78, relativo al Modelo del Certificado Internacional de Prevención de la Contaminación Atmosférica y su suplemento. Asimismo, se menciona, como normatividad nacional, la Resolución Directoral N° 024-2010/DCG de fecha 12 de enero de 2010 que aprueba normas para la prevención de la contaminación atmosférica ocasionada por los buques, documento de cumplimiento y cuadernillo de construcción y equipo.

36. El Informe concluye que es necesario detallar en el suplemento del Certificado Internacional para Prevenir la Contaminación Atmosférica, los valores límites de contenido de azufre en fueloil utilizado por un buque, dentro y fuera de las zonas de control de emisiones.



37. Finalmente, la DICAPI recomienda adoptar la quinta enmienda sobre el modelo revisado del suplemento del Certificado Internacional para Prevenir la Contaminación Atmosférica, debiéndose modificar tal certificado de acuerdo a las exigencias de la OMI y que, por ende, la Dirección General de Tratados del Ministerio de Relaciones Exteriores concluya el perfeccionamiento interno de las enmiendas al Convenio MARPOL, dispuestas en la resolución MEPC. 194(61). Una vez concluido el perfeccionamiento interno, la Dirección General de Capitanías y Guardacostas señala que procederá a implementar la normativa correspondiente a través de una Resolución Directoral, con lo cual indica que la normativa de implementación de la quinta enmienda es de carácter infralegal, que corresponde a las competencias de dicha Dirección General.

Comisión Consultiva Técnica Multisectorial sobre Asuntos de la Organización Marítima Internacional (COMI), Acta de la Sesión del día 19 de junio de 2015

38. Mediante Memorándum (DSL) N° DSL0732/2015 de fecha 21 de diciembre de 2015, la Dirección General de Soberanía y Límites y Asuntos Antárticos del Ministerio de Relaciones Exteriores remitió el Acta de la Sesión de la Comisión Consultiva Técnica Multisectorial sobre Asuntos de la Organización Marítima Internacional (COMI), que se llevó a cabo el 19 de junio de 2015, en la que se reunieron sus miembros: los representantes de los Ministerios de Relaciones Exteriores, de Defensa, del Ambiente, de Salud, de Comercio Exterior y Turismo, de Transportes y Comunicaciones, y de la Producción, y la Autoridad Portuaria Nacional.

39. Uno de los puntos de la orden del día fue la aprobación de las enmiendas del Protocolo MARPOL de 1997 y su publicación. En ese sentido, se expuso el contenido de las enmiendas al Protocolo MARPOL de 1997 a fin de someter a votación del pleno. Las enmiendas son las siguientes:

	Enmienda	Resolución	Vigencia Internacional
1	2005. Enmienda al Anexo VI y al Código Técnico sobre los NOx	MEPC. 132(53)	22 de noviembre de 2006
2	2008. Enmienda al Anexo VI revisado	MEPC. 176(58)	01 de julio de 2010
3	2008. Enmienda al Código Técnico sobre los NOx	MEPC. 177(58)	01 de julio de 2010
4	2010. Enmienda al Anexo (Zona de Control de las emisiones de Norteamérica)	MEPC. 190(60)	26 de marzo de 2010
5	2010. Enmienda al Anexo (Modelo revisado del suplemento del certificado IAPP) (QUINTA ENMIENDA)	MEPC. 194(61)	01 de febrero de 2012
6	2011. Enmienda al Anexo (Designación de zonas de control de emisiones)	MEPC. 202(62)	01 de enero de 2013
7	2011. Enmienda al Anexo (Inclusión de regulaciones de energía eficiente en los buques)	MEPC. 203(62)	01 de enero de 2013



8	2012. Enmienda al Anexo (Acuerdos regionales relativos a las instalaciones portuarias de recepción en virtud del Anexo VI del Convenio MARPOL y certificación de los motores diésel marinos equipados con sistemas de reducción catalítica selectiva en virtud del Código Técnico sobre los NOx 2008)	MEPC. 217(63)	01 de agosto de 2013
---	---	---------------	----------------------

40. Una vez que se concluyó la exposición del contenido de las enmiendas, se sometió a votación del Pleno su aprobación. En ese sentido, el Pleno de la COMI aprobó por unanimidad las enmiendas al Protocolo MARPOL de 1997 y recomendó su pronta publicación en el Diario Oficial.

Dirección General de Soberanía y Límites

41. Mediante el Memorándum (DSL) N° DSL0043/2016, de fecha 22 de enero de 2016, la Dirección General de Soberanía y Límites y Asuntos Antárticos, hizo referencia al Memorándum (DSL) N° DSL0732/2015 con el que remitió las Actas de las sesiones del Pleno de la COMI en las cuales se aprobó la recomendación del inicio del perfeccionamiento interno de las diez (10) enmiendas al "Protocolo de 1997 que enmienda el Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques, 1973, modificado por el Protocolo de 1978".

42. Dicha dependencia solicitó el perfeccionamiento de las citadas enmiendas, entre las cuales está la quinta enmienda, y asimismo, concretar su pronta publicación en el Diario Oficial "El Peruano".

43. Señala en su informe la citada Dirección General que las mencionadas enmiendas fueron aceptadas de conformidad con el régimen de aceptación tácita de enmiendas establecido por el ordenamiento MARPOL. Asimismo, de acuerdo con el documento "Status of Multilateral Conventions" (Disponible en www.imo.org), las enmiendas en cuestión se encuentran en vigor y son de obligatorio cumplimiento para todos los Estados parte, y para el Perú desde la entrada en vigor del Protocolo MARPOL de 1997, esto es el 04 de marzo de 2014⁶.

44. Alcanza asimismo, la opinión favorable de la Dirección de Asuntos Marítimos que, de acuerdo al artículo 75° del Reglamento de Organización y Funciones del Ministerio de Relaciones Exteriores, aprobado por Decreto Supremo N° 135-2010-RE, es una unidad orgánica que depende de la Dirección General de Soberanía, Límites y Asuntos Antárticos, y está encargada de identificar, analizar, coordinar, proponer y ejecutar las acciones de política exterior orientadas a promover y resguardar los derechos e intereses del Perú en su dominio marítimo.

45. Dicha Dirección señaló que durante el 29° periodo de sesiones de la Asamblea General de la Organización Marítima Internacional (OMI), el Perú fue reelegido como miembro en la categoría "C" del Consejo de la OMI y que dicha designación consolida los esfuerzos del Perú en coadyuvar con los fines perseguidos por la Organización y, asimismo, representa un firme compromiso del Estado peruano con la idónea implantación de sus instrumentos internacionales.

⁶ Ver párrafos 6 en adelante del presente informe de perfeccionamiento.



46. Finalmente, solicitó la continuación de las gestiones para concretar el perfeccionamiento interno de las enmiendas al “Protocolo MARPOL de 1997”, en las que está incluida la quinta enmienda.

VII. VÍA DE PERFECCIONAMIENTO

47. Luego del estudio y análisis correspondiente, la Dirección General de Tratados del Ministerio de Relaciones Exteriores considera que las **“Enmiendas al Anexo del Protocolo de 1997 que enmienda el Convenio Internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, modificado por el Protocolo de 1978 (Modelo revisado del Suplemento del Certificado IAPP)”**, adoptadas mediante Resolución MEPC.194 (61) de la Organización Marítima Internacional, de fecha 1 de octubre de 2010 no versan sobre las materias previstas en el artículo 56° de la Constitución Política del Perú. Dichas enmiendas no se refieren a aspectos vinculados a derechos humanos; soberanía, dominio o integridad del Estado; defensa nacional ni a obligaciones financieras del Estado. Tampoco crean, modifican o suprimen tributos; ni exigen la modificación o derogación de alguna norma con rango de ley ni requieren la adopción de medidas legislativas para su adecuada ejecución.

48. En tal virtud, la vía que corresponde para el perfeccionamiento interno de las citadas enmiendas es la simplificada, conforme a lo prescrito en los artículos 57° y 118° inciso 11 de la Constitución Política del Perú, así como por lo dispuesto en el segundo párrafo del artículo 2° de la Ley N° 26647 – “Establecen normas que regulan actos relativos al perfeccionamiento nacional de los Tratados celebrados por el Estado peruano”, que facultan al Presidente de la República a ratificar directamente los tratados mediante Decreto Supremo sin el requisito de la aprobación del Congreso de la República, cuando éstos no aborden las materias contempladas en el artículo 56° de la Constitución Política.

49. En consecuencia, corresponde al Presidente de la República ratificar mediante Decreto Supremo las **“Enmiendas al Anexo del Protocolo de 1997 que enmienda el Convenio Internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, modificado por el Protocolo de 1978 (Modelo revisado del Suplemento del Certificado IAPP)”**, adoptadas mediante Resolución MEPC.194 (61) de la Organización Marítima Internacional, de fecha 1 de octubre de 2010, dando cuenta de ello al Congreso de la República.

Lima, 23 de marzo de 2016.



PVCH



Jorge A. Raffo Carbajal
Embajador
Director General de Tratados
Ministerio de Relaciones Exteriores

**2010 AMENDMENTS TO THE ANNEX OF THE PROTOCOL OF 1997 TO AMEND THE
INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE PREVENTION OF POLLUTION FROM
SHIPS, 1973, AS MODIFIED BY THE PROTOCOL OF 1978 RELATING THERETO**

(Revised form of Supplement to the IAPP Certificate)

(Resolution MEPC.194(61))

**AMENDEMENTS DE 2010 À L'ANNEXE DU PROTOCOLE DE 1997 MODIFIANT LA
CONVENTION INTERNATIONALE DE 1973 POUR LA PRÉVENTION DE LA POLLUTION
PAR LES NAVIRES, TELLE QUE MODIFIÉE PAR LE PROTOCOL DE 1978 Y RELATIF**

(Modèle révisé de Supplément au Certificat IAPP)

(Résolution MEPC.194(61))

**ПОПРАВКИ 2010 ГОДА К ПРИЛОЖЕНИЮ К ПРОТОКОЛУ 1997 ГОДА ОБ ИЗМЕНЕНИИ
МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНВЕНЦИИ ПО ПРЕДОТВРАЩЕНИЮ ЗАГРЯЗНЕНИЯ С СУДОВ
1973 ГОДА, ИЗМЕНЕННОЙ ПРОТОКОЛОМ 1978 ГОДА К НЕЙ**

(Пересмотренная форма Добавления к Свидетельству IAPP)

(Резолюция MEPC.194(61))

**ENMIENDAS DE 2010 AL ANEXO DEL PROTOCOLO DE 1997 QUE ENMIENDA
EL CONVENIO INTERNACIONAL PARA PREVENIR LA CONTAMINACIÓN
POR LOS BUQUES, 1973, MODIFICADO POR EL PROTOCOLO DE 1978**

(Modelo revisado del Suplemento del Certificado IAPP)

(Resolución MEPC.194(61))



RESOLUCIÓN MEPC.194(61)

Adoptada el 1 de octubre de 2010

ENMIENDAS AL ANEXO DEL PROTOCOLO DE 1997 QUE ENMIENDA EL CONVENIO INTERNACIONAL PARA PREVENIR LA CONTAMINACIÓN POR LOS BUQUES, 1973, MODIFICADO POR EL PROTOCOLO DE 1978

(Modelo revisado del Suplemento del Certificado IAPP)

EL COMITÉ DE PROTECCIÓN DEL MEDIO MARINO,

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

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

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

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

HABIENDO EXAMINADO el proyecto de enmiendas al Anexo VI revisado,

1. ADOPTA, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 16 2) d) del Convenio de 1973, las enmiendas al Anexo VI cuyo texto figura en el anexo de la presente resolución;
2. DECIDE, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 16 2) f) iii) del Convenio de 1973, que las enmiendas se considerarán aceptadas el 1 de agosto de 2011, salvo que, con anterioridad a esa fecha, un tercio cuando menos de las Partes, o aquellas Partes cuyas flotas mercantes combinadas representen como mínimo el 50 % del tonelaje bruto de la flota mercante mundial, hayan notificado a la Organización que rechazan las enmiendas;
3. INVITA a las Partes a que tomen nota de que, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 16 2) g) ii) del Convenio de 1973, dichas enmiendas entrarán en vigor el 1 de febrero de 2012, una vez aceptadas de conformidad con lo estipulado en el párrafo 2 anterior;
4. PIDE al Secretario General que, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 16 2) e) del Convenio de 1973, remita a todas las Partes en el Convenio de 1973,



modificado por los Protocolos de 1978 y 1997, copias certificadas de la presente resolución y del texto de las enmiendas que figura en el anexo;

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



22

ANEXO

ENMIENDAS AL APÉNDICE I DEL ANEXO VI REVISADO
DEL CONVENIO MARPOL

(MODELO REVISADO DEL SUPLEMENTO DEL CERTIFICADO INTERNACIONAL
DE PREVENCIÓN DE LA CONTAMINACIÓN ATMOSFÉRICA)

Se enmienda el párrafo 2.3 del modelo del Suplemento del Certificado internacional de prevención de la contaminación atmosférica del siguiente modo:

"2.3 Óxidos de azufre (SO_x) y materia particulada (regla 14)

2.3.1 Cuando opera fuera de una zona de control de las emisiones especificada en la regla 14.3, el buque utiliza:

- .1 fueloil con un contenido de azufre, según consta en las notas de entrega de combustible, que no excede del valor límite de:
 - 4,50 % masa/masa (no aplicable el 1 de enero de 2012 o posteriormente); o
 - 3,50 % masa/masa (no aplicable el 1 de enero de 2020 o posteriormente); o
 - 0,50 % masa/masa, y/o
- .2 un medio equivalente aprobado de conformidad con la regla 4.1, según se indica en 2.6, que es al menos tan eficaz en cuanto a la reducción de las emisiones de SO_x como la utilización de fueloil con un contenido de azufre de un valor límite de:
 - 4,50 % masa/masa (no aplicable el 1 de enero de 2012 o posteriormente); o
 - 3,50 % masa/masa (no aplicable el 1 de enero de 2020 o posteriormente); o
 - 0,50 % masa/masa

2.3.2 Cuando opera dentro de una zona de control de las emisiones especificada en la regla 14.3, el buque utiliza:

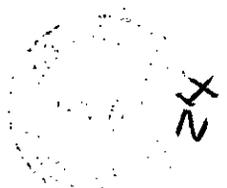
- .1 fueloil con un contenido de azufre, según consta en las notas de entrega de combustible, que no excede del valor límite de:
 - 1,00 % masa/masa (no aplicable el 1 de enero de 2015 o posteriormente); o
 - 0,10 % masa/masa, y/o



23

2 un medio equivalente aprobado de conformidad con la regla 4.1, según se indica en 2.6, que es al menos tan eficaz en cuanto a la reducción de las emisiones de SO_x como la utilización de fueloil con un contenido de azufre de un valor límite de:

- 1,00 % masa/masa (no aplicable el 1 de enero de 2015 o posteriormente); o
- 0,10 % masa/masa



CERTIFIED TRUE COPY of the text of the amendments to the Annex of the Protocol of 1997 to amend the International Convention for the prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto (Revised form of Supplement to the IAPP Certificate) adopted at the sixty-first session of the Marine Environment Protection Committee of the International Maritime Organization on 1 October 2010, in accordance with article 16 of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships 1973, and set out in the annex to resolution MEPC.194(61), the original text of which is deposited with the Secretary-General of the International Maritime Organization.

COPIE CERTIFIÉE CONFORME du texte des amendements à l'Annexe du Protocole de 1997 modifiant la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires, telle que modifiée par le Protocole de 1978 y relatif (Modèle révisé de Supplément au Certificat IAPP) adoptés par la résolution MEPC.194(61) le 1 octobre 2010 lors de la soixante et unième session du Comité de la protection du milieu marin de l'Organisation maritime internationale, conformément aux dispositions de l'article 16 de la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires, 1973 dont l'original est déposé auprès du Secrétaire général de l'Organisation maritime internationale.

ЗАВЕРЕННАЯ КОПИЯ поправок к Приложению к Протоколу 1997 года об изменении Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973 года, измененной Протоколом 1978 года к ней (Пересмотренная форма Добавления к Свидетельству IAPP) одобренных на шестьдесят первой сессии Комитета по защите морской среды Международной морской организации, 1 октября 2010 года, в соответствии со статьей 16 Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов, и изложенных в приложении к резолюции MEPC.194(61), подлинный текст которых сдан на хранение Генеральному секретарю Международной морской организации.

COPIA AUTÉNTICA CERTIFICADA de las enmiendas al Anexo del Protocolo de 1997 que enmienda el Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, modificado por el Protocolo de 1978 (Modelo revisado del Suplemento del Certificado IAPP) adoptadas por el Comité de Protección del Medio Marino de la Organización Marítima Internacional el 1 de octubre de 2010, en su 61º periodo de sesiones, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 16 del Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, mediante la resolución MEPC.194(61), cuyo texto original se ha depositado ante el Secretario General de la Organización Marítima Internacional.

For the Secretary-General of the International Maritime Organization:
Pour le Secrétaire général de l'Organisation maritime internationale:
За Генерального секретаря Международной морской организации:
Por el Secretario General de la Organización Marítima Internacional:

R. P. Balko

London,
Londres, le
Лондон,
Londres,

20th July, 2011.



MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES
DE LA REPÚBLICA DEL PERÚ
DIRECCIÓN GENERAL DE TRATADOS

Se autentica el presente documento, que es

"COPIA CERTIFICADA DEL INSTRUMENTO
INTERNACIONAL"

Que se conserva en el Archivo Nacional de Tratados
"Embajador Juan Miguel Bákula Patiño", registrado con el
código M-1078 y que
consta de 06 páginas.

Lima, 10-03-2016



Luis Armando Montesgudo Pacheco
Ministro Consejero
Subdirector de Registro y Archivo
Dirección General de Tratados
Ministerio de Relaciones Exteriores

M-889-e

PROTOCOL OF 1997 TO AMEND THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR
THE PREVENTION OF POLLUTION FROM SHIPS, 1973, AS MODIFIED
BY THE PROTOCOL OF 1978 RELATING THERETO

PROTOCOLE DE 1997 MODIFIANT LA CONVENTION INTERNATIONALE
DE 1973 POUR LA PREVENTION DE LA POLLUTION PAR LES NAVIRES,
TELLE QUE MODIFIÉE PAR LE PROTOCOLE DE 1978 Y RELATIF

PROTOCOLO DE 1997 QUE ENMIENDA EL CONVENIO INTERNACIONAL
PARA PREVENIR LA CONTAMINACIÓN POR LOS BUQUES, 1973,
MODIFICADO POR EL PROTOCOLO DE 1978

K2

**PROTOCOLO DE 1997 QUE ENMIENDA EL CONVENIO INTERNACIONAL PARA
PREVENIR LA CONTAMINACIÓN POR LOS BUQUES, 1973, MODIFICADO
POR EL PROTOCOLO DE 1978**

LAS PARTES EN EL PRESENTE PROTOCOLO,

SIENDO Partes en el Protocolo de 1978 relativo al Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973,

RECONOCIENDO la necesidad de prevenir y contener la contaminación atmosférica ocasionada por los buques,

RECORDANDO el Principio 15 de la Declaración de Río sobre el Medio Ambiente y el Desarrollo a favor de la aplicación del planteamiento preventivo,

CONSIDERANDO que el modo más eficaz de lograr este objetivo es la conclusión de un Protocolo de 1997 que enmienda el Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, modificado por el Protocolo de 1978,

CONVIENEN:

Artículo 1

Instrumento que se enmienda

El presente Protocolo enmienda el Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, modificado por el Protocolo de 1978 (en adelante llamado "el Convenio").

Artículo 2

Adición del Anexo VI al Convenio

Se añade el Anexo VI, titulado "Reglas para prevenir la contaminación atmosférica ocasionada por los buques", cuyo texto figura en el Anexo del presente Protocolo.

Artículo 3

Obligaciones generales

- 1 El Convenio y el presente Protocolo, respecto de las Partes en el presente Protocolo, se leerán e interpretarán conjuntamente como un instrumento único.
- 2 Toda referencia al presente Protocolo supondrá también una referencia al Anexo.

Artículo 4

Procedimiento de enmienda

Cuando se aplique el artículo 16 del Convenio respecto de una enmienda al Anexo VI y sus apéndices, se considerará que la referencia a "una Parte en el Convenio" corresponde a una Parte obligada por dicho Anexo.

CLÁUSULAS FINALES

Artículo 5

Firma, ratificación, aceptación, aprobación y adhesión

1 El presente Protocolo estará abierto a la firma en la sede de la Organización Marítima Internacional (en adelante llamada "la Organización") desde el 1 de enero de 1998 hasta el 31 de diciembre de 1998 y después de ese plazo seguirá abierto a la adhesión. Únicamente los Estados Contratantes del Protocolo de 1978 relativo al Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973 (en adelante llamado "el Protocolo de 1978") podrán constituirse en Partes en el presente Protocolo mediante:

- a) firma sin reserva en cuanto a ratificación, aceptación o aprobación; o
- b) firma a reserva de ratificación, aceptación o aprobación, seguida de ratificación, aceptación o aprobación; o
- c) adhesión.

2 La ratificación, aceptación, aprobación o adhesión se efectuará depositando ante el Secretario General de la Organización (en adelante llamado "el Secretario General") el instrumento que proceda.

Artículo 6

Entrada en vigor

1 El presente Protocolo entrará en vigor 12 meses después de la fecha en que por lo menos 15 Estados, cuyas flotas mercantes combinadas representen no menos del 50% del tonelaje bruto de la marina mercante mundial, se hayan constituido en Partes del mismo de conformidad con lo prescrito en el artículo 5 del presente Protocolo.

2 Todo instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión depositado con posterioridad a la fecha de entrada en vigor del presente Protocolo adquirirá efectividad tres meses después de la fecha en que fue depositado.

3 Después de la fecha en la que se considere aceptada una enmienda al actual Protocolo de conformidad con lo prescrito en el artículo 16 del Convenio, todo instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión depositado se aplicará al presente Protocolo enmendado.

Artículo 7

Denuncia

1 El presente Protocolo podrá ser denunciado por una Parte en el presente Protocolo en cualquier momento posterior a la expiración de un plazo de cinco años a contar de la fecha en que el Protocolo haya entrado en vigor para dicha Parte.

2 La denuncia se efectuará depositando un instrumento de denuncia ante el Secretario General.

3 La denuncia surtirá efecto transcurridos 12 meses a partir de la recepción de la notificación por el Secretario General, o después de la expiración de cualquier otro plazo más largo que se fije en la notificación.

4 Se considerará que la denuncia del Protocolo de 1978, de conformidad con el artículo VII del mismo, incluye la denuncia del presente Protocolo, de conformidad con el presente artículo. Esta denuncia surtirá efecto en la fecha en que surta efecto la denuncia del Protocolo de 1978, de conformidad con el artículo VII de dicho Protocolo.

Artículo 8

Depositario

1 El presente Protocolo será depositado ante el Secretario General (en adelante llamado "el Depositario").

2 El Depositario:

a) informará a todos los Estados que hayan firmado el presente Protocolo o se hayan adherido al mismo, de:

- i) toda nueva firma o depósito de un instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión, así como de la fecha en que se produzcan;
- ii) la fecha de entrada en vigor del presente Protocolo; y
- iii) todo depósito de un instrumento de denuncia del presente Protocolo y de la fecha en que fue recibido dicho instrumento, así como de la fecha en que la denuncia surta efecto; y

b) remitirá ejemplares auténticos certificados del presente Protocolo a todos los Estados que hayan firmado el Protocolo o se hayan adherido al mismo.

3 Tan pronto como el presente Protocolo entre en vigor, el Depositario remitirá a la Secretaría de las Naciones Unidas una copia auténtica certificada del mismo para que se registre y publique, conforme a lo dispuesto en el artículo 102 de la Carta de las Naciones Unidas.

Artículo 9

Idiomas

El presente Protocolo está redactado en un solo ejemplar en los idiomas árabe, chino, español, francés, inglés y ruso, y cada uno de los textos tendrá la misma autenticidad.

EN FE DE LO CUAL los infrascritos, debidamente autorizados al efecto por sus respectivos gobiernos, han firmado el presente Protocolo.

HECHO EN LONDRES, el día veintiséis de septiembre de mil novecientos noventa y siete.

ANEXO

ADICIÓN DEL ANEXO VI AL CONVENIO INTERNACIONAL PARA PREVENIR LA CONTAMINACIÓN POR LOS BUQUES, 1973, MODIFICADO POR EL PROTOCOLO DE 1978

Se añade el nuevo Anexo VI después del Anexo V existente:

"ANEXO VI

REGLAS PARA PREVENIR LA CONTAMINACIÓN ATMOSFÉRICA OCASIONADA POR LOS BUQUES

CAPÍTULO I - GENERALIDADES

Regla 1

Ámbito de aplicación

Las disposiciones del presente anexo se aplicarán a todos los buques, salvo que se disponga expresamente otra cosa en las reglas 3, 5, 6, 13, 15, 18 y 19 del presente anexo.

Regla 2

Definiciones

A los efectos del presente anexo:

- 1) Por "cuya construcción se halle en una fase equivalente" se entiende la fase en que:
 - a) comienza la construcción que puede identificarse como propia de un buque concreto, y
 - b) ha comenzado el montaje del buque de que se trate, utilizando al menos 50 toneladas del total estimado del material estructural o un 1% de dicho total, si este segundo valor es menor.
- 2) Por "alimentación continua" se entiende el proceso mediante el cual se alimenta de desechos una cámara de combustión sin intervención humana, estando el incinerador en condiciones de funcionamiento normal, con la temperatura de trabajo de la cámara de combustión entre 850°C y 1200°C.
- 3) Por "emisión" se entiende toda liberación a la atmósfera o al mar por los buques de sustancias sometidas a control en virtud del presente anexo.

30

4) Por "nuevas instalaciones", en relación con la regla 12 del presente anexo, se entiende la instalación en un buque de sistemas y equipo, incluidas las nuevas unidades portátiles de extinción de incendios, aislamiento y otros materiales después de la fecha en que el presente anexo entre en vigor, pero no la reparación o recarga de sistemas y equipo, aislamiento y otros materiales previamente instalados, ni la recarga de las unidades portátiles de extinción de incendios.

5) Por "Código Técnico sobre los NOx" se entiende el Código técnico relativo a las emisiones de óxidos de nitrógeno de los motores diesel marinos, aprobado mediante la resolución 2 de la Conferencia, con las enmiendas que introduzca la Organización, a condición de que dichas enmiendas se aprueben y entren en vigor de conformidad con lo dispuesto en el artículo 16 del Convenio acerca de los procedimientos de enmienda aplicables a un apéndice de un anexo.

6) Por "sustancias que agotan la capa de ozono" se entiende las sustancias controladas definidas en el párrafo 4 del artículo 1 del Protocolo de Montreal relativo a las sustancias que agotan la capa de ozono, de 1987, que figuran en los anexos A, B, C y E de dicho Protocolo, en vigor en el momento de aplicar o interpretar el presente anexo.

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

- Halón 1211 Bromoclorodifluorometano
- Halón 1301 Bromotrifluorometano
- Halón 2402 1,2-Dibromo-1,1,2,2-tetrafluoroetano (también denominado Halón 114B2)
- CFC-11 Triclorofluorometano
- CFC-12 Diclorodifluorometano
- CFC-113 1,1,2-Tricloro-1,2,2-trifluoroetano
- CFC-114 1,2-Dicloro-1,1,2,2-tetrafluoroetano
- CFC-115 Cloropentafluoroetano

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

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

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

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

11) Por "zona de control de las emisiones de SOx" se entiende una zona en la que es necesario adoptar medidas especiales de carácter obligatorio para prevenir, reducir y contener la contaminación atmosférica por SOx, y sus consiguientes efectos negativos en zonas terrestres y marítimas. Son zonas de control de las emisiones de SOx las enumeradas en la regla 14 del presente anexo.

12) Por "buque tanque" se entiende un petrolero definido en el párrafo 4) de la regla I del Anexo I o un buque tanque químico definido en el párrafo 1) de la regla I del Anexo II del presente Convenio.

13) Por "Protocolo de 1997" se entiende el Protocolo de 1997 que enmienda el Convenio para prevenir la contaminación por los buques, 1973, modificado por el Protocolo de 1978.

Regla 3

Excepciones generales

Las reglas del presente anexo no se aplicarán:

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

Regla 4

Equivalentes

1) La Administración podrá autorizar a bordo de un buque accesorios, materiales, dispositivos o aparatos en lugar de los prescritos en el presente anexo, si tales accesorios, materiales, dispositivos o aparatos son por lo menos tan eficaces como los prescritos en el presente anexo.

2) La Administración que autorice accesorios, materiales, dispositivos o aparatos en lugar de los prescritos en el presente anexo comunicará a la Organización los pormenores de los mismos a fin de que ésta los notifique a las Partes en el presente Convenio para su información y para que tomen las medidas que puedan resultar oportunas.

CAPÍTULO II - RECONOCIMIENTO, CERTIFICACIÓN Y MEDIOS DE CONTROL

Regla 5

Reconocimientos e inspecciones

1) Todo buque de arqueo bruto igual o superior a 400 y todas las torres de perforación y otras plataformas, fijas o flotantes, serán objeto de los reconocimientos que se especifican a continuación:

- a) un reconocimiento inicial antes de que el buque entre en servicio o de que se expida por primera vez el certificado prescrito en la regla 6 del presente anexo. Este reconocimiento se realizará de modo que garantice que el equipo, los sistemas, los accesorios, las instalaciones y los materiales cumplen plenamente las prescripciones aplicables del presente anexo;
- b) reconocimientos periódicos a intervalos especificados por la Administración, pero que no excederán de cinco años, los cuales se realizarán de modo que garanticen que el equipo, los sistemas, los accesorios, las instalaciones y los materiales cumplen plenamente las prescripciones del presente anexo; y
- c) un reconocimiento intermedio, como mínimo, durante el periodo de validez del certificado, que se realizará de modo que garantice que el equipo y las instalaciones cumplen plenamente las prescripciones del presente anexo y están en buen estado de funcionamiento. Cuando se efectúe solamente un reconocimiento intermedio durante uno de los periodos de validez del certificado, y cuando el periodo de validez del certificado sea superior a dos años y medio, dicho reconocimiento se efectuará no más de seis meses antes ni más de seis meses después de transcurrida la mitad del periodo de validez del certificado. Estos reconocimientos intermedios se consignarán en el certificado expedido en virtud de la regla 6 del presente anexo.

2) En el caso de los buques de arqueo bruto inferior a 400, la Administración podrá establecer las medidas pertinentes para que se cumplan las disposiciones aplicables del presente anexo.

3) El reconocimiento de buques, por lo que respecta a la aplicación de lo prescrito en el presente anexo, será realizado por funcionarios de la Administración. No obstante, la Administración podrá confiar los reconocimientos a inspectores nombrados al efecto o a organizaciones reconocidas por ella. Tales organizaciones cumplirán las Directrices aprobadas por la Organización. En todos los casos, la Administración interesada garantizará plenamente la integridad y eficacia del reconocimiento.

4) El reconocimiento de los motores y del equipo, para determinar si cumplen lo dispuesto en la regla 13 del presente anexo, se realizará de conformidad con lo dispuesto en el Código Técnico sobre los NOx.

5) La Administración tomará disposiciones para que, durante el periodo de validez del certificado, se realicen inspecciones fuera de programa. Tales inspecciones garantizarán que el equipo continúa siendo satisfactorio en todos los aspectos para el servicio al que está destinado. Podrán efectuar las inspecciones funcionarios del propio servicio de la Administración, inspectores nombrados a tal efecto, organizaciones reconocidas, u otras Partes a petición de la Administración. Cuando la Administración, en virtud de lo dispuesto en el párrafo 1) de la presente regla, preceptúe la realización de reconocimientos anuales obligatorios, no serán obligatorias las mencionadas inspecciones fuera de programa.

6) Cuando el inspector nombrado o la organización reconocida dictaminen que el estado del equipo no corresponde en lo esencial con los pormenores del certificado, el inspector o la organización harán que se tomen medidas correctivas y, a su debido tiempo, notificarán esto a la Administración. Si no se toman dichas medidas correctivas, la Administración retirará el certificado. Cuando el buque se encuentre en un puerto de otra Parte, también se dará notificación inmediata a las autoridades competentes del Estado rector del puerto. Cuando un funcionario de la Administración, un inspector nombrado o una organización reconocida hayan informado con la oportuna notificación a las autoridades competentes del Estado rector del puerto, el gobierno de dicho Estado prestará al funcionario, inspector u organización mencionados toda la asistencia necesaria para el cumplimiento de las obligaciones impuestas por la presente regla.

7) Se mantendrá el equipo de modo que se ajuste a las disposiciones del presente anexo y no se efectuará ningún cambio del equipo, los sistemas, los accesorios, las instalaciones o los materiales que fueron objeto del reconocimiento, sin la autorización expresa de la Administración. Se permitirá la simple sustitución de dicho equipo o accesorios por equipo y accesorios que se ajusten a las disposiciones del presente anexo.

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

Regla 6

Expedición del Certificado Internacional de prevención de la contaminación atmosférica

1) Se expedirá un Certificado Internacional de prevención de la contaminación atmosférica, tras un reconocimiento efectuado de conformidad con las disposiciones de la regla 5 del presente anexo:

- a) a todo buque de arqueo bruto igual o superior a 400, que realice viajes a puertos o terminales mar adentro sometidos a la jurisdicción de otras Partes; y
 - b) a las plataformas y torres de perforación que realicen viajes a aguas sometidas a la soberanía o jurisdicción de otras Partes en el Protocolo de 1997.
- 2) A los buques construidos antes de la fecha de entrada en vigor del Protocolo de 1997 se les expedirá un Certificado Internacional de prevención de la contaminación atmosférica conforme a lo dispuesto en el párrafo 1) de la presente regla, en la primera entrada programada en dique seco posterior a la entrada en vigor del presente anexo, a más tardar, y en ningún caso más de tres años después de la entrada en vigor del Protocolo de 1997.

3) Tal certificado será expedido por la Administración o por cualquier persona u organización debidamente autorizada por ella. En cualquier caso, la Administración asume la total responsabilidad del certificado.

Regla 7

Expedición del certificado por otro gobierno

1) El Gobierno de una Parte en el Protocolo de 1997 podrá, a requerimiento de la Administración, hacer que un buque sea objeto de reconocimiento y, si estima que cumple las disposiciones del

presente anexo, expedir o autorizar la expedición a ese buque de un Certificado internacional de prevención de la contaminación atmosférica, de conformidad con el presente anexo.

- 2) Se remitirá lo antes posible a la Administración que haya pedido el reconocimiento una copia del certificado y otra del informe relativo al reconocimiento.
- 3) Se hará constar en el certificado que ha sido expedido a petición de la Administración y éste tendrá la misma fuerza y gozará del mismo reconocimiento que el expedido en virtud de la regla 6 del presente anexo.
- 4) No se expedirá el Certificado internacional de prevención de la contaminación atmosférica a ningún buque con derecho a enarbolar el pabellón de un Estado que no sea Parte en el Protocolo de 1997.

Regla 8

Modelo del certificado

El Certificado internacional de prevención de la contaminación atmosférica se redactará en un idioma oficial del país que lo expida, conforme al modelo que figura en el apéndice I del presente anexo. Si el idioma utilizado no es el español, el francés o el inglés, el texto incluirá una traducción a uno de estos tres idiomas.

Regla 9

Duración y validez del certificado

- 1) El Certificado internacional de prevención de la contaminación atmosférica se expedirá para un periodo que especificará la Administración y que no excederá de cinco años contados a partir de la fecha de expedición.
- 2) No se permitirá prórroga alguna del periodo de validez de cinco años del Certificado internacional de prevención de la contaminación atmosférica, salvo que sea conforme a lo dispuesto en el párrafo 3).
- 3) Si en la fecha de expiración del Certificado internacional de prevención de la contaminación atmosférica el buque no se encuentra en un puerto del Estado cuyo pabellón tenga derecho a enarbolar o en el que haya de ser objeto de reconocimiento, la Administración podrá prorrogar la validez del certificado por un periodo que no exceda de cinco meses. Esa prórroga sólo se concederá con el fin de que el buque pueda seguir su viaje y llegar al Estado cuyo pabellón tiene derecho a enarbolar o en el que haya de ser objeto de reconocimiento, y aun así sólo en caso de que se estime oportuno y razonable hacerlo. El buque al que se haya concedido tal prórroga no estará autorizado, cuando llegue al Estado cuyo pabellón tenga derecho a enarbolar o al puerto en que haya de ser objeto de reconocimiento, a salir de ese puerto o Estado sin haber obtenido previamente un nuevo Certificado internacional de prevención de la contaminación atmosférica.
- 4) El Certificado internacional de prevención de la contaminación atmosférica perderá su validez en cualquiera de las circunstancias siguientes:
 - a) si las inspecciones y reconocimientos no se han efectuado dentro de los plazos especificados en la regla 5 del presente anexo;

- b) si se efectúan reformas considerables del equipo, los sistemas, los accesorios, las instalaciones o los materiales a los cuales se aplica el presente anexo sin autorización expresa de la Administración, salvo que se trate de la simple sustitución de tal equipo o accesorios por equipo o accesorios que se ajusten a las prescripciones del presente anexo. A los efectos de la regla 13, el concepto de reforma considerable incluirá todo cambio o ajuste del sistema, los accesorios o la instalación de un motor diesel como resultado de los cuales dicho motor deje de cumplir los límites relativos a la emisión de óxidos de nitrógeno que le corresponden, o
 - c) cuando el buque cambie su pabellón por el de otro Estado. Sólo se expedirá un nuevo certificado cuando el gobierno que lo expida se haya cerciorado plenamente de que el buque cumple todo lo prescrito en la regla 5 del presente anexo. En el caso de un cambio de pabellón entre Partes, el Gobierno de la Parte cuyo pabellón tenía antes derecho a enarbolar el buque transmitirá lo antes posible a la Administración de la otra Parte, previa petición de ésta cursada en un plazo de tres meses después de efectuado el cambio, una copia del Certificado internacional de prevención de la contaminación atmosférica que llevaba el buque antes del cambio y, si están disponibles, copias de los informes de los reconocimientos pertinentes.

Regla 10

Supervisión de las prescripciones operacionales por el Estado rector del puerto

- 1) Un buque que se encuentre en un puerto o en un terminal mar adentro sometido a la jurisdicción de otra Parte en el Protocolo de 1997 podrá ser objeto de una inspección por funcionarios debidamente autorizados por dicha Parte en lo que respecta a las prescripciones operacionales del presente anexo, si existen motivos fundados para pensar que el capitán o la tripulación no están familiarizados con los procedimientos esenciales de a bordo relativos a la prevención de la contaminación atmosférica ocasionada por los buques.
- 2) En las circunstancias indicadas en el párrafo 1) de la presente regla, la Parte interesada tomará medidas para garantizar que el buque no se haga a la mar hasta que la situación se haya remediado conforme a lo prescrito en el presente anexo.
- 3) Los procedimientos relativos a la supervisión por el Estado rector del puerto prescritos en el artículo 5 del presente Convenio se aplicarán a la presente regla.
- 4) Nada de lo dispuesto en la presente regla se interpretará como una limitación de los derechos y obligaciones de una Parte que supervise las prescripciones operacionales específicamente previstas en el presente Convenio.

33

Regla 11

Detección de transgresiones y cumplimiento

- 1) Las Partes en el presente anexo cooperarán en toda gestión que conduzca a la detección de las transgresiones y al cumplimiento de las disposiciones del mismo utilizando cualquier medida apropiada y practicable de detección y de vigilancia ambiental, los procedimientos adecuados de notificación y el acopio de pruebas.
- 2) Todo buque al que se aplique el presente anexo puede ser objeto de inspección, en cualquier puerto o terminal mar adentro de una Parte, por los funcionarios que nombre o autorice dicha Parte a fin de verificar si el buque ha emitido alguna de las sustancias a las que se aplica el presente anexo transgrediendo lo dispuesto en el mismo. Si la inspección indica que hubo transgresión del presente anexo se enviará informe a la Administración para que tome las medidas oportunas.
- 3) Cualquier Parte facilitará a la Administración pruebas, si las hubiere, de que un buque ha emitido alguna de las sustancias a las que se aplica el presente anexo, transgrediendo lo dispuesto en el mismo. Cuando sea posible, la autoridad competente de dicha Parte notificará al capitán del buque la transgresión que se le imputa.
- 4) Al recibir tales pruebas, la Administración investigará el asunto y podrá solicitar de la otra Parte que le facilite más o mejores pruebas de la presunta transgresión. Si la Administración estima que hay pruebas suficientes para incoar un procedimiento respecto a la presunta transgresión, hará que se inicie tal procedimiento lo antes posible de conformidad con su legislación. Esa Administración informará inmediatamente a la Parte que haya notificado la presunta transgresión, y a la Organización, de las medidas que se hayan tomado.
- 5) Toda Parte podrá asimismo proceder a la inspección de un buque al que sea de aplicación el presente anexo cuando el buque entre en los puertos o terminales mar adentro bajo su jurisdicción, si ha recibido de cualquier otra Parte una solicitud de investigación junto con pruebas suficientes de que ese buque ha emitido en cualquier lugar alguna de las sustancias a las que se aplica el presente anexo transgrediendo lo dispuesto en el mismo. El informe de la investigación se transmitirá tanto a la Parte que la solicitó como a la Administración, a fin de que puedan tomarse las medidas oportunas con arreglo al presente Convenio.
- 6) Las normas de derecho internacional relativas a la prevención, reducción y control de la contaminación del medio marino causada por los buques, incluidas las relativas a ejecución y garantías, que estén en vigor en el momento de la aplicación o interpretación del presente anexo se aplicarán *mutatis mutandis* a las reglas y normas establecidas en el mismo.

CAPÍTULO III - PRESCRIPCIONES PARA EL CONTROL DE LAS EMISIONES DE LOS BUQUES

Regla 12

Sustancias que agotan la capa de ozono

- 1) A reserva de lo dispuesto en la regla 3, se prohíbe toda emisión deliberada de sustancias que agoten la capa de ozono. Las emisiones deliberadas incluyen las que se producen durante el mantenimiento, la revisión, la reparación o el arribo de sistemas o equipo, excepto la liberación de cantidades mínimas durante la recuperación o el reciclaje de una sustancia que agota la capa de ozono. Las emisiones debidas a fugas de una sustancia que agota la capa de ozono, independientemente de que las fugas sean o no deliberadas, podrán ser reglamentadas por las Partes en el Protocolo de 1997.

- 2) Se prohibirán en todos los buques las instalaciones nuevas que contengan sustancias que agoten la capa de ozono, salvo las instalaciones nuevas que contengan hidroclorofluorocarbonos (HCFC), que se permitirán hasta el 1 de enero del año 2020.

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

Regla 13

Óxidos de nitrógeno (NO_x)

- 1) a) La presente regla se aplicará.
 - i) a todo motor diesel con una potencia de salida superior a 130 kW, instalado a bordo de un buque construido el 1 de enero del año 2000 o posteriormente; y
 - ii) a todo motor diesel con una potencia de salida superior a 130 kW, que haya sido objeto de una transformación importante el 1 de enero del año 2000 o posteriormente.
- b) La presente regla no se aplicará.
 - i) a los motores diesel de emergencia, a los motores instalados a bordo de botes salvavidas ni a ningún dispositivo o equipo previsto para ser utilizado únicamente en caso de emergencia; ni
 - ii) a los motores instalados a bordo de buques que estén solamente dedicados a realizar viajes dentro de las aguas sometidas a la soberanía o jurisdicción del Estado cuyo pabellón están autorizados a enarbolar, a condición de que tales motores estén sometidos a otra medida de control de los NO_x establecida por la Administración.

34

c) No obstante lo dispuesto en el apartado a) del presente párrafo, la Administración podrá permitir que la presente regla no se aplique a los motores diesel que se instalen en los buques construidos antes de la fecha de entrada en vigor del presente Protocolo o en los buques que sean objeto de una transformación importante antes de esa fecha, a condición de que éstos estén exclusivamente dedicados a realizar viajes hacia puertos o terminales mar adentro situados en el Estado cuyo pabellón están autorizados a enarbolar.

2) a) A los efectos de la presente regla, por "transformación importante" se entenderá la modificación de un motor mediante la cual:

- i) se sustituye el motor por un motor nuevo construido el 1 de enero del año 2000 o posteriormente, o
- ii) se realiza una modificación apreciable del motor, según se define ésta en el Código Técnico sobre los NO_x, o
- iii) se aumenta la velocidad de régimen máxima continua del motor en más de un 10%.

b) La emisión de NO_x resultante de las modificaciones a las que se hace referencia en el apartado a) del presente párrafo se documentará de conformidad con lo dispuesto en el Código Técnico sobre los NO_x con miras a su aprobación por la Administración.

3) a) A reserva de lo dispuesto en la regla 3 del presente anexo, se prohíbe el funcionamiento de todo motor diesel al que se aplique la presente regla, a menos que la emisión de óxidos de nitrógeno (calculada en forma de emisión total ponderada de NO₂) del motor se encuentre dentro de los límites que figuran a continuación:

- i) 17,0 g/kWh si n es inferior a 130 rpm
- ii) $45,0 \cdot n^{-(0,2)}$ g/kWh si n es igual o superior a 130 rpm pero inferior a 2000 rpm
- iii) 9,8 g/kWh si n es igual o superior a 2000 rpm

donde n = velocidad de régimen del motor (revoluciones por minuto del cigüeñal).

Cuando se use combustible compuesto por mezclas de hidrocarburos derivados del refinado de petróleo, los procedimientos de ensayo y los métodos de medición se ajustarán a lo dispuesto en el Código Técnico sobre los NO_x, teniendo en cuenta los ciclos de ensayo y los factores de ponderación que se indican en el apéndice V del presente anexo.

b) No obstante lo dispuesto en el apartado a) del presente párrafo, se permite el funcionamiento de un motor diesel si:

- i) el motor consta de un sistema de limpieza de los gases de escape, aprobado por la Administración de conformidad con lo dispuesto en el Código Técnico sobre los NO_x, destinado a reducir las emisiones de NO_x del buque a los límites especificados en el apartado a), como mínimo; o

ii) se utiliza cualquier otro método equivalente, aprobado por la Administración teniendo en cuenta las directrices pertinentes que elabore la Organización, con objeto de reducir las emisiones de NO_x del buque a los límites especificados en el apartado a) del presente párrafo, como mínimo.

Regla 14

Óxidos de azufre (SO_x)

Prescripciones generales

1) El contenido de azufre de todo fueloil utilizado a bordo de los buques no excederá del 4,5% masa/masa.

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

Prescripciones aplicables en las zonas de control de las emisiones de SO_x

- 3) A los efectos de la presente regla las zonas de control de las emisiones de SO_x incluirán:
 - a) la zona del mar Báltico definida en el apartado 1) b) de la regla 10 del Anexo I; y
 - b) cualquier otra zona marítima o portuaria designada por la Organización de conformidad con los criterios y procedimientos para la designación de zonas de control de las emisiones de SO_x, en lo que respecta a la prevención de la contaminación atmosférica ocasionada por los buques, que figuran en el apéndice II.

4) Mientras los buques se encuentren dentro de una zona de control de las emisiones de SO_x, cumplirán al menos una de las siguientes condiciones:

- a) el contenido de azufre del fueloil que se utiliza a bordo de los buques en una zona de control de las emisiones de SO_x no excede del 1,5% masa/masa;
- b) se utiliza un sistema de limpieza de los gases de escape, aprobado por la Administración teniendo en cuenta las directrices que elabore la Organización, para reducir la cantidad total de las emisiones de óxidos de azufre del buque, incluidas las de los motores propulsores principales y auxiliares, a 6,0 g de SO_x/kWh o menos, calculada en forma de emisión total ponderada de dióxido de azufre. Los flujos de desechos procedentes de la utilización de dicho equipo no se descargarán en puertos cerrados ni en estuarios, a menos que se pueda demostrar de forma detallada con documentos que tales flujos de desechos no tienen un efecto negativo en los ecosistemas de esos puertos, basándose en los criterios notificados por las autoridades del Estado rector del puerto a la Organización. La Organización notificará esos criterios a todas las Partes en el Convenio, o
- c) se utiliza cualquier otro método o tecnología verificable y que se pueda hacer aplicar para reducir las emisiones de SO_x a un nivel equivalente al que se indica en el apartado b) Esos métodos deberán estar aprobados por la Administración teniendo en cuenta las directrices que elabore la Organización.

135

5) El proveedor demostrará mediante la pertinente documentación, según lo prescrito en la regla 18 del presente anexo, el contenido de azufre del fueloil mencionado en el párrafo 1) y en el apartado 4) a) de la presente regla.

6) En los buques que utilicen fueloil de distintos tipos para cumplir lo prescrito en el apartado 4) a) de la presente regla, se preverá tiempo suficiente para limpiar todos los combustibles que tengan un contenido de azufre superior al 1,5% masa/masa del sistema de distribución de fueloil, antes de entrar en una zona de control de las emisiones de SO_x. Se indicarán en el libro registro prescrito por la Administración el volumen de fueloil con bajo contenido de azufre (igual o inferior al 1,5%) de cada tanque, así como la fecha, la hora y la situación del buque cuando se llevó a cabo dicha operación.

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

Regla 15

Compuestos orgánicos volátiles

1) Si las emisiones de compuestos orgánicos volátiles (COV) procedentes de los buques tanque se reglamentan en los puertos o terminales sometidos a la jurisdicción de una Parte en el Protocolo de 1997, dicha reglamentación será conforme a lo dispuesto en la presente regla.

2) Toda Parte en el Protocolo de 1997 que designe puertos o terminales sometidos a su jurisdicción en que se vayan a reglamentar las emisiones de COV enviará una notificación a la Organización en la que se indicará el tamaño de los buques que se han de controlar, las cargas que requieren el empleo de sistemas de control de la emisión de vapores y la fecha de entrada en vigor de dicho control. La notificación se enviará por lo menos seis meses antes de dicha fecha de entrada en vigor.

3) El Gobierno de una Parte en el Protocolo de 1997 que designe puertos o terminales en los que se vayan a reglamentar las emisiones de COV procedentes de los buques tanque, garantizará que en los puertos y terminales designados existen sistemas de control de la emisión de vapores aprobados por él teniendo en cuenta las normas de seguridad elaboradas por la Organización y que tales sistemas funcionan en condiciones de seguridad y de modo que el buque no sufra una demora innecesaria.

4) La Organización distribuirá una lista de los puertos y terminales designados por las Partes en el Protocolo de 1997 a los demás Estados Miembros de la Organización, a efectos de información.

5) Todo buque tanque que pueda ser objeto de un control de la emisión de vapores conforme a lo dispuesto en el párrafo 2) de la presente regla estará provisto de un sistema de recogida de

vapores aprobado por la Administración teniendo en cuenta las normas de seguridad elaboradas por la Organización, que se utilizará durante el embarque de las cargas pertinentes. Los terminales que hayan instalado sistemas de control de la emisión de vapores de conformidad con la presente regla, podrán aceptar a los buques tanque existentes que no estén equipados con un sistema de recogida de vapores durante un periodo de tres años después de la fecha de entrada en vigor a que se hace referencia en el párrafo 2).

6) Esta regla se aplicará solamente a los gaseros cuando el tipo de sistema de carga y de contención permita la retención sin riesgos a bordo de los COV que no contienen metano o su retorno sin riesgos a tierra.

Regla 16

Incineración a bordo

1) A reserva de lo dispuesto en el párrafo 5), la incineración a bordo se permitirá solamente en un incinerador de a bordo.

2) a) Con la salvedad de lo dispuesto en el apartado b) del presente párrafo, todo incinerador que se instale a bordo de un buque a partir del 1 de enero del año 2000 cumplirá lo dispuesto en el apéndice IV del presente anexo. Cada incinerador será aprobado por la Administración teniendo en cuenta las especificaciones normalizadas para los incineradores de a bordo elaboradas por la Organización.

b) La Administración podrá permitir que se exima de la aplicación del apartado a) del presente párrafo a todo incinerador que se instale a bordo de un buque antes de la fecha de entrada en vigor del Protocolo de 1997, a condición de que el buque esté dedicado solamente a realizar viajes en aguas sometidas a la soberanía o jurisdicción del Estado cuyo pabellón está autorizado a enarbolar.

3) Nada de lo dispuesto en la presente regla afecta a la prohibición establecida en el Convenio sobre la prevención de la contaminación del mar por vertimiento de desechos y otras materias, 1972, enmendado, y su Protocolo de 1996, ni a otras prescripciones de dicho Convenio.

4) Se prohíbe la incineración a bordo de las siguientes sustancias:

a) residuos de las cargas enumeradas en los Anexos I, II y III del presente Convenio y los correspondientes materiales de embalaje o envase contaminados;

b) difenilos policlorados (PCB);

c) las basuras, según se definen éstas en el Anexo V del presente Convenio, que contengan metales pesados en concentraciones que no sean meras trazas; y

d) productos refinados del petróleo que contengan compuestos halogenados.

5) La incineración a bordo de lodos de aguas residuales y fangos de hidrocarburos producidos durante la explotación normal del buque también se podrá realizar en la planta generadora o caldera principal o auxiliar, aunque en este caso no se llevará a cabo dentro de puertos o estuarios.

6) Se prohíbe la incineración a bordo de cloruros de polivinilo (PVC), salvo en los incineradores de a bordo para los que haya expedido un certificado de homologación de la OMI.

136

7) Todos los buques provistos de incineradores sujetos a los dispuesto en la presente regla tendrán un manual de instrucciones del fabricante que especifique cómo hacer funcionar el incinerador dentro de los límites establecidos en el párrafo 2) del apéndice IV del presente anexo.

8) El personal encargado del funcionamiento de un incinerador recibirá formación al respecto y podrá seguir las instrucciones dadas en el manual del fabricante.

9) Será necesario vigilar en todo momento la temperatura de salida del gas de combustión y no se echarán desechos en un incinerador de alimentación continua cuando la temperatura esté por debajo de la temperatura mínima permitida de 850°C. Por lo que respecta a los incineradores de a bordo de carga discontinua, la unidad se proyectará de modo que en la cámara de combustión la temperatura alcance 600°C en los cinco minutos siguientes al encendido.

10) Nada de lo dispuesto en la presente regla impide desarrollar, instalar y utilizar otros dispositivos de tratamiento térmico de desechos a bordo que satisfagan las prescripciones de la presente regla o las superen.

Regla 17

Instalaciones de recepción

1) Los gobiernos de las Partes en el Protocolo de 1997 se comprometen a garantizar la provisión de instalaciones adecuadas que se ajusten a:

- a) las necesidades de los buques que utilicen sus puertos de reparaciones para la recepción de sustancias que agotan la capa de ozono y el equipo que contiene dichas sustancias cuando éstos se retiren de los buques;
- b) las necesidades de los buques que utilicen sus puertos, terminales o puertos de reparaciones para la recepción de los residuos de la limpieza de los gases de escape procedentes de un sistema de limpieza de los gases de escape aprobado, cuando la descarga en el medio marino de tales residuos no esté permitida en virtud de la regla 14 del presente anexo;

sin causar demoras innecesarias a los buques; y

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

2) Cada Parte en el Protocolo de 1997 notificará a la Organización, para que ésta lo comunique a sus Miembros, todos los casos en que las instalaciones previstas en cumplimiento de la presente regla no estén disponibles o en que se considere que son insuficientes.

Regla 18

Calidad del fueloil

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

- a) a excepción de lo estipulado en el apartado b):
 - i) estará compuesto por mezclas de hidrocarburos derivados del refinado de petróleo. Esto no excluirá la posibilidad de incorporar pequeñas cantidades de aditivos con objeto de mejorar algunos aspectos de rendimiento;
 - ii) no contendrá ningún ácido inorgánico;
 - iii) no contendrá ninguna sustancia añadida ni desecho químico que:

1) comprometa la seguridad de los buques o afecte negativamente al rendimiento de los motores, o

2) sea perjudicial para el personal, o

3) contribuya en general a aumentar la contaminación atmosférica, y

b) el fueloil obtenido por métodos distintos del refinado de petróleo no deberá:

i) tener un contenido de azufre superior al estipulado en la regla 14 del presente anexo;

ii) ser causa de que el motor supere los límites de emisión de NO_x estipulados en el apartado 3) a) de la regla 13 del presente anexo;

iii) contener ningún ácido inorgánico;

iv) 1) comprometer la seguridad de los buques ni afectar negativamente al rendimiento de las máquinas;

2) ser perjudicial para el personal, ni

3) contribuir en general a aumentar la contaminación atmosférica.

2) La presente regla no se aplica al carbón en su forma sólida ni a los combustibles nucleares.

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

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

34

- 5) a) La autoridad competente del Gobierno de una Parte en el Protocolo de 1997 podrá inspeccionar las notas de entrega de combustible a bordo de cualquier buque al que se aplique el presente anexo mientras el buque esté en uno de sus puertos o terminales mar adentro, podrá sacar copia de cada nota de entrega de combustible y podrá pedir al capitán o a la persona que esté a cargo del buque que certifique que cada una de esas copias es una copia auténtica de la correspondiente nota de entrega de combustible. La autoridad competente podrá verificar también el contenido de cada nota mediante consulta con el puerto en el que fue expedida.
- b) Cuando, en virtud del presente párrafo, la autoridad competente inspeccione las notas de entrega de combustible y saque copias certificadas, lo hará con la mayor diligencia posible y sin causar demoras innecesarias al buque.
- 6) La nota de entrega de combustible irá acompañada de una muestra representativa del fueloil entregado, teniendo en cuenta las directrices que elabore la Organización. La muestra será sellada y firmada por el representante del proveedor y por el capitán o el oficial encargado de la operación de toma de combustible al concluirse ésta, y se conservará en el buque hasta que el fueloil se haya consumido en gran parte, y en cualquier caso durante un período no inferior a doce meses contados desde la fecha de entrega.
- 7) Las Partes en el Protocolo de 1997 se comprometen a hacer que las autoridades portuarias designadas por ellas:
 - a) mantengan un registro de los proveedores locales de combustible líquido;
 - b) exijan a los proveedores locales que faciliten la nota de entrega de combustible y la muestra prescritas en la presente regla con la certificación del proveedor de que el combustible se ajusta a lo prescrito en las reglas 14 y 18 del presente anexo;
 - c) exijan a los proveedores de combustible que conserven copias de las notas de entrega de combustible facilitadas a los buques durante tres años, como mínimo, de modo que el Estado rector del puerto pueda inspeccionarlas y verificarlas si es necesario;
 - d) tomen las medidas pertinentes contra los proveedores de combustible que hayan entregado combustible que no se ajuste a lo indicado en la nota de entrega de combustible;
 - e) informen a la Administración de los casos en que un buque haya recibido combustible que no se ajusta a lo prescrito en las reglas 14 ó 18 del presente anexo; y
 - f) informen a la Organización, para que ésta lo comunique a las Partes en el Protocolo de 1997, de todos los casos en que un proveedor de combustible no haya cumplido lo prescrito en las reglas 14 ó 18 del presente anexo.

8) Por lo que respecta a las inspecciones por el Estado rector del puerto realizadas por las Partes en el Protocolo de 1997, las Partes se comprometen además a:

- a) informar a la Parte o al Estado que no sea Parte, bajo cuya jurisdicción se haya expedido la nota de entrega de combustible, de los casos de entrega de combustible no reglamentario, aportando todos los datos pertinentes; y
- b) asegurarse de que se toman las medidas correctivas apropiadas para hacer que el combustible no reglamentario descubierto se ajuste a lo prescrito.

Regla 19

Prescripciones aplicables a las plataformas y a las torres de perforación

- 1) A reserva de lo dispuesto en los párrafos 2) y 3) de la presente regla, las plataformas y las torres de perforación, fijas o flotantes, cumplirán las prescripciones del presente anexo.
- 2) Las emisiones resultantes directamente de la exploración, la explotación y el consiguiente tratamiento mar adentro de los recursos minerales de los fondos marinos quedan exentas del cumplimiento de las prescripciones del presente anexo, de conformidad con el inciso 3) b) ii) del artículo 2 del presente Convenio. Tales emisiones incluyen:
 - a) las emisiones procedentes de la incineración de sustancias resultantes única y directamente de la exploración, la explotación y el consiguiente tratamiento mar adentro de los recursos de los fondos marinos, incluidas, sin que la enumeración sea exhaustiva, la combustión de hidrocarburos en antorcha y la quema de sedimentos de perforación, lodos o fluidos de estimulación durante las operaciones de terminación y ensayo de los pozos, y la combustión en antorcha debida a circunstancias excepcionales;
 - b) el desprendimiento de gases y compuestos volátiles presentes en los fluidos y sedimentos de perforación;
 - c) las emisiones relacionadas única y directamente con el tratamiento, la manipulación o el almacenamiento de minerales de los fondos marinos; y
 - d) las emisiones de los motores diesel dedicados exclusivamente a la exploración, la explotación y el consiguiente tratamiento mar adentro de los recursos minerales de los fondos marinos.
- 3) Las prescripciones de la regla 18 del presente anexo no se aplicarán a la utilización de los hidrocarburos que se producen y utilizan ulteriormente *in situ* como combustible, cuando así lo apruebe la Administración.

APÉNDICE I

Modelo de Certificado IAPP
(Regla 8)

CERTIFICADO INTERNACIONAL DE PREVENCIÓN
DE LA CONTAMINACIÓN ATMOSFÉRICA

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

.....
(nombre oficial completo del país)

por
(título oficial completo de la persona u organización competente autorizada en virtud de lo dispuesto en el Convenio)

Nombre del buque	Número o letras distintivos	Número IMO	Puerto de matrícula	Arqueo bruto

Tipo de buque: buque tanque
 otro tipo

SE CERTIFICA:

1. que el buque ha sido objeto de reconocimiento, de conformidad con lo dispuesto en la regla 5 del Anexo VI del Convenio; y
2. que el reconocimiento ha puesto de manifiesto que el equipo, los sistemas, los accesorios, las instalaciones y los materiales cumplen plenamente las prescripciones aplicables del Anexo VI del Convenio.

El presente certificado es válido hasta el
a condición de que se realicen los reconocimientos prescritos en la regla 5 del Anexo VI del Convenio.

Expedido en
(lugar de expedición del certificado)

el
(fecha de expedición)

.....
(firma del funcionario debidamente autorizado)

.....
(sello o estampilla de la autoridad)

REFERENDO DE RECONOCIMIENTOS ANUALES E INTERMEDIOS

SE CERTIFICA que en el reconocimiento efectuado de conformidad con lo prescrito en la regla 5 del Anexo VI del Convenio, se ha comprobado que el buque cumple las disposiciones pertinentes del Convenio.

Reconocimiento anual:
Firmado
(firma del funcionario debidamente autorizado)
Lugar
Fecha

.....
(sello o estampilla de la autoridad)
Reconocimiento anual/intermedio:
Firmado
(firma del funcionario debidamente autorizado)
Lugar
Fecha

.....
(sello o estampilla de la autoridad)
Reconocimiento anual/intermedio:
Firmado
(firma del funcionario debidamente autorizado)
Lugar
Fecha

.....
(sello o estampilla de la autoridad)
Reconocimiento anual:
Firmado
(firma del funcionario debidamente autorizado)
Lugar
Fecha

.....
(sello o estampilla de la autoridad)
Reconocimiento anual:
Firmado
(firma del funcionario debidamente autorizado)
Lugar
Fecha

.....
Táchese según proceda

Suplemento del Certificado Internacional de prevención de la contaminación atmosférica (Certificado IAPP)

CUADERNILLO DE CONSTRUCCIÓN Y EQUIPO

Conforme a lo dispuesto en el Anexo VI del Convenio Internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, modificado por el Protocolo de 1978, (en adelante llamado "el Convenio")

Notas:

- 1 El presente cuadernillo acompañará permanentemente al Certificado IAPP. El Certificado IAPP estará disponible a bordo del buque en todo momento.
- 2 Cuando el idioma utilizado en el cuadernillo original no sea el español, el francés o el inglés, se incluirá en el texto una traducción a uno de estos idiomas.
- 3 En las casillas se pondrá una cruz (x) si la respuesta es "sí" o "aplicable" y un guión (-) si la respuesta es "no" o "no aplicable", según corresponda.
- 4 A menos que se indique lo contrario, las reglas mencionadas en el presente cuadernillo son las reglas del Anexo VI del Convenio y las resoluciones o circulares son las aprobadas por la Organización Marítima Internacional.

1 Formenores del buque

- 1.1 Nombre del buque
- 1.2 Número o letras distintivos
- 1.3 Número IMO
- 1.4 Puerto de matrícula
- 1.5 Arqueo bruto
- 1.6 Fecha en que se colocó la quilla o en que el buque se hallaba en una fase equivalente de construcción
- 1.7 Fecha en que comenzó la transformación importante del motor (si procede) (regla 13)

2 Control de las emisiones de los buques

- 2.1 Sustancias que agotan la capa de ozono (regla 12)
 - 2.1.1 Los siguientes sistemas y equipos de extinción de incendios que contienen halones pueden continuar en servicio:

Sistema/equipo	Ubicación a bordo
 - 2.1.2 Los siguientes sistemas y equipos que contienen CFC pueden continuar en servicio:

Sistema/equipo	Ubicación a bordo
 - 2.1.3 Los siguientes sistemas que contienen hidroclorofluorocarbonos (HCFC) instalados antes del 1 de enero del año 2020, pueden continuar en servicio:

Sistema/equipo	Ubicación a bordo

2.2 Óxidos de nitrógeno (NO_x) (regla 13)

- 2.2.1 Los siguientes motores diesel con una potencia de salida superior a 130 kW, instalados en un buque construido el 1 de enero del año 2000 o posteriormente, se ajustan a las normas sobre emisiones del apartado 3) e) de la regla 13 de conformidad con lo dispuesto en el Código Técnico sobre los NO_x.

Fabricante y modelo	Número de serie	Utilización	Potencia de salida (kW)	Velocidad de régimen (rpm)

2.2.2 Los siguientes motores diesel, con una potencia de salida superior a 130 kW, que han sido objeto de una transformación importante, según la definición del párrafo 2) de la regla 13, el 1 de enero del año 2000 o posteriormente, se ajustan a las normas sobre emisiones del apartado 3) a) de la regla 13, de conformidad con lo dispuesto en el Código Técnico sobre los NO_x.....

Fabricante y modelo	Número de serie	Utilización	Potencia de salida (kW)	Velocidad de régimen (rpm)

2.2.3 Los siguientes motores diesel, con una potencia de salida superior a 130 kW e instalados en un buque construido el 1 de enero del año 2000 o posteriormente, o con una potencia de salida superior a 130 kW y que hayan sido objeto de una transformación importante según la definición del párrafo 2) de la regla 13, el 1 de enero del año 2000 o posteriormente, están dotados de un sistema de limpieza de los gases de escape o de otros métodos equivalentes, de conformidad con el apartado 3) b) de la regla 13 y con lo dispuesto en el Código Técnico sobre los NO_x.....

Fabricante y modelo	Número de serie	Utilización	Potencia de salida (kW)	Velocidad de régimen (rpm)

2.2.4 Los siguientes motores diesel, indicados en 2.2.1, 2.2.2 y 2.2.3 *supra* están dotados de dispositivos de vigilancia y registro de las emisiones de NO_x de conformidad con lo dispuesto en el Código Técnico sobre los NO_x.....

Fabricante y modelo	Número de serie	Utilización	Potencia de salida (kW)	Velocidad de régimen (rpm)

2.3 Óxidos de azufre (SO₂) (regla 14)

2.3.1 Cuando se explota el buque dentro de una zona de control de las emisiones de SO_x especificada en el párrafo 3) de la regla 14, éste utiliza:

- 1 fueloil con un contenido de azufre que no excede del 1,5% masa/masa, según consta en las notas de entrega de combustible; o.....
- 2 un sistema aprobado de limpieza de los gases de escape para reducir las emisiones de SO_x a menos de 6,0 g de SO₂/kWh; o.....
- 3 otra técnica aprobada para reducir las emisiones de SO_x a menos de 6,0 g de SO₂/kWh.....

2.4 Compuestos orgánicos volátiles (COV) (regla 15)

- 2.4.1 El buque tanque cuenta con un sistema de recogida del vapor, instalado y aprobado de conformidad con la circular MSC/Circ.585.....
- 2.5 El buque tiene un incinerador.....

- 1 que cumple lo prescrito en la resolución MEPC.76(40) enmendada.....
- 2 instalado antes del 1 de enero del año 2000 que no cumple lo prescrito en la resolución MEPC.76(40) enmendada.....

SE CERTIFICA que el presente cuadernillo es correcto en todos los aspectos.
Expedido en

a
(lugar de expedición del cuadernillo)

(fecha de expedición)

.....
(firma del funcionario debidamente autorizado que expide el cuadernillo)

.....
(sello o estampilla de la autoridad)

41

APÉNDICE II
CICLOS DE ENSAYO Y FACTORES DE PONDERACIÓN
(Regla 13)

Se deberían aplicar los siguientes ciclos de ensayo y factores de ponderación para verificar si los motores diesel marinos cumplen los límites relativos a los NO_x de conformidad con la regla 13 del presente anexo, utilizándose a tal efecto el procedimiento de ensayo y el método de cálculo que se especifican en el Código Técnico sobre los NO_x.

1. Para motores marinos de velocidad constante, utilizados para la propulsión principal del buque, incluida la transmisión diesel/eléctrica, se debería aplicar el ciclo de ensayo E2.
2. Para grupos de motores con hélice de paso regulable se debería aplicar el ciclo de ensayo E2.
3. Para motores auxiliares y principales adaptados a la demanda de la hélice se debería aplicar el ciclo de ensayo E3.
4. Para motores auxiliares de velocidad constante se debería aplicar el ciclo de ensayo D2.
5. Para motores auxiliares de carga y velocidad regulables no pertenecientes a las categorías anteriores se debería aplicar el ciclo de ensayo C1.

Ciclo de ensayo para "propulsión principal de velocidad constante" (incluidas la transmisión diesel/eléctrica o las instalaciones de hélice de paso regulable)

Tipo de ciclo de ensayo E2	Velocidad	100%	100%	100%	100%
	Potencia	100%	7,5%	50%	2,5%
	Factor de ponderación	0,2	0,5	0,15	0,15

Ciclo de ensayo para "motores principales y auxiliares adaptados a la demanda de la hélice"

Tipo de ciclo de ensayo E3	Velocidad	100%	91%	80%	63%
	Potencia	100%	7,5%	50%	2,5%
	Factor de ponderación	0,2	0,5	0,15	0,15

Ciclo de ensayo para "motores auxiliares de velocidad constante"

Tipo de ciclo de ensayo D2	Velocidad	100%	100%	100%	100%
	Potencia	100%	7,5%	50%	10%
	Factor de ponderación	0,05	0,25	0,3	0,1

Ciclo de ensayo para "motores auxiliares de carga y velocidad regulables"

Tipo de ciclo de ensayo C1	Velocidad	de régimen								
		Par %	100%	75%	50%	10%	100%	75%	50%	0%
	Factor de ponderación	0,15	0,15	0,15	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,15
		intermedia		lenta		intermedia		lenta		

42

APÉNDICE III

CRITERIOS Y PROCEDIMIENTOS PARA LA DESIGNACIÓN DE ZONAS DE CONTROL DE LAS EMISIONES DE SO_x (Regla 14)

1 OBJETIVOS

- 1.1 El presente apéndice tiene por objeto proporcionar los criterios y procedimientos para la designación de zonas de control de las emisiones de SO_x. La finalidad de las zonas de control de las emisiones de SO_x es prevenir, reducir y controlar la contaminación atmosférica ocasionada por las emisiones de SO_x de los buques y sus consiguientes efectos negativos en zonas marítimas y terrestres.
- 1.2 La Organización considerará el establecimiento de una zona especial de control de las emisiones de SO_x cuando se demuestre que es necesario para prevenir, reducir y controlar la contaminación atmosférica ocasionada por las emisiones de SO_x de los buques.

2 CRITERIOS APLICABLES A LAS PROPUESTAS DE DESIGNACIÓN DE ZONAS DE CONTROL DE LAS EMISIONES DE SO_x

2.1 Sólo los Estados Contratantes del Protocolo de 1997 podrán proponer a la Organización la designación de una zona de control de las emisiones de SO_x. Cuando dos o más Estados Contratantes comparen el interés por una zona particular deberían formular una propuesta conjunta.

2.2 Toda propuesta incluirá lo siguiente:

- 1 una clara delimitación de la zona propuesta para la aplicación de las medidas de control de las emisiones de SO_x, junto con una carta de referencia en donde se indique dicha zona;
- 2 una descripción de las zonas marítimas y terrestres en las que las emisiones de SO_x de los buques pueden tener efectos negativos;
- 3 una evaluación que demuestre que las emisiones de SO_x de los buques que operan en la zona propuesta para la aplicación de las medidas de control de las emisiones de SO_x contribuyen a la contaminación atmosférica por SO_x incluida la deposición de SO_x y a los consiguientes efectos negativos en las zonas marítimas y terrestres de que se trata. Tal evaluación incluirá una descripción de los efectos de las emisiones de SO_x en los ecosistemas acuáticos y terrestres, las zonas de productividad natural, los hábitat críticos, la calidad del agua, la salud del hombre y, cuando proceda, las zonas de importancia cultural y científica. Se indicarán las fuentes de los datos pertinentes así como las metodologías utilizadas;
- 4 información pertinente acerca de las condiciones meteorológicas de la zona propuesta para la aplicación de las medidas de control de las emisiones de SO_x y de las zonas marítimas y terrestres que pueden ser afectadas, en particular los vientos dominantes, o las condiciones topográficas, geológicas, oceanográficas, morfológicas u otras condiciones que puedan favorecer el aumento de la contaminación atmosférica local o de los niveles de acidificación.
- 5 la naturaleza del tráfico marítimo en la zona de control de las emisiones de SO_x propuesta, incluidas las características y densidad de dicho tráfico; y

6 una descripción de las medidas de control adoptadas por el Estado Contratante o los Estados Contratantes que formulan la propuesta para hacer frente a las emisiones de SO_x procedentes de fuentes terrestres que afectan a la zona en peligro, y que están en vigor y se aplican, junto con las que se estén examinando con miras a su adopción en relación con lo dispuesto en la regla 14 del Anexo VI del presente Convenio.

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

2.4 La propuesta para designar una zona determinada como zona de control de las emisiones de SO_x se presentará a la Organización de conformidad con las reglas y procedimientos establecidos por ésta.

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

3.1 La Organización examinará toda propuesta que le presenten uno o varios Estados Contratantes.

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

3.3 Al evaluar la propuesta, la Organización tendrá en cuenta tanto los criterios que se han de incluir en cada propuesta que se presente para su aprobación, según se indican en la sección 2 *supra*, como los costos relativos de la reducción de las deposiciones de azufre procedentes de los buques por comparación con las medidas de control en tierra. También se tendrán en cuenta los efectos económicos en el transporte marítimo internacional.

4 FUNCIONAMIENTO DE LAS ZONAS DE CONTROL DE LAS EMISIONES DE SO_x

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

43

APÉNDICE IV

HOMOLOGACIÓN Y LÍMITES DE SERVICIO DE LOS INCINERADORES DE A BORDO

(Regla 16)

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

- Fangos oleosos compuestos de:
 - 75% DE FANGOS OLEOSOS
 - PROVENIENTES DE FUELOIL PESADO;
 - 5% DE DESECHOS DE ACEITE
 - LUBRICANTE; y
 - 20% DE AGUA EMULSIONADA.
- Desechos sólidos compuestos de:
 - 50% de desechos alimenticios
 - 50% de basuras que contengan
 - aprox. 30% de papel,
 - aprox. 40% de cartón,
 - aprox. 10% de trapos,
 - aprox. 20% de plásticos
 - La mezcla tendrá hasta un 50% de humedad y 7% de sólidos incombustibles.

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

- Cantidad de O₂ en la cámara de combustión: 6 a 12%
- Cantidad de CO en los gases de combustión (promedio máximo): 200 mg/MJ
- Número de hollín (promedio máximo): BACHARACH 3 o RINGELMAN 1 (20% de opacidad) (Sólo se aceptará un número más alto de hollín durante periodos muy breves, por ejemplo durante el encendido)
- Componentes no quemados en los residuos de ceniza: Máximo: 10% en peso
- Gama de temperaturas de los gases de combustión a la salida de la cámara de combustión: 850 a 1200°C

44

APÉNDICE V

INFORMACIÓN QUE DEBE INCLUIRSE EN LA NOTA DE ENTREGA DE COMBUSTIBLE

(Regla 18.3)

- Nombre y número IMO del buque receptor
- Puerto
- Fecha de comienzo de la entrega
- Nombre, dirección y número de teléfono del proveedor de fueloil para usos marinos
- Denominación del producto o de los productos
- Cantidad en toneladas métricas
- Densidad a 15°C, en kg/m³
- Contenido de azufre (% masa/masa)
- Una declaración firmada por el representante del proveedor del fueloil de que el fueloil entregado se ajusta a lo dispuesto en los párrafos 1) o 4), apartado a), de la regla 14 y en el párrafo 1) de la regla 18 del presente anexo.

CERTIFIED TRUE COPY of the Protocol of 1997 to amend the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto, done at London on 26 September 1997, the original of which is deposited with the Secretary-General of the International Maritime Organization.

COPIE CERTIFIÉE CONFORME du Protocole de 1997 modifiant la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires, telle que modifiée par le Protocole de 1978 y relatif, fait à Londres le 26 septembre 1997 dont l'exemplaire original est déposé auprès du Secrétaire général de l'Organisation maritime internationale.

COPIA AUTÉNTICA CERTIFICADA del Protocolo de 1997 que enmienda el Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, modificado por el Protocolo de 1978, hecho en Londres el 26 de septiembre de 1997, cuyo original se ha depositado ante el Secretario General de la Organización Marítima Internacional.

For the Secretary-General of the International Maritime Organization.

Pour le Secrétaire général de l'Organisation maritime internationale.

Por el Secretario General de la Organización Marítima Internacional.

London

Londres le

Londres

4 Nov 1998

[Handwritten signature]

MEMORÁNDUM (DSL) N° DSL0043/2016

A : DIRECCIÓN GENERAL DE TRATADOS
De : DIRECCIÓN GENERAL DE SOBERANÍA LÍMITES Y ASUNTOS ANTÁRTICOS
Asunto : Sobre perfeccionamiento del "Protocolo MARPOL 1997" y el "Código Técnico sobre los NOx"
Referencia : Mem DSL0732/2015 de 21 de diciembre de 2015.

I. Sobre el perfeccionamiento interno de los instrumentos:

Esta Dirección General, mediante el Memorándum de la referencia, remitió las Actas de las sesiones del Pleno de la COMI en las cuales se aprobó la recomendación del inicio del perfeccionamiento interno de las diez (10) enmiendas al "Protocolo de 1997 que enmienda el Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques, 1973, modificado por el Protocolo de 1978", en adelante, "Protocolo MARPOL de 1997" o "Protocolo", las cuales incluyen enmiendas al "Código Técnico relativo al control de las emisiones del óxido de nitrógeno de los motores diésel marinos", en adelante "Código Técnico sobre los NOx" o "Código", a fin de concretar su pronta publicación en el Diario Oficial "El Peruano".

Como es de conocimiento de esa Dirección General, las mencionadas enmiendas fueron aceptadas de conformidad con el régimen de aceptación tácita de enmiendas establecido por el ordenamiento MARPOL. Asimismo, de acuerdo con el documento "Status of multilateral Conventions" (Disponible en www.imo.org), las enmiendas en cuestión se encuentran en vigor y son de obligatorio cumplimiento para el Estado peruano a pesar de no haberse realizado el procedimiento de perfeccionamiento interno de tales instrumentos.

De la lectura de las Resoluciones que contienen las enmiendas al Protocolo y al Código, se advierte que el Comité de Protección del Medio Marino ("MEPC" por sus siglas en idioma inglés) optó por modificar, en algunos casos, determinadas disposiciones de los mencionados instrumentos, mientras que, en otros casos, estimó conveniente incluir el texto refundido con las modificaciones instauradas por tal enmienda. De acuerdo al segundo tipo de enmiendas adoptadas por el Comité, la Resolución MEPC.176 (58), que enmienda al "Protocolo MARPOL de 1997", incluyó una nueva versión del Anexo VI; mientras que la Resolución MEPC.177 (58), que enmienda al "Código Técnico sobre los NOx", incluyó una nueva versión del Código (versión 2008). Cabe señalar que, con respecto al Código, se utilizó la versión del 2008 a fin de elaborar el informe técnico legal aprobado en el pleno de la COMI llevado a cabo el 22 de octubre de 2015.

46

Dada la naturaleza de las enmiendas contenidas en las Resoluciones adoptadas por el Comité, esta Dirección General considera que la primera enmienda al Protocolo contenida en la Resolución MEPC.132 (53) ha sido totalmente modificada por las posteriores enmiendas, motivo por el cual se recomienda no incluir dicho texto en el procedimiento de perfeccionamiento interno del Protocolo. Dicha circunstancia no ocurre en las posteriores enmiendas las cuales modifican determinadas disposiciones del Protocolo y el Código (en su versión del 2008).

Sin perjuicio de lo mencionado en el párrafo precedente y de acuerdo a las coordinaciones sostenidas con esa Dirección General, se remite el texto de las diez (10) enmiendas para efectos de su registro en el Archivo Nacional de Tratados. Mucho agradeceré la continuación de las gestiones pertinentes a fin de concretar el pronto inicio del perfeccionamiento interno de las enmiendas al "Protocolo MARPOL de 1997" y al "Código Técnico sobre los NOx" (2008).

II. Opinión de la Dirección de Asuntos Marítimos

De acuerdo al artículo 75° del Reglamento de Organización y Funciones de este Ministerio, aprobado por Decreto Supremo N° 135-2010-RE, la Dirección de Asuntos Marítimos es una unidad orgánica que depende de la Dirección General de Soberanía, Límites y Asuntos Antárticos encargada de identificar, analizar, coordinar, proponer y ejecutar las acciones de política exterior orientadas a promover y resguardar los derechos e intereses del Perú en su dominio marítimo.

Dada la problemática surgida con respecto a la omisión del perfeccionamiento interno de las enmiendas al "Protocolo MARPOL de 1997" y al "Código Técnico sobre los NOx", esta Dirección, en su calidad de titular de la COMI, emprendió las labores de regularizar el estado de tales instrumentos. En ese sentido, de acuerdo al Memorándum de la referencia, se hizo de conocimiento de esa Dirección General que la COMI aprobó la recomendación de iniciar prontamente el perfeccionamiento interno de las referidas enmiendas.

Cabe señalar que, durante el 29° periodo de sesiones de la Asamblea General de la Organización Marítima Internacional (OMI), el Perú fue reelegido como miembro en la categoría "C" del Consejo de la OMI. Dicha designación consolida los esfuerzos del Perú en coadyuvar con los fines perseguidos por la Organización y, asimismo, representa un firme compromiso del Estado peruano con la idónea implantación de sus instrumentos internacionales.

En ese sentido, esta Dirección considera de vital importancia regularizar la problemática surgida con respecto a las enmiendas a la normativa MARPOL de tal manera que se sienta un valioso precedente con respecto a similares situaciones ocurridas en la implantación de instrumentos OMI en el Perú.

Lima, 22 de enero del 2016

TY

Luis Fernando Augusto Sandoval Dávila
Embajador
Director General de Soberanía Límites y
Asuntos Antárticos

JMPC

- Con Anexo(s) : MARPOL ANNEX VI - (1) - Adopted on 22 July 2005 (Resolution MEPC.132(53)).pdf
- MARPOL ANNEX VI - (2) - Adopted on 10 October 2008 (Resolution MEPC.176(58)) (Fe de erratas).pdf
- MARPOL ANNEX VI - (2) - Adopted on 10 October 2008 (Resolution MEPC.176(58)).pdf
- MARPOL ANNEX VI - (3) - Adopted on 10 December 2008 (Resolution MSC.177(58)).pdf
- MARPOL ANNEX VI - (4) - Adopted on 26 March 2010 (Resolution MEPC.190(60)).pdf
- MARPOL ANNEX VI - (5) - Adopted on 1 October 2010 (Resolution MEPC.194(61)) Cotejar.pdf
- MARPOL ANNEX VI - (6) - Adopted on 15 July 2011 (Resolution MEPC.202(62)).pdf
- MARPOL ANNEX VI - (7) - Adopted on 15 July 2011 (Resolution MEPC.203(62)).pdf
- MARPOL ANNEX VI - (8) - Adopted on 2 March 2012 (Resolution MEPC.217(63)).pdf
- MARPOL Annex VI - (9) - RESOLUCIÓN MEPC.247(66) (Secretaría).pdf
- MARPOL ANNEX VI - (10) - Resolución MEPC.251(66) (Secretaría) [E-F-S-A-C-R] (1).pdf

Proveido de Jorge Alejandro Raffo Carbajal (22/01/2016 03:12:29 pm)
Derivado a Fiorella Nalvarte; Luz Betty Caballero de Clulow; Anne Elise Avalos Temmerman :
Fiorella; pase a la atención de la Min. Caballero (EPT) y de la Dra. Avalos. Atte. JR

Proveido de Fiorella Nalvarte (22/01/2016 03:27:57 pm)
Derivado a Luz Betty Caballero de Clulow :
Ministra pase para conocimiento.

Proveido de Fiorella Nalvarte (22/01/2016 03:28:27 pm)
Derivado a Anne Elise Avalos Temmerman :
S.S. para trámite correspondiente.

Proveido de Anne Elise Avalos Temmerman (01/02/2016 11:56:43 am)
Derivado a Marco Antonio Moscoso Calvo :
Sr. Moscoso
Favor proceder de acuerdo a lo conversado.

48



PERÚ Ministerio de Defensa

Marina de Guerra del Perú

Dirección General de Capitanías y Guardacostas Autoridad Marítima Nacional

"AÑO DE LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD EN EL PERÚ"
"AÑO DE LA DIVERSIFICACIÓN PRODUCTIVA Y DEL FORTALECIMIENTO DE LA EDUCACIÓN"

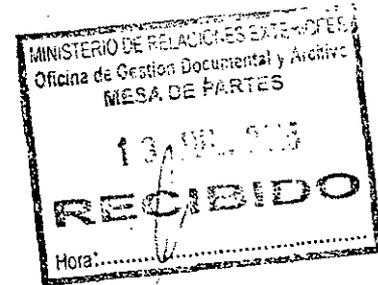
AMA
M/15



0 JUL 2015

G.1000- 19 12

Señor
Ministro
Luis Roberto ARRIBASPLATA Campos
Director de Asuntos Marítimos
Ministerio de Relaciones Exteriores
Jr. Lampa N° 535
Lima.-



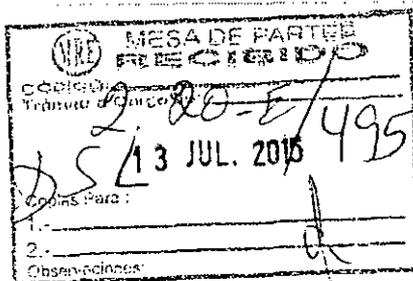
Tengo el agrado de dirigirme a Ud. señor Ministro, para expresarle mi cordial saludo y a la vez referirme a su OF. RE (DSL-AMA) N° 2-20-E/305 de fecha 3 de julio del 2015, sobre las enmiendas al "Protocolo de 1997 que enmienda el Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques, 1973, modificado por el Protocolo de 1978".

Al respecto, adjunto remito a Ud., el Informe Técnico sobre el Código Técnico relativo al control de las emisiones de óxido de nitrógeno de los motores diésel marinos (Código Técnico sobre los NOx) y el Informe Técnico de evaluación de las enmiendas al Protocolo de 1997 que enmienda el Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques, 1973, modificado por el Protocolo de 1978, elaborados por esta Dirección General.

Sin otro particular, aprovecho la oportunidad para reiterarle los sentimientos de mi mayor consideración y deferente estima.

Atentamente

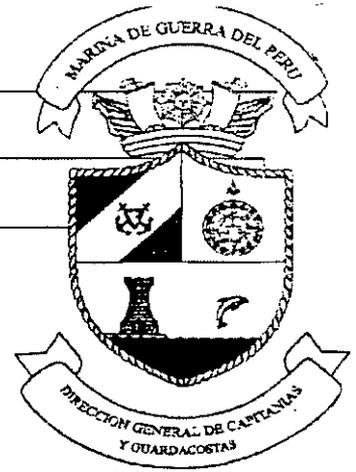
Contralmirante
Luis ALBA Landaveri



Director General Accidental de Capitanías y Guardacostas
Autoridad Marítima Nacional

2609
x9

2015



**DIRECCIÓN GENERAL DE CAPITANÍAS Y
GUARDACOSTAS - DICAPI**

INFORME TÉCNICO

**EVALUACIÓN DE LAS ENMIENDAS AL PROTOCOLO DE 1997
QUE ENMIENDA EL CONVENIO INTERNACIONAL PARA
PREVENIR LA CONTAMINACIÓN POR LOS BUQUES, 1973,
MODIFICADO POR EL PROTOCOLO DE 1978
(Anexo VI revisado del Convenio MARPOL)**

Enero 2015



CONTENIDO

I	INTRODUCCIÓN	4
II	DEFINICION DE TERMINOS GENERALES DEL PROTOCOLO DE 1997	4-5
III	ASPECTOS GENERALES DEL PROTOCOLO DE 1997	5-6
IV	NORMATIVA INTERNACIONAL Y NACIONAL, APLICADA POR EL PERU, REFERENTE A LA CONTAMINACION ATMOSFERICA DE LA CAPA DE OZONO Y CAMBIO CLIMATICO, ORIENTADOS AL CONTROL DE LA EMISIÓN DE GASES CONTAMINANTES POR LAS FUENTES TERRESTRES	6-7
V	BREVE COMENTARIO SOBRE EL ANEXO VI DEL CONVENIO INTERNACIONAL PARA PREVENIR LA CONTAMINACION POR LOS BUQUES (MARPOL 73/78), AÑADIDO MEDIANTE EL PROTOCOLO DEL 1997	8-9
VI	DIAGNOSTICO DEL ESTADO DE LA CONTAMINACION ATMOSFERICA POR LOS BUQUES EN EL PERU	9
VII	MECANISMOS PARA IMPLEMENTAR EL ANEXO VI DEL CONVENIO INTERNACIONAL PARA PREVENIR LA CONTAMINACION POR LOS BUQUES (MARPOL 73/78), AÑADIDO MEDIANTE EL PROTOCOLO DE 1997 EN EL PERU.	10
VIII	COMPATIBILIDAD ENTRE EL INSTRUMENTO INTERNACIONAL Y LA LEGISLACIÓN NACIONAL	10
IX	ANÁLISIS, COSTO Y BENEFICIO A CONSIDERAR PARA IMPLANTAR EL PROTOCOLO DE 1997	11
X	EVALUACIÓN DE LAS ENMIENDAS AL PROTOCOLO DE 1997 QUE ENMIENDA EL CONVENIO INTERNACIONAL PARA PREVENIR LA CONTAMINACIÓN POR LOS BUQUES, 1973, MODIFICADO POR EL PROTOCOLO DE 1978 (Anexo VI revisado del Convenio MARPOL)	12
	Enmiendas de 2005 al Anexo (enmiendas al Anexo VI del Convenio MARPOL y Código técnico sobre NOx) (MEPC.132(53)), entrada en vigor el 22 Noviembre 2006	12-15
	Enmiendas de 2008 a las enmiendas al Anexo del Protocolo (Anexo VI revisado del Convenio MARPOL) (MEPC.176(58)), entrada en vigor el 1 Julio 2010	16
	Enmiendas de 2008 al Código técnico sobre NOx (MEPC.177(58)), entrada en vigor el 1 Julio 2010	16
	Enmiendas de 2010 al Anexo (zona control de emisiones de Norteamérica) (MEPC.190(60)), entrada en vigor el 1 Agosto 2011	17-18



Enmiendas de 2010 (Formulario revisado del Suplemento del Certificado IAPP) (MEPC.194(61)), entrada en vigor el 1 Febrero 2012	19-20
Enmiendas de 2011 (Designación de zona de control de emisiones del Mar Caribe de Estados Unidos y exención de ciertos buques que operen en la zona de control de emisiones de Norteamérica y la zona de control del Mar Caribe de Estados Unidos en virtud de las reglas 13 y 14 y apéndice VII del Anexo VI del Convenio MARPOL) (MEPC.202(62)), entrada en vigor el 1 Enero 2013	21-22
Enmiendas de 2011 (Inclusión de reglas relativas a la eficiencia energética de los buques en el Anexo VI del Convenio MARPOL) (MEPC.203(62)), entrada en vigor el 1 Enero 2013	23-25
Enmiendas de 2012 al Anexo VI del Convenio MARPOL (Plan regional de instalaciones portuarias de recepción en virtud del Anexo VI del Convenio MARPOL y Certificación de motores marinos diesel provistos de sistemas de reducción catalítica selectiva en virtud del Código técnico sobre NOx 2008) (MEPC.217(63)), entrada en vigor el 1 Agosto 2013	23-25
Enmiendas de 2014 (hará uso obligatorio del Código III) (MEPC.247(66)), entrada en vigor el 1 Enero 2016	26
Enmiendas de 2014 (al Anexo VI del MARPOL y al Código Técnico sobre los sobre NOx 2008) (MEPC.251(66)), entrada en vigor el 1 Setiembre 2015	27



I. INTRODUCCIÓN

El Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques, 1973, en su forma enmendada por el correspondiente Protocolo de 1978, fue ratificado por el Perú mediante Decreto Ley N° 22703 de fecha 25 de setiembre de 1979, entrando en vigor a partir del 02 de octubre de 1983.

El Protocolo de 1978 relativo al Convenio Internacional para prevenir la Contaminación por los Buques, 1973, fue ratificado por el Perú mediante Decreto Ley N° 22954 de fecha 26 de marzo de 1980, entrando en vigor a partir del 02 de octubre de 1983.

El Protocolo de 1997, que enmienda al convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques 1973, en su forma enmendada por el correspondiente Protocolo de 1978 (MARPOL 73/78) entró en vigor internacionalmente el 19 de mayo de 2005; y fue aprobado por el Perú mediante Resolución Legislativa N° 30043 de fecha 30 de mayo del 2013 y ratificado por Decreto Supremo N° 029-2013-RE de fecha 25 de junio del 2013.

II. DEFINICION DE TERMINOS GENERALES DEL PROTOCOLO DE 1997

Además de las definiciones contenidas en la Regla 2, es conveniente señalar también las siguientes:

A. Administración

El Gobierno del Estado bajo cuya autoridad esté operando el buque.

B. Buque

Se entiende todo tipo de embarcaciones que operen en el medio marino, incluidos los aliscafos, así como los aerodeslizadores, los sumergibles, los artefactos flotantes y las plataformas fijas o flotantes.

C. Óxidos de Azufre (SOx)

Los óxidos de azufre son gases incoloros que se forman al quemar azufre.

D. Óxidos de Nitrógeno (Nox)

Los óxidos de nitrógeno son un grupo de gases conformados por el nitrógeno y oxígeno que incluyen compuestos como óxido nítrico (NO) y dióxido de nitrógeno (NO₂). El término NOx se refiere a la combinación de estas dos sustancias.

E. Compuestos Orgánicos Volátiles (COV)

Los compuestos orgánicos son sustancias químicas que contienen carbono, se convierten fácilmente en vapores o gases y son liberados por la quema de combustibles.



F. Clorofluorocarburos (CFC)

Es un grupo de compuestos que contienen cloro, flúor y carbono, utilizados como agentes que producen frío y como gases propulsores en los aerosoles. Sus múltiples aplicaciones, su volatilidad y su estabilidad química provocan su acumulación en la alta atmósfera, y son, también, causantes de la destrucción de la capa protectora de ozono.

G. Contaminación atmosférica

Es la alteración de la atmósfera por la adición de gases o partículas sólidas o líquidas en suspensión, de forma tal que puedan generar efectos nocivos para la vida humana, la flora o la fauna, o una degradación de la calidad del aire, del agua, del suelo, los inmuebles, el patrimonio cultural o los recursos naturales en general.

H. Capa de Ozono

Franja constituida por moléculas de ozono (O₃) que se extiende a una altitud media de unos 40 km, en la estratosfera, cuya capacidad de retener radiaciones solares, particularmente las ultravioletas, la convierte en una especie de escudo protector para la vida en la superficie de la tierra.

I. Cambio Climático

Cambio en el clima debido directa o indirectamente a las actividades humanas que altera la composición global de la atmósfera y que se suma a la observada variabilidad natural del clima durante períodos de tiempo comparables.

J. Halones

Son sustancias que agotan la capa de ozono, se trata de productos químicos halogenados que tienen la capacidad de extinguir el fuego mediante la captura de los radicales libres que se generan en la combustión.

III. ASPECTOS GENERALES DEL PROTOCOLO DE 1997

A. Emisiones gaseosas de los buques y su implicancia con la lluvia ácida

Los Buques tienen la particularidad de emanar gases como Dióxido de Azufre (SO₂) y Óxidos de Nitrógeno (NO_x), los cuales al reaccionar con el vapor de agua forman los Ácidos Sulfúricos (H₂SO₄) y los Ácidos Nítricos (HNO₃). Finalmente, estas sustancias químicas caen a la tierra en forma de precipitación o lluvia ácida, provocando deposiciones ácidas, que son perjudiciales para el medio ambiente natural (lagos, ríos, suelos, flora y fauna) así como para los edificios (patrimonio cultural), al acidificar esos medios.

B. Emisiones gaseosas de los buques y su implicancia en la destrucción de la capa de ozono y el cambio climático

Las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes de los buques, principalmente el Dióxido de Carbono (CO₂), contribuyen al cambio climático del planeta.

54



Las emisiones de halones procedentes de los sistemas de extinción de incendios de las naves afectan a la capa de ozono, lo que hace que aumente la fuerza de las radiaciones nocivas que alcanzan la Tierra y afecta por consiguiente a la salud humana y al medio ambiente; en cuanto a los halones estos son entre 8 y 10 veces más dañinos que los clorofluorocarburos (CFC), que se prohibieron en todos los países industrializados en 1995. Por lo tanto el retiro y destrucción del halón de los buques podría evitar en el futuro el agotamiento de la capa de ozono y mejorar las perspectivas de pronta recuperación de la misma, teniendo en cuenta que de acuerdo a las informaciones de la OMI, las emisiones de halones de los buques se ha estimado entre 300 y 400 toneladas o sea un 10% del total mundial.

C. Otros impactos ambientales de las emisiones gaseosas de los buques

Las emisiones de Óxidos de Nitrógeno (NOx) y de Compuestos Orgánicos Volátiles (COV) contribuyen a la formación de ozono superficial (contaminación fotoquímica), que puede afectar a la salud humana y a la vegetación. Asimismo las emisiones de Dióxido de Azufre (SO₂) y Óxidos de Nitrógeno (NOx) se oxidan en la atmósfera y forman partículas de sulfatos y nitratos, que junto a las emisiones de partículas primarias (como hollín y polvo) forman partículas que pueden dañar la salud humana. Las emisiones de Óxidos de Nitrógeno (NOx) también contribuyen a la eutroficación, exceso de nutrientes de nitrógeno, que pueden alterar el equilibrio de los frágiles ecosistemas, incluidos los ecosistemas marinos.

IV. NORMATIVA INTERNACIONAL Y NACIONAL, APLICADA POR EL PERU, REFERENTE A LA CONTAMINACION ATMOSFERICA DE LA CAPA DE OZONO Y CAMBIO CLIMATICO, ORIENTADOS AL CONTROL DE LA EMISION DE GASES CONTAMINANTES POR LAS FUENTES TERRESTRES

A. Resoluciones Legislativas

1. Mediante Resolución Legislativa N° 26185 de fecha 10 de mayo de 1993, el Perú aprueba el "Convenio marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático", que entró en vigor el 21 de marzo de 1994; en el referido convenio los gobiernos conformantes del mismo recogen y comparten la información sobre las emisiones de gases de efecto invernadero y ponen en marcha estrategias nacionales para abordar el problema de las emisiones de gases de efecto invernadero.
2. Mediante Resolución Legislativa N° 27824, de fecha 10 de setiembre de 2002, el Perú ratificó el "Protocolo de Kyoto de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre Cambio Climático", mediante el cual se busca reducir las emisiones de gases de efecto invernadero (NOx, SOx, CFC, COx, Halones, etc.). Sobre el particular el Consejo Nacional del Ambiente (CONAM), constituye la Autoridad Nacional encargada del cumplimiento de las actividades vinculadas al mecanismo de desarrollo limpio, suscribiendo



acuerdos para desarrollar estos mecanismos en coordinación con los sectores involucrados.

3. Mediante Resolución Legislativa N° 26178, de fecha 26 de marzo de 1993, el Perú suscribe el Protocolo de Montreal, relativo a las Sustancias Agotadoras de la Capa de Ozono, que entró en vigor el 29 de junio del mismo año. Con Resolución Legislativa N° 27092 de fecha 27 de abril de 1999 el Perú aprueba la enmienda de Copenhague al Protocolo de Montreal.

El 30 de junio del 2015, el Gobierno peruano aceptó la invitación de la Organización para la Cooperación y Desarrollo Económico - OCDE para participar en el "Programa País" que involucra diferentes temáticas entre ellas el medio ambiente; asimismo, se continúa desarrollando el "Plan de Acción del Programa de País 2012-2016" entre el Perú y el PNUD que también involucra el tema del cambio climático.

4. Mediante Resolución Legislativa N° 24931 de fecha 25 de octubre de 1988, el Perú aprueba el "Convenio de Viena para la Protección de la Capa de Ozono", que entró en vigor el 06 de julio de 1989. La Oficina Técnica de Ozono (OTO/Perú), es la encargada de la aplicación y seguimiento del Protocolo de Montreal relativo a las Sustancias Agotadoras de la Capa de Ozono y sus posteriores enmiendas de Londres y Copenhague, Convenio de Viena para la Protección de la Capa de Ozono.

B. Decretos Supremos

1. Mediante Decreto Supremo N° 025-2005-EM, de fecha 5 de julio de 2005, se aprueba el cronograma de reducción progresiva del contenido de azufre en el combustible Diesel N° 1 y Diesel N° 2, estableciéndose una reducción de hasta el 0,005 % masa en el 2010.
2. Mediante Decreto Supremo N° 012-2005-SA, de fecha 9 de mayo de 2005, se modifica el reglamento de los Niveles de Estados de Alerta Nacionales para Contaminantes del Aire, determinándose los estados de alerta nacionales de contaminantes del aire respecto de los siguientes contaminantes críticos: Material Particulado (PM10), Dióxido de Azufre (SO₂), Monóxido de Carbono (CO), Sulfuro de Hidrógeno (H₂S).
3. Mediante Decreto Supremo N° 069-2003-PCM, de fecha 14 de julio de 2003, se adiciona, a los estándares primarios de concentración máxima de los contaminantes del aire, el valor de concentración anual de plomo, expresado en microgramos por metro cúbico (ug/m³).
4. Mediante Decreto Supremo N° 074-2001-PCM, de fecha 22 de junio de 2001, se aprueba el Reglamento de estándares nacionales de calidad ambiental del aire, el mismo que tiene como objetivo proteger la salud, estableciendo los estándares nacionales de



calidad ambiental del aire y los lineamientos de estrategia para alcanzarlos progresivamente. En el referido Decreto, se considera como estándares primarios los niveles de concentración máximo de los siguientes contaminantes del aire; Dióxido de Azufre (SO₂), Monóxido de Carbono (CO), Dióxido de Nitrógeno (NO₂), Material Particulado con diámetro menor o igual a 10 micrómetros (PM-10), Ozono (O₃), Plomo (Pb), Sulfuro de Hidrógeno (H₂S).

V. BREVE COMENTARIO SOBRE EL ANEXO VI DEL CONVENIO INTERNACIONAL PARA PREVENIR LA CONTAMINACION POR LOS BUQUES (MARPOL 73/78), AÑADIDO MEDIANTE EL PROTOCOLO DEL 1997.

El Anexo VI, establece las Reglas para Prevenir la Contaminación Atmosférica ocasionada por los Buques, las cuales en síntesis se fundamentan en lo siguiente:

- a) Fijar límites de emisiones de Óxidos de Azufre (SO_x) y de Óxidos de Nitrógeno (NO_x) de los escapes de los buques.
- b) Fijar un límite mundial de 4,5% masa/masa del contenido de azufre del fuel-oil pesado quemado en los buques.
- c) Establecer zonas de control de emisiones de Óxidos de Azufre (SO_x), en las que el combustible de los buques debe tener un contenido de azufre de menos del 1,5% o deben aplicarse tecnologías de reducción equivalentes.
- d) Prohibir las emisiones deliberadas de sustancias agotadoras de la capa de ozono, consignadas en el Protocolo de Montreal.
- e) Fijar límites de emisiones de Óxido de Nitrógeno (NO_x) de los motores diesel con una potencia de salida superior a 130 Kw., instalado a bordo de un buque construido el 1. de enero de 2000 o posteriormente, y a todo motor diesel con una potencia de salida superior a 130 Kw., que haya sido objeto de una transformación importante el 1 de enero de 2000 ó posteriormente.
- f) Establecer disposiciones voluntarias para la regulación de las emisiones de Compuestos Orgánicos Volátiles (COV).
- g) Prohibir la incineración a bordo de difenilos policlorados (PCB), cloruros de polivinilo (PVC), basuras que contengan metales pesados en concentraciones que no sean trazas (unidad de concentración expresada en ppm); productos refinados del petróleo que contengan compuestos halogenados, entre otros de similares características.

El ámbito de aplicación del Anexo VI del Convenio MARPOL 73/78, constituye todo buque de arqueo bruto igual o superior a 400 y todas las plataformas de perforación y otras plataformas, fijas y flotantes; asimismo, en el caso de los buques de arqueo bruto inferior a 400, la Administración podrá establecer las normas pertinentes para que se cumplan las disposiciones consignadas en el referido Anexo.



La Administración tiene la potestad de expedir el "Certificado Internacional de Prevención de la Contaminación Atmosférica", o de delegar a cualquier persona u organización debidamente autorizada por ella esta potestad. En cualquier caso la Administración asume la total responsabilidad del certificado.

El Certificado será expedido a todo buque de arqueo bruto igual o superior a 400, que realice viajes a puertos o terminales mar adentro sometidos a la jurisdicción de otras partes y a las plataformas y torres de perforación que realicen viajes a aguas sometidas a la soberanía o jurisdicción de otras partes, en el Protocolo de 1997.

Asimismo, el Gobierno de una parte en el Protocolo de 1997 podrá, a requerimiento de la Administración, hacer que un buque sea objeto de reconocimiento y, si estima que cumple las disposiciones establecidas en el Anexo VI del Convenio MARPOL 73/78, expedir o autorizar la expedición a ese buque de un Certificado Internacional de Prevención de la Contaminación Atmosférica.

VI. DIAGNOSTICO DEL ESTADO DE LA CONTAMINACION ATMOSFERICA POR LOS BUQUES EN EL PERU

No se cuenta con normas ambientales para el control de la calidad de las emisiones de los buques, por lo que no existen estudios de investigación en el cual se identifique el estado actual de la contaminación por las emisiones de los mismos, debido a que no se han implementado medidas de gestión adecuadas en el manejo de las emisiones procedentes de los buques.

De acuerdo al artículo 2º de la Ley N° 26734, de fecha 31 diciembre 1996, que aprueba la Ley del Organismo Supervisor de Inversión en Energía (OSINERG), modificada por la Ley N° 28964, de fecha 23 de enero del 2007, es misión del OSINERG regular, supervisar y fiscalizar, en el ámbito nacional, el cumplimiento de las disposiciones legales y técnicas relacionadas con las actividades de los subsectores de electricidad, hidrocarburos y minería, así como el cumplimiento de las normas legales y técnicas referidas a la conservación y protección del medio ambiente en el desarrollo de dichas actividades.

Según el artículo 6º del Decreto Supremo N° 046-93-EM, de fecha 12 de noviembre de 1993, que aprueba el Reglamento para la protección Ambiental de las Actividades de Hidrocarburos, corresponde a la Dirección General de Asuntos Ambientales Energéticos, del Ministerio de Energía y Minas, aprobar o modificar, mediante resolución directoral, los estándares de emisión.

La Ley 27446, Ley del Sistema Nacional de Evaluación del Impacto Ambiental, establece que la fiscalización corresponderá a la Dirección General de Capitanías y Guardacostas.



VII. MECANISMOS PARA IMPLEMENTAR EL ANEXO VI DEL CONVENIO INTERNACIONAL PARA PREVENIR LA CONTAMINACION POR LOS BUQUES (MARPOL 73/78), AÑADIDO MEDIANTE EL PROTOCOLO DE 1997 EN EL PERU.

La implementación de lo establecido en el Anexo VI del Convenio MARPOL 73/78 en el Perú, compete a la Dirección General de Capitanías y Guardacostas (Autoridad Marítima Nacional), la misma que debe realizarse en concordancia con los procedimientos establecidos y la realidad nacional de los buques de navegación marítimas.

Será necesario normar la necesidad de instalaciones de recepción en los puertos para el manejo de sustancias que agotan la capa de ozono establecidas en la Regla 12 del citado Anexo.

Elaborar una base estadística de los buques nacionales que transitan por todo el mar peruano en donde se incluya datos referidos a tipo de motor, tiempo de antigüedad, entre otros, relacionados con el cumplimiento del Anexo VI.

En coordinación con la Dirección General de Salud Ambiental, el Organismo Supervisor de Inversión en Energía (OSINERG), el Ministerio de Energía y Minas, Ministerio de la Producción, Ministerio del Ambiente, Autoridad Portuaria Nacional, elaborar un diagnóstico del estado de la contaminación por los buques en el litoral peruano.

VIII. COMPATIBILIDAD ENTRE EL INSTRUMENTO INTERNACIONAL Y LA LEGISLACIÓN NACIONAL

Las reglas para prevenir la contaminación atmosférica ocasionada por los buques, consignadas en el Anexo VI del Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques, añadidas mediante el Protocolo de 1997, establecen una serie de aspectos netamente vinculantes con la normativa nacional como son la fijación de límites para las emisiones de Óxidos de Azufre (SOx) y de Óxidos de Nitrógeno (NOx) de los escapes de los buques, regulaciones para las emisiones de los Contaminantes Orgánicos Volátiles (COV), prohibir las emisiones deliberadas de las sustancias agotadoras de la Capa de Ozono (NOx, SOx, CFC, COx, Halones, etc.), consignadas en el Protocolo de Montreal; así como fijar un límite mundial de 4,5% masa/masa del contenido de azufre del fuel-oil quemado en los buques.

Estos aspectos vinculantes, constituyen a su vez una integración idónea entre el control de emisiones gaseosas contaminantes producidas por las fuentes de emisión terrestre (en la cual se orienta nuestra normativa) y las fuentes de emisión de navegación marítima, en la cual nuestra normativa no incide de forma directa a pesar que es una fuente de contaminación atmosférica que va en aumento constituyendo casi el 4% de las fuentes de emisión de gases contaminantes a nivel mundial.

En tal sentido, no contraviene la legislación nacional en la materia, sino por el contrario, elaborar la normativa respecto a este tipo de emisiones incluidas en el Anexo VI sería netamente complementaria, proporcionando nuevas herramientas de control y vigilancia de las emisiones gaseosas contaminantes producidas por los buques.



IX. ANÁLISIS, COSTO Y BENEFICIO A CONSIDERAR PARA IMPLANTAR EL PROTOCOLO DE 1997

La implantación del Anexo VI del Convenio MARPOL 73/78, conlleva a un análisis técnico económico fundamentado en una metodología acorde con nuestra realidad y a las disposiciones de la Organización Marítima Internacional (OMI) y que vincule variables como el número de embarcaciones e instalaciones sujetas al ámbito de aplicación del referido Anexo, costo de las técnicas, equipos, capacitación, tecnología, entre otros que deberán implementarse para lograr la reducción eficaz de las emisiones de gases contaminantes.

Asimismo se debe tener en cuenta que la reducción del contenido de azufre en los combustibles, impulsada ya desde hace varios años por distintos países, y ratificada para el combustible de uso marítimo en cierta forma por el nuevo Anexo VI del Convenio MARPOL 73/78, repercutirá en ciertas ventajas para los buques en lo que concierne a la eficacia del funcionamiento y al costo de mantenimiento, medida que favorecería la sustentabilidad en el largo plazo de las aplicaciones de las reglas del Anexo VI.

Otros aspectos a cuantificar serían los referentes a la implementación de protocolos de muestreo en los combustibles utilizados por los buques a fin de comprobar mediante inspecciones periódicas a cargo de la Autoridad Marítima el cumplimiento de lo dispuesto en el Anexo VI del Convenio MARPOL 73/78, así como proponer directrices sobre sistemas de depuración de los gases de escape u otras técnicas destinadas a limitar las emisiones de SOx, NOx, CO2.



X. EVALUACIÓN DE LAS ENMIENDAS AL PROTOCOLO DE 1997 QUE ENMIENDA EL CONVENIO INTERNACIONAL PARA PREVENIR LA CONTAMINACIÓN POR LOS BUQUES, 1973, MODIFICADO POR EL PROTOCOLO DE 1978 (Anexo VI revisado del Convenio MARPOL)

Enmiendas de 2005 al Anexo VI del Convenio MARPOL y Código Técnico sobre NOx – MEPC 132(53)

1. ANTECEDENTES

a. El Anexo VI tiene la misma forma que los demás anexos, es decir, está compuesto por regulaciones ordenadas en capítulos donde figuran las reglas a seguir y apéndices para el cumplimiento del anexo y por consiguiente del MARPOL 73/78; pero a diferencia de los otros, incluye el "Código Técnico relativo al Control de las Emisiones de Óxidos de Nitrógeno provenientes de los Motores Diésel Marinos", donde se establecen los procedimientos obligatorios de prueba, reconocimiento y certificación de esos motores para asegurar que se encuentran dentro de los límites establecidos, necesarios para minimizar la contaminación proveniente de ellos.

b. Código Técnico sobre los NOx

El 26 de septiembre de 1997, la Conferencia de las Partes en el Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, modificado por el Protocolo de 1978 (MARPOL 73/78), aprobó mediante resolución 2 de la Conferencia, el Código técnico relativo al control de las emisiones de óxidos de nitrógeno de los motores diésel marinos (Código Técnico sobre los NOx). En virtud de lo dispuesto en el Anexo VI del MARPOL 73/78, titulado "Reglas para prevenir la contaminación atmosférica ocasionada por los buques", y a partir de la entrada en vigor de dicho anexo, todos los motores diésel marinos a los que se aplique la regla 13 de ese anexo han de ajustarse a lo dispuesto en el Código.

2. BREVE RESUMEN

La Resolución MEPC 132(53) adoptada el 22 de julio del 2005, en vigor el 22 de noviembre de 2006, establece enmiendas al Anexo VI del Convenio MARPOL 1973 modificado por el Protocolo de 1978 y al Código Técnico sobre los NOx, añadiendo y modificando la regla 2 14), relativo a la fecha de vencimiento del Certificado Internacional para Prevenir la Contaminación Atmosférica, regla 5 2) y 5) 3, respecto a los reconocimientos iniciales, de renovación, intermedios, anuales y adicionales aplicado a todo buque de arqueo bruto igual o superior de 400 y a todas las torres de perforación y otras plataformas fijas o flotantes, regla 13 relativo al reconocimiento de los motores y equipos de buques de arqueo bruto inferior a 400 por el Estado Rector del Puerto, de acuerdo a lo dispuesto en el Código Técnico sobre NOx y regla 6 4)5) y 7 6)7) respecto a la expedición y refrendo del Certificado Internacional para Prevenir la Contaminación

61



Atmosférica por un gobierno de la jurisdicción y por otro gobierno respectivamente, los cuales sean Parte del Protocolo de 1997.

Asimismo, modifica la regla 8 8) respecto a la redacción del Certificado mencionado en el párrafo anterior, regla 9 9) relativo a la vigencia del Certificado por un periodo de 5 años previos reconocimientos efectuados y a la prórroga de la validez del mismo por tres meses en adición cuando el buque se encuentre en ruta y regla 14 3) relacionado a las zonas especiales de acuerdo al Anexo V.

3. DEFINICIÓN DE TÉRMINOS

- a. Código Técnico sobre los NOx.- Código Técnico relativo al control de las emisiones de óxido de nitrógeno de los motores diésel marinos.
- b. Emisión.- Liberación a la atmósfera o al mar por los buques de sustancias sometidas a control.
- c. Motor Diésel Marino.- Motor alternativo de combustión interna que funciona con combustible líquido o mixto.
- d. NOx.- Óxidos de Nitrógeno procedentes de la combustión de los motores diésel marino, los cuales no deberán reducir la potencia del motor en un 1,0 % ni aumentar el consumo de combustible en más de un 2,0 %.
- e. SOx.- Óxidos de azufre contenido en todo fueloil a bordo de los buques.

4. NORMATIVIDAD INTERNACIONAL

- a. Resolución MEPC 53/24 de fecha 1 de agosto del 2005, Informe del Comité de Protección del Medio Marino sobre su 53º periodo de sesiones, mediante el cual se adjuntan los anexos del 15 al 38 que adoptan enmiendas al Anexo I y Anexo VI del Convenio MARPOL de 1973, modificado por el Protocolo de 1978.
- b. Regla 2 5) del Anexo VI del Convenio MARPOL, Procedimiento de enmienda aplicable al Código Técnico sobre los NOx.

5. NORMATIVIDAD NACIONAL

- a. Resolución Directoral Nº 024-2010/DCG de fecha 12 de enero del 2010, aprueba Normas para la Prevención de la Contaminación Atmosférica ocasionada por los Buques, Documento de Cumplimiento y Cuadernillo de Construcción y Equipo.
- b. Decreto Supremo Nº 029-2013-RE de fecha 25 de junio del 2013 que ratifica el "Protocolo de 1997 que enmienda el convenio Internacional para Prevenir la contaminación por los Buques, 1973, modificado por el



Protocolo de 1978", aprobado por Resolución Legislativa N° 30043 de fecha 30 de mayo del 2013.

6. CONTEXTO INTERNACIONAL

La República de Panamá mediante Resolución N° 106-OMI-37-DGMM de fecha 26 de diciembre del 2007, adoptó las enmiendas al Código Técnico sobre los NOx, disponiendo su aplicación con la finalidad de controlar las emisiones de los óxidos de nitrógeno de los motores diésel marinos, tal es así que otros países como Estados Partes de la OMI vienen elaborando proyectos de resoluciones a las enmiendas del mencionado código, como es el caso de Ecuador, Chile y Argentina.

7. JUSTIFICACIÓN PARA IMPLEMENTAR LA ENMIENDA

Es muy importante reducir los óxidos de nitrógeno de los gases de escape de los buques, porque son los principales causantes de la lluvia ácida que pueden dañar los ecosistemas marinos y al hombre.

- a. Como medida primaria se debe modificar algún parámetro relacionado con el funcionamiento del motor, con la finalidad de conseguir una combustión más completa, como por ejemplo en la inyección de combustible, en la cual destaca el sistema "common rail" basado en hacer preinyecciones antes y después de la inyección principal para reducir la formación de NOx hasta en un 20%, el enfriamiento de aire de admisión antes de que entre al motor, ya que a mayor temperatura se originarían mayores emisiones de NOx, la recirculación de los gases de escape y la variación de presión y temperatura.
- b. Así mismo, como medida secundaria para reducir las emisiones de NOx es utilizando el sistema SCR, basado en la inyección de amoníaco o urea a los gases de escape, los mismos que al entrar en reacción producen nitrógeno y vapor de agua, los cuales no son contaminantes para el ambiente.
- c. En ese sentido una alternativa de combustible para los motores es el gas natural, ya que reduce en un 80% a 90% las emisiones de NOx, así como también hoy en día en el mercado europeo existe un motor diésel marino seleccionado para los buques que estén en construcción, se trata del modelo WARSTILA 38 de 4 tiempos, más ligero y compacto que los existentes, con menos piezas y requisitos de mantenimiento, compatible con las normas del nivel II de la OMI.

8. MECANISMOS PARA IMPLEMENTACIÓN

Hacer uso de un sistema de limpieza de los gases de escape debidamente aprobado por el fabricante de la construcción y certificado por la Autoridad Marítima Nacional previo reconocimiento, para reducir la cantidad de emisiones de NOx, incluido la de los motores propulsores.



9. BENEFICIOS PARA EL PERÚ

- a. Mejoramiento en la calidad de los combustibles (limpios), incremento en la demanda de combustible.
- b. Reducción de las emisiones contaminantes en las zonas portuarias del país.
- c. Incremento de la navegación nacional e internacional por el territorio nacional.
- d. Transferencia y uso de tecnologías limpias con países desarrollados.

10. CONCLUSIONES

Existe una preocupación permanente por la comunidad marítima internacional del cual Perú no es la excepción, sobre la emisión de gases contaminantes a la atmósfera, por lo cual el medio ambiente está considerado en todos los aspectos a bordo de los buques, por ello es necesario tomar la iniciativa y ser partícipe en la implementación de las enmiendas al Código Técnico NOx.

11. RECOMENDACIÓN

Por lo anteriormente expuesto, es recomendable proceder con el perfeccionamiento interno de estas enmiendas y una vez concluido dicho proceso, la Dirección General de Capitanías y Guardacostas procederá a implementar la normativa correspondiente a través de una Resolución Directoral.



**Enmiendas de 2008 al Anexo VI revisado del Convenio MARPOL – MEPC 176(58)
Enmiendas de 2008 al Código Técnico sobre los NOx – MEPC 177(58)**

1. ANTECEDENTES

El Protocolo de 1997 al Anexo VI del Convenio MARPOL relativo a la Prevención de la Contaminación Atmosférica y el Código Técnico sobre los NOx 1997 entraron en vigor el 19 de mayo del 2005. Fueron enmendados mediante la Resolución MEPC 132(53) adoptada con fecha 22 de julio del 2005 y en vigor el 22 de noviembre de 2006.

El MEPC 53, convino en que el Anexo VI del Convenio MARPOL y el Código Técnico sobre los NOx fueran objeto de una revisión, que se concluyó en el MEPC 58, resultando el Código Técnico sobre los NOx 2008 vigente a la fecha.

2. BREVE RESUMEN

La Resolución MEPC 176(58) adoptada el 10 de octubre del 2008 y en vigor el 1 de julio del 2010, hace referencia a un proyecto de trabajo de revisión al Anexo VI del Convenio MARPOL 73/78, que modifica las reglas del 1 al 18 ampliando el ámbito de aplicación, términos y definiciones y establece exenciones, equivalencias y modificación en la parte textual de reconocimientos, expedición, refrendos y modelo internacional del certificado de Prevención de la Contaminación Atmosférica.

La MEPC 177(58) adoptada el 10 de octubre del 2008 y en vigor el 1 de julio del 2010, establece el mandato para el subcomité BLG a fin de que se actualice o elabore las directrices exigidas en virtud del Anexo VI revisado del Convenio MARPOL y del Código Técnico sobre los NOx; es decir que debe emitir directrices para la vigilancia del contenido del medio de azufre a escala mundial de fueloil residual suministrado para el uso a bordo de los buques, directriz relativa al muestreo de fueloil para determinar el cumplimiento de lo dispuesto en el Anexo VI del Convenio MARPOL, Enmiendas a las directrices revisadas para efectuar reconocimiento de conformidad con el sistema Armonizado de Reconocimiento y Certificación SARC, directriz sobre la supervisión por el Estado Rector del Puerto en su 59 y 60 periodo de sesiones.

3. RECOMENDACIÓN

Por lo expuesto, se recomienda el perfeccionamiento interno de las enmiendas al Anexo VI del Convenio MARPOL, dispuestas en la resolución MEPC 176 (58) y MEPC 177(58) por parte de la Dirección de Tratados del Ministerio de Relaciones Exteriores. Una vez concluido dicho proceso de perfeccionamiento interno, la Dirección General de Capitanías y Guardacostas procederá a implementar la normativa correspondiente.



Enmiendas de 2010 al Anexo (zona de control de emisiones de Norteamérica) – MEPC 190(60)

1. ANTECEDENTES

La Organización Marítima Internacional en el año 2006 y 2007 designó al Mar Báltico y el Mar del Norte como zonas de control de emisiones respectivamente, limitando de esa manera el contenido de azufre en los combustibles marinos. Años más tarde el transporte marítimo ocasionaba mayoritariamente la contaminación del aire por emisiones de NOx, SOx y material particulado procedente de buques de carga de más de 500 TRB, emitiéndose gran parte de estos gases dentro de las 12 millas del mar territorial, amenazando la biodiversidad y trayendo una serie de problemas sociales y ambientales como es el caso de la eutrofización, incluso un estudio de la OMI estimó que para el año 2007 los buques habían emitido 1046 millones de toneladas de CO2.

Para el año 2011 la flota mercante tuvo más de 50,000 buques en lo que respecta al transporte marítimo, en Europa se crearon zonas donde las emisiones de NOx y SOx, producidos por la quema de combustible sean controladas, a consecuencia de los problemas de la lluvia ácida.

2. BREVE RESUMEN

La resolución MEPC 190(60) adoptada el 26 de marzo del 2010, en vigor el 1 de agosto del 2011 respecto a las reglas 13 y 14 y nuevo apéndice VII del Anexo VI revisado del Convenio MARPOL, relativo a las zonas de control de emisiones de Norteamérica (zona marítima frente a las costas del Pacífico de los Estados Unidos y Canadá), Mar Báltico y otras zonas marítimas (Golfo de México, Francia e islas del archipiélago de Hawaii), limitadas por líneas geodésicas unidas por coordenadas.

3. DEFINICIÓN DE TÉRMINOS

Zona de Control de Emisiones.- Zona en la que es necesario adoptar medidas especiales de carácter obligatorio para prevenir, reducir y contener la contaminación atmosférica por NOx o SOx y materia particulada, o los tres tipos de emisiones y sus consiguientes efectos negativos en la salud de los seres humanos y el medio ambiente.

4. NORMATIVIDAD INTERNACIONAL

Resolución MEPC 176 (58) adoptado el 1 de julio del 2010, sobre enmiendas al Anexo VI revisado del Convenio MARPOL y su Protocolo de 1997.

5. NORMATIVIDAD NACIONAL

Resolución Legislativa N° 30043 de fecha 7 de junio del 2013, aprobación del Protocolo de 1997 que incorpora el Anexo VI del Convenio MARPOL, reglas para prevenir la contaminación atmosférica ocasionada por los buques.



6. JUSTIFICACIÓN PARA LA ADHESIÓN DEL PERÚ

Teniendo en consideración que la aplicación de la siguiente enmienda afecta a los buques de bandera peruana que efectúan navegación marítima internacional; tal es el caso del Humboldt que efectúa navegación con fines de investigación científica por zonas de la Antártida y otros que navegan por zonas marítimas en las costas del pacífico y costas atlánticas, es necesario implementar a la normativa nacional las enmiendas relativas a las zonas de control de emisiones.

7. BENEFICIOS

- a. Permite cumplir como país los límites especificados en las líneas geodésicas dispuestas en la MEPC 190(60), como Estado Contratante del Protocolo 1997.
- b. Nos ayuda a identificar zonas que pueden ser dañadas ecológicamente en cuanto refiere a su hábitat, ecosistemas acuáticos, calidad e agua, entre otros; por efectos negativos de las emisiones de NOx y SOx.

8. CONCLUSIONES

La delimitación de zonas de control de emisiones, nos brinda información relativa a las condiciones meteorológicas de la zona propuesta, la naturaleza del tráfico marítimo, medidas de control adoptada por las partes e identificación de concentraciones ambientales de contaminación atmosférica y sus efectos al ambiente y la salud.

9. RECOMENDACIÓN

Por lo anteriormente expuesto es recomendable adoptar las enmiendas sobre zonas de control de las emisiones ocasionada por los buques, teniendo en consideración los 47 puntos de coordenadas dispuestas para las zonas marítimas frente a las costas del Pacífico de los Estados Unidos, los 206 puntos de coordenadas dispuestas para las zonas marítimas frente a las costas Atlánticas de los Estados Unidos, Canadá, Francia y Golfo de México y los 45 puntos de coordenadas dispuestas para la zona marítima frente a las costas de las islas del archipiélago de Hawai.

Una vez concluido el proceso de perfeccionamiento interno de estas enmiendas, la Dirección General de Capitanías y Guardacostas procederá a implementar la normativa correspondiente a través de una Resolución Directoral.



Enmiendas de 2010, formulario revisado del suplemento del Certificado IAPP – MEPC
194(61)

1. ANTECEDENTES

El Anexo VI revisado se adoptó mediante Resolución MEPC 176(58) de fecha 10 de octubre de 2008 y entró en vigor el 1 de julio del 2010, modifica las reglas del 1 al 18 ampliando el ámbito de aplicación, términos y definiciones y establece exenciones, equivalencias y modificación en la parte textual de reconocimientos, expedición, refrendos y modelo internacional del certificado de Prevención de la Contaminación Atmosférica.

2. BREVE RESUMEN

La resolución MEPC 194(61) adoptada el 1 de octubre del 2010 y en vigor el 1 de febrero del 2012, respecto al modelo revisado del suplemento del Certificado Internacional de Prevención de la Contaminación Atmosférica (Certificado IAPP), establece enmiendas en el párrafo 2.3 valores límites de fueloil con contenido de azufre que no debe exceder un buque cuando opera fuera y dentro de una zona de control de emisiones.

3. NORMATIVIDAD INTERNACIONAL

Regla 14 y Apéndice I al Anexo VI del Convenio MARPOL 73/78, relativo al Modelo del Certificado Internacional de Prevención de la Contaminación Atmosférica y su suplemento.

4. NORMATIVIDAD NACIONAL

Resolución Directoral N° 024-2010/DCG de fecha 12 de enero del 2010, aprueba Normas para la Prevención de la Contaminación Atmosférica ocasionada por los Buques, Documento de Cumplimiento y Cuadernillo de Construcción y Equipo.

5. CONCLUSIONES

Es necesario detallar en el suplemento del Certificado Internacional para Prevenir la Contaminación Atmosférica, los valores límites de contenido de azufre en fueloil utilizado por un buque, dentro y fuera de las zonas de control de emisiones.



6. RECOMENDACIÓN

Por lo anteriormente expuesto es recomendable adoptar las enmiendas sobre el modelo revisado del suplemento del Certificado Internacional para Prevenir la Contaminación Atmosférica, debiéndose modificar tal certificado de acuerdo a las exigencias de la OMI.

Una vez concluido el proceso de perfeccionamiento interno de estas enmiendas, la Dirección General de Capitanías y Guardacostas procederá a implementar la normativa correspondiente a través de una Resolución Directoral.



Enmiendas de 2011 a las Reglas 13 y 14 y al Apéndice VII del Anexo VI revisado del
Convenio MARPOL – MEPC 202(62)

1. ANTECEDENTES

El Anexo VI revisado se adoptó mediante la resolución MEPC.176 (58) y entró en vigor el 1 de julio de 2010.

2. BREVE RESUMEN

La Resolución MEPC 202(62) adoptada el 15 de julio del 2011 y en vigor el 1 de enero del 2013, enmienda a las reglas 13 y 14 y al apéndice VII del Anexo VI revisado del Convenio MARPOL, relativas la designación de zonas de control de emisiones del Mar Caribe de los Estados Unidos y exención de determinados buques que operan en la zona de control de las emisiones de Norteamérica y en las zonas de control de las emisiones del Mar Caribe de los Estados Unidos.

Asimismo, se sustituye el párrafo 6 sobre las zonas de control de las emisiones y se enmienda el párrafo 7.3 de la regla 13.

El párrafo 3 de la regla 14 relativo a la designación de zonas de control de emisiones serán la Zona del Mar Báltico, la Zona Norte de Norteamérica y Zona Mar del Caribe de los Estados Unidos y el párrafo 4 y 7 de la regla 14 estableciendo exenciones a los buques que operen en la zona del Mar Caribe y Zona de Norteamérica durante 12 meses siguientes a la entrada en vigor de la enmienda.

3. NORMATIVIDAD INTERNACIONAL

Resolución MEPC 176 (58) en vigor el 1 de julio del 2010, sobre enmiendas al Anexo VI revisado del Convenio MARPOL.

4. NORMATIVIDAD NACIONAL

Resolución Directoral N° 024-2010/DCG de fecha 12 de enero del 2010, aprueba Normas para la prevención de la Contaminación Atmosférica ocasionada por los Buques, Documento de Cumplimiento y Cuadernillo de Construcción y Equipo.

5. CONCLUSIÓN

Las zonas limitadas como de control de emisiones para el Mar Báltico, Mar del Norteamérica y del Caribe son importantes para los buques de bandera que realizan navegación internacional, ya que a través de las exigencias de



la OMI nos compromete cada vez más en adoptar medidas y aplicar métodos para reducir emisiones contaminantes al ambiente.

6. RECOMENDACIÓN

Se recomienda que la Dirección de Tratados del Ministerio de Relaciones Exteriores, realice los trámites para la adopción de las citadas enmiendas dispuestas en la resolución MEPC 202(62), la misma que entró en vigor a nivel internacional el 1 de enero del 2013.

Una vez concluido el proceso de perfeccionamiento interno de estas enmiendas, la Dirección General de Capitanías y Guardacostas procederá a implementar la normativa correspondiente a través de una Resolución Directoral.



Enmiendas de 2011 al Anexo VI del Convenio MARPOL - MEPC 203(62)
Enmiendas de 2012 al Anexo VI del Convenio MARPOL en virtud al Código NOx - MEPC
217(63)

1. ANTECEDENTES

El Anexo VI revisado se adoptó mediante la resolución MEPC.176(58) y entró en vigor el 1 de julio de 2010.

Las enmiendas al Anexo VI y la inclusión de un capítulo 4 nuevo tienen como objetivo mejorar la eficiencia energética de los buques a través de un conjunto de normas de funcionamiento técnico que se traducirían en una reducción de las emisiones de todas las sustancias procedentes del fueloil y de su proceso de combustión, incluidas aquellas ya reguladas por el Anexo VI.

2. BREVE RESUMEN

La Resolución MEPC.203 (62) adopta el 15 de julio del 2011 y en vigor el 1 de Enero de 2013, respecto a la ampliación del ámbito de aplicación y definición de los términos no contemplado en la Edición 2009 del Convenio MARPOL, también dispone la aplicación del Certificado Internacional de Eficiencia Energética y su suplemento a los buques mayores de 400 de arqueado bruto, previos reconocimiento iniciales, de renovación, anuales, intermedios y adicional, estableciéndose en la regla 22 y 23 el Plan de Gestión de Eficiencia Energética del Buque (SEEMP) y el fomento de cooperación y transferencia de tecnología relacionadas con la mejora de la eficiencia respectivamente.

La Resolución MEPC 217 (63) adopta el 2 de marzo del 2012 y en vigor el 1 de Agosto del 2013, respecto al Plan Regional de Instalaciones Portuarias de Recepción en virtud del Anexo VI del Convenio MARPOL y Certificación de Motores Marinos Diésel, provistos de sistemas de reducción catalítica selectiva en virtud del Código Técnico sobre los NOx, 2008, añadiendo el nuevo párrafo 1 bis a la regla 17 del Anexo VI e indicando que los Estados insulares deben tener en cuenta las directrices para elaborar el Plan Regional de Instalaciones de Recepción y pormenores de Centros Regionales de Recepción de Desechos de los Buques y de los puertos que dispongan de instalaciones limitadas.

Asimismo en el párrafo 2.2.4 y el párrafo 2.2.5.1 del Código Técnico sobre los NOx son sustituidos.

3. DEFINICIÓN DE TÉRMINOS

De acuerdo a la Resolución MEPC. 203(62)

- a. Buque de Carga Refrigerada.- Buque proyectado al transporte exclusivo de carga refrigerada en bodegas.



- b. Buque de Carga Rodada.- Buque de transbordo rodado de varias cubiertas proyectado para el transporte de automóviles y camiones vacíos.
- c. Buque Gasero.- Buque de carga construido o adaptado al transporte a granel de cualquier gas licuado.
- d. Buque Nuevo.- Buque cuyo contrato de construcción es a partir del 1 de enero del 2013, o cuya quilla sea colocada a partir del 1 de julio del 2013 o cuya entrega se produzca a partir del 1 de julio del 2015.
- e. Buque Tanque.- Se entiende por buque tanque químico o petrolero.
- f. Buque de Pasaje.- Buque que transporta más de 12 pasajeros.
- g. Buque Portacontenedores.- Buque proyectado al transporte de contenedores en bodegas y en cubierta.
- h. Granelero.- Buque cuya función principal es transportar carga seca a granel, incluidos los mineraleros.
- i. Instalado.- Motor diésel marino instalado o destinado a ser instalado en un buque, incluido un motor diésel marino auxiliar portátil, solo en el caso de que su sistema de aprovisionamiento de combustible, de enfriamiento o escape sea parte integrante del buque.
- j. Transformación Importante.- Transformación de un buque que altere su capacidad de transporte, potencia de motor, tipo del buque o que altere la eficiencia energética del mismo.

4. NORMATIVIDAD INTERNACIONAL

- a. Anexo VI del Convenio MARPOL 73/78, relativo a la Prevención de la Contaminación Atmosférica.
- b. Código técnico relativo al control de las emisiones de óxidos de nitrógeno de los motores diésel marinos 2008, el mismo que entró en vigencia internacionalmente el 1 de julio del 2010.

5. NORMATIVIDAD NACIONAL

Resolución Directoral N° 024-2010/DCG de fecha 12 de enero del 2010, aprueba Normas para la prevención de la Contaminación Atmosférica ocasionada por los Buques, Documento de Cumplimiento y Cuadernillo de Construcción y Equipo.

43



6. CONCLUSIÓN

Es necesario emitir los nuevos lineamientos nacionales sobre las enmiendas al Anexo VI del Convenio MARPOL, relativo a la Prevención de la Contaminación Atmosférica, de acuerdo a las MEPC 203 (62) y MEPC 217(63) que entraron en vigor en enero y agosto del 2013 respectivamente, así como disponer mediante Resolución Directoral, la emisión del Certificado Internacional de Eficiencia Energética y su suplemento a los buques mayores de 400 de arqueo bruto.

7. RECOMENDACIÓN

Se recomienda que la Dirección de Tratados del Ministerio de Relaciones Exteriores, realice los trámites para la adopción de las citadas enmiendas al Anexo VI del Convenio MARPOL y Código Técnico relativo al control de las emisiones de óxidos de nitrógeno de los motores diésel marinos – Código NOx.

Una vez concluido el proceso de perfeccionamiento interno de estas enmiendas, la Dirección General de Capitanías y Guardacostas procederá a implementar la normativa correspondiente a través de una Resolución Directoral.

44



**Enmiendas de 2014 al Anexo VI del Convenio MARPOL - MEPC 247(66)
Para conferir uso obligatorio del Código III**

1. ANTECEDENTES

Resolución A.1070 (28) adoptado el 4 de diciembre del 2013, "Código para la Implantación de los Instrumentos de la OMI - Código III, relativo al Plan de Auditorías de los Estados Miembros.

Resolución A. 1067(28) adoptado el 4 de diciembre del 2013, "Marco y Procedimientos para el Plan de Auditorías de los Estados Miembros de la OMI"

2. BREVE RESUMEN

La MEPC 247(66) fue adoptada el 4 de abril del 2014 y entrará en vigor el 1 de Enero del 2016, enmienda al Anexo VI del Convenio MARPOL, para conferir obligatoriedad al Código III relativo a la implantación de los instrumentos de la OMI, se añaden definiciones a la Regla 2 y un nuevo capítulo 5 respecto a la verificación del cumplimiento de las disposiciones del anexo; debe tenerse en cuenta que en la nueva regla 24 de este capítulo, las palabras "debería/deberían" utilizadas en el Código III (anexo de la resolución A.1070(28)) se interpretarán con el significado de "deberá/deberán", excepto en lo que se refiere a los párrafos 29, 30, 31 y 32.

3. RECOMENDACIÓN

Se recomienda que la Dirección de Tratados del Ministerio de Relaciones Exteriores, realice los trámites para la adopción de las citadas enmiendas de la Resolución MEPC 247(66), con la finalidad que el Perú como Estado Parte de la OMI pase limpiamente la auditoría demostrando ser un Estado que cumple con las normas emanadas por la Organización Marítima Internacional.

Una vez concluido el proceso de perfeccionamiento interno de estas enmiendas, la Dirección General de Capitanías y Guardacostas procederá a implementar la normativa correspondiente a través de una Resolución Directoral.

45



Enmiendas de 2014 al Anexo VI del Convenio MARPOL y al Código Técnico sobre los NOx 2008 - MEPC 251(66)

1. ANTECEDENTES

Enmiendas al Anexo VI revisado del Convenio MARPOL adoptado mediante la resolución MEPC 176 (58), y el Código técnico sobre los NOx 2008, adoptado mediante la resolución MEPC.177(58), que entraron en vigor el 1 de julio del 2010.

2. BREVE RESUMEN

La MEPC 251 (66) adoptada el 4 de abril del 2014 y entrará en vigor el 1 Setiembre 2015, enmienda a las reglas 2, 13, 19, 20 y 21 y el Suplemento del Certificado Internacional para Prevenir la Contaminación Atmosférica (IAPP) del Anexo VI del Convenio MARPOL, así como certifican los motores de combustible dual en el marco del Código Técnico sobre los NOx 2008.

Asimismo, en las enmiendas al Código Técnico sobre los NOx, enmienda las abreviaturas, subíndices y símbolos, sustituyendo la tabla 4 y enmienda párrafos de los capítulos 1, 5, 6; y también el apéndice VI.

3. DEFINICIÓN DE TÉRMINOS

Los establecidos en la Regla 2 pero enmendados en el párrafo 26 y añadiendo los párrafos nuevos 38 a 43.

4. RECOMENDACIÓN

Se recomienda que la Dirección de Tratados del Ministerio de Relaciones Exteriores, realice los trámites para la adopción de las citadas enmiendas de la Resolución MEPC 251(66) al Anexo VI del Convenio MARPOL y al Código Técnico sobre los NOx 2008.

Una vez concluido el proceso de perfeccionamiento interno de estas enmiendas, la Dirección General de Capitanías y Guardacostas procederá a implementar la normativa correspondiente a través de una Resolución Directoral.

COMISIÓN CONSULTIVA TÉCNICA MULTISECTORIAL SOBRE ASUNTOS DE LA ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL (COMI)

ACTA DE LA SESIÓN DEL DÍA 19 DE JUNIO DE 2015

Siendo las 11:30 horas, del día viernes 19 de junio de 2015, se reunieron en la sala del cuarto piso del edificio "Carlos García Bedoya", del Ministerio de Relaciones Exteriores sito en Jirón Lampa 545, Centro Histórico, los miembros de la Comisión Consultiva Técnica Multisectorial sobre Asuntos de la Organización Marítima Internacional (COMI), convocados por el señor Ministro Luis Arribasplata, Representante del Ministerio de Relaciones Exteriores; verificándose el quórum de la siguiente manera:

I. VERIFICACIÓN DEL QUÓRUM

J. David Hurtado Fudinaga	Representante del Ministerio de Relaciones Exteriores PRESIDENCIA
José Manuel Pacheco Castillo	Asistente Legal
Adriana Carbajal Tito	Representante del Ministerio de Defensa - DICAPI SÉCRETARÍA EJECUTIVA TÉCNICA Asesora Legal
Maria Quevedo Caiña	Representante del Ministerio del Ambiente
Natalia Soto Bazo	Especialista ambiental
Rocío Espinoza Laín	Representante Titular del Ministerio de Salud
Juan García Luis	Representante de la Autoridad Portuaria Nacional
Marilyn Pimentel Espinoza	Especialista
Ingrid Huapaya Puicón	Representante Titular del Ministerio de Comercio Exterior y Turismo
Lauro Márquez Oliveira	Representante Alterno del Ministerio de Transportes y Comunicaciones
Luis García Mesinas	Representante Titular del Ministerio de la Producción

Acto seguido, el Consejero David Hurtado verificó la asistencia de los miembros de la Comisión y, comprobando la existencia del quórum necesario para celebrarse la Sesión Ordinaria, dio inicio a ésta, excusando la inasistencia del Ministro Arribasplata, por razones de comisión de servicios.

Asimismo, se comprobó la inasistencia de los representantes del Ministerio de Economía y Finanzas y del Instituto Peruano de Energía Nuclear.

Luego de dar la bienvenida y agradecer la presencia de los miembros de la Comisión, el Consejero David Hurtado dio lectura de la agenda para la orden del día, la misma que a continuación se detalla:

ORDEN DEL DÍA:

1. **Aprobación del Pleno sobre la adhesión del Perú al Convenio de Agua de Lastre del 2004**
2. **Aprobación de las enmiendas del Protocolo MARPOL de 1997 y su publicación**
3. **Determinación de las reuniones de los Grupos de Trabajo**
4. **Intercambio de opiniones sobre la metodología de trabajo de la Comisión**
5. **Determinación de la siguiente reunión de la Comisión**
6. **Suscripción del Acta de la reunión del 20 de febrero de 2015**

Constatándose el quórum y aprobándose la agenda propuesta, se procedió a dar inicio a la sesión.

DESARROLLO DE LA ORDEN DEL DÍA

1. **Aprobación del Pleno sobre la adhesión del Perú al Convenio de Agua de Lastre del 2004**

La presidencia informó que el 2014 la Comisión decidió crear un Grupo de Trabajo que impulsara la labor de los sectores competentes a fin de obtener sus opiniones técnico-legales con miras a someter a votación del Pleno de la COMI la aprobación del Convenio de Agua de Lastre de 2004. En tal sentido, el mencionado Grupo de Trabajo concluyó sus labores a inicios del presente año.

Asimismo, se informó que, a la fecha, el Ministerio del Ambiente y el Ministerio de la Producción tienen pendiente la entrega de su opinión técnico-legal.

La representante del Ministerio del Ambiente tomó la palabra e informó que la opinión técnico-legal se encuentra en la Oficina de Asesoría Jurídica del Ministerio motivo por el cual próximamente se estará remitiendo la opinión a la Cancillería.

Asimismo el representante del Ministerio de la Producción informó que se conoció la opinión favorable del IMARPE y se harán los esfuerzos necesarios para remitir próximamente la opinión técnico-legal de ese Ministerio.

La presidencia agradeció la participación de los representantes y sometió a votación la aprobación del Pleno de la COMI a fin de realizar la votación de recomendación de la

Comisión para que el Estado peruano se adhiera al Convenio de Agua de Lastre de 2004, sujeto a la próxima entrega de las opiniones del Ministerio de la Producción y del Ministerio del Ambiente. La propuesta prosperó y se procedió a someter a votación la aprobación del tratado.

Finalmente, se aprobó por votación unánime de la Comisión, la recomendación para la adhesión del Estado peruano al "Convenio Internacional para el Control y Gestión del Agua de Lastre y Sedimentos de los Buques, 2004", bajo las consideraciones anteriormente expuestas.

2. Aprobación de las enmiendas del Protocolo MARPOL de 1997 y su publicación

Como segundo punto de la agenda, el señor José Pacheco informó sobre el estado de la publicación del "Protocolo de 1997 que enmienda el Convenio Internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, modificado por el Protocolo de 1978".

Como es de conocimiento de los miembros de la Comisión, el Protocolo de 1997 fue aprobado mediante Resolución Legislativa N° 30043 del 7 de junio de 2013 y ratificado mediante Decreto Supremo N° 029-2013-RE del 25 de junio de 2013. Adicionalmente, el depósito del instrumento de adhesión se realizó el 4 de diciembre de 2013 por lo que el Protocolo entró en vigor para el Perú el 4 de marzo de 2014.

Cabe señalar que el mencionado Protocolo ha sido enmendado en ocho (8) oportunidades y tales enmiendas entraron en vigor internacional mediante el procedimiento de aceptación tácita de enmiendas establecido por la normativa MARPOL.

En ese sentido, se procedió a exponer el contenido de las enmiendas al Protocolo MARPOL de 1997 a fin de someter a votación del Pleno su aprobación. Las enmiendas son las siguientes:

	Enmienda	Resolución	Vigencia Internacional
1	2005. Enmienda al Anexo VI y al Código Técnico sobre los NOx.	MEPC. 132(53)	22 de noviembre de 2006
2	2008. Enmienda al Anexo VI revisado.	MEPC. 176(58)	01 de julio de 2010
3	2008. Enmienda al Código Técnico sobre los NOx.	MEPC. 177(58)	01 de julio de 2010
4	2010. Enmienda al Anexo. (Zona control de las emisiones de Norteamérica)	MEPC. 190(60)	01 de agosto de 2011
5	2010. Enmienda al Anexo. (Modelo revisado del	MEPC. 194(61)	01 de febrero de 2012

	suplemento del certificado IAPP)		
6	2011. Enmienda al Anexo (Designación de zonas de control de emisiones)	MEPC. 202(62)	01 de enero de 2013
7	2011. Enmienda al Anexo. (Inclusión de regulaciones de energía eficiente en los buques)	MEPC. 203(62)	01 de enero de 2013
8	2012. Enmienda al anexo. (Acuerdos regionales relativos a las instalaciones portuarias de recepción en virtud del Anexo VI del Convenio MARPOL y certificación de los motores diesel marinos equipados con sistemas de reducción catalítica selectiva en virtud del Código Técnico sobre los NOx 2008)	MEPC. 217(63)	01 de agosto de 2013

Los miembros de la Comisión recomendaron incluir en la agenda de trabajo el análisis del Código Técnico sobre los NOx a fin de recomendar la participación del Estado peruano en el mencionado instrumento.

Concluida la exposición de las enmiendas se sometió a votación del Pleno la aprobación de las enmiendas al Protocolo MARPOL de 1997 y su publicación. En ese sentido, el Pleno de la Comisión aprobó por unanimidad las enmiendas al Protocolo y recomendó su pronta publicación en el Diario Oficial.

Asimismo, se acordó que la DICAPI presentará en la siguiente sesión el estado del Código Técnico sobre los NOx con respecto a la posición peruana.

3. Determinación de las reuniones de los Grupos de Trabajo

Como tercer punto, se informó que en la sesión del 20 de febrero del presente año, se conformaron los siguientes Grupos de Trabajo a fin de impulsar el perfeccionamiento interno de los siguientes instrumentos de la OMI a ser analizados por la Comisión:

- o 1) "Grupo de Trabajo para impulsar el perfeccionamiento interno del Convenio Internacional sobre normas de Formación, Titulación y Guardia para el personal de los buques pesqueros, 1995".
 - Conformado por: Ministerio de Relaciones Exteriores, Dirección General de Capitanías y Guardacostas y el Ministerio de la Producción. Se invitará a la Sociedad Nacional de Pesquería a participar del Grupo de Trabajo.
- o 2) "Grupo de Trabajo para impulsar el perfeccionamiento interno del Acuerdo de Ciudad del Cabo de 2012 sobre la implantación de las disposiciones del

Protocolo de Torremolinos de 1993 relativo al Convenio Internacional de Torremolinos para la seguridad de los buques pesqueros, 1977".

- Conformado por: Ministerio de Relaciones Exteriores, Dirección General de Capitanías y Guardacostas, Ministerio de la Producción, Ministerio del Ambiente, la Autoridad Portuaria Nacional y el Ministerio de Comercio Exterior y Turismo.

Acto seguido, la Presidencia propuso iniciar las labores del primer y segundo Grupo de Trabajo el día martes 7 de julio del presente año. El Pleno de la Comisión aprobó por unanimidad la fecha de inicio.

4. Intercambio de opiniones sobre la metodología de trabajo de la Comisión

Como cuarto punto de la Agenda, se procedió a abrir discusión sobre la metodología de trabajo de la Comisión toda vez que constantemente se advierte demora en la entrega de las opiniones técnico-legales de los sectores lo cual retrasa la labor de la Comisión.

Se recordó la importancia de la pronta entrega de las opiniones técnico-legales a fin de mejorar la posición del Perú con respecto a la postulación de su reelección en el Consejo de la OMI.

5. Determinación de la siguiente reunión de la COMI

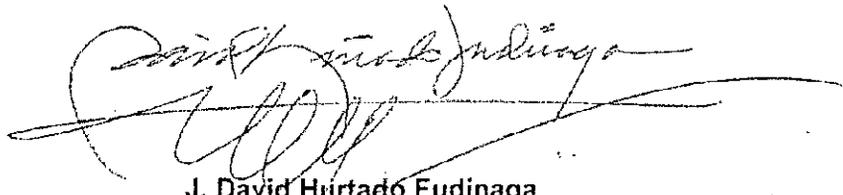
Como quinto punto de agenda se acordó realizar la siguiente sesión para el día 4 de agosto del presente año.

6. Suscripción del Acta de la reunión del 20 de febrero de 2015

Como sexto y último punto de agenda, se procedió a suscribir el acta de la sesión del 20 de febrero de 2015.

No quedando otro asunto por tratar en la Agenda aprobada por los miembros y siendo las 1:00 p.m., se levantó la sesión y sin advertirse alguna observación al Acta, esta fue ratificada por todos los representantes presentes.

Lima, 19 de junio de 2015



J. David Hurtado Fudinaga
Consejero
Representante del
Ministerio de Relaciones Exteriores



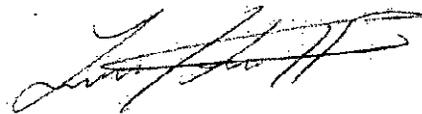
Adriana Carbajal Tito
Representante del Ministerio de Defensa –
DICAPI
SECRETARÍA EJECUTIVA TÉCNICA



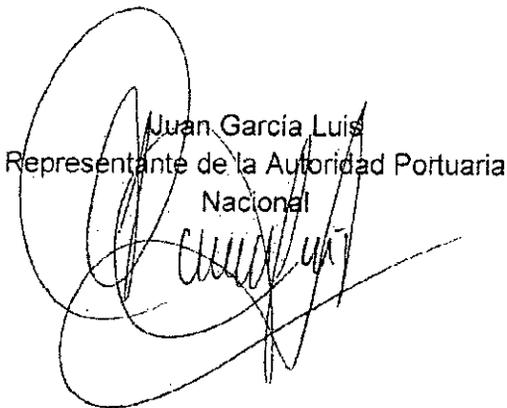
Luis García Mesinas
Representante del Ministerio de la
Producción



Rocío Espinoza Laín
Representante Titular del Ministerio de
Salud



Ingrid Huapaya Puicón
Representante Titular del Ministerio
Comercio Exterior y Turismo



Juan García Luis
Representante de la Autoridad Portuaria
Nacional



María Quevedo Caiña
Representante del Ministerio del Ambiente


Lauro Márquez Oliveira
Representante Alterno del Ministerio de
Transportes y Comunicaciones

MEMORÁNDUM (DSL) N° DSL0043/2016

A : DIRECCIÓN GENERAL DE TRATADOS
De : DIRECCIÓN GENERAL DE SOBERANÍA LÍMITES Y ASUNTOS ANTÁRTICOS
Asunto : Sobre perfeccionamiento del "Protocolo MARPOL 1997" y el "Código Técnico sobre los NOx"
Referencia : Mem DSL0732/2015 de 21 de diciembre de 2015.

I. Sobre el perfeccionamiento interno de los instrumentos:

Esta Dirección General, mediante el Memorándum de la referencia, remitió las Actas de las sesiones del Pleno de la COMI en las cuales se aprobó la recomendación del inicio del perfeccionamiento interno de las diez (10) enmiendas al "Protocolo de 1997 que enmienda el Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques, 1973, modificado por el Protocolo de 1978", en adelante, "Protocolo MARPOL de 1997" o "Protocolo", las cuales incluyen enmiendas al "Código Técnico relativo al control de las emisiones del óxido de nitrógeno de los motores diésel marinos", en adelante "Código Técnico sobre los NOx" o "Código", a fin de concretar su pronta publicación en el Diario Oficial "El Peruano".

Como es de conocimiento de esa Dirección General, las mencionadas enmiendas fueron aceptadas de conformidad con el régimen de aceptación tácita de enmiendas establecido por el ordenamiento MARPOL. Asimismo, de acuerdo con el documento "Status of multilateral Conventions" (Disponible en www.imo.org), las enmiendas en cuestión se encuentran en vigor y son de obligatorio cumplimiento para el Estado peruano a pesar de no haberse realizado el procedimiento de perfeccionamiento interno de tales instrumentos.

De la lectura de las Resoluciones que contienen las enmiendas al Protocolo y al Código, se advierte que el Comité de Protección del Medio Marino ("MEPC" por sus siglas en idioma inglés) optó por modificar, en algunos casos, determinadas disposiciones de los mencionados instrumentos, mientras que, en otros casos, estimó conveniente incluir el texto refundido con las modificaciones instauradas por tal enmienda. De acuerdo al segundo tipo de enmiendas adoptadas por el Comité, la Resolución MEPC.176 (58), que enmienda al "Protocolo MARPOL de 1997", incluyó una nueva versión del Anexo VI; mientras que la Resolución MEPC.177 (58), que enmienda al "Código Técnico sobre los NOx", incluyó una nueva versión del Código (versión 2008). Cabe señalar que, con respecto al Código, se utilizó la versión del 2008 a fin de elaborar el informe técnico legal aprobado en el pleno de la COMI llevado a cabo el 22 de octubre de 2015.

Dada la naturaleza de las enmiendas contenidas en las Resoluciones adoptadas por el Comité, esta Dirección General considera que la primera enmienda al Protocolo contenida en la Resolución MEPC.132 (53) ha sido totalmente modificada por las posteriores enmiendas, motivo por el cual se recomienda no incluir dicho texto en el procedimiento de perfeccionamiento interno del Protocolo. Dicha circunstancia no ocurre en las posteriores enmiendas las cuales modifican determinadas disposiciones del Protocolo y el Código (en su versión del 2008).

Sin perjuicio de lo mencionado en el párrafo precedente y de acuerdo a las coordinaciones sostenidas con esa Dirección General, se remite el texto de las diez (10) enmiendas para efectos de su registro en el Archivo Nacional de Tratados. Mucho agradeceré la continuación de las gestiones pertinentes a fin de concretar el pronto inicio del perfeccionamiento interno de las enmiendas al "Protocolo MARPOL de 1997" y al "Código Técnico sobre los NOx" (2008).

II. Opinión de la Dirección de Asuntos Marítimos

De acuerdo al artículo 75° del Reglamento de Organización y Funciones de este Ministerio, aprobado por Decreto Supremo N° 135-2010-RE, la Dirección de Asuntos Marítimos es una unidad orgánica que depende de la Dirección General de Soberanía, Límites y Asuntos Antárticos encargada de identificar, analizar, coordinar, proponer y ejecutar las acciones de política exterior orientadas a promover y resguardar los derechos e intereses del Perú en su dominio marítimo.

Dada la problemática surgida con respecto a la omisión del perfeccionamiento interno de las enmiendas al "Protocolo MARPOL de 1997" y al "Código Técnico sobre los NOx", esta Dirección, en su calidad de titular de la COMI, emprendió las labores de regularizar el estado de tales instrumentos. En ese sentido, de acuerdo al Memorándum de la referencia, se hizo de conocimiento de esa Dirección General que la COMI aprobó la recomendación de iniciar prontamente el perfeccionamiento interno de las referidas enmiendas.

Cabe señalar que, durante el 29° periodo de sesiones de la Asamblea General de la Organización Marítima Internacional (OMI), el Perú fue reelegido como miembro en la categoría "C" del Consejo de la OMI. Dicha designación consolida los esfuerzos del Perú en coadyuvar con los fines perseguidos por la Organización y, asimismo, representa un firme compromiso del Estado peruano con la idónea implantación de sus instrumentos internacionales.

En ese sentido, esta Dirección considera de vital importancia regularizar la problemática surgida con respecto a las enmiendas a la normativa MARPOL de tal manera que se sienta un valioso precedente con respecto a similares situaciones ocurridas en la implantación de instrumentos OMI en el Perú.

Lima, 22 de enero del 2016

85

Luis Fernando Augusto Sandoval Dávila
Embajador
Director General de Soberanía Límites y
Asuntos Antárticos

JMPC

Con Anexo(s) : MARPOL ANNEX VI - (1) - Adopted on 22 July 2005 (Resolution MEPC.132(53)).pdf

MARPOL ANNEX VI - (2) - Adopted on 10 October 2008 (Resolution MEPC.176(58)) (Fe de erratas).pdf

MARPOL ANNEX VI - (2) - Adopted on 10 October 2008 (Resolution MEPC.176(58)).pdf

MARPOL ANNEX VI - (3) - Adopted on 10 December 2008 (Resolution MSC.177(58)).pdf

MARPOL ANNEX VI - (4) - Adopted on 26 March 2010 (Resolution MEPC.190(60)).pdf

MARPOL ANNEX VI - (5) - Adopted on 1 October 2010 (Resolution MEPC.194(61)) Cotejar.pdf

MARPOL ANNEX VI - (6) - Adopted on 15 July 2011 (Resolution MEPC.202(62)).pdf

MARPOL ANNEX VI - (7) - Adopted on 15 July 2011 (Resolution MEPC.203(62)).pdf

MARPOL ANNEX VI - (8) - Adopted on 2 March 2012 (Resolution MEPC.217(63)).pdf

MARPOL Annex VI - (9) - RESOLUCIÓN MEPC.247(66) (Secretaría).pdf

MARPOL ANNEX VI - (10) - Resolución MEPC.251(66) (Secretaría) [E-F-S-A-C-R] (1).pdf

Proveído de Jorge Alejandro Raffo Carbajal (22/01/2016 03:12:29 pm)
Derivado a Fiorella Nalvarte; Luz Betty Caballero de Clulow; Anne Elise Avalos Temmerman :
Fiorella; pase a la atención de la Min. Caballero (EPT) y de la Dra. Avalos. Atte. JR

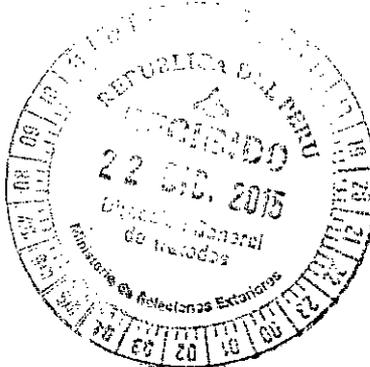
Proveído de Fiorella Nalvarte (22/01/2016 03:27:57 pm)
Derivado a Luz Betty Caballero de Clulow :
Ministra pase para conocimiento.

Proveído de Fiorella Nalvarte (22/01/2016 03:28:27 pm)
Derivado a Anne Elise Avalos Temmerman :
S.S. para trámite correspondiente.

Proveído de Anne Elise Avalos Temmerman (01/02/2016 11:56:43 am)
Derivado a Marco Antonio Moscoso Calvo :
Sr. Moscoso
Favor proceder de acuerdo a lo conversado.

86

MINISTERIO DE RELACIONES
EXTERIORES



URGENTE

MEMORÁNDUM (DSL) N° DSL0732/2015

A : DIRECCIÓN GENERAL DE TRATADOS
De : DIRECCIÓN GENERAL DE SOBERANÍA LÍMITES Y ASUNTOS ANTÁRTICOS
Asunto : Perfeccionamiento interno de las enmiendas al "Protocolo MARPOL de 1997" y del "Código Técnico sobre los NOx"
Referencia : i) Memorándum (DSL) N° DSL0402/2015 del 22.06.2015
ii) Memorándum (DSL) N° DSL0441/2015 del 17.07.2015

Esta Dirección General, mediante su Memorándum de la referencia ii), remitió la opinión técnico-legal revisada de la Dirección General de Capitanías y Guardacostas (DICAPI) con respecto a las enmiendas al "Protocolo MARPOL de 1997" y al "Código Técnico sobre los NOx" con el propósito de iniciar el procedimiento de perfeccionamiento interno de tales instrumentos y concretar su pronta publicación en el Diario Oficial "El Peruano".

De acuerdo a las coordinaciones sostenidas con esa Dirección General, se estimó conveniente obtener la aprobación de la Comisión Consultiva Técnica Multisectorial sobre Asuntos de la Organización Marítima Internacional (COMI) respecto al inicio del perfeccionamiento interno del "Código Técnico sobre los NOx" dado que sus implicancias pudiesen contemplar competencias de otras instituciones además de las de DICAPI, que es la institución responsable de la implementación del Código.

En ese sentido, en sesión del Pleno de la COMI, llevada a cabo el 4 de agosto de 2015, se aprobó la conformación de un grupo de trabajo que analice el "Código Técnico sobre los NOx" con el objeto de emitir un informe técnico-legal y, asimismo, recomendar su pronta publicación en el Diario Oficial. El mencionado grupo de trabajo estuvo conformado por representantes del Ministerio de Relaciones Exteriores, de la Dirección General de Capitanías y Guardacostas, del Ministerio de Energía y Minas, del Ministerio del Ambiente, de la Autoridad Portuaria Nacional y del Ministerio de la Producción.

Asimismo, en sesión del Pleno de la COMI, llevada a cabo el 22 de octubre de 2015, se aprobó el informe técnico-legal del grupo de trabajo que analizó el "Código Técnico sobre los NOx" y se recomendó el inicio del perfeccionamiento interno del instrumento así como su pronta publicación en el Diario Oficial "El Peruano".

En referencia a las enmiendas al "Protocolo MARPOL de 1997", mediante el Memorándum de la referencia i), esta Dirección General remitió el Acta de la sesión del Pleno de la COMI del 19 de junio de 2015, en la cual se aprobó la publicación de las 8 (ocho) primeras

enmiendas al Protocolo. Cabe señalar que no se incluyeron las enmiendas contenidas en las Resoluciones MEPC. 247 (66) y MEPC. 251 (66), novena y décima enmienda respectivamente, debido a una eventual acción de la COMI con respecto a supeditar la entrada en vigor de tales enmiendas al previo procedimiento de perfeccionamiento interno.

Dado que el Protocolo contempla el régimen de aceptación tácita de enmiendas, la COMI estimó conveniente incluir las mencionadas resoluciones en el perfeccionamiento interno de todas las enmiendas al Protocolo tal como consta en las Actas del 22 de octubre de 2015 (Punto 1) y del 17 de diciembre de 2015 (Punto 4). Cabe señalar que ambas Resoluciones cuentan con la conformidad de la DICAPI en la opinión remitida con el Memorandum de la referencia ii).

Por lo anteriormente expuesto, mucho agradeceré la continuación de las gestiones a fin de concretar el pronto inicio del perfeccionamiento interno de las enmiendas al "Protocolo MARPOL de 1997" y del "Código Técnico sobre los NOx". Se adjunta la documentación pertinente.

Lima, 21 de diciembre del 2015



Luis Fernando Augusto Sandoval Dávila
Embajador
Director General de Soberanía Límites y
Asuntos Antárticos

JMPC

Con Anexo(s) :  Acta COMI 19.06.15.pdf  Acta COMI 04.08.15.pdf  Acta COMI 22.10.15.pdf

 Acta COMI 17.12.15.pdf  GT Código Técnico NOx.pdf

Proveído de Anne Elise Avalos Temmerman (22/12/2015 03:54:22 pm)
Derivado a Luz Betty Caballero de Clulow; Anne Elise Avalos Temmerman :
Favor atender

Carpeta de perfeccionamiento de las "Enmiendas al Anexo del Protocolo de 1997 que enmienda el Convenio Internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, modificado por el Protocolo de 1978 (Modelo revisado del Suplemento del Certificado IAPP)"

- 1. Enmiendas al Anexo del Protocolo de 1997 que enmienda el Convenio Internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, modificado por el Protocolo de 1978 (Modelo revisado del Suplemento del Certificado IAPP)**

- 2. Antecedentes:**
 - **Protocolo de 1997 que enmienda el Convenio Internacional para prevenir la Contaminación por los buques, 1973, modificado por el Protocolo de 1978**

- 3. Solicitud de Perfeccionamiento**

- 4. Opinión de la Dirección General de Capitanías y Guardacostas – Autoridad Marítima Nacional (DICAPI)**

- 5. Opinión de la Comisión Consultiva Técnica Multisectorial sobre Asuntos de la Organización Marítima Internacional (COMI)**

- 6. Opinión del Ministerio de Relaciones Exteriores**
 - **Dirección General de Soberanía y Límites**