

**ANEXO 10**

**RESOLUCIÓN MEPC.185 (59)**  
**Adoptada el 17 de julio de 2009**

**DIRECTRICES PARA LA ELABORACIÓN DE UN PLAN DE GESTIÓN DE LOS COV**

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 que confieren al Comité de Protección del Medio Marino los convenios internacionales relativos a la prevención y contención de la contaminación del mar,

TOMANDO NOTA de que el Anexo VI revisado del Convenio MARPOL se adoptó mediante la resolución MEPC.176(58), cuya entrada en vigor está prevista para el 1 de julio de 2010,

TOMANDO NOTA TAMBIÉN de que la regla 15.6 del Anexo VI revisado prescribe que los buques tanque que transporten petróleo crudo deberán tener a bordo y aplicar un plan de gestión de los COV aprobado por la Administración, y que dicho plan deberá elaborarse teniendo en cuenta las directrices elaboradas por la Organización,

HABIENDO EXAMINADO el proyecto de directrices para la elaboración de un plan de gestión de los COV elaborado por el Subcomité de Transporte de Líquidos y Gases a Granel en su 13º periodo de sesiones,

1. ADOPTA las Directrices para la elaboración de un plan de gestión de los COV, cuyo texto figura en el anexo de la presente resolución; y
2. INVITA a los Gobiernos a que apliquen las Directrices a partir del 1 de julio de 2010.

\* \* \*

## ANEXO

### DIRECTRICES PARA LA ELABORACIÓN DE UN PLAN DE GESTIÓN DE LOS COMPUESTOS ORGÁNICOS VOLÁTILES (COV)

#### 1 Objetivos

- .1 El objetivo del Plan de gestión de los COV es cerciorarse de que, en las operaciones de los buques tanque a los cuales se aplica lo dispuesto en la regla 15 del Anexo VI del Convenio MARPOL, se evitan o se reducen al mínimo posible las emisiones de COV.
- .2 Las emisiones de COV pueden evitarse o reducirse a un mínimo mediante:
  - .1 la optimización de los procedimientos operacionales para reducir a un mínimo las emisiones de COV; y/o
  - .2 la utilización de dispositivos, equipo o de modificaciones de proyecto que permitan evitar o reducir a un mínimo las emisiones de COV.
- .3 El cumplimiento del Plan requiere evaluar las fases de embarque y transporte de las cargas que generan emisiones de COV y la redacción de procedimientos que garanticen que las operaciones del buque se ajustan a las mejores prácticas para evitar o reducir al mínimo posible las emisiones de COV. Si se utilizan dispositivos, equipo o modificaciones de proyecto para reducir al mínimo dichas emisiones, deberían describirse e incorporarse en el Plan de gestión de los COV, según corresponda.
- .4 Además de mantener la seguridad del buque, el Plan de gestión de los COV debería alentar y, si procede, establecer las mejores prácticas siguientes:
  - .1 deberían considerarse los procedimientos de carga, teniendo en cuenta las posibles fugas de gas debidas a la baja presión y, siempre que sea posible, la conducción de los hidrocarburos desde los colectores de petróleo crudo hacia los tanques debería efectuarse de manera que se evite o se reduzca a un mínimo la sección de paso y el flujo excesivo a gran velocidad en las tuberías;
  - .2 debería determinarse un nivel óptimo de presión operacional para los tanques de carga. Dicha presión debería ser lo más alta posible funcionando en condiciones de seguridad, y el buque debería tratar de mantener los tanques a ese nivel durante la carga y el transporte de la carga pertinente;
  - .3 cuando sea preciso ventilar los tanques para reducir la presión, la caída de presión de los tanques debería ser la menor posible a fin de mantener la presión del tanque lo más alta posible;

- .4 debería añadirse el mínimo posible de gas inerte. El aumento de la presión de los tanques mediante la adición de gas inerte no evita el escape de los COV pero puede aumentar la aireación y, en consecuencia, las emisiones de COV; y
- .5 cuando se considere la posibilidad de efectuar un lavado con crudos, deberían tenerse en cuenta sus efectos en las emisiones de COV. Dichas emisiones pueden reducirse acortando la duración del lavado o utilizando un programa de lavado con crudos de ciclo cerrado.

## **2 Otros aspectos que deben considerarse**

- .1 Nombramiento de la persona encargada de la ejecución del plan:
  - .1 En el Plan de gestión de los COV se designará una persona, la cual será responsable de aplicarlo; dicha persona podrá asignar personal apropiado para llevar a cabo las tareas pertinentes.
- .2 Procedimientos para evitar o reducir a un mínimo las emisiones de COV:
  - .1 Se deberían redactar o modificar los procedimientos específicos de cada buque a fin de abordar la cuestión de las emisiones de COV pertinentes, tales como las siguientes operaciones:
    - .1 carga;
    - .2 transporte de la carga pertinente; y
    - .3 lavado con crudos.
  - .2 Si el buque cuenta con dispositivos o equipo de reducción de los COV, su utilización deberá incorporarse en los procedimientos anteriormente mencionados, según proceda.
- .3 Formación:
  - .1 En el Plan se deberían describir los programas de formación para facilitar las mejores prácticas de gestión en las operaciones del buque destinadas a evitar o reducir a un mínimo las emisiones de COV.

\*\*\*



## ANEXO 11

**PROYECTOS DE ENMIENDAS A LAS REGLAS 13 Y 14 DEL ANEXO VI REVISADO  
DEL CONVENIO MARPOL**

**Regla 13***Óxidos de nitrógeno*

1 El párrafo 6 se enmienda como sigue:

"6 A los efectos de la presente regla, las zonas de control de las emisiones serán:

.1 la zona de control de las emisiones de Norteamérica, por la cual se entiende:

- [a) las aguas hasta el límite exterior de 200 millas marinas desde la línea de base del mar territorial frente a la costa del Pacífico de los Estados Unidos (excepto Alaska) y el Canadá;
- b) las aguas hasta el límite exterior de 200 millas marinas desde la línea de base del mar territorial frente a la costa suroriental de Alaska (Estados Unidos) y situada al este de una línea loxodrómica trazada entre las siguientes coordenadas: 58°51',04 N, 153°15',03 W, y 56°34',12 N, 142°49',00 W;
- c) las aguas hasta el límite exterior de 200 millas marinas desde la línea de base del mar territorial de los Estados Unidos frente a la costa del golfo de México;
- d) las aguas hasta el límite exterior de 200 millas marinas desde la línea de base del mar territorial frente a la costa de las siguientes islas de Hawaii: Hawaii, Maui, Oahu, Molokai, Niihau, Kauai, Lanai, y Kahoolawe; y
- e) las aguas hasta el límite exterior de 200 millas marinas desde la línea de base del mar territorial frente a la costa del Atlántico de los Estados Unidos y el Canadá, al sur de la línea trazada entre las coordenadas 60°00',00 N, 64°09',36 W, y 60°00',00 N, 56°37',02 W;

siempre que esta zona de control de las emisiones no incluya aquellas zonas marinas sometidas a la soberanía, los derechos soberanos o la jurisdicción de cualquier otro Estado excepto los Estados Unidos o el Canadá, de conformidad con el derecho internacional y sin perjuicio de cualesquiera límites marítimos sin definir]<sup>1</sup>; y

.2 cualquier otra zona marítima, incluidas las portuarias, designada por la Organización de conformidad con los criterios y procedimientos indicados en el apéndice III del presente Anexo."

---

<sup>1</sup> De conformidad con la solicitud del Grupo técnico, esta descripción se sustituirá por las coordenadas exactas.

**Regla 14**

*Óxidos de azufre (SO<sub>x</sub>) y materia particulada*

2 El párrafo 3 se sustituye por el texto siguiente:

"3 A efectos de la presente regla, las zonas de control de las emisiones incluirán:

- .1 la zona del mar Báltico definida en la regla 1.11.2 del Anexo I, la zona del mar del Norte definida en la regla 5 1) f) del Anexo V, y la zona de Norteamérica definida en la regla 13.6.1 del presente Anexo; y
- .2 cualquier otra zona marítima, incluidas las portuarias, designada por la Organización de conformidad con los criterios y procedimientos indicados en el apéndice III del presente Anexo."

\*\*\*