

COMITÉ DE PROTECCIÓN
DEL MEDIO MARINO
77º periodo de sesiones
Punto 11 del orden del día

MEPC 77/11/1
23 julio 2021
Original: INGLÉS

Difusión al público antes del periodo de sesiones:

PROGRAMA DE TRABAJO DEL COMITÉ Y DE SUS ÓRGANOS AUXILIARES

Propuesta para ampliar el alcance del actual resultado 2.15 en relación con los múltiples perfiles operativos del motor

Nota presentada por los Estados Unidos, Finlandia y la IACS

RESUMEN

<i>Sinopsis:</i>	Este documento propone ampliar el alcance del actual resultado 2.15 para abordar los ciclos de ensayo y las enmiendas conexas del Código técnico sobre los NO _x 2008.
<i>Principio estratégico, si es aplicable:</i>	2
<i>Resultados:</i>	2.15
<i>Medidas que han de adoptarse:</i>	Véase el párrafo 18.
<i>Documentos conexos:</i>	PPR 7/18, PPR 7/13/2, PPR 7/22 (párrafos 18.5 y 18.6) y MEPC 73/19 (párrafos 15.16 a 15.18).

Introducción

1 En este documento, que se presenta de conformidad con lo dispuesto en la circular "Organización y método de trabajo del Comité de seguridad marítima y el Comité de protección del medio marino y de sus órganos auxiliares" (MSC-MEPC.1/Circ.5/Rev.2) sobre la presentación de propuestas de nuevos resultados, se propone una ampliación del actual resultado 2.15 con miras a mejorar la sección 3.2 del Código técnico sobre los NO_x 2008 (resolución MEPC.177(58)) para permitir su aplicación coherente.

Antecedentes

2 A fin de facilitar la implantación mundial y coherente de las prescripciones del Código técnico sobre los NO_x 2008, la IACS ha elaborado y revisado en profundidad su interpretación unificada MPC51; la interpretación unificada revisada (revisión 2) se ha presentado con la signatura PPR 7/18 para su examen por el PPR 7.

3 En relación con el párrafo 3.2.1 del Código técnico sobre los NO_x 2008, la revisión 2 de la interpretación unificada MPC51 ofreció una aclaración con respecto a la selección de los ciclos de ensayo. Como se señala en los párrafos 10 a 13 del documento PPR 7/18, según la experiencia de los miembros de la IACS, es necesario que el párrafo 3.2.1 del Código técnico sobre los NO_x 2008 sea más específico para permitir su aplicación coherente.

4 En el PPR 7, si bien no se cuestionó la interpretación unificada MPC51 desde un punto de vista técnico, varias delegaciones opinaron que es necesario examinar este asunto a través del examen de los instrumentos de la OMI (PPR 7/22, párrafos 18.5 y 18.6). Posteriormente, la IACS retiró la revisión 2 de la interpretación unificada MPC51.

Objetivos de la OMI

5 El objetivo de la propuesta es ampliar el actual resultado 2.15 para permitir que se examine la aclaración de los ciclos de ensayo (véase la sección 3.2 del Código técnico sobre los NO_x 2008), con vistas a elaborar las enmiendas al Código técnico sobre los NO_x 2008 necesarias para resolver la cuestión de la especificación precisa de los ciclos de ensayo. Evidentemente esto se ajusta a los principios estratégicos 1 (Mejorar la implantación) y 6 (Garantizar la eficacia reglamentaria).

Necesidad

6 Durante las deliberaciones mantenidas en el Pleno del PPR 7, se manifestó la opinión de que el instrumento adecuado para resolver la cuestión de la especificación precisa de los ciclos de ensayo sería el Código técnico sobre los NO_x 2008. Otra opinión complementaba esta consideración con la necesidad de enmendar también el Anexo VI del Convenio MARPOL.

7 Los coautores observaron que el MEPC 73 había convenido en el resultado 2.15 "Elaboración de enmiendas al Anexo VI del Convenio MARPOL y al Código técnico sobre los NO_x relativas a la utilización de varios perfiles operativos del motor para los motores diésel marinos", y especificado su alcance, a saber, "Teniendo en cuenta el concepto de "zonas en las que no pueden superarse los límites de emisiones" descrito en los documentos MEPC 73/11/1 y MEPC 73/INF.15 (Estados Unidos), aclarar si se permite la utilización de múltiples perfiles operativos del motor y, en tal caso, qué controles reglamentarios deberían aplicarse, tomando nota de que puede que también haya que incluir enmiendas al Anexo VI del Convenio MARPOL y al Código técnico sobre los NO_x y, de no ser así, qué enmiendas sería necesario introducir en el Anexo VI del Convenio MARPOL y el Código técnico sobre los NO_x 2008 para prohibir explícitamente la utilización de múltiples perfiles operativos del motor." (MEPC 73/19, párrafos 15.16 a 15.18).

8 En una de las opiniones mencionadas en el párrafo 4 *supra* se consideraba que este resultado 2.15 está relacionado con la cuestión de los ciclos de ensayo para la certificación (que requieren una aclaración para fomentar una aplicación uniforme por parte del sector), tal como se aborda en el documento PPR 7/13/2 (Finlandia) sobre los perfiles operativos de los motores múltiples y la selección de los ciclos de ensayo. Por ejemplo, los recientes avances en materia de generación de energía marina ponen en entredicho el uso de ciclos de ensayo para la aplicación tradicional de velocidades constantes.

9 Los coautores opinan que, en vista de dicha relación estrecha, sería adecuado y beneficioso abordar la revisión del Código técnico sobre los NO_x 2008 en relación con la especificación adicional de los ciclos de ensayo para la certificación, y sus definiciones conexas, en el marco del resultado sobre la utilización de múltiples perfiles operativos del motor, bien en paralelo, bien en sucesión.

Análisis de la cuestión

Párrafo 3.2.1 del Código técnico sobre los NO_x 2008

10 El párrafo 3.2.1 del Código técnico sobre los NO_x 2008 indica:

"3.2.1 Para cada motor particular o motor de referencia de una familia de motores o de un grupo de motores, se aplicará uno o más de los ciclos de ensayo pertinentes especificados en 3.2.2 a 3.2.6 a fin de verificar que el motor se ajusta al límite aplicable de emisión de NO_x recogido en la regla 13."

11 Los coautores consideran que la expresión ambigua "uno o más de los ciclos de ensayo pertinentes" del párrafo *supra* requiere ser más específica para permitir una aplicación coherente.

Análisis de las repercusiones

12 No se prevé que entrañe ningún gasto para el sector del transporte marítimo. La intención es enmendar las prescripciones pertinentes para que sean más claras. Se prevé que la carga administrativa sea mínima para la Organización y los Estados Miembros. En el anexo 1 de este documento se presenta una lista de comprobaciones cumplimentada para identificar prescripciones y cargas administrativas.

Ventajas

13 Se prevé que una mayor claridad en las prescripciones del Código técnico sobre los NO_x 2008 de lugar a una aplicación más eficiente y coherente.

Normas del sector

14 En ninguna otra norma de la industria se aborda esta preocupación específica.

Resultado

15 A fin de mejorar la sección 3.2 del Código técnico sobre los NO_x 2008 para permitir su aplicación coherente, se propone la siguiente ampliación (sombreada) del actual resultado 2.15:

"Elaboración de enmiendas al Anexo VI del Convenio MARPOL y al Código técnico sobre los NO_x relativas a la utilización de varios perfiles operativos del motor para los motores diésel marinos y a la aclaración de los ciclos de ensayo".

Factor humano

16 La lista de comprobaciones para el examen de las cuestiones del factor humano (MSC-MEPC.7/Circ.1) figura en el anexo 2 del presente documento, cumplimentada. Dado que la propuesta consiste en aclarar únicamente las prescripciones existentes, no se prevé ninguna repercusión en el factor humano.

Urgencia

17 Se propone que la labor resultante de la ampliación del resultado debería proseguir en el bienio 2022-2023.

Medidas cuya adopción se pide al Comité

18 Se invita al Comité a que examine lo antedicho, en particular, las propuestas que figuran en los párrafos 15 y 17, y a que adopte las medidas que estime oportunas.

ANEXO 1
LISTA DE COMPROBACIONES PARA IDENTIFICAR
PRESCRIPCIONES ADMINISTRATIVAS

Esta lista de comprobaciones debería utilizarse al elaborar el análisis de repercusiones que se exige para la presentación de propuestas de inclusión de resultados. A fines de este análisis, el término "prescripciones administrativas" se define, de conformidad con la resolución A.1043(27), como la obligación que surge de un instrumento obligatorio de la OMI de proporcionar o mantener información o datos.

Instrucciones:

- A) Si la respuesta a cualquiera de las preguntas que figuran a continuación es **SÍ**, el Estado Miembro que proponga un resultado debería proporcionar datos de apoyo respecto de si es probable que las prescripciones representen costos de inicio y/o continuos. El Estado Miembro también debería incluir una descripción breve de la prescripción y, de ser posible, proporcionar recomendaciones para continuar la labor, como, por ejemplo, ¿sería posible combinar la actividad con una prescripción existente?
- B) Si la propuesta de resultado no contiene tal tipo de actividad, respóndase **NR** (no se requiere).
- C) Por lo que respecta a toda prescripción administrativa, se debería examinar plenamente la posibilidad de utilizar medios electrónicos para dar cumplimiento a la prescripción, a fin de aliviar las cargas administrativas.

1 ¿Notificación y presentación de informes? Presentar informes sobre ciertos sucesos antes o después de que estos hayan ocurrido, por ejemplo, notificación de la travesía, presentación de informes estadísticos para los Miembros de la OMI, etc.	NR <input checked="" type="checkbox"/>	Sí <input type="checkbox"/> Iniciales <input type="checkbox"/> Continuos
--	--	--

Descripción de la prescripción o prescripciones administrativas y método de cumplimiento: (en caso de respuesta afirmativa)

2 ¿Mantenimiento de registros? Mantener actualizados los documentos reglamentarios, por ejemplo, registros de accidentes, registros de la carga, registros de inspecciones, registros de formación, etc.	NR <input checked="" type="checkbox"/>	Sí <input type="checkbox"/> Iniciales <input type="checkbox"/> Continuos
---	--	--

Descripción de la prescripción o prescripciones administrativas y método de cumplimiento: (en caso de respuesta afirmativa)

3 ¿Publicación y documentación? Elaborar documentos para terceras partes, por ejemplo, letreros de advertencia, avisos de registros, publicación de resultados de pruebas, etc.	NR <input checked="" type="checkbox"/>	Sí <input type="checkbox"/> Iniciales <input type="checkbox"/> Continuos
--	--	--

Descripción de la prescripción o prescripciones administrativas y método de cumplimiento: (en caso de respuesta afirmativa)

4 ¿Permisos o solicitudes? Solicitar y mantener los permisos necesarios para operar, por ejemplo, certificados, costos relacionados con la sociedad de clasificación, etc.	NR <input checked="" type="checkbox"/>	Sí <input type="checkbox"/> Iniciales <input type="checkbox"/> Continuos
---	--	--

Descripción de la prescripción o prescripciones administrativas y método de cumplimiento: (en caso de respuesta afirmativa)

5 ¿Otras prescripciones identificadas?	NR <input checked="" type="checkbox"/>	Sí <input type="checkbox"/> Iniciales <input type="checkbox"/> Continuos
--	--	--

Descripción de la prescripción o prescripciones administrativas y método de cumplimiento: (en caso de respuesta afirmativa)

ANEXO 2

LISTA DE COMPROBACIONES PARA EL EXAMEN DE LAS CUESTIONES DEL FACTOR HUMANO POR LOS ÓRGANOS DE LA OMI

Instrucciones:	
Cuando la respuesta a alguna de las preguntas siguientes sea:	
<p>A) SÍ, el organismo que responda debería exponer argumentos a favor y/o recomendaciones para una labor adicional.</p> <p>B) NO, el organismo que responda debería exponer una justificación válida de los motivos por los que no se consideraron las cuestiones relativas al factor humano.</p> <p>C) N/P (No procede) – el organismo que responda debería exponer una justificación válida de los motivos por los que las cuestiones relativas al factor humano no se consideraron aplicables.</p>	
Tema en curso de evaluación: (por ejemplo, resolución, instrumento, circular que se examina)	
Código técnico sobre los NO _x 2008	
Organismo encargado: (por ejemplo, comité, subcomité, grupo de trabajo, grupo de trabajo por correspondencia, Estado Miembro)	
Comité de protección del medio marino/Subcomité PPR	
1. ¿Se tuvo en cuenta la cuestión del factor humano en el proceso de elaboración o enmienda relacionado con este tema?	<input type="checkbox"/> Sí <input type="checkbox"/> No <input checked="" type="checkbox"/> N/P
2. ¿Se ha solicitado la aportación de la gente de mar o de sus representantes?	<input type="checkbox"/> Sí <input type="checkbox"/> No <input checked="" type="checkbox"/> N/P
3. ¿Se ajustan las soluciones propuestas para el tema a los instrumentos existentes? (Se ruega determinar los instrumentos examinados en la sección de observaciones)	<input type="checkbox"/> Sí <input type="checkbox"/> No <input checked="" type="checkbox"/> N/P
4. Las soluciones a problemas del factor humano, ¿se han adoptado como alternativas a soluciones técnicas y/o en conjunción con estas?	<input type="checkbox"/> Sí <input type="checkbox"/> No <input checked="" type="checkbox"/> N/P
5. Indíquese si se han facilitado orientaciones relativas a la cuestión del factor humano por lo que respecta a la aplicación y/o implantación de la solución propuesta, dirigidas a:	
• Administraciones	<input type="checkbox"/> Sí <input type="checkbox"/> No <input checked="" type="checkbox"/> N/P
• Propietarios/gestores de buques	<input type="checkbox"/> Sí <input type="checkbox"/> No <input checked="" type="checkbox"/> N/P
• Gente de mar	<input type="checkbox"/> Sí <input type="checkbox"/> No <input checked="" type="checkbox"/> N/P
• Inspectores	<input type="checkbox"/> Sí <input type="checkbox"/> No <input checked="" type="checkbox"/> N/P
6. Antes de que la solución haya sido definitivamente adoptada, ¿ha sido examinada o revisada por un órgano pertinente de la OMI con conocimientos especializados en la cuestión del factor humano?	<input type="checkbox"/> Sí <input type="checkbox"/> No <input checked="" type="checkbox"/> N/P
7. ¿Se han incorporado en las soluciones salvaguardias para evitar los errores de una sola persona?	<input type="checkbox"/> Sí <input type="checkbox"/> No <input checked="" type="checkbox"/> N/P
8. ¿Se han incorporado en las soluciones salvaguardias para evitar los errores de organización?	<input type="checkbox"/> Sí <input type="checkbox"/> No <input checked="" type="checkbox"/> N/P
9. Si la propuesta está dirigida a la gente de mar, ¿se facilita la información de modo que pueda presentarse a la gente de mar y le resulte fácilmente comprensible?	<input type="checkbox"/> Sí <input type="checkbox"/> No <input checked="" type="checkbox"/> N/P
10. ¿Se ha consultado con expertos en la cuestión del factor humano para elaborar la solución?	<input type="checkbox"/> Sí <input type="checkbox"/> No <input checked="" type="checkbox"/> N/P

11. FACTOR HUMANO: ¿Se ha evaluado la propuesta con respecto a cada uno de los factores siguientes?	
<input type="checkbox"/> TRIPULACIÓN. Número de personal cualificado necesario y disponible para la operación, mantenimiento y apoyo en condiciones de seguridad y para impartir la formación relativa al sistema.	<input type="checkbox"/> Sí <input type="checkbox"/> No <input checked="" type="checkbox"/> N/P
<input type="checkbox"/> PERSONAL. Los conocimientos, técnicas, aptitudes y experiencia necesarios para un desempeño adecuado de las funciones.	<input type="checkbox"/> Sí <input type="checkbox"/> No <input checked="" type="checkbox"/> N/P
<input type="checkbox"/> FORMACIÓN. Proceso e instrumentos mediante los cuales el personal adquiere o mejora los conocimientos, técnicas y aptitudes necesarios para desempeñar las funciones y tareas requeridas.	<input type="checkbox"/> Sí <input type="checkbox"/> No <input checked="" type="checkbox"/> N/P
<input type="checkbox"/> SEGURIDAD Y SALUD EN EL TRABAJO. Sistemas de gestión, programas, procedimientos, políticas, formación, documentación, equipo, etc., para gestionar debidamente los riesgos.	<input type="checkbox"/> Sí <input type="checkbox"/> No <input checked="" type="checkbox"/> N/P
<input type="checkbox"/> ENTORNO DE TRABAJO. Condiciones necesarias para mantener la seguridad, salud y comodidad de las personas que trabajan a bordo, tales como el ruido, la vibración, la iluminación, el clima y otros factores que influyen en la resistencia, la fatiga, el estado de alerta y la moral de la tripulación.	<input type="checkbox"/> Sí <input type="checkbox"/> No <input checked="" type="checkbox"/> N/P
<input type="checkbox"/> CAPACIDAD DE SUPERVIVENCIA HUMANA. Características del sistema que reducen el riesgo de enfermedad, lesión o muerte en caso de suceso catastrófico como incendio, explosión, derrame, abordaje, inundación o ataque deliberado. En la evaluación se debería examinar el rendimiento humano deseado en situaciones de emergencia en cuanto a detección, respuesta, evacuación, supervivencia y salvamento y la interfaz con los procedimientos de emergencia, los sistemas, las instalaciones y el equipo.	<input type="checkbox"/> Sí <input type="checkbox"/> No <input checked="" type="checkbox"/> N/P
<input type="checkbox"/> FACTORES ERGONÓMICOS. Interfaz persona-sistema adaptado a las capacidades físicas, cognitivas y sensoriales de los usuarios.	<input type="checkbox"/> Sí <input type="checkbox"/> No <input checked="" type="checkbox"/> N/P
<p>Observaciones: 1) Justificación si las respuestas son "No" o "No procede". 2) Recomendaciones para la evaluación adicional del factor humano que se necesita. 3) Estrategias clave de gestión del riesgo empleadas. 4) Otras observaciones. 5) Documentación de apoyo.</p> <p>El factor humano no se examina en detalle dado que la propuesta solamente tiene por objeto clarificar las prescripciones existentes.</p>	