



COMITÉ DE PROTECCIÓN
DEL MEDIO MARINO
60º periodo de sesiones
Punto 22 del orden del día

MEPC 60/22
12 abril 2010
Original: INGLÉS

**INFORME DEL COMITÉ DE PROTECCIÓN DEL MEDIO MARINO
SOBRE SU 60º PERIODO DE SESIONES**

Sección	Párrafos	Página
1 INTRODUCCIÓN	1.1 – 1.9	4
2 ORGANISMOS ACUÁTICOS PERJUDICIALES EN EL AGUA DE LASTRE	2.1 – 2.34	7
3 RECICLAJE DE BUQUES	3.1 – 3.17	14
4 PREVENCIÓN DE LA CONTAMINACIÓN ATMOSFÉRICA OCACIONADA POR LOS BUQUES	4.1 – 4.95	18
5 EXAMEN Y ADOPCIÓN DE ENMIENDAS A LOS INSTRUMENTOS DE OBLIGADO CUMPLIMIENTO	5.1 – 5.14	47
6 INTERPRETACIONES Y ENMIENDAS DEL CONVENIO MARPOL Y DE LOS INSTRUMENTOS CONEXOS	6.1 – 6.51	50
7 IMPLANTACIÓN DEL CONVENIO DE COOPERACIÓN, EL PROTOCOLO DE COOPERACIÓN-SNPP Y LAS RESOLUCIONES PERTINENTES DE LA CONFERENCIA	7.1 – 7.16	60
8 DETERMINACIÓN Y PROTECCIÓN DE ZONAS ESPECIALES Y DE ZONAS MARINAS ESPECIALMENTE SENSIBLES	8.1 – 8.15	63
9 INSUFICIENCIA DE LAS INSTALACIONES DE RECEPCIÓN	9.1 – 9.4	66
10 INFORMES DE LOS SUBCOMITÉS	10.1 – 10.4	66
11 LABOR DE OTROS ÓRGANOS	11.1 – 11.18	67
12 ESTADO JURÍDICO DE LOS CONVENIOS	12.1 – 12.2	71
13 SISTEMAS ANTIINCRUSTANTES PERJUDICIALES PARA LOS BUQUES	13.1 – 13.2	72
14 FOMENTO DE LA IMPLANTACIÓN Y EJECUCIÓN DEL CONVENIO MARPOL Y DE LOS INSTRUMENTOS CONEXOS	14.1 – 14.5	73

Sección	Párrafos	Página
15 SUBPROGRAMA DE COOPERACIÓN TÉCNICA PARA LA PROTECCIÓN DEL MEDIO MARINO	15.1 – 15.16	73
16 INFLUENCIA DEL FACTOR HUMANO	16.1 – 16.6	77
17 EVALUACIÓN FORMAL DE LA SEGURIDAD	17.1 – 17.14	78
18 RUIDO DEBIDO AL TRANSPORTE MARÍTIMO Y SUS EFECTOS ADVERSOS EN LA FAUNA MARINA	18.1 – 18.12	82
19 PROGRAMA DE TRABAJO DEL COMITÉ Y DE SUS ÓRGANOS AUXILIARES	19.1 – 19.13	84
20 APLICACIÓN DE LAS DIRECTRICES DE LOS COMITÉS	20.1 – 20.3	86
21 OTROS ASUNTOS	21.1 – 21.16	87

LISTA DE ANEXOS

ANEXO 1	RESOLUCIÓN MEPC.188(60) – INSTALACIÓN DE SISTEMAS DE GESTIÓN DEL AGUA DE LASTRE EN BUQUES NUEVOS DE CONFORMIDAD CON LAS FECHAS DE APLICACIÓN QUE FIGURAN EN EL CONVENIO SOBRE LA GESTIÓN DEL AGUA DE LASTRE (CONVENIO BWM))
ANEXO 2	DECLARACIÓN DE ROPME SOBRE LA GESTIÓN DEL AGUA DE LASTRE EN LA ZONA MARÍTIMA DE ROPME
ANEXO 3	PLAN DE TRABAJO Y PROGRAMA PROPUESTO PARA LA ELABORACIÓN DE LAS DIRECTRICES RELACIONADAS CON EL CONVENIO DE HONG KONG
ANEXO 4	DECLARACIONES DE LAS DELEGACIONES SOBRE CUESTIONES DE PRINCIPIO O DE POLÍTICA CON RESPECTO A LA CUESTIÓN DE LOS GASES DE EFECTO INVERNADERO
ANEXO 5	PROYECTO DE ENMIENDAS AL APÉNDICE I DEL ANEXO VI REVISADO DEL CONVENIO MARPOL (MODELO REVISADO DEL SUPLEMENTO DEL CERTIFICADO INTERNACIONAL DE PREVENCIÓN DE LA CONTAMINACIÓN ATMOSFÉRICA)
ANEXO 6	MANDATO PARA LA PRIMERA REUNIÓN INTERPERIODOS DEL GRUPO DE TRABAJO SOBRE MEDIDAS DE EFICIENCIA ENERGÉTICA PARA BUQUES
ANEXO 7	DECLARACIONES DE LAS DELEGACIONES SOBRE LAS MEDIDAS TÉCNICAS Y OPERACIONALES DE EFICIENCIA ENERGÉTICA OBLIGATORIAS TRAS EL EXAMEN DEL INFORME DEL GRUPO DE TRABAJO (MEPC 60/WP.9)

-
- ANEXO 8 MANDATO DEL GRUPO DE EXPERTOS SOBRE EL ESTUDIO DE VIABILIDAD Y EVALUACIÓN DE LAS REPERCUSIONES DE LAS POSIBLES MEDIDAS DE MERCADO
- ANEXO 9 DECLARACIONES DE LAS DELEGACIONES SOBRE LA CONSTITUCIÓN DEL GRUPO DE EXPERTOS EN MEDIDAS DE MERCADO Y OTRAS CUESTIONES CONEXAS
- ANEXO 10 RESOLUCIÓN MEPC.189(60) – ENMIENDAS AL ANEXO DEL PROTOCOLO DE 1978 RELATIVO AL CONVENIO INTERNACIONAL PARA PREVENIR LA CONTAMINACIÓN POR LOS BUQUES, 1973 (ADICIÓN DE UN NUEVO CAPÍTULO 9 AL ANEXO I DEL CONVENIO MARPOL)
- ANEXO 11 RESOLUCIÓN MEPC.190(60) – 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)
- ANEXO 12 PROGRAMA DE TRABAJO REVISADO DEL GRUPO TÉCNICO SOBRE EL CONVENIO DE COOPERACIÓN Y EL PROTOCOLO DE COOPERACIÓN-SNPP
- ANEXO 13 ORDEN DEL DÍA PROVISIONAL DE LA 11ª REUNIÓN DEL GRUPO TÉCNICO SOBRE EL CONVENIO DE COOPERACIÓN Y EL PROTOCOLO DE COOPERACIÓN-SNPP (TG 11)
- ANEXO 14 RESOLUCIÓN MEPC.191(60) – DETERMINACIÓN DE LA FECHA EN QUE ENTRARÁ EN VIGOR LA REGLA 5 1) h) DEL ANEXO V DEL CONVENIO MARPOL CON RESPECTO A LA ZONA ESPECIAL DE LA REGIÓN DEL GRAN CARIBE
- ANEXO 15 PROYECTO DE ENMIENDAS AL ANEXO III DEL CONVENIO MARPOL
- ANEXO 16 INFORME SOBRE LA SITUACIÓN DE LOS RESULTADOS PREVISTOS PARA EL MEPC
- ANEXO 17 PUNTOS QUE PROCEDE INCLUIR EN LOS ÓRDENES DEL DÍA DEL MEPC 61, MEPC 62 Y MEPC 63
- ANEXO 18 DECLARACIÓN DE LA DELEGACIÓN DE LA REPÚBLICA ISLÁMICA DEL IRÁN SOBRE LOS VISADOS PARA ASISTIR AL MEPC 60

1 INTRODUCCIÓN

1.1 El 60º periodo de sesiones del Comité de Protección del Medio Marino se celebró en la sede de la OMI del 22 al 26 de marzo de 2010 bajo la presidencia del Sr. A. Chrysostomou (Chipre). También estuvo presente el Vicepresidente del Comité, Sr. Manuel Nogueira (España).

1.2 A la reunión asistieron delegaciones de los siguientes Miembros de la OMI:

ALEMANIA	JAMAICA
ANGOLA	JAPÓN
ANTIGUA Y BARBUDA	KENYA
ARABIA SAUDITA	LETONIA
ARGELIA	LIBERIA
ARGENTINA	LITUANIA
AUSTRALIA	LUXEMBURGO
BAHAMAS	MADAGASCAR
BAHREIN	MALASIA
BANGLADESH	MALTA
BARBADOS	MARRUECOS
BÉLGICA	MÉXICO
BELICE	MÓNACO
BOLIVIA (ESTADO PLURINACIONAL DE)	NIGERIA
BRASIL	NORUEGA
BULGARIA	NUEVA ZELANDIA
CANADÁ	OMÁN
CHILE	PAÍSES BAJOS
CHINA	PANAMÁ
CHIPRE	PAPUA NUEVA GUINEA
COLOMBIA	PERÚ
COSTA RICA	POLONIA
CÔTE D'IVOIRE	PORTUGAL
CROACIA	QATAR
CUBA	REINO UNIDO
DINAMARCA	REPÚBLICA ÁRABE SIRIA
ECUADOR	REPÚBLICA DE COREA
EGIPTO	REPÚBLICA POPULAR DEMOCRÁTICA DE COREA
ESLOVENIA	RUMANIA
ESPAÑA	SAINT KITTS Y NEVIS
ESTADOS UNIDOS	SAN MARINO
ESTONIA	SENEGAL
FEDERACIÓN DE RUSIA	SINGAPUR
FILIPINAS	SRI LANKA
FINLANDIA	SUDÁFRICA
FRANCIA	SUECIA
GHANA	TAILANDIA
GRECIA	TONGA
INDIA	TRINIDAD Y TABAGO
INDONESIA	TÚNEZ
IRÁN (REPÚBLICA ISLÁMICA DEL)	TURQUÍA
IRLANDA	TUVALU
ISLAS COOK	UCRANIA
ISLAS MARSHALL	URUGUAY
ISRAEL	VANUATU
ITALIA	VENEZUELA (REPÚBLICA BOLIVARIANA DE)
JAMAHIRIYA ÁRABE LIBIA	

y del siguiente Miembro Asociado de la OMI:

HONG KONG (CHINA)

así como representantes de los siguientes programas, organismos especializados y otras entidades de las Naciones Unidas:

ORGANISMO INTERNACIONAL DE ENERGÍA ATÓMICA (OIEA)
PROGRAMA DE LAS NACIONES UNIDAS PARA EL MEDIO AMBIENTE (PNUMA)
ORGANIZACIÓN INTERNACIONAL DEL TRABAJO (OIT)
ORGANIZACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS PARA LA AGRICULTURA Y LA ALIMENTACIÓN (FAO)
CONVENCIÓN MARCO DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE EL CAMBIO CLIMÁTICO (CMNUCC)
CENTRO REGIONAL DE EMERGENCIA PARA LA LUCHA CONTRA LA CONTAMINACIÓN EN EL MAR MEDITERRÁNEO (REMPEC)
CENTRO REGIONAL DE FORMACIÓN E INFORMACIÓN PARA EMERGENCIAS DE CONTAMINACIÓN DEL MAR (RAC-REMPEITC)

observadores de las siguientes organizaciones intergubernamentales:

COMISIÓN EUROPEA (CE)
FONDOS INTERNACIONALES DE INDEMNIZACIÓN DE DAÑOS DEBIDOS A LA CONTAMINACIÓN POR HIDROCARBUROS (FIDAC)
ORGANIZACIÓN MARÍTIMA DEL ÁFRICA OCCIDENTAL Y CENTRAL (OMAOC)
ORGANIZACIÓN REGIONAL PARA LA PROTECCIÓN DEL MEDIO MARINO (ROPME)
ORGANIZACIÓN INTERNACIONAL DE TELECOMUNICACIONES MÓVILES POR SATÉLITE (IMSO)
COMISIÓN PARA LA PROTECCIÓN DEL MAR NEGRO CONTRA LA CONTAMINACIÓN (BSC)

y observadores de las siguientes organizaciones no gubernamentales reconocidas como entidades consultivas:

CÁMARA NAVIERA INTERNACIONAL (ICS)
ORGANIZACIÓN INTERNACIONAL DE NORMALIZACIÓN (ISO)
FEDERACIÓN NAVIERA INTERNACIONAL (ISF)
UNIÓN INTERNACIONAL DE SEGUROS DE TRANSPORTES (IUMI)
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE PUERTOS (IAPH)
BIMCO
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE SOCIEDADES DE CLASIFICACIÓN (IACS)
CONSEJO EUROPEO DE LA INDUSTRIA QUÍMICA (CEFIC)
FORO MARÍTIMO INTERNACIONAL DE COMPAÑÍAS PETROLERAS (OCIMF)
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE PRÁCTICOS (IMPA)
INTERNACIONAL AMIGOS DE LA TIERRA (FOEI)
CONSEJO INTERNACIONAL DE ASOCIACIONES DE LAS INDUSTRIAS NÁUTICAS (ICOMIA)
FEDERACIÓN INTERNACIONAL DE ASOCIACIONES DE CAPITANES DE BUQUE (IFSMA)
COMUNIDAD DE ASOCIACIONES DE ASTILLEROS EUROPEOS (CESA)
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE ARMADORES INDEPENDIENTES DE PETROLEROS (INTERTANKO)

GRUPO INTERNACIONAL DE ASOCIACIONES DE PROTECCIÓN E INDEMNIZACIÓN (CLUBES P e I)
FEDERACIÓN INTERNACIONAL ANTICONTAMINACIÓN DE ARMADORES DE BUQUES TANQUE (ITOPF)
UNIÓN INTERNACIONAL PARA LA CONSERVACIÓN DE LA NATURALEZA (UICN)
COMITÉ ASESOR EN PROTECCIÓN DEL MAR (ACOPS)
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE OPERADORES DE BUQUES Y TERMINALES GASEROS (SIGTTO)
GREENPEACE INTERNACIONAL
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE LÍNEAS DE CRUCEROS (CLIA)
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE ARMADORES DE BUQUES DE CARGA SECA (INTERCARGO)
FONDO MUNDIAL PARA LA NATURALEZA (WWF)
ASOCIACIÓN DE FABRICANTES EUROPEOS DE MOTORES DE COMBUSTIÓN INTERNA (EUROMOT)
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE LA INDUSTRIA PETROLERA PARA LA CONSERVACIÓN DEL MEDIO AMBIENTE (IPIECA)
INSTITUTO DE INGENIERÍA, CIENCIA Y TECNOLOGÍA NAVALES (IMarEST)
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE GESTORES NAVALES (INTERMANAGER)
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE BUQUES TANQUE PARA CARGA DIVERSIFICADA (IPTA)
FEDERACIÓN INTERNACIONAL DE VELA (ISAF)
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE CONTRATISTAS MARÍTIMOS (IMCA)
INSTITUTO OCEÁNICO INTERNACIONAL (IOI)
INSTITUTO MUNDIAL DEL TRANSPORTE NUCLEAR (WNTI)
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE CAPITANES DE PUERTO (IHMA)
THE ROYAL INSTITUTION OF NAVAL ARCHITECTS (RINA)
INTERFERRY
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE LA INDUSTRIA DEL COMBUSTIBLE (IBIA)
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE UNIVERSIDADES MARÍTIMAS (IAMU)
FEDERACIÓN INTERNACIONAL DE LOS TRABAJADORES DEL TRANSPORTE (ITF)
CONSEJO INTERNACIONAL DE FABRICANTES DE PINTURA Y TINTAS DE IMPRIMIR (IPPIC)
FONDO INTERNACIONAL PARA LA PROTECCIÓN DE LOS ANIMALES Y SU HÁBITAT (IFAW)
NACE INTERNATIONAL
INSTITUTO NÁUTICO (NI)
CONSEJO MUNDIAL DEL TRANSPORTE MARÍTIMO (WSC)

1.3 También estuvieron presentes el Presidente del Consejo, Sr. Jeffrey G. Lantz (Estados Unidos), el Presidente del Comité de Cooperación Técnica, Sr. Giancarlo Olimbo (Italia), el Presidente del Subcomité de Transporte de Líquidos y Gases a Granel (Subcomité BLG), Sr. Sveinung Oftedal (Noruega), y la Presidenta del Subcomité de Transporte de Mercancías Peligrosas, Cargas Sólidas y Contenedores (Subcomité DSC), Sra. Olga Pestel Lefèvre (Francia).

Discurso inaugural del Secretario General

1.4 El Secretario General dio la bienvenida a los participantes y pronunció su discurso inaugural, cuyo texto íntegro se reproduce en el documento MEPC 60/INF.24.

Observaciones del Presidente

1.5 El Presidente dio las gracias al Secretario General por su discurso inaugural y señaló que los consejos y las peticiones del Secretario General se tendrían muy en cuenta en las deliberaciones del Comité.

Terremotos recientes y manifestación de solidaridad y condolencia

1.6 El Comité expresó su solidaridad y condolencia a los Gobiernos, familias y amigos de las víctimas de los terremotos recientes que habían causado muertes en Chile, Haití y Turquía.

Daños de contaminación transfronterizos ocasionados por la exploración petrolera mar adentro

1.7 La delegación de Indonesia informó al Comité de los avances registrados en cuanto a la Autopista electrónica marina en los estrechos de Malaca y Singapur con asistencia de la OMI y, en particular, de los daños de contaminación transfronterizos en Indonesia ocasionados por la explosión de un pozo de la plataforma petrolera mar adentro de Montara, en las aguas de Australia, las medidas adoptadas por Australia e Indonesia para luchar contra la contaminación, y la posibilidad de establecer un fondo fiduciario para indemnizar por los daños ocasionados por sucesos similares en el futuro. Dado que no hay ningún instrumento jurídico internacional que trate de los daños transfronterizos de contaminación por hidrocarburos ocasionados por la exploración petrolera mar adentro, la delegación de Indonesia instó al Comité a que tuviera presente este asunto para examinarlo en el futuro.

Adopción del orden del día

1.8 El Comité adoptó el orden del día (MEPC 60/1) y acordó seguir durante el periodo de sesiones el calendario provisional (MEPC 60/1/1, anexo 2), en el entendimiento de que estaba sujeto a ajustes en función de los avances que se produjeran cada día. El orden del día adoptado, junto con una lista de los documentos examinados en relación con cada uno de sus puntos, figura en el documento MEPC 60/INF.26.

Poderes

1.9 El Comité tomó nota de que los poderes de las delegaciones asistentes al periodo de sesiones estaban en regla.

2 ORGANISMOS ACUÁTICOS PERJUDICIALES EN EL AGUA DE LASTRE

2.1 El Comité recordó que el Convenio internacional para el control y la gestión del agua de lastre y los sedimentos de los buques (Convenio BWM) había estado abierto a la adhesión de los Estados desde el 31 de mayo de 2005, y tomó nota de que, desde el último periodo de sesiones del MEPC, cuatro Estados (Islas Cook, Islas Marshall, República de Corea y Suecia) se habían adherido al Convenio, con lo que el número de Gobiernos Contratantes se elevaba a 22, lo que representaba el 22,65 % del arqueo de la flota mercante mundial. El Comité instó a los otros Estados Miembros a que ratificaran el Convenio lo antes posible.

INFORMES DE LAS REUNIONES 10ª, 11ª Y 12ª DEL GRUPO DE TRABAJO DEL GESAMP SOBRE EL AGUA DE LASTRE

2.2 El Comité tomó nota de que, desde el último periodo de sesiones del MEPC, se habían celebrado tres reuniones del Grupo de trabajo del GESAMP sobre el agua de lastre: la 10ª reunión (del 14 al 18 de septiembre de 2009), la 11ª reunión (del 19 al 24 de octubre de 2009) y la 12ª reunión (del 7 al 11 de diciembre de 2009), en la sede de la OMI, bajo la presidencia del Sr. Jan Linders. En el transcurso de las tres reuniones, el Grupo de trabajo del GESAMP sobre el agua de lastre examinó un total de 13 propuestas de aprobación de sistemas de gestión del agua de lastre en los que se utilizan sustancias activas, presentadas por Alemania (tres propuestas), China, Dinamarca (dos propuestas), Japón, Noruega, República de Corea (cuatro propuestas) y Sudáfrica.

2.3 El Comité manifestó su agradecimiento por los esfuerzos que los miembros del Grupo de trabajo del GESAMP sobre el agua de lastre habían realizado para ultimar esta tarea y facilitar el oportuno desarrollo de nuevas tecnologías del agua de lastre.

Aprobación inicial

2.4 El Comité, tras examinar las recomendaciones que figuran en el anexo 6 del "Informe de la 10ª reunión del Grupo de trabajo del GESAMP sobre el agua de lastre" (MEPC 60/2/11), los anexos 6, 7 y 8 del "Informe de la 11ª reunión del Grupo de trabajo del GESAMP sobre el agua de lastre" (MEPC 60/2/12) y las recomendaciones que figuran en los anexos 4, 5, 6 y 7 del "Informe de la 12ª reunión del Grupo de trabajo del GESAMP sobre el agua de lastre" (MEPC 60/2/16), acordó conceder la aprobación inicial a:

- .1 el sistema de gestión del agua de lastre SiCURE™, propuesto por Alemania en el documento MEPC 59/2/11;
- .2 el sistema de gestión del agua de lastre de Sunrui, propuesto por China en el documento MEPC 60/2/3;
- .3 el sistema de gestión del agua de lastre DESMI Ocean Guard, propuesto por Dinamarca en el documento MEPC 60/2/4;
- .4 el sistema de gestión del agua de lastre Blue Ocean Guardian (BOG), propuesto por la República de Corea en el documento MEPC 60/2/5;
- .5 el sistema de gestión del agua de lastre de Hyundai Heavy Industries Co., Ltd. (HHI), propuesto por la República de Corea en el documento MEPC 60/2/6;
- .6 el sistema de gestión del agua de lastre "En-Ballast" de Kwang San Co., Ltd. (KS), propuesto por la República de Corea en el documento MEPC 60/2/7;
- .7 el sistema de gestión del agua de lastre OceanGuard™, propuesto por Noruega en el documento MEPC 60/2/8; y
- .8 el sistema de gestión del agua de lastre BalPure® de Severn Trent DeNora, propuesto por Alemania en el documento MEPC 60/2/9.

2.5 El Comité invitó a continuación a las Administraciones de Alemania, China, Dinamarca, Noruega y República de Corea a que, en la elaboración posterior de los sistemas, tuvieran en cuenta todas las recomendaciones formuladas en los informes mencionados

anteriormente (anexo 6 del informe de la 10ª reunión, anexos 6, 7 y 8 del informe de la 11ª reunión y anexos 4, 5, 6 y 7 del informe de la 12ª reunión, respectivamente).

2.6 Tras examinar las recomendaciones que figuran en el anexo 4 del "Informe de la 11ª reunión del Grupo de trabajo del GESAMP sobre el agua de lastre" (MEPC 60/2/12), el Comité acordó no conceder la aprobación inicial al sistema de tratamiento del agua de lastre ATLAS-DANMARK, propuesto por Dinamarca en el documento MEPC 60/2, por los motivos aducidos en el anexo 4 del mencionado informe.

Aprobación definitiva

2.7 El Comité, tras examinar las recomendaciones que figuran en los anexos 4 y 7 del Informe de la 10ª reunión del Grupo de trabajo del GESAMP sobre el agua de lastre (MEPC 60/2/11), así como las recomendaciones que figuran en el anexo 5 del "Informe de la 11ª reunión del Grupo de trabajo del GESAMP sobre el agua de lastre" (MEPC 60/2/12), acordó conceder la **aprobación definitiva** a:

- .1 el sistema de gestión del agua de lastre GloEn-Patrol™, propuesto por la República de Corea en el documento MEPC 59/2/7;
- .2 el sistema de Resource Ballast Technologies, propuesto por Sudáfrica en el documento MEPC 59/2/10; y
- .3 el sistema de gestión del agua de lastre JFE (JFE-BWMS), propuesto por el Japón en el documento MEPC 60/2/2.

2.8 El Comité invitó a continuación a las Administraciones del Japón, la República de Corea y Sudáfrica a que comprobaran que todas las recomendaciones formuladas en los informes mencionados anteriormente (anexos 4 y 7 del informe de la 10ª reunión y anexo 5 del informe de la 11ª reunión, respectivamente) se tienen plenamente en cuenta antes de expedir un certificado de homologación.

2.9 La delegación de Sudáfrica agradeció al Comité y al Grupo de trabajo del GESAMP sobre el agua de lastre su diligente y extensa labor de evaluación de la solicitud de aprobación definitiva presentada por Sudáfrica para su sistema de tratamiento del agua de lastre. Sudáfrica estaba orgullosa de contribuir a los esfuerzos internacionales para ofrecer tecnologías apropiadas y eficaces que respalden los objetivos del Convenio sobre la Gestión del Agua de Lastre e informó al Comité de que su tecnología se había instalado en dos buques: en un caso para efectuar las pruebas de homologación y en el otro con fines comerciales. A lo largo de 2010 se esperaba poder poner en funcionamiento otras cuatro instalaciones comerciales ya que el mercado indicaba que había una gran demanda de soluciones. Gracias a un acuerdo de licencias con un importante proveedor noruego, la tecnología ya está disponible para ayudar a hacer frente a la enorme demanda mundial.

2.10 Al ser un país con un litoral extenso, valioso y vulnerable, Sudáfrica tiene interés en proteger las aguas internacionales de las especies foráneas invasivas. Varios de los siete puertos principales del país se encuentran rodeados de complejos ecosistemas en perfecto estado de conservación, con una biodiversidad, y los recursos asociados a ésta, que sustentan la economía nacional. Sudáfrica ha adoptado medidas importantes, entre ellas la ratificación del Convenio sobre el Agua de Lastre, para preservar sus recursos naturales, y piensa que las tecnologías de que se dispone actualmente justifican los esfuerzos realizados para implantar el convenio. Sudáfrica alentó a los miembros a considerar la posibilidad de ratificar rápidamente el Convenio sobre el Agua de Lastre para que éste pueda entrar en

vigor y esas tecnologías puedan cumplir su fin en la flota mundial y contribuir a la protección de todas las aguas.

2.11 Tras examinar las recomendaciones que figuran en el anexo 5 del "Informe de la 10ª reunión del Grupo de trabajo del GESAMP sobre el agua de lastre" (MEPC 60/2/11), el Comité acordó no conceder la aprobación definitiva al sistema de gestión del agua de lastre Ecochlor®, propuesto por Alemania en el documento MEPC 59/2/9, por los motivos aducidos en el anexo 5 del mencionado informe.

2.12 A este respecto, la delegación de Alemania manifestó su agradecimiento por la ardua labor desempeñada por el Grupo de trabajo del GESAMP sobre el agua de lastre y reconoció el gran esfuerzo realizado por los miembros del Grupo para hacer frente a la importante carga de trabajo entre el MEPC 59 y el presente periodo de sesiones. No obstante, la delegación declaró que la propuesta de aprobación del sistema Ecochlor había sido examinada a fondo por las autoridades competentes alemanas y que no podía estar de acuerdo con la conclusión del GESAMP, dado que, en su opinión, el oxidante residual total no era un parámetro adecuado en esta situación concreta. A pesar de lo anterior, Alemania señaló su intención de volver a presentar su propuesta para la aprobación definitiva del sistema de gestión del agua de lastre Ecochlor.

2.13 Al examinar el documento MEPC 60/2/1, que contiene una solicitud de aprobación definitiva del sistema de gestión del agua de lastre de HHI (EcoBallast) de la República de Corea, el Comité recordó que, cuando examinó la solicitud de aprobación inicial del sistema mencionado (MEPC 59/2/4), el Grupo de trabajo del GESAMP sobre el agua de lastre opinó que la solicitud cumplía también las prescripciones del Procedimiento (D9) para la aprobación definitiva y que ya no era necesario que el Grupo examinara la solicitud de aprobación definitiva. A partir de la recomendación previa del Grupo, el Comité acordó conceder la aprobación definitiva al sistema de gestión del agua de lastre de HHI (EcoBallast).

Volumen de la información no confidencial para la aprobación inicial o la aprobación definitiva

2.14 El Comité, tras observar que, en algunos casos, la información no confidencial para la aprobación inicial y la aprobación definitiva que se le había presentado superaba las 110 páginas, lo cual aumentaba de manera significativa su carga de trabajo, invitó a los miembros a que limitaran el volumen de dicha información, si era posible, a 30 páginas como máximo.

Reuniones futuras del Grupo de trabajo del GESAMP sobre el agua de lastre

2.15 El Comité tomó nota también de que la celebración de la próxima reunión ordinaria del Grupo de trabajo del GESAMP sobre el agua de lastre, es decir, la 13ª reunión, se había previsto provisionalmente para los días 24 a 28 de mayo de 2010, e invitó a los miembros a que presentaran al MEPC 61 sus propuestas de aprobación (expedientes de solicitud) y la descripción no confidencial de sus sistemas de gestión del agua de lastre lo antes posible y a más tardar el jueves 1 de abril de 2010.

2.16 El Comité tomó nota además de que, tras reconocer que existe la posibilidad de que se presenten más de cuatro propuestas para que el MEPC 61 las examine y apruebe, el Grupo de trabajo del GESAMP sobre el agua de lastre había indicado que estaba dispuesto a celebrar una reunión más a fin de tratar el mayor número posible de propuestas, siempre que se den todas las condiciones necesarias para organizar dicha reunión.

2.17 A tal respecto, el Comité reiteró su petición a las Administraciones de que evaluaran a fondo los expedientes de solicitud y confirmaran que son satisfactorios y que están completos antes de presentar sus propuestas a la Organización de conformidad con el Procedimiento (D9).

Otros asuntos derivados de las reuniones del Grupo de trabajo del GESAMP sobre el agua de lastre

2.18 El Comité coincidió con la propuesta del Grupo de trabajo del GESAMP sobre el agua de lastre de que la información sobre los oxidantes residuales totales (TRO) y el cloro residual total (TRC) debería facilitarse en forma de mg/l (TRO) o Cl₂ (TRC) para los sistemas que utilicen o produzcan oxidantes a fin de tratar el agua de lastre.

2.19 Tras examinar las recomendaciones del Grupo de trabajo del GESAMP sobre el agua de lastre de pasar de los expedientes en papel a los expedientes electrónicos, el Comité invitó a los Estados Miembros a que presentaran, en la medida de lo posible, sus expedientes de solicitud en forma electrónica, con miras a facilitar el proceso de examen del Grupo.

2.20 Al presentar el documento MEPC 60/2/15, que trata del mandato del Grupo de trabajo del GESAMP sobre el agua de lastre, la delegación de Alemania propuso que, durante el examen de las solicitudes, el Grupo convocara reuniones (en persona o por teleconferencia) con los fabricantes/Administraciones para aclarar cualquier cuestión pendiente. Si no, podía haber malentendidos que retrasaran de forma importante el proceso de examen de las solicitudes. Asimismo, la falta de contacto directo entre el solicitante y el Grupo y la ausencia de un procedimiento establecido para las aclaraciones podían menoscabar gravemente los derechos de los solicitantes en el proceso de aprobación.

2.21 El Presidente del Grupo de trabajo del GESAMP sobre el agua de lastre declaró que cualquier modificación o enmienda del mandato asignado al GESAMP en 2005 debería examinarse con cautela y que deberían evaluarse detenidamente las repercusiones de dichos cambios. Informó al Comité de que, de acuerdo con la metodología actual, el Grupo se comunica con los solicitantes/Administraciones para aclarar diversos aspectos relacionados con las propuestas; esta comunicación se realiza principalmente mediante mensajes de correo electrónico, debido a la diferencia horaria entre Londres y los países de los solicitantes y a la necesidad de que haya constancia por escrito de la información facilitada. Indicó también que si se diera carácter formal a dichas comunicaciones asignando dos horas a cada solicitud, como se pide en la propuesta, se necesitaría para ello un día de trabajo, lo que, por consiguiente, limitaría la labor del Grupo a no más de tres solicitudes por reunión. El Presidente del Grupo de trabajo del GESAMP sobre el agua de lastre explicó que el Grupo continúa dispuesto a comunicarse con los solicitantes para aclarar aspectos técnicos, pero es reacio a entrar en debates sobre las recomendaciones formuladas al Comité, que podrían ser contraproducentes y traducirse en discusiones prolongadas, y concluyó diciendo que el Grupo estaba dispuesto a examinar a fondo las propuestas formuladas por Alemania y todas las posibles consecuencias, e informar de su examen al MEPC 61.

2.22 Tras tomar nota de que la mayoría de las delegaciones que tomaron la palabra apoyaban en principio la propuesta de Alemania de asignar un tiempo limitado a las deliberaciones entre el Grupo de trabajo del GESAMP sobre el agua de lastre y los solicitantes/Administraciones a título de prueba, en tanto que otras opinaban que el procedimiento actual es suficientemente claro y que ya hay comunicación entre las dos partes, el Comité pidió al Grupo que mantenga tales deliberaciones, a título de prueba, en su próxima o próximas reuniones con arreglo al mandato propuesto, con la salvedad de que tales reuniones deberían celebrarse a petición de las Administraciones, y únicamente durante la evaluación para la aprobación definitiva. Se invitó al Grupo a que informe al

MEPC 61 de sus conclusiones y de las lecciones aprendidas. A continuación, la cuestión se remitirá al Grupo de examen del agua de lastre del MEPC 61, teniendo en cuenta el informe del Grupo de trabajo del GESAMP sobre el agua de lastre.

2.23 La delegación del Japón señaló a la atención del Comité la considerable carga de trabajo del Grupo de trabajo del GESAMP sobre el agua de lastre y pidió que se redujera al mínimo cualquier carga adicional que pudiera obstaculizar la labor del Grupo.

SEGUNDA REUNIÓN DE BALANCE SOBRE LAS ACTIVIDADES DEL GRUPO DE TRABAJO DEL GESAMP SOBRE EL AGUA DE LASTRE

2.24 Tras recordar que el MEPC 59 se había mostrado de acuerdo con la recomendación de celebrar un segundo seminario a fin de seguir elaborando "instrumentos" adecuados para aumentar la eficacia del Grupo de trabajo del GESAMP sobre el agua de lastre con objeto de absorber el aumento significativo de la carga de trabajo, el Comité tomó nota de que la segunda reunión de balance sobre las actividades del Grupo de trabajo del GESAMP sobre el agua de lastre se había celebrado en la sede de la OMI, en Londres, del 26 al 28 de octubre de 2009, bajo la presidencia del Sr. Jan Linders.

2.25 Al examinar el informe del seminario (MEPC 60/2/13), el Comité tomó nota de que en el seminario se habían logrado avances significativos con respecto a las hipótesis de exposición del ser humano, los modelos de evaluación del riesgo ambiental para la descarga del agua de lastre y la base de datos de los subproductos químicos que se forman durante el tratamiento del agua de lastre. El Comité tomó nota también de que será necesario celebrar otro seminario, posiblemente en el segundo semestre de 2010, para ultimar la labor, y acordó examinar la versión actualizada de la Metodología para la recopilación de información y la realización del trabajo del Grupo de trabajo del GESAMP sobre el agua de lastre, incluidos los nuevos "instrumentos" mencionados *supra*, en el MEPC 62, con miras a su aprobación y difusión como nueva circular técnica BWM.

Resolución MEPC sobre la instalación de sistemas de gestión del agua de lastre en los buques nuevos para cumplir las fechas de aplicación que figuran en el Convenio BWM

2.26 El Comité recordó que el MEPC 59 había determinado que había un número suficiente de tecnologías de tratamiento del agua de lastre homologadas para los buques sujetos a la regla B-3.3 y construidos en 2010, y había encargado a la Secretaría que elaborara un proyecto de resolución MEPC para su examen y adopción en el presente periodo de sesiones, en el que se pidiera a las Administraciones que fomentasen la instalación de sistemas de gestión del agua de lastre en los buques nuevos de conformidad con las fechas de aplicación que figuran en el Convenio BWM.

2.27 Las delegaciones de España, Sudáfrica y la UICN manifestaron su respaldo a la resolución y sugirieron reforzar la importante función desempeñada por GloBallast en la difusión de información sobre la gestión del agua de lastre. La UICN se refirió, en particular, al éxito de la serie de actos organizados por GloBallast en colaboración con la Universidad Marítima Mundial y el Proyecto del agua de lastre del mar del Norte, y recomendó dar seguimiento a esta iniciativa, que había demostrado ser beneficiosa para todas las partes interesadas.

2.28 Tras expresar su interés por la ratificación oportuna del Convenio sobre la Gestión del Agua de Lastre, las delegaciones de las Bahamas y de Singapur reiteraron su preocupación por la falta de certidumbre con respecto a los procedimientos de muestreo, que se veía como el motivo principal para aplazar la ratificación del instrumento.

2.29 El Comité tomó nota de la información facilitada por el observador de la Comisión Europea con respecto a la iniciativa actual de la Agencia Europea de Seguridad Marítima (AESM) de elaborar un proyecto para el muy necesario documento de orientación sobre protocolos de muestreo y análisis, y la petición urgente del BLG 14 de que los Estados Miembros realicen aportaciones técnicas sobre este asunto, que podrían ser examinadas por el Grupo de examen sobre el agua de lastre en el MEPC 61 para facilitar la ultimación de dicho documento en el BLG 15.

2.30 El Comité tomó nota también de la información facilitada por la delegación del Brasil sobre la aprobación reciente del Convenio BWM por el Parlamento brasileño y de que los instrumentos de ratificación se depositarían ante el Secretario General de la Organización en un futuro próximo.

2.31 Tras el examen del proyecto de texto de la resolución MEPC sobre la instalación de sistemas de gestión del agua de lastre en los buques nuevos (MEPC 60/2/10), y habiendo tomado nota de las preocupaciones manifestadas, el Comité acordó enmendar el párrafo 1 de la parte dispositiva de la resolución de manera que dijera lo siguiente:

"EXHORTA A LOS ESTADOS que aún no lo han hecho a que ratifiquen, acepten o aprueben el Convenio BWM, o se adhieran a él, tan pronto como les sea posible;"

y adoptó la resolución MEPC.188(60), cuyo texto figura en el anexo 1.

OTRA INFORMACIÓN RELACIONADA CON LA GESTIÓN Y EL CONTROL DEL AGUA DE LASTRE

2.32 El Comité tomó nota con agradecimiento de la información recogida en los documentos siguientes:

- .1 MEPC 60/2/14 (India): sobre la actualización del formulario electrónico de notificación sobre el agua de lastre autovalidado;
- .2 MEPC 60/INF.2 (ROPME/MEMAC): sobre la implantación de la zona de cambio del agua de lastre fuera de la zona especial de ROPME;
- .3 MEPC 60/INF.11 (India): sobre la implantación del programa de gestión del agua de lastre (BAMPI) en la India;
- .4 MEPC 60/INF.14 (República de Corea): sobre la homologación del sistema NK-O3 BlueBallast (ozono) (se expidió un certificado de homologación el 24 de noviembre de 2009);
- .5 MEPC 60/INF.15 (Noruega): sobre el brote de salmonella en ganado, debido posiblemente a una infección transmitida a través del agua de lastre;
- .6 MEPC 60/INF.16 (Turquía): sobre la implantación de la gestión del agua de lastre en Turquía, incluidas las prescripciones de cambio del agua de lastre para los buques que entren en puertos del mar Mediterráneo oriental; y
- .7 MEPC 60/INF.17 (Reino Unido): sobre la segunda actualización de la guía del sector de Lloyd's Register acerca de los sistemas de gestión del agua de lastre.

2.33 A petición del observador de ROPME, en el anexo 2 figura una declaración sobre las medidas de gestión del agua de lastre implantadas en la zona marítima de ROPME.

2.34 En respuesta a una petición de aclaración sobre el documento MEPC 60/INF.2, el observador de ROPME declaró que el párrafo 2 de la primera página del anexo del documento MEPC 60/INF.2 debía interpretarse de conformidad con la disposición que figura en el párrafo 1 de la regla B-4 del Convenio sobre la Gestión del Agua de Lastre. Además, el observador de ROPME aclaró que está previsto que todos los buques cambien el agua de lastre fuera de la zona marítima de ROPME e indicó que en el documento MEPC 59/INF.3 (ROPME-MEMAC) se facilita una descripción de dicha zona, incluido el mapa.

3 RECICLAJE DE BUQUES

3.1 El Comité tomó nota de que el Convenio internacional de Hong Kong para el reciclaje seguro y ambientalmente racional de los buques, 2009 (el Convenio de Hong Kong) ha estado abierto a la firma desde el 1 de septiembre de 2009, y continuará así hasta el 31 de agosto de 2010. Hasta el momento solamente Francia ha firmado el Convenio a reserva de ratificación. El Comité instó a que más países firmasen el Convenio durante el plazo restante.

3.2 El Comité recordó que, con posteridad a la adopción del Convenio de Hong Kong, el MEPC 59 había adoptado las "Directrices para la elaboración del inventario de materiales potencialmente peligrosos" y que también había constituido un grupo de trabajo por correspondencia para que prosiguiese elaborando las "directrices para el reciclaje seguro y ambientalmente racional de los buques".

DECLARACIONES GENERALES

3.3 La delegación de Bangladesh informó al Comité de un programa de cooperación técnica sobre reciclaje sostenible de buques, de conformidad con el Convenio de Hong Kong, constituido entre Noruega y Bangladesh, en colaboración con la Secretaría de la OMI. El objetivo del programa es facilitar asistencia y creación de capacidad para dar cumplimiento a las prescripciones sobre el reciclaje seguro y ambientalmente racional de los buques, de conformidad con el Convenio, con miras a ratificarlo. La constitución del programa fue resultado de un cursillo exitoso celebrado en febrero de 2010 en Chittagong (Bangladesh). Uno de los elementos de la propuesta es formar a los empleadores y a los empleados. Se invitó a otros Estados Miembros u organizaciones que quisiesen contribuir a la actividad planeada, a que se pusiesen en contacto con Bangladesh o Noruega.

3.4 La delegación de Tailandia informó al Comité de que se había ofrecido a albergar un cursillo regional sobre la implantación temprana de las normas del Convenio de Hong Kong, del 25 al 27 de mayo de 2010, en Pattaya, de manera coherente con lo dispuesto en la resolución 5, tal como la adoptó la Conferencia Diplomática celebrada en mayo de 2009. El objetivo del cursillo es concienciar al sector del reciclaje de buques, al de los propietarios de buques y a los Estados Miembros de la OMI, de la conveniencia de aplicar las normas técnicas del Convenio, con carácter voluntario, tanto a los buques como a las instalaciones de reciclaje de buques bajo su jurisdicción, con antelación a la entrada en vigor del Convenio y tan pronto como fuese viable desde el punto de vista operacional.

3.5 La delegación de Turquía señaló que, tras haber aceptado una propuesta de la Secretaría, acogió con éxito un cursillo regional sobre reciclaje de buques en Aliaga (Izmir) el 23 y el 24 de octubre de 2009, con el apoyo del Gobierno central y la participación de funcionarios de autoridades locales, regionales y centrales, expertos internacionales así como del sector turco del reciclaje de buques, que prestaron ayuda para organizar el cursillo y dar acogida. El primer día del cursillo, los participantes visitaron las instalaciones de reciclaje de buques de Aliaga y se les informó de cómo se lleva a cabo el reciclaje de buques en Turquía, se facilitó información sobre el mercado, la evolución histórica del

sector, los sistemas adoptados para la gestión ambientalmente racional de los materiales potencialmente peligrosos, las prescripciones en materia de documentación, y el sistema de supervisión gubernamental. En el segundo día, varios expertos examinaron una gama de asuntos relacionados con el Convenio de Hong Kong y sus directrices, y también se abarcaron cuestiones específicas relacionadas con las prácticas del reciclaje y el proceso de ratificación en Turquía.

PLANIFICACIÓN DE LA LABOR

3.6 El Comité tomó nota de que se habían presentado 10 documentos dentro de este punto del orden del día y acordó desarrollar su labor de conformidad con el siguiente plan:

- .1 bajo el epígrafe "Elaboración de directrices", examinar ocho documentos relativos a la elaboración de las directrices para el reciclaje seguro y ambientalmente racional de los buques; y
- .2 bajo el epígrafe "Otras cuestiones" examinar dos documentos relativos a orientaciones para el reciclaje de los buques sin pabellón y los buques que enarbolan el pabellón de un Estado no Parte, y los valores umbral para las sustancias radiactivas, por lo que respecta a las Directrices para la elaboración del inventario de materiales potencialmente peligrosos.

ELABORACIÓN DE LAS DIRECTRICES

3.7 El Comité agradeció al Japón su apoyo continuo como coordinador del Grupo de trabajo por correspondencia y su excelente labor. El Comité acordó, que en su desarrollo posterior, las directrices para las instalaciones deberían ser más fáciles de utilizar, breves y claras. El Comité también confirmó que las directrices no deberían ir más allá de las prescripciones del Convenio de Hong Kong y, a este respecto, estuvo de acuerdo en que sería útil insertar referencias, en el texto de las directrices, a las reglas pertinentes del Convenio. Por último, el Comité dio su visto bueno a la propuesta de Noruega (MEPC 60/3/8) de elaborar paralelamente las tres directrices (sobre las instalaciones, sobre el plan de reciclaje del buque y sobre la autorización de las instalaciones de reciclaje de buques) a fin de que se pueda entender mejor la interrelación entre las mismas.

3.8 El Comité acordó pedir al Grupo de trabajo sobre las directrices para el reciclaje de buques que examinase el informe del Grupo de trabajo por correspondencia interperiodos (documento MEPC 60/3, Japón), como base para proseguir elaborando las "directrices para el reciclaje seguro y ambientalmente racional de los buques", tomando en consideración las deliberaciones del pleno.

3.9 El Comité también le pidió al Grupo de trabajo que diese comienzo a las labores sobre las "directrices para la elaboración del plan de reciclaje del buque" y que confeccionase un plan de trabajo, con un calendario apropiado, para la elaboración de las directrices conexas con el Convenio de Hong Kong, tomando en consideración las observaciones al respecto de presentadas por Noruega en el documento MEPC 60/3/8.

3.10 La delegación de Turquía informó al Comité de que Turquía, conjuntamente con Alemania y Francia, había empezado a trabajar en un proyecto de texto de las directrices para la autorización de las instalaciones de reciclaje de buques, partiendo del proyecto anterior de Noruega. Este esfuerzo colaborativo tenía como objetivo ser de ayuda en la labor del Comité poniendo a disposición del MEPC 61 un texto básico para la elaboración de las directrices para la autorización.

OTRAS CUESTIONES**Orientaciones para el reciclaje de los buques sin pabellón y de los buques que enarbolan el pabellón de un Estado no Parte**

3.11 En relación con el documento MEPC 60/3/3 (Islas Marshall), y por lo que respecta a la necesidad de elaborar orientaciones con respecto al reciclaje de buques sin pabellón y de buques que enarbolan el pabellón de un Estado no Parte, el Comité acordó pedir al Grupo de trabajo que examinase ese documento y que propusiese medidas apropiadas al respecto. A este respecto, la delegación de la India instó al Comité a que tomase en consideración un suceso grave que tuvo lugar a comienzos de 2010, cuando un buque de pasaje, en el cual posteriormente se encontraron grandes cantidades de desechos potencialmente peligrosos, llegó para su reciclaje a Alang, en el Estado de Gujarat (India) siendo falsos todos los certificados reglamentarios. Asimismo, las autoridades del supuesto Estado de matrícula confirmaron que el buque no estaba inscrito en ese registro.

Niveles umbral para sustancias radiactivas en relación con las directrices para la elaboración del inventario de materiales potencialmente peligrosos

3.12 En el documento MEPC 60/3/2, el Organismo Internacional de Energía Atómica señaló que en las Directrices para la elaboración del inventario de materias potencialmente peligrosas, adoptadas mediante la resolución MEPC.179(59), se especifica que las sustancias radiactivas "no tienen valor umbral". No obstante, podrían quedar exentas de la necesidad de control reglamentario pequeñas cantidades de sustancias radiactivas, basándose en los criterios y procedimientos de exención elaborados y publicados por el OIEA. El Comité tomó nota de que la propuesta consistía en añadir la siguiente nota a pie de página en el apéndice 1 de las Directrices, cuando éstas se publiquen conjuntamente con el Convenio como una publicación de la OMI:

"No obstante, téngase presente que a fin de determinar las cantidades de sustancias radiactivas que podrían quedar exentas de la necesidad de control reglamentario, se han determinado "criterios de exención" en las Normas de Seguridad del OIEA (Colección Seguridad N° 115, Normas básicas internacionales de seguridad para la protección contra radiación ionizante y para la seguridad de la fuente de radiación, Ficha 1, p. 81-89, Viena, 1996. El OIEA está actualizando la colección seguridad N° 115). Por razones prácticas, el OIEA ha fijado valores (por ejemplo, "niveles de exención") que pudieran considerarse "umbrales", por debajo de los cuales las sustancias podrían quedar automáticamente exentas de todo control sin ninguna consideración ulterior. Las autoridades reguladoras nacionales normalmente disponen niveles de exención para fuentes radiactivas y otros materiales radioactivos."

3.13 El Comité se mostró conforme con solicitar al Grupo de trabajo que examinase esta propuesta y que sugiriese las medidas oportunas que habían de adoptarse.

CONSTITUCIÓN DEL GRUPO DE TRABAJO SOBRE LAS DIRECTRICES PARA EL RECICLAJE DE BUQUES

3.14 El Comité acordó constituir el Grupo de trabajo sobre las directrices para el reciclaje de buques bajo la presidencia de la Sra. Kristin-Elise Frogg (Noruega), con el siguiente mandato:

"Tomando como base el informe del Grupo de trabajo por correspondencia sobre las directrices para el reciclaje de buques (documento MEPC 60/3, Japón) así como

las observaciones, propuestas y las decisiones del pleno, se pide al Grupo de trabajo sobre las directrices para el reciclaje de buques que:

- .1 continúe elaborando las "directrices para el reciclaje seguro y ambientalmente racional de los buques", tomando en consideración las observaciones y propuestas presentadas en los documentos MEPC 60/3/4 (Japón), MEPC 60/3/5 (Japón), MEPC 60/3/6 (Dinamarca), MEPC 60/3/8 (Noruega), MEPC 60/3/1 (IAEA), y MEPC 60/3/7 (IACS);
- .2 dé comienzo a la preparación de las "directrices para la elaboración del plan de reciclaje del buque" tomando en consideración el documento MEPC 60/3/4 (Japón);
- .3 establezca un plan de trabajo futuro, con el calendario oportuno, para la elaboración de las directrices conexas con el Convenio de Hong Kong, de forma coherente con las resoluciones 4 y 5 de la Conferencia internacional sobre el reciclaje seguro y ambientalmente racional de los buques, 2009, para la aprobación del Comité, tomando en consideración las observaciones pertinentes presentadas por Noruega en el documento MEPC 60/3/8;
- .4 examine las propuestas que figuran en los documentos MEPC 60/3/3 (Islas Marshall) y MEPC 60/3/2 (OIEA) y proponga las medidas oportunas;
- .5 elaborare un proyecto de mandato para un grupo de trabajo por correspondencia interperiodos sobre las directrices para el reciclaje de buques; y
- .6 presente un informe por escrito al pleno el jueves 25 de marzo de 2010".

INFORME DEL GRUPO DE TRABAJO SOBRE LAS DIRECTRICES PARA EL RECICLAJE DE BUQUES

3.15 El Comité examinó y aprobó en general el informe del Grupo de trabajo (MEPC 60/WP.8) y, en especial, (los números de los párrafos se refieren a los del documento MEPC 60/WP.8):

- .1 tomó nota de los avances alcanzados por el Grupo sobre la elaboración del proyecto de directrices para el reciclaje seguro y ambientalmente racional de los buques (párrafos 4 a 12);
- .2 tomó nota de que el Grupo había comenzado a trabajar en las directrices para la elaboración del plan de reciclaje del buque (párrafos 13 a 15);
- .3 refrendó la propuesta de plan de trabajo y el calendario para continuar elaborando las directrices conexas con el Convenio de Hong Kong (párrafo 16) que figura en el anexo 3;
- .4 tomó nota del resultado del examen por el Grupo de la elaboración de orientaciones sobre el reciclaje de buques sin pabellón y buques que enarbolan el pabellón de Estados que no son partes en el Convenio (párrafo 17);

- .5 refrendó la adición de una nota a pie de página en el apéndice 1 de las Directrices para la elaboración del inventario de materiales potencialmente peligrosos, tal como se adoptó mediante la resolución MEPC.179(59), referida a los niveles umbral para sustancias radiactivas, cuando estas directrices se publiquen conjuntamente con el Convenio, como una publicación de la OMI (párrafos 18 y 19); y
- .6 se mostró conforme con que se volviera a constituir el Grupo de trabajo por correspondencia interperiodos sobre las directrices para el reciclaje de buques, coordinado por el Japón*, con el proyecto de mandato especificado (párrafo 20).

3.16 La Cámara Naviera Internacional dijo que era necesario definir en las directrices métodos coherentes para el muestreo de los materiales potencialmente peligrosos. La falta de valores umbral explícitos y de excepciones en las directrices también era preocupante, y era necesario seguir trabajando al respecto. Varias delegaciones apoyaron la declaración de la ICS.

3.17 El Comité agradeció al Presidente y a los miembros del Grupo de trabajo su ardua labor. El Comité también agradeció al Japón los considerables esfuerzos invertidos en la preparación de los documentos de base de las directrices para las instalaciones.

4 PREVENCIÓN DE LA CONTAMINACIÓN ATMOSFÉRICA OCASIONADA POR LOS BUQUES

4.1 El Comité tomó nota de que este punto del orden del día comprendía dos temas principales: las cuestiones relacionadas con el Anexo VI del Convenio MARPOL y el control de las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes de los buques. El Comité acordó examinar en primer lugar las cuestiones relacionadas con el Anexo VI del Convenio MARPOL y a continuación las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes de los buques.

CUESTIONES DE CONTAMINACIÓN ATMOSFÉRICA Y CUESTIONES RELACIONADAS CON EL ANEXO VI DEL CONVENIO MARPOL

4.2 El Comité recordó que el MEPC 58 había adoptado por unanimidad el Anexo VI revisado del Convenio MARPOL, mediante la resolución MEPC.176(58), y el Código Técnico sobre los NO_x 2008, mediante la resolución MEPC.177(58), y al haber concluido el periodo de aceptación el 1 de enero de 2010 se observó que los dos instrumentos revisados habían entrado en vigor, según estaba previsto, el 1 de julio de 2010.

*

Coordinador:

Sr. Shinichiro OTSUBO
Director de Reglas Internacionales
División de Normas de Seguridad
Bureau Marítimo
Ministerio de Tierra, Infraestructuras, Transporte y Turismo
Teléfono: +81 3 5253 8636
Facsímil: +81 3 5253 1644
Correo electrónico: otsubo-s24r@mlit.go.jp

Equivalencias

4.3 El Comité acordó que el examen de los documentos MEPC 60/4/19 presentado por IMarEST, en el que se proponían enmiendas a las Directrices sobre los sistemas de limpieza de los gases de escape, 2009, y MEPC 60/4/25 presentado por Noruega, en el que figuran propuestas para garantizar una aplicación sólida y uniforme de la regla 4 del Anexo VI del Convenio MARPOL, se aplazará hasta el MEPC 61. Se invitó a las delegaciones interesadas a que presentasen más documentos al respecto en el próximo periodo de sesiones.

Especificación de los combustibles para uso marítimo

4.4 El Comité tomó nota del documento MEPC 60/4/42, presentado por la ISO, en el que se facilita la situación de la revisión de la norma ISO 8217 "Especificación de los combustibles para uso marítimo" indicando que se esperaba con confianza que la versión FDIS (proyecto definitivo de la norma internacional) se publicara antes del 1 de julio de 2010. Según se indica en el párrafo 8 de dicho documento, en el momento de presentarlo, la ISO no estaba en condiciones de asesorar al Comité sobre el contenido y los pormenores de la versión FDIS de la norma ISO 8217.

4.5 El Comité acogió con satisfacción la información de que la Secretaría había recibido la nueva versión FDIS y de que ésta se publicaría como un documento del MEPC 61 para permitir a las delegaciones interesadas proporcionar observaciones por escrito. El Comité también acogió con satisfacción la información facilitada verbalmente por la delegación observadora de la ISO de que la norma se habrá publicado en su forma definitiva de aquí a la celebración del MEPC 61. El Comité acordó examinar esta cuestión en detalle en su próximo periodo de sesiones e invitó a los miembros interesados a que proporcionaran más ponencias al respecto.

Sustancias que agotan la capa de ozono y coordinación con el PNUMA

4.6 El Comité examinó el documento MEPC 60/4/27 (Secretaría) en el que se proporciona información sobre la posible incertidumbre del sector del transporte marítimo en relación con los procedimientos correctos que hay que aplicar al adquirir determinados gases refrigerantes para su utilización a bordo. Esta incertidumbre podría dar lugar a problemas cuando los buques necesiten adquirir dichos gases en puertos extranjeros, y a una posible laguna en la recopilación y notificación de datos sobre la importación/exportación de las sustancias que agotan la capa de ozono. En el documento también se indicaba que la Secretaría del Ozono del PNUMA tenía la intención de poner esta cuestión en conocimiento de sus Partes en la reunión que se celebraría en junio de 2010.

4.7 El Comité acordó que resultaría útil disponer de información adicional sobre los procedimientos de compra de HSFC en puertos extranjeros (europeos) para las administraciones marítimas y para el sector del transporte marítimo, y que dicha información se podría comunicar mediante una circular MEPC. Además, el Comité pidió a la Secretaría que siguiera en contacto con la Secretaría del Ozono y elaborara un proyecto de circular MEPC para que se examine en el próximo periodo de sesiones.

Certificado IAPP – Anexo VI revisado del Convenio MARPOL

4.8 En relación con la entrada en vigor del Anexo VI revisado del Convenio MARPOL el 1 de julio de 2010, el Comité examinó el documento MEPC 60/4/32, presentado por la IACS, en el que se indica que es preciso que haya mayor claridad en los casos en los que sea necesario volver a expedir certificados y suplementos IAPP, tras la entrada en vigor de

las enmiendas. El Comité acordó que el Grupo de trabajo debía seguir examinado esta cuestión y acordó darle las instrucciones pertinentes.

Información técnica para facilitar la elaboración de los planes de gestión de los COV

4.9 El Comité recordó que el MEPC 59 había acordado que disponer de información técnica adicional sobre los sistemas de control de la presión de vapor y su funcionamiento asistiría al sector del transporte marítimo en la elaboración de los planes de gestión de los compuestos orgánicos volátiles (COV), que se exigen para todos los buques tanque que transportan crudo, en el Anexo VI del Convenio MARPOL. Basándose en esto, el MEPC 59 se mostró de acuerdo con la información técnica relativa a los sistemas y el funcionamiento para ayudar en la elaboración de los planes de gestión de los COV para los buques tanque que transportan crudo, según figura en el anexo de la circular MEPC.1/Circ.680.

4.10 El Comité examinó la información técnica para facilitar la elaboración de los planes de gestión de los COV, que figura en el documento MEPC 60/4/38 presentado por Noruega, y acordó que el Grupo de trabajo debía seguir examinándola y, en particular, debía determinar si esta información era o no pertinente y de la misma naturaleza que la información técnica recogida en la circular MEPC.1/Circ.680 y, de serlo, elaborar un proyecto de circular aparte con las referencias oportunas a la circular MEPC.1/Circ.680 para que el Comité lo examinara.

CONTROL DE LAS EMISIONES DE GASES DE EFECTO INVERNADERO PROCEDENTES DEL TRANSPORTE MARÍTIMO

Resultados de la CP 15

4.11 El Comité recordó que había realizado progresos considerables en su último periodo de sesiones con respecto a los tres pilares de la labor de la Organización sobre los GEI, las medidas de reducción técnicas y operacionales y los posibles instrumentos de mercado. Tras un examen detallado y una labor meticulosa, en particular la realizada en el seno del Grupo de trabajo, el Comité produjo una serie de medidas sólidas y eficaces para mejorar la eficacia del uso de combustible de los buques y acordó la distribución de cuatro circulares MEPC sobre las medidas técnicas y operacionales. Tras mantener un debate detallado en el que se habían examinado todos los aspectos cuidadosamente, también se acordó un plan de trabajo, que concluirá en 2011, para seguir examinando las medidas de mercado.

4.12 El Comité recordó también que el MEPC 59 había observado que 2009 era un año clave en las negociaciones sobre el cambio climático que culminaron en la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (CP 15/RP 5) en Copenhague (Dinamarca) en diciembre. Se había esperado que la CP 15 adoptara un nuevo tratado posterior a 2012 para combatir el cambio climático, acordado por las 192 Partes en la CMNUCC. Teniendo en cuenta las opiniones de las Partes en la CMNUCC y basándose parcialmente en la información presentada por la OACI y la OMI, también se había esperado que la CP 15 examinara la forma de reglamentar, en el ámbito internacional, las emisiones ocasionadas por la aviación civil internacional y el transporte marítimo en el régimen que estaría vigente después de 2012 para combatir el cambio climático.

4.13 El Comité recordó asimismo que había pedido a la Secretaría que siguiera colaborando con la Secretaría de la CMNUCC, asistiendo a las reuniones pertinentes de la CMNUCC e informando de los resultados de la labor de la OMI en dichas reuniones y, en particular, a la CP 15/RP 5. También se había pedido a la Secretaría que continuara informando de los avances y novedades que se registraran en el seno de la CMNUCC sobre las emisiones del transporte marítimo internacional y la labor del Comité.

Información sobre el proceso de la CMNUCC

4.14 El Comité tomó nota con satisfacción de la información proporcionada en los documentos que incluían el informe de la Secretaría sobre las actividades de preparación de la Conferencia de Copenhague y de los resultados de ésta (documentos MEPC 60/4/9, MEPC 60/4/9/Add.1 y MEPC 60/INF.9). El Comité tomó nota en particular de los siguientes aspectos:

La Secretaría de la OMI había participado en todas las reuniones preparatorias pertinentes y había presentado tres documentos a la Conferencia de Copenhague, los cuales figuran en el anexo del documento MEPC 60/INF.9:

- .1 un documento sobre la postura de la OMI en el que se resaltaban los objetivos de la OMI para la Conferencia;
- .2 un documento informativo en el que figuraba una descripción más detallada de la labor de la OMI en relación con los GEI, incluidas las descripciones de las medidas técnicas y operacionales, el resumen de las medidas de mercado que se están examinando e información sobre la función de la OMI en la reglamentación del transporte marítimo internacional en general; y
- .3 una sinopsis del Segundo Estudio de la OMI sobre los gases de efecto invernadero, 2009.

El Secretario General encabezó la delegación de la OMI que asistió a la Conferencia. Además de participar en las reuniones del Pleno y presentar las declaraciones de la Organización, el Secretario General mantuvo reuniones con ministros, embajadores y otros cargos de los Gobiernos, así como representantes de otros organismos y programas de las Naciones Unidas y delegados que representaban a elementos de la sociedad civil. También participó en el Foro de Alto Nivel de las Naciones Unidas organizado por el Secretario General de las Naciones Unidas.

A lo largo de 2009 se hizo una extensa distribución de una amplia gama de materiales de difusión e información sobre cuestiones de interés para la OMI, en particular en Copenhague, en donde la OMI contó con un puesto de exposición, y también en actos paralelos en los que participaron representantes de la OMI que presentaron la labor de la OMI en relación con el control de las emisiones de GEI ocasionadas por el transporte marítimo internacional.

Los resultados de la Conferencia que guardan relación directa con la labor del Comité son la ampliación del mandato del Grupo de Trabajo Especial sobre la cooperación a largo plazo en el marco de la Convención (GTE-CLP) y el hecho de que el Grupo proseguirá su labor, basándose en su informe inicial a la CP 15 y también en los progresos alcanzados durante la Conferencia.

En la apertura de la Conferencia, el GTE-CLP examinó siete opciones para controlar las emisiones ocasionadas por el transporte marítimo internacional, que fueron examinadas mediante consultas oficiosas por dos cofacilitadores, (Canadá y Venezuela). Posteriormente, la Presidencia también encargó a los ministros de medio ambiente de Singapur y Noruega que llevaran a cabo consultas a nivel político. Ambos procesos de consulta fueron muy fructíferos pero no llevaron a la adopción de un texto único acordado sin corchetes y, por consiguiente, el informe

sobre la CLP incluye únicamente enfoques de políticas y medidas para limitar y reducir las emisiones de gases de efecto invernadero ocasionadas por el transporte aéreo y marítimo internacional.

El texto elaborado por los cofacilitadores, presentado en el párrafo 10 del documento MEPC 60/4/9/Add.1, no es un texto acordado pero se reprodujo para que las Partes pudieran acceder a él en el marco de los continuos esfuerzos del GTE-CLP. En el texto se indicaba que no había desacuerdo entre la comunidad mundial en que la OMI era el órgano más adecuado para elaborar y promulgar la reglamentación relativa al transporte marítimo internacional.

Las negociaciones en curso en la CMNUCC constituyen un proceso guiado por las Partes, dentro del cual la Secretaría, como organización de las Naciones Unidas con carácter de observadora, tiene acceso limitado a las negociaciones y únicamente puede proporcionar información si así se le solicita.

4.15 Por lo que respecta a la producción de material de difusión y a la participación de la OMI en Copenhague, el Comité dio las gracias por su generosidad y su valiosa asistencia a:

el Gobierno de Dinamarca, por haber sido un anfitrión generoso, la Administración Marítima de Dinamarca por asistir al Secretario General y a la Secretaría de todos los modos posibles, incluidos los aspectos de logística y de impresión de documentos;

el Gobierno de Noruega, por sus generosos donativos que incluyeron la producción de amplio material y actividades de difusión y que incluyó también una parte considerable de los gastos de participación de la Secretaría;

el Gobierno de los Países Bajos, por un donativo destinado a la producción del DVD del Día Marítimo Mundial de 2009 titulado "EL CAMBIO CLIMÁTICO: ¡Un desafío también para la OMI!";

la Asociación de Armadores Daneses, por organizar una recepción de la OMI durante la cual la Ministra danesa, Sra. Lykke Friis, y el Secretario General pronunciaron discursos clave, y por un donativo destinado al espacio de oficina de la OMI en la Conferencia, al cual también contribuyó la Cámara Naviera Internacional;

los Gobiernos de las Islas Marshall y de Chipre, la Secretaría de la OACI, así como la ICS, BIMCO e INTERTANKO por coorganizar los eventos paralelos con la OMI;

la Universidad Marítima Mundial por su asistencia;

la Secretaría de la CMNUCC, en particular el Sr. Florin Vladu, por su infatigable labor y destacada colaboración en las circunstancias muy difíciles que prevalecían, y a todos los representantes de los Miembros de la OMI que mantuvieron informada a la Secretaría de las decisiones que se tomaban a puerta cerrada.

4.16 El Comité pidió a la Secretaría que continuara colaborando con la Secretaría de la CMNUCC asistiendo a las reuniones pertinentes de la CMNUCC e informando de los resultados de la labor de la OMI en dichas reuniones. Asimismo, pidió a la Secretaría que siguiera informando de los avances y novedades que se registraran en el seno de la CMNUCC sobre las emisiones ocasionadas por el transporte marítimo internacional y la labor del Comité, según proceda.

4.17 El Comité tomó nota con interés de una intervención del representante de la Secretaría de la CMNUCC en la que hizo hincapié en que, en las intervenciones para los medios de comunicación realizadas desde la Conferencia, el Sr. Yvo de Boer, Secretario Ejecutivo de la CMNUCC, había subrayado tres aspectos clave resultantes de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático celebrada en Copenhague, a saber:

en primer lugar, que el Acuerdo de Copenhague había situado al cambio climático al nivel gubernamental más alto;

en segundo lugar, el Acuerdo reflejaba un consenso político sobre la respuesta mundial a largo plazo para el cambio climático; y

en tercer lugar, las negociaciones habían producido una serie casi completa de decisiones para implantar medidas rápidas con respecto al cambio climático.

El intercambio de opiniones entre los funcionarios gubernamentales después de la Conferencia había demostrado que la mayoría de los países consideran que el Acuerdo de Copenhague es una herramienta que puede utilizarse para hacer avanzar las negociaciones. La elaboración de un proyecto de decisión sobre las emisiones procedentes del consumo internacional de combustibles no fue posible desgraciadamente ya que las opiniones de los países seguían siendo divergentes. No obstante, los facilitadores del grupo de consulta oficioso sobre los combustibles, constituido por el Presidente del GTE-CLP, propusieron un proyecto de texto y éste se ha distribuido en un documento que recoge la situación de las negociaciones durante la segunda semana de la Conferencia (que también se reproduce en el párrafo 10 del documento MEPC 60/4/9/Add.1).

Las emisiones producidas por el combustible líquido no se mencionaron explícitamente en el Acuerdo de Copenhague. No obstante, la cuestión se abordó en las consultas ministeriales durante la sesión de alto nivel de la Conferencia. En general, el hecho de plantear la cuestión al nivel gubernamental más alto podría mejorar la participación de los ministros de medio ambiente y transporte y, de esta manera, incrementar las posibilidades de llegar a un acuerdo.

El Acuerdo trataba de la reducción de las emisiones mundiales a fin de detener el aumento de las temperaturas mundiales por debajo de los [2°] Celsius. Por consiguiente, podría ser importante para la OMI y para el MEPC averiguar qué significa este objetivo para el transporte marítimo internacional. ¿Qué constituiría una contribución justa del sector del transporte marítimo internacional para lograr este objetivo a largo plazo?

También señaló que la cuestión de los combustibles estaba incluida en el orden del día de la próxima reunión del Órgano Subsidiario de Asesoramiento Científico y Tecnológico (OSACT). Para concluir, el representante de la CMNUCC declaró que el hecho de que la Conferencia de Copenhague no hubiese culminado con el acuerdo completo que necesita el mundo para abordar el cambio climático, hace que esta tarea sea aún más urgente. La OMI y la CMNUCC tienen la oportunidad en 2010 de seguir avanzando en su labor en pos de crear **un régimen robusto y eficiente sobre los GEI aplicable al transporte marítimo internacional**, que beneficiará al medio ambiente mundial y a las futuras generaciones. A tal fin, la labor de la OMI es esencial.

Declaraciones generales

4.18 Las delegaciones de: España (Presidencia de la Unión Europea); China; Brasil; Arabia Saudita; Sudáfrica; Turquía, Noruega; Argentina; India; Francia; Filipinas; Malasia; Portugal; Estados Unidos; Alemania; Suecia; Cuba; Islas Cook; Italia y Perú (citadas en el orden en el que intervinieron) hicieron declaraciones generales, que figuran en el anexo 4.

Propuestas del Presidente para seguir avanzando

4.19 El Comité examinó la nota del Presidente (MEPC 60/4/57) sobre la organización de los trabajos durante el periodo de sesiones, y observó que tenía ante sí casi 100 documentos sobre cuestiones relacionadas con los gases de efecto invernadero, incluidos documentos informativos y los documentos aplazados desde el MEPC 59 y el MEPC 58 y que, para poder realizar su tarea a pesar de la gran carga de trabajo, era necesario estructurar los debates de manera productiva, sin obstaculizarlos, y garantizar que se daba suficiente tiempo a un grupo de trabajo para que hiciese su parte de la labor.

4.20 Tras examinar todos los documentos pertinentes que se habían presentado, se preparó el documento MEPC 60/4/57, que contiene las propuestas del Presidente sobre la organización de los trabajos y la posible labor interperiodos sobre cuestiones relacionadas con los GEI, antes del 61º periodo de sesiones, a fin de facilitar los avances en las cuestiones relacionadas con los GEI durante el periodo de sesiones en curso y a lo largo de 2010. El Comité recordó el artículo 35 de su Reglamento interior, que trata de las funciones del Presidente, y establece que éste dirigirá los debates, velará por el cumplimiento del Reglamento, concederá la palabra, someterá los asuntos a votación y dará a conocer las decisiones resultantes de las votaciones.

Orden de los debates

4.21 El Comité acordó utilizar el documento MEPC 60/4/57 como su guía en este periodo de sesiones, sin prejuzgar los resultados de cada debate, y examinar las cuestiones en el siguiente orden:

- .1 medidas técnicas y operacionales, incluidas las instrucciones para el Grupo de trabajo sobre los gases de efecto invernadero;
- .2 instrumentos de mercado, de conformidad con el plan de trabajo acordado por el MEPC 59, centrándose en la elaboración de la metodología y los criterios para los estudios de viabilidad y las evaluaciones del impacto;
- .3 objetivos de reducción para el transporte marítimo internacional; y
- .4 otros asuntos que se planteen en relación con los GEI (incluidos el negro de carbón y el Ártico).

Medidas técnicas y operacionales

4.22 Como se acordó en principio en el MEPC 59, el Comité volvió a constituir el Grupo de trabajo sobre cuestiones relacionadas con los gases de efecto invernadero, bajo la presidencia del Sr. Koichi Yoshida (Japón). El Comité acordó también que el Grupo de trabajo examinaría los siguientes documentos en relación con las medidas técnicas y operacionales, y tomaría en consideración los documentos aplazados desde el último periodo de sesiones, que se enumeran en los párrafos 6 a 11 del documento MEPC 60/4, según proceda:

MEPC 60/4/1	Finlandia y Suecia	Aclaración de las definiciones de los tipos de buque y de la utilización de los factores de corrección f_j y f_i para la clasificación de navegación en hielo en el cálculo del EEDI
MEPC 60/4/2	IACS, CLIA, ICS e INTERFERRY	Proyecto de directrices provisionales para la validación del cuadro de potencia eléctrica para el EEDI
MEPC 60/4/3	INTERTANKO	Índice de eficiencia energética de proyecto de los buques tanque
MEPC 60/4/4	INTERTANKO	Índice de eficiencia energética de proyecto para la propulsión redundante
MEPC 60/4/5	Japón	Informe sobre las pruebas para la verificación del índice de eficiencia energética de proyecto (EEDI)
MEPC 60/4/6	Dinamarca	Consideración de los subgrupos de los buques de carga rodada en el EEDI de los buques nuevos
MEPC 60/4/7	Dinamarca y Japón	Directrices para el cálculo de niveles de referencia para utilizarlos con el índice de eficiencia energética de proyecto
MEPC 60/4/11	EUROMOT	Información sobre la posibilidad de mejorar la eficiencia energética de los buques nuevos
MEPC 60/4/14	Dinamarca, las Islas Marshall y el Consejo Mundial del Transporte Marítimo	Examen del índice de eficiencia energética de proyecto para buques nuevos Nuevo cálculo del nivel de referencia para los buques portacontenedores
MEPC 60/4/15	Grecia	Observaciones sobre la fórmula del nivel de referencia del EEDI
MEPC 60/4/16	Grecia	Índice de eficiencia energética de proyecto (EEDI) y consideraciones sobre la vida útil
MEPC 60/4/17	Grecia	El índice de eficiencia energética de proyecto (EEDI) y los buques con menor potencia de la necesaria

MEPC 60/4/18	República de Corea	Método de cálculo del EEDI para buques de transporte de gas natural licuado equipados con sistemas de propulsión diésel-eléctrica
MEPC 60/4/20	INTERFERRY	Aplicación del factor de corrección de la potencia f_j para la mejora de la seguridad
MEPC 60/4/21	IPPIC	La importancia de utilizar revestimientos antiincrustantes eficaces en relación con las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes del transporte marítimo
MEPC 60/4/29	China	Observaciones sobre el coeficiente " f_w " de la fórmula del EEDI
MEPC 60/4/30	China	Consideraciones acerca del establecimiento de los niveles de referencia del EEDI
MEPC 60/4/31	China	Observaciones acerca de las Directrices provisionales sobre el método de cálculo del EEDI y de las Directrices provisionales para la verificación voluntaria del EEDI
MEPC 60/4/33	IMarEST	Evaluación del nivel de referencia del índice de eficiencia energética de proyecto de los buques tanque, portacontenedores y buques para el transporte de gas natural licuado
MEPC 60/4/34	IMarEST	Influencia de los parámetros de proyecto en el índice de eficiencia energética de proyecto de los buques tanque, los portacontenedores y los buques para el transporte de gas natural licuado
MEPC 60/4/35	Estados Unidos, Japón y Noruega	Prescripciones obligatorias sobre el EEDI – Proyecto de texto para añadir una nueva parte al Anexo VI del Convenio MARPOL sobre la reglamentación de la eficiencia energética de los buques
MEPC 60/4/36	Japón	Análisis de los valores adecuados de las tasas de reducción del índice EEDI prescrito

MEPC 60/4/44	SIGTTO	Resultados del ejercicio de recopilación de datos para la evaluación del índice de eficiencia energética de proyecto (EEDI) de los buques que transportan gases licuados a granel
MEPC 60/4/45	ITTC	Propuesta de proceso de verificación para el índice de eficiencia energética de proyecto
MEPC 60/4/46	OCIMF e INTERTANKO	Observaciones sobre los resultados de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático, celebrada en Copenhague (Dinamarca)
MEPC 60/4/47	Alemania, Austria, Bulgaria, Eslovaquia, Eslovenia, España, Estonia, Francia, Hungría, Irlanda, Letonia, Lituania, Luxemburgo, Países Bajos, Portugal, Reino Unido, República Checa, Rumania, Suecia y la Comisión Europea	Observaciones acerca de las directrices provisionales sobre el método de cálculo del índice de eficiencia energética de proyecto para buques nuevos basadas en un estudio sobre ensayos y pruebas de la fórmula del EEDI
MEPC 60/4/48	INTERFERRY y CESA	Observaciones sobre los cálculos de prueba del EEDI para subgrupos de buques de carga de transbordo rodado
MEPC 60/4/52	INTERTANKO	Plan de gestión de la eficiencia energética de los buques tanque (TEEMP)
MEPC 60/4/56	CLIA	Examen del índice de eficiencia energética de proyecto (EEDI) para buques dedicados a cruceros
MEPC 60/INF.6	Finlandia y Suecia	<i>Impact of the ice-class correction factors f_i and f_j on calculation of EEDI</i>
MEPC 60/INF.18	Secretaría	<i>Assessment of IMO energy efficiency measures for the control of GHG emissions from ships</i>
MEPC 60/WP.6	Secretaría	Comunicación con el IPCC sobre los factores de conversión a CO ₂

4.23 Atendiendo a una propuesta de su Presidente, el Comité acordó que se presentara y se examinara detenidamente en el Pleno la propuesta de añadir una nueva parte sobre eficiencia energética al Anexo VI del Convenio MARPOL, formulada por los Estados Unidos, el Japón y Noruega en el documento MEPC 60/4/35, mientras que todos los demás documentos sobre medidas técnicas y operacionales los debería examinar primero el Grupo de trabajo.

4.24 El Comité recordó que en el Segundo Estudio de la OMI sobre los gases de efecto invernadero, 2009, se había llegado a la conclusión de que establecer un límite obligatorio del índice de eficiencia energética de proyecto para buques nuevos era una solución eficaz, desde el punto de vista de los costos, que podría ofrecer incentivos para la mejora de la eficiencia de proyecto de los buques nuevos. El Comité había examinado también en periodos de sesiones anteriores qué tipo de instrumento sería el más adecuado para que la mejora de la eficiencia energética y la reducción de las emisiones en el sector marítimo mundial se ajustasen a las expectativas de la ciencia (Cuarto informe de evaluación del Grupo Intergubernamental de Expertos sobre el Cambio Climático (IPCC), 2007) y al objetivo de 2 °C refrendado por el Acuerdo de Copenhague.

4.25 El Comité recordó también que había examinado durante más de una década la aplicación obligatoria del EEDI en el marco de los debates sobre medidas técnicas y operacionales y, más recientemente, desde que Dinamarca presentara al MEPC 57 la propuesta que ha llevado al actual marco y a la fórmula de cálculo del EEDI (documento MEPC 57/4/3). Dinamarca propuso a continuación que el Anexo VI del Convenio MARPOL se considerara el instrumento adecuado para estas reglas (documento GHG-WG 1/2/1. Un gran número de documentos presentados en los últimos tres periodos de sesiones del Comité, así como a las reuniones interperiodos, sugieren o implican que es necesario que las medidas técnicas y operacionales sean obligatorias para que tengan efectos reales y, de estos documentos, ocho señalaban específicamente que el Anexo VI del Convenio MARPOL era el instrumento apropiado de la OMI.

4.26 El Comité examinó el documento MEPC 60/4/35, presentado por los Estados Unidos, el Japón y Noruega, que contiene un marco para la aplicación obligatoria del EEDI a los buques nuevos y del plan de gestión de la eficiencia energética del buque (SEEMP) para todos los buques en servicio, así como un proyecto de texto en el anexo que contiene la propuesta de añadir una nueva parte al Anexo VI del Convenio MARPOL para la reglamentación de la eficiencia energética de los buques. La delegación del Japón, al presentar el documento MEPC 60/4/35, explicó que la propuesta se ajusta al concepto que se viene examinando en los últimos dos años, que es el de calcular el EEDI obtenido para todos los buques nuevos y exigir que este EEDI obtenido sea igual o inferior al EEDI prescrito determinado con arreglo al nivel de referencia y a las tasas de reducción del EEDI.

La delegación del Japón explicó más detalladamente las razones para utilizar el Anexo VI del Convenio MARPOL como instrumento jurídico: el Convenio MARPOL tiene disposiciones consagradas y prácticas sobre reconocimientos y certificación, puede ofrecer una base jurídica similar para el EEDI obligatorio y las prescripciones relativas al SEEMP, y las enmiendas al Anexo VI del Convenio MARPOL son el camino más rápido para implantar estas prescripciones con carácter obligatorio.

Además, la delegación del Japón explicó que en el texto propuesto se utiliza un enfoque en tres etapas, fijando tasas de reducción del EEDI para cada uno de los tres periodos de intervalos de cinco [5] años, de modo que, en cada etapa, el EEDI prescrito sea más riguroso. También puso de relieve que el proyecto de texto se había elaborado de tal manera que pueda responder a las dificultades que entrañan determinados tipos de buques, de manera que sea posible diferenciar la aplicación a dichos tipos de buques. El Japón

explicó con más detalle la metodología para el establecimiento de las tasas de reducción (x), que deberían basarse en un análisis de las tasas de mejora del EEDI aplicando determinadas combinaciones de tecnologías que pueden mejorar la eficiencia energética de un buque.

Para concluir, el Japón señaló que la OMI ya había superado la etapa de elaborar recomendaciones sobre el EEDI y que durante un tiempo considerable se habían venido haciendo pruebas sobre la idoneidad y fiabilidad del EEDI; por lo que era el momento oportuno para seguir trabajando sobre el proyecto de texto normativo, mientras al mismo tiempo se avanza en la labor técnica restante, tal como el examen de las tasas de reducción.

4.27 Una mayoría clara de las delegaciones que intervinieron apoyaron la introducción de medidas obligatorias técnicas y operacionales de eficiencia energética, y opinaron que el Anexo VI del Convenio MARPOL es el instrumento más adecuado para promulgar tales medidas. También se argumentó que el establecimiento de medidas técnicas y operacionales de carácter obligatorio es de importancia capital para que la OMI contribuya a los esfuerzos concertados de la comunidad mundial de contener el cambio climático. Una serie de delegaciones adujeron que el Anexo VI del Convenio MARPOL es adecuado por sus definiciones, en particular por la definición de las emisiones, y que la ampliación de su ámbito de aplicación es coherente con la adopción del propio Anexo VI y el mandato del Comité. La introducción de medidas de eficiencia energética que lleven a una reducción de las emisiones de los buques recae dentro del ámbito de aplicación del Convenio MARPOL, y en particular, del ámbito del propio Anexo VI. Incluso delegaciones que en anteriores periodos de sesiones habían expresado su inquietud con respecto a la utilización del Anexo VI del Convenio MARPOL para estas reglas apoyaron plenamente la propuesta, en vista del tiempo necesario en comparación con otros métodos, tales como la elaboración de un nuevo instrumento independiente. Muchas delegaciones opinaron que utilizar el Anexo VI es la única vía realista.

4.28 Algunas delegaciones opinaron que sigue siendo necesario trabajar sobre muchos aspectos de la fórmula del EEDI, y algunas expresaron su inquietud con respecto a determinados tipos de buques. También se expresó la preocupación de que el EEDI puede llevar a construir buques de escasa potencia, lo que puede plantear riesgos en materia de seguridad en condiciones meteorológicas adversas, y se opinó que podría incluirse en las reglas una relación entre la potencia del motor y el peso muerto. Varias delegaciones recordaron al Comité que el Anexo VI ya establece una normativa con respecto a las sustancias que agotan la capa de ozono, y que tales sustancias guardan una estrecha relación con los GEI. También se recordó que el CO₂ es uno de los principales contribuyentes a la acidificación de los océanos.

4.29 Varias delegaciones opinaron que el Anexo VI del Convenio MARPOL no era el instrumento jurídico apropiado para incluir medidas de eficiencia energética para buques, que tales medidas no se encuentran dentro de su ámbito de aplicación, y que la propia estructura del Anexo VI impide que tales medidas sean eficaces. En su opinión, el CO₂ técnicamente no era un contaminante y por tanto no tenía cabida en el Convenio MARPOL. También se plantearon inquietudes sobre el grado de madurez de las medidas, y varias delegaciones señalaron que era necesario seguir perfeccionándolas y a continuación establecer un periodo adecuado para las pruebas y ensayos antes de iniciar el examen de medidas de carácter obligatorio. Varias delegaciones apoyaron que se siguieran elaborando medidas de eficiencia energética, pero se mostraron contrarias a que tales medidas se consideren obligatorias.

4.30 Diversas delegaciones recordaron las disposiciones de la resolución de la Asamblea A.998(25) sobre la necesidad de la creación de capacidad para el desarrollo y la implantación de instrumentos nuevos y la enmienda de los instrumentos existentes, y la necesidad de evaluar el posible impacto para los países en desarrollo (véanse los párrafos 4.45 a 4.47).

4.31 La delegación de Vanuatu sugirió un enfoque alternativo para la OMI consistente en facilitar una contribución a corto plazo para reducir las emisiones de GEI procedentes de los buques. Señaló que existe la posibilidad de reducir las emisiones de metano de los buques procedentes de los dispositivos sanitarios marinos. Dado que el metano tiene un potencial de calentamiento aproximadamente 20 veces más efectivo que el del CO₂ en la atmósfera, incluso el quemar estos gases supondría un resultado beneficioso. Se ha demostrado que el metano en la atmósfera eventualmente se descompone pasando a ser CO₂, por lo que hacerlo así no resultaría en CO₂ *adicional* en la atmósfera. Como una política a más largo plazo, la OMI podría examinar lo que ya algunos buques de cruceros están sometiendo actualmente a prueba, esto es, hacer uso del metano para hacer funcionar la maquinaria auxiliar. La OMI podría seguir esta tendencia exigiendo que se hiciese uso de conceptos tales como la generación de potencia suplementaria a partir del metano como herramienta para conseguir "concesiones" en materia de GEI si el comercio de emisiones, u otros instrumentos de mercado, se convierten en realidad. Actualmente existe tecnología de la cual se podría hacer uso, incluso en los buques con tripulaciones más pequeñas, instalando generadores de potencia a partir de células de metano. Los buques de crucero y los que transportan animales vivos podrían posiblemente, incluso ahora, generar suficiente potencia como para complementar de manera importante la generación de potencia para la carga debida a las instalaciones de alojamiento.

Intervención del Secretario General

4.32 El Comité acogió con beneplácito la siguiente intervención del Secretario General:

"El Comité recordará que, al sugerir, en mi discurso de apertura de ayer, los objetivos que deberíamos intentar conseguir, propuse que deberíamos ultimar las medidas técnicas y operacionales en las que hemos estado trabajando durante bastante tiempo – aprobándolas, como enmiendas al Anexo VI del Convenio MARPOL, en este periodo de sesiones del Comité y adoptándolas en el periodo de sesiones de septiembre/octubre.

Procedí así de conformidad con mi evaluación de la situación en general, para lo cual he tomado en consideración, prestando la debida atención, no solamente los aspectos técnicos de la cuestión sino también los políticos, especialmente la necesidad de garantizar que la respuesta de la OMI a cuestiones actuales y reales de naturaleza mundial, tales como el cambio climático, debería ser puntual y apropiada.

No tengo duda de que los miembros del Comité conocen y entienden plenamente las repercusiones, por lo que respecta a los plazos, de adoptar la decisión de no intentar recurrir al Anexo VI del Convenio MARPOL sino, por el contrario, optar por un documento independiente.

Entiendo los razonamientos que subyacen a la decisión de la Organización de optar por un nuevo instrumento en el caso del Convenio BWM y el del reciclaje de buques, tal como señaló la India.

Y también entiendo y respeto las preocupaciones de índole jurídica, a nivel nacional, señaladas por China.

Al mismo tiempo espero que el Comité apreciará debidamente que, al proponer la solución del Anexo VI tal como hice ayer, no iba a correr el riesgo de aconsejar al Comité que hiciera algo que de algún modo pudiera comprometer la credibilidad de la Organización en caso de que, por razones bienintencionadas, optara por una solución cuyas bases legales pudieran ser cuestionables.

Por esta razón, le pedí a la Oficina Jurídica que examinase la cuestión y asesorase al Comité acerca de si había algún obstáculo jurídico para que las Partes en el Anexo VI acordaran ampliar el ámbito del Anexo VI a fin de incluir las medidas técnicas propuestas.

El Sr. Young, Director Adjunto de la Oficina Jurídica, junto con la Sra. Balkin, examinaron la cuestión y él está aquí presente para asesorar al Comité."

4.33 Con respecto a la cuestión de si la enmienda del Anexo VI del Convenio MARPOL para añadir disposiciones sobre eficiencia energética/reducción de las emisiones de GEI (tal como se propone en el documento MEPC 60/4/35), sería coherente desde un punto de vista jurídico, el Sr. Young facilitó el siguiente dictamen:

"Los procedimientos básicos de enmienda se disponen en el artículo 16 del Convenio MARPOL 1973 (ampliado mediante lo dispuesto en el artículo VI del Protocolo de 1978). El artículo 16 2) iii) permite la aceptación tácita de enmiendas a un anexo, adoptadas tras su examen por la Organización.

Mediante el Protocolo de 1997 se añadió el Anexo VI al Convenio MARPOL y en su artículo 4 se dispone que "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".

El Convenio (párrafo 7 del artículo 16) dispone su propio proceso de dos etapas para evaluar una propuesta de enmienda: toda enmienda a un protocolo o a un anexo habrá: a) de referirse al fondo de ese protocolo o anexo, y b) ser compatible con lo dispuesto en los artículos del presente Convenio.

Tomando en consideración el hecho de que en la resolución de la Asamblea A.963(23) se toma nota de que en la resolución 8 de la Conferencia sobre la contaminación atmosférica, de 1997 se "invitó al MEPC a que examinase qué estrategia de reducción del dióxido de carbono puede resultar factible, habida cuenta de la relación que existe entre el dióxido de carbono y otros contaminantes de la atmósfera, especialmente los NO_x, ya que puede haber una relación inversa entre las emisiones de NO_x y la reducción del dióxido de carbono", pareciera haberse establecido una relación sólida y razonable entre la propuesta y el actual Anexo VI. De esta forma, puede decirse que se da cumplimiento al criterio a) del párrafo 7 del artículo 16.

El segundo de los dos criterios (criterio b)) del artículo 16 7) se refiere a la coherencia con las finalidades y propósitos del Convenio MARPOL, determinada por elementos tales como las definiciones. Por ejemplo, el artículo 2 del Convenio define "descarga" como "cualquier derrame procedente de un buque por cualquier causa y comprende todo tipo de escapes, evacuación, rebose, fuga, achique, emisión o vaciamiento". Las emisiones procedentes de las máquinas de buques

ineficientes que quemen combustible de bajo grado parecerían encajar perfectamente en esta definición.

Como ejemplo adicional se puede hacer referencia a la definición de "sustancia perjudicial" que figura en el Convenio: "cualquier sustancia cuya introducción al mar pueda ocasionar riesgos para la salud humana, dañar la flora, la fauna y los recursos vivos del medio marino, etc.". Como se recordará, la resolución 8 de la Conferencia sobre la contaminación atmosférica, 1997, reconoce que "las emisiones de dióxido de carbono, que son gases de efecto invernadero, tienen un efecto perjudicial sobre el medio ambiente". Por tanto, el efecto perjudicial, tal como se exige de conformidad con el Convenio MARPOL, pareciese ser un hecho aceptado a los efectos de estos debates. Asimismo, el hecho de que en la definición del Convenio MARPOL se haga referencia a sustancias "cuya introducción en el mar", podría haberse utilizado para evitar que el propio Anexo VI se adoptara en 1997; el hecho de que la definición no se usó a estos efectos significa que el Anexo constituye su propio precedente para hacer uso del Convenio MARPOL a fin de elaborar las propuestas presentadas.

La Oficina Jurídica también ha examinado la Convención de Viena de 1969 sobre el Derecho de los Tratados a fin de determinar las disposiciones que pudieran ser de utilidad para el examen de la cuestión. Esta Convención no tiene ninguna disposición que impida a los Estados enmendar un tratado a fin de ampliar su ámbito en un modo que sea aceptable para las Partes en el mismo. Por tanto son las propias Partes las que han de determinar tales cuestiones.

De esta manera, en opinión de la Oficina Jurídica, no hay ningún impedimento jurídico para que las Partes en el Anexo VI convengan en ampliar el ámbito del Anexo, tal como se ha propuesto."

4.34 El Comité, por mayoría, acordó que el Anexo VI del Convenio MARPOL constituía el vehículo apropiado para promulgar prescripciones sobre eficiencia energética relativas a los buques y que las medidas propuestas eran acordes, oportunas y servirían para que la Organización mantuviese su liderazgo como órgano apropiado para reglamentar todos los aspectos del transporte marítimo internacional, incluido el control de las emisiones, y que se debía encargar al grupo de trabajo que procediese de esta manera.

4.35 El Comité acordó volver a examinar el cronograma para la introducción de medidas técnicas y operacionales cuando examinase los resultados del grupo de trabajo, si bien el objetivo debería ser, tal como había reseñado el Secretario General en sus palabras de apertura, con el apoyo de una mayoría de las delegaciones, ultimar dentro de lo que queda de este año las medidas técnicas y operacionales – mediante su aprobación, como enmiendas al Anexo VI del Convenio MARPOL, en este periodo de sesiones y su adopción en el periodo de sesiones de septiembre/octubre.

4.36 Las delegaciones de Arabia Saudita, Brasil, China, India y Perú se reservaron su postura con respecto a la propuesta de inclusión de reglas obligatorias sobre eficiencia energética, tecnológicas y operacionales, en el Anexo VI del Convenio MARPOL.

Constitución de un grupo de trabajo sobre medidas de eficiencia energética para los buques

4.37 El Comité, tras haber examinado las labores que tenía previsto asignarle al grupo de trabajo, acordó asignarle el siguiente nuevo nombre: Grupo de trabajo sobre medidas de eficiencia energética para los buques.

4.38 El Comité constituyó el Grupo de trabajo sobre medidas de eficiencia energética para los buques, asignándole el siguiente mandato:

"Se pide al Grupo de trabajo de medidas sobre medidas de eficiencia energética para los buques que, tomando en consideración todos los documentos pertinentes así como las observaciones presentadas en el Pleno y las decisiones adoptadas por el mismo, que tenga a bien:

- .1 examinar el documento MEPC 60/4/32 (IACS) y facilitar asesoría acerca de cómo debería procederse y, si la asesoría incluye la adopción de medidas tales como la distribución de una circular, elaborar el proyecto oportuno para que el Comité lo examine con miras a su adopción en este periodo de sesiones;
- .2 examinar el documento MEPC 60/4/38 (Noruega) y facilitar asesoría acerca de si la información es pertinente y de la misma naturaleza que la información técnica que figura en la circular MEPC.1/Circ.680 y, de ser así, elaborar un proyecto de circular separada con las referencias necesarias a la circular MEPC.1/Circ.680, para el examen del Comité con miras a su aprobación en este periodo de sesiones;
- .3 examinar y elaborar el texto de las prescripciones obligatorias del EEDI, incluidas mejoras adicionales del método del cálculo, y el SEEMP, añadiendo una nueva parte en el Anexo VI del Convenio MARPOL con miras a su ultimación en este periodo de sesiones, haciendo uso del anexo del documento MEPC 60/4/35 como documento de base, incluyendo:
 - .3.1 gama de tipo de buques y de tamaños para el EEDI;
 - .3.2 año objetivo para las fases 1, 2 y 3 del EEDI;
 - .3.3 determinación de niveles de referencia del EEDI;
 - .3.4 índice de reducción X por lo que respecta al nivel de referencia para la fase 1 del EEDI; y
 - .3.5 gama de tipos de tamaño de buque y momento de implantación para el SEEMP;
- .4 examinar la fórmula para determinar el nivel de referencia del EEDI, y marco y directrices de apoyo para el cálculo de los niveles de referencia para su aplicación con el EEDI, tomando en consideración los documentos MEPC 60/4/7 y MEPC 60/4/15;
- .5 examinar la necesidad de directrices para apoyar el marco reglamentario para la verificación del EEDI, tomando en consideración la circular MEPC.1/Circ.682;
- .6 por lo que respecta a hacer obligatorio el SEEMP, examinar la necesidad de contar con directrices de apoyo, por ejemplo, basadas en la circular MEPC.1/Circ.683;

- .7 examinar el método de cálculo del EEDI para otros tipos y tamaños de buques distintos a los referidos en el párrafo 3.1 *supra*; y
- .8 presentar un informe por escrito al Pleno, el jueves 25 de marzo de 2010."

4.39 Las delegaciones de Arabia Saudita, China e India no pudieron mostrarse conformes con algunas de las secciones del mandato del Grupo de trabajo y se reservaron su postura.

Resultados del Grupo de trabajo sobre medidas de eficiencia energética para los buques

4.40 En su presentación del informe del Grupo de trabajo sobre medidas de eficiencia energética para los buques (MEPC 60/WP.9), el Presidente del Grupo de trabajo, Sr. Koichi Yoshida (Japón) subrayó los importantes avances alcanzados en este periodo de sesiones con respecto a las medidas técnicas y operacionales para incrementar la eficiencia energética. En especial el Grupo había:

- .1 preparado un proyecto de resolución MEPC para revisar el modelo del suplemento de certificado internacional de prevención de la contaminación atmosférica, a fin de documentar claramente qué límite del contenido de azufre (1 % ó 0,10 %), o medios alternativos de cumplimiento, se utilizarán cuando los buques naveguen dentro de una zona de control de emisiones. A fin de abarcar el periodo intermedio, entre la entrada en vigor del anexo VI revisado del Convenio MARPOL (1 julio 2010) y cuando tenga efectos la enmienda propuesta, el Grupo elaboró un proyecto de circular MEPC para que lo examinase el Comité;
- .2 también elaboró un proyecto de circular MEPC para facilitar información sobre los sistemas CVOC para avanzar en la elaboración de los planes de gestión de los COV;
- .3 alcanzó un acuerdo sobre la necesidad de contar con directrices para el cálculo de los niveles de referencia utilizando los datos correspondientes a los buques existentes de la base de datos del Lloyd's Register Fairplay;
- .4 sostuvo extensos debates con respecto a la obligatoriedad del EEDI y SEEMP. El Grupo había llegado a un acuerdo sobre el concepto básico de las prescripciones, acerca de que el EEDI obtenido debería ser igual o inferior al EEDI prescrito, y que el EEDI prescrito debería determinarse con arreglo a los niveles de referencia y las tasas de reducción del EEDI (pendiente de acordar). Se elaboró un proyecto de texto de prescripciones obligatorias sobre el EEDI y el SEEMP aunque, debido a las limitaciones en el tiempo disponible, el Grupo no pudo ultimar el proyecto de texto en su totalidad y todavía ha de determinar el tamaño del buque, la fecha de aplicación y las tasas de reducción con respecto al requisito del "EEDI obtenido \leq al EEDI prescrito"; y
- .5 tomando en consideración la necesidad de continuar refinando el proyecto de texto sobre las prescripciones obligatorias relativas al EEDI y al SEEMP, y que aún están pendientes de elaborar los documentos conexos pertinentes (por ejemplo directrices para la verificación del EEDI y elaboración del SEEMP), acordó que sería necesario constituir un grupo de trabajo interperiodos sobre medidas de eficiencia energética para los buques, y elaboró un proyecto de mandato para tal reunión.

El Presidente del Grupo de trabajo dio las gracias a los miembros del Grupo por la ardua labor realizada y por su flexibilidad y voluntad para negociar y alcanzar compromisos y garantizar así unos resultados positivos. En su opinión, el conjunto de medidas de reducción, técnicas y operacionales, de carácter obligatorio contribuiría notablemente, cuando se ultime y adopte, a mejorar la eficiencia energética del transporte marítimo y a mantener la posición puntera de la Organización en cuanto al control de gases de efecto invernadero ocasionados por el transporte marítimo internacional.

4.41 El Comité tomó nota de que las delegaciones de Arabia Saudita, Brasil, China, India y Venezuela se habían reservado sus posturas en el Grupo de trabajo sobre la cuestión de seguir elaborando medidas técnicas y operacionales obligatorias de eficiencia energética, y en especial, por lo que respecta al párrafo 13.1.8 de su informe.

4.42 Varias delegaciones manifestaron preocupación con respecto a que había sido por mayoría, y no por consenso, como había llegado el Grupo de trabajo a alcanzar muchas de las conclusiones, en especial con respecto a las medidas obligatorias de eficiencia energética y su posible inclusión en el Anexo VI del Convenio MARPOL. Otras delegaciones opinaron que el Comité debería continuar, como siempre lo ha hecho, haciendo todo lo posible por alcanzar un consenso cuando fuese posible, pero que cuando esto no fuera posible, y si la cuestión era de la máxima urgencia, tal como el caso de los esfuerzos concertados de la comunidad marítima internacional para contener el cambio climático, se debería respetar el Reglamento interior a fin de no impedir los avances. Diversas delegaciones reiteraron la recomendación que anteriormente habían hecho en el curso de las deliberaciones de que la OMI, en el ámbito de su labor relativa a los GEI, debería acelerar con precaución.

4.43 El Comité tomó nota con interés una intervención del Secretario General en la que señaló que:

"Muchas gracias Sr. Presidente,

Quería abordar la cuestión de cómo se adoptan decisiones en esta Organización dado que considero que es un asunto extremadamente importante. Quienes hayan estado durante mucho tiempo vinculados con la Organización estarán totalmente familiarizados con los esfuerzos que siempre hemos hecho por alcanzar consensos.

Las decisiones tomadas por consenso en esta Organización tienen grandes probabilidades de ser implantadas, amplia y eficazmente. No obstante, la necesidad y la conveniencia de tomar decisiones por consenso en algunas ocasiones hace que se retrase considerablemente su adopción y esto ha hecho que, de vez en cuando, se critique a esta Organización por ser lenta y, por consiguiente, ineficaz.

En esta Organización no gusta tener que recurrir a una votación. Las votaciones crean divisiones y tenemos que preguntarnos qué posibilidades tienen, en cuanto a implementarse, las normas técnicas que se adopten en esta Organización si la decisión de introducirlas se ha hecho partiendo de la base de un 51 % contra un 49 %. Algunas veces si no se puede llegar a un consenso, la decisión se ha de adoptar de conformidad con el Reglamento interior de la Organización, bien asentado y que funciona correctamente, lo que significa que las decisiones se adoptan por mayoría, lo que lleva a pensar que independientemente de lo que se pueda pensar, esta Organización actúa de acuerdo a parámetros democráticos.

Muchas gracias Sr. Presidente."

4.44 Las delegaciones de Arabia Saudita, Brasil, China, Cuba, India, Perú y la República Bolivariana de Venezuela se reservaron su postura sobre la cuestión de que la OMI continúe elaborando medidas técnicas y operacionales obligatorias de eficiencia energética para los buques.

4.45 Varias delegaciones opinaron que antes de que las medidas de eficiencia energética pudieran examinarse como prescripciones obligatorias para todos los buques (independientemente del pabellón) deberían evaluarse los efectos para los países en desarrollo, de forma coherente con las disposiciones de la resolución A.998(25) sobre la necesidad de creación de capacidad cuando se elaboren e implementen instrumentos nuevos o se enmienden los existentes.

4.46 La delegación de Sudáfrica, apoyada por otras, propuso que el Comité, en su próximo periodo de sesiones, debería implantar el procedimiento examinado en el MEPC 59 sobre enmiendas a sus directrices sobre organización y método de trabajo. El Comité tomó nota de que el procedimiento estipula que debería darse inicio a la evaluación de las repercusiones en materia de creación de capacidad al momento de aceptar propuestas de nuevos puntos para el programa de trabajo. A fin de facilitar la evaluación por el Comité de las repercusiones en materia de creación de capacidad, su Vicepresidente debería, en consulta con el Presidente y con la ayuda de la Secretaria, llevar a cabo una evaluación preliminar de las repercusiones en materia de creación de capacidad e informar al Comité acerca de la posible necesidad de adoptar medidas adicionales. Si bien las medidas de eficiencia energética para los buques no eran un nuevo punto en el programa de trabajo del Comité, dado que había estado en el orden del día del Comité desde la Conferencia sobre el Convenio MARPOL, 1997, el Comité acordó implantar el procedimiento tal como se describe en el informe correspondiente al último periodo de sesiones (MEPC 59/24, párrafo 21.8 y anexo 29), sobre evaluación de las necesidades de creación de capacidad. El Comité también acordó que esta evaluación debería ser paralela a las actividades futuras sobre medidas técnicas y operacionales, tal como se indica en el procedimiento, a fin de no retrasar unos progresos adecuados y necesarios.

4.47 La delegación de España, apoyada por otras, manifestó la opinión de que, tal como se señala en el párrafo 6.9 del informe del Grupo de trabajo, quedaban pendientes de resolver diversos problemas a fin de disponer de una fórmula sólida de EEDI para los buques para el transporte de vehículos, y que debería acordarse un cronograma que no excediera los dos años para ultimar la fórmula o fórmulas apropiadas para este tipo de buques. Otras delegaciones, si bien apoyaban que se siguiera trabajando en la fórmula o fórmulas EEDI para tales tipos de buques, no podían mostrarse conformes con el cronograma sugerido dado que dependería de la presentación de documentos y de la labor realizada por cada uno de los Miembros.

4.48 Tras observar que se debía seguir trabajando en relación a ciertos elementos clave del texto reglamentario, en especial, los plazos previstos y las tasas de reducción, varias delegaciones opinaron que era necesario seguir examinando la cuestión y la mayoría apoyó la celebración de una reunión interperiodos del Grupo de trabajo. Se observó que debido a las limitaciones en el tiempo disponible el Grupo de trabajo no pudo examinar una gran cantidad de documentos, tal como se señala en el párrafo 10.1 de su informe, y que era de necesidad imperiosa tener otra reunión. Varias delegaciones manifestaron su preocupación por la carga de trabajo adicional así como por la carga financiera resultante de sostener una reunión interperiodos, en especial para las administraciones de los países en desarrollo.

4.49 Las siguientes delegaciones de Arabia Saudita, Brasil, China, Cuba, India, Indonesia y la República Bolivariana de Venezuela se reservaron sus posturas con respecto a la celebración de una reunión interperiodos del Grupo de trabajo y su mandato.

Medidas adoptadas sobre el informe del Grupo de trabajo

4.50 Tras examinar el informe del Grupo de trabajo, el Comité lo aprobó en general y, en particular (los números de los párrafos corresponden a los del documento MEPC 60/WP.9 a menos que se indique lo contrario):

- .1 aprobó, con miras a su distribución para adoptarlas en su próximo periodo de sesiones, los proyectos de enmienda al Anexo VI revisado del Convenio MARPOL (modelo revisado de suplemento del Certificado IAPP) (párrafo 4.3), que figura en el anexo 5;
- .2 refrendó la recomendación del Grupo de instar a los Gobiernos Miembros a que utilicen el modelo revisado de suplemento del Certificado IAPP lo antes posible cuando expidan el suplemento de conformidad con lo dispuesto en el Anexo VI revisado del Convenio MARPOL, y aprobó la circular MEPC conexas que figura en el anexo 2 del documento MEPC 60/WP.9 (párrafo 4.4) y le pidió a la Secretaría que la distribuyera como circular MEPC.1/Circ.718;
- .3 aprobó la circular MEPC.1 acerca de la información técnica sobre los sistemas CVOC, para avanzar en la elaboración de los planes de gestión de los COV, que figura en el anexo 3 del documento MEPC 60/WP.9 (párrafo 5.3) y le pidió a la Secretaría que la distribuyera como circular MEPC.1/Circ.719;
- .4 tomó nota de las directrices para el cálculo de los niveles de referencia del EEDI utilizando los datos correspondientes a los buques existentes en la base de datos LRFP, que figuran en el anexo 4 del documento MEPC 60/WP.9 (párrafo 6.19);
- .5 refrendó el acuerdo del Grupo sobre la elaboración de directrices para respaldar el marco reglamentario para la verificación del EEDI, teniendo en cuenta la circular MEPC.1/Circ.682 (párrafo 7.7);
- .6 refrendó la opinión del Grupo sobre la necesidad de disponer de directrices conexas, por ejemplo, basadas en la circular MEPC.1/Circ.683 (párrafo 8.2);
- .7 tomó nota de que aún quedan cuestiones por resolver sobre los tamaños de los buques, los plazos previstos y las tasas de reducción en relación con las prescripciones relativas al EEDI (párrafos 9.9, 9.11, 9.12 y 9.16);
- .8 examinó el proyecto de texto de las prescripciones obligatorias sobre el EEDI y el SEEMP que figura en el anexo 5 del documento MEPC 60/WP.9, y acordó por mayoría que era necesario seguir trabajando al respecto de forma expedita (párrafo 9.16); y
- .9 acordó por mayoría celebrar una reunión interperiodos del Grupo de trabajo para seguir avanzando en las medidas de eficiencia energética para buques y también dio su visto bueno por mayoría al mandato para la reunión que figura en el anexo 6 y le pidió a la Secretaría que hiciera los

preparativos necesarios para que distribuyera invitaciones mediante una circular lo antes posible.

4.51 El Comité manifestó su agradecimiento al Presidente y a los miembros del Grupo de trabajo por la cantidad considerable de trabajo que habían realizado.

Declaraciones de las delegaciones de la India y Sudáfrica

4.52 Las delegaciones de la India y Sudáfrica hicieron declaraciones sobre cuestiones relacionadas con las medidas técnicas y operacionales de eficiencia energética, de carácter obligatorio, tras el examen del informe del Grupo de trabajo (MEPC 60/WP.9). Tal como se solicitó, las declaraciones figuran en el anexo 7 del presente informe.

Declaración de la delegación del Canadá al adherirse a los Anexos IV, V, y VI del Convenio MARPOL

4.53 Durante el examen del informe por parte del Comité el viernes, 26 de marzo de 2010, la delegación del Canadá hizo la siguiente declaración:

"En nombre del Gobierno del Canadá, me es grato informar al Comité de que esta mañana el Canadá ha depositado ante la Organización sus instrumentos de adhesión correspondientes a los Anexos IV, V y VI del Convenio MARPOL.

Este acto marca los primeros pasos de un conjunto de nueve convenios marítimos. Estamos trabajando para que estos instrumentos entren en vigor en el Canadá.

El Canadá reconoce que la ratificación de estos convenios le permite hacer cumplir plenamente las normas internacionales medioambientales y de seguridad y que complementa diversas prioridades medioambientales del Gobierno.

Instrumentos de mercado

4.54 El Comité recordó que en la resolución A.963(23): "Políticas y prácticas de la OMI en materia de reducción de las emisiones de los gases de efecto invernadero procedentes de los buques" se instaba al Comité a que determinara y elaborase el mecanismo o mecanismos necesarios para lograr la limitación o la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero ocasionadas por el transporte marítimo internacional y a que, al hacerlo, diese prioridad, entre otras cosas, a la evaluación de soluciones basadas en consideraciones técnicas, operacionales y de mercado. Tras reconocer que tan solo con medidas técnicas y operacionales no se podría reducir satisfactoriamente la cantidad de emisiones de GEI generadas por el transporte marítimo internacional, y habida cuenta de que las proyecciones apuntaban a que el comercio mundial seguiría aumentando, el Comité había examinado los mecanismos de mercado con arreglo al plan de trabajo acordado en el MEPC 55.

4.55 También se recordó que el Comité, en su último periodo de sesiones, había debatido a fondo los mecanismos de mercado y había tomado nota de que dichos mecanismos podían tener dos objetivos principales: compensar el aumento de las emisiones de los buques y disponer de unos incentivos para que el sector marítimo invierta en buques más eficientes en función del combustible y para que los mismos se exploten de manera más eficiente en cuanto a la energía. Además, algunos de los mecanismos de mercado propuestos podrían generar fondos que podrían utilizarse para distintos propósitos relacionados con el clima, tales como las medidas de mitigación y adaptación en los países en desarrollo.

4.56 Asimismo, el Comité recordó que, además de determinar un potencial de reducción considerable, el Segundo Estudio de la OMI sobre gases de efecto invernadero, 2009 concluyó que los mecanismos de mercado eran instrumentos de política rentables, con una alta eficacia ambiental. El Comité, en su último periodo de sesiones, tras examinar muchas opiniones y contribuciones sobre el tema, acordó por amplia mayoría que un mecanismo de mercado era necesario dentro de un conjunto de medidas amplio para la reglamentación de las emisiones de GEI procedentes del transporte marítimo internacional.

4.57 Por último, el Comité recordó que, en su último periodo de sesiones, tras haber logrado avances significativos en la elaboración de medidas operacionales y técnicas, mantuvo un debate en profundidad sobre los mecanismos de mercado. Impulsado por su voluntad de seguir examinando esta compleja cuestión y cumplir las peticiones formuladas por la Asamblea en la resolución A.963(23), el Comité acordó un plan de trabajo para seguir examinando las medidas de mercado, a partir de las deliberaciones y de los documentos presentados desde sus últimos periodos de sesiones. El plan de trabajo para seguir examinando las medidas de mercado decía lo siguiente: "Para poner en práctica el plan de trabajo de manera eficiente y eficaz, el Comité acordó asimismo que, en futuros periodos de sesiones, el Comité puede tener que elaborar procedimientos de trabajo adecuados para incluir estos aspectos".

Propuesta del Presidente para seguir avanzando

4.58 El Comité examinó los párrafos 5 a 11 del documento MEPC 60/4/57, presentado por el Presidente, y recordó que, en el último periodo de sesiones, se había alentado a los Miembros a que presentasen nuevos esquemas detallados de posibles instrumentos de mercado en este periodo de sesiones. El Comité tomó nota de que se habían recibido 20 ponencias para el periodo de sesiones y cuatro documentos informativos, entre los cuales se habían identificado nueve propuestas diferenciables de instrumentos de mercado o variantes de algunas de ellas, tal como se enumeran en el párrafo 6 del documento mencionado.

4.59 Si bien las propuestas presentaban grados de madurez y detalle distintos y algunas se presentaban al Comité por primera vez, el Comité acordó tratarlas todas por igual, desde los esbozos conceptuales a las propuestas muy maduras, en las que la mayoría de los pormenores estaban muy elaborados.

Metodología para los estudios de viabilidad y las evaluaciones del impacto

4.60 De conformidad con el párrafo 2 del plan de trabajo para seguir examinando las medidas de mercado, el Comité acordó que, en el presente periodo de sesiones, debería centrarse principalmente en la elaboración de la metodología y los criterios para los estudios de viabilidad y las evaluaciones del impacto de los mecanismos propuestos, otorgando prioridad al impacto general en los sectores marítimos de los países en desarrollo y evitando un debate detallado sobre cada una de las diversas propuestas formuladas, tarea que debería asignarse para el próximo periodo de sesiones: el MEPC 61.

4.61 El Comité tomó nota de que en el párrafo 3 del plan de trabajo para seguir examinando las medidas de mercado se asumía que el MEPC 61 dispondría de los resultados de los estudios de viabilidad y las evaluaciones del impacto, lo cual permitiría al Comité seguir avanzando.

4.62 El Presidente, al presentar su propuesta (documento MEPC 60/4/57, párrafos 5 a 10) declaró que, en otras circunstancias, los estudios de viabilidad y las evaluaciones del impacto podrían haberse llevado a cabo por correspondencia, distintos Estados Miembros podrían haberse encargado de tareas específicas, o podría haberse encargado la realización de un estudio. Sin embargo, consciente de la sensibilidad política de la cuestión y del limitado tiempo disponible antes del MEPC 61 y basándose en las observaciones formuladas cuando la cuestión se trató en periodos de sesiones anteriores, había llegado a la conclusión de que un grupo de expertos con una composición representativa y un mandato claro era la opción más factible para llevar a cabo el estudio de viabilidad y la evaluación del impacto.

4.63 Una mayoría de las delegaciones que hicieron uso de la palabra apoyó la propuesta del Presidente de que un grupo de expertos debería llevar a cabo los estudios de viabilidad y las evaluaciones del impacto que requiere el párrafo 2 del plan de trabajo para seguir examinando las medidas de mercado. Varias delegaciones destacaron la necesidad de que la composición del grupo fuese equilibrada y representativa, y que quedasen reflejadas todas las regiones geográficas y todos los intereses y partes afectadas pertinentes.

4.64 El Secretario General declaró que la decisión del Comité de llevar a cabo un estudio de viabilidad y una evaluación del impacto de los instrumentos de mercado propuestos que figuran en el documento MEPC 60/4/57 era un avance positivo en la dirección correcta y que debería confiarse la tarea a un grupo de expertos facilitados por los Gobiernos Miembros y las organizaciones observadoras que representen, en la medida de lo posible, todo el ámbito geográfico y los intereses específicos de la Organización. Como había mencionado en su discurso inaugural, el grupo previsto debería asesorar al Comité para realizar la elección correcta entre las diversas medidas de mercado propuestas y, de esta manera, concluir con éxito una cuestión de complejidad y sensibilidad innegables que había generado un interés considerable en muchas capitales y centros de decisión de todo el mundo.

4.65 El Secretario General añadió que se adoptarían medidas inmediatas, en consulta con el Presidente, para garantizar que se realizarían de manera minuciosa y oportuna todas las formalidades necesarias para la composición del grupo de expertos y toda la labor de preparación de la primera reunión del Grupo.

4.66 La delegación del Brasil, con el respaldo de las delegaciones de Arabia Saudita, China, Cuba e India, afirmó que, ante la falta de unos resultados claros de la Conferencia de Copenhague, la labor sobre los mecanismos de mercado en la OMI debería aplazarse hasta la CP 16/RP 6, que se celebraría en México a finales de año. Otras delegaciones, aunque apoyaron la constitución del grupo, defendieron que el principio de responsabilidades comunes pero diferenciadas y las respectivas capacidades que se recoge en la CMNUCC debería estar muy presente en el ejercicio.

4.67 Las delegaciones que apoyaban la constitución de un grupo de expertos para llevar a cabo el estudio de viabilidad y la evaluación del impacto sostuvieron que el Comité, al acordar el plan de trabajo en el último periodo de sesiones, había tenido en cuenta la posibilidad de que la Conferencia de Copenhague no ofreciera unos resultados firmes sobre las emisiones ocasionadas por el transporte marítimo internacional y que esto no debería impedir que la OMI cumpliera con su responsabilidad de contribuir a frenar el cambio climático. Otras delegaciones recordaron al Comité que el objetivo principal a este respecto debería ser la reducción de las emisiones de GEI y no la generación de fondos. Algunas delegaciones declararon también que los países en desarrollo podrían tener dificultades para enviar expertos al grupo por la necesidad de realizar desplazamientos grandes y los costos asociados.

4.68 El Comité acordó que era imperativo cumplir el plan de trabajo para seguir examinando las medidas de mercado y en cumplimiento del párrafo 3 del mismo plan de trabajo decía que, teniendo en cuenta los resultados de los estudios de viabilidad y el Comité en su próximo periodo de sesiones estaría en situación de indicar con claridad el instrumento de mercado que debería seguir evaluándose. Seguidamente acordó adoptar todas las medidas necesarias para cumplir ese requisito. Esto implicaba que las propuestas nuevas o actualizadas que pudieran presentarse a futuros periodos de sesiones no estarían sujetas al mismo tipo de estudio de viabilidad y evaluación del impacto por parte de un grupo de expertos.

4.69 El Comité acordó que un grupo de expertos era la mejor solución disponible para llevar a cabo el estudio de viabilidad y la evaluación del impacto de los mecanismos de mercado solicitados en el plan de trabajo, y se pidió al Secretario General que constituyera el grupo sobre el estudio de viabilidad y la evaluación del impacto en estrecha consulta con el Presidente.

Selección de las propuestas de instrumentos de mercado para su examen

4.70 El Comité examinó las propuestas que se enumeran en el párrafo 6 del documento MEPC 60/4/57 y acordó que el documento MEPC 60/4/10 de las Bahamas también se incluyera. El Comité también decidió poner a disposición del Grupo de expertos los resultados de un estudio de evaluación del impacto desarrollado por Alemania (MEPC 60/4/54) e incluirlo en la lista de propuestas. En consecuencia, las propuestas de instrumentos de mercado que se someterían al estudio de viabilidad y la evaluación del impacto que debe realizar el Grupo de expertos MBM eran las siguientes:

MEPC 60/4/8	Chipre, Dinamarca, Islas Marshall, Nigeria e IPTA	Un fondo internacional para las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes de los buques
MEPC 60/4/10	Bahamas	Instrumentos de mercado: penalización para el comercio y el desarrollo
MEPC 60/4/12	Estados Unidos	Nueva información detallada sobre la propuesta de los Estados Unidos para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes del transporte marítimo internacional
MEPC 60/4/22	Noruega	Esquema de un régimen mundial de comercio de derechos de emisión (ETS) para el transporte marítimo internacional
MEPC 60/4/26	Reino Unido	Un régimen mundial de comercio de derechos de emisión para las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes del transporte marítimo internacional

MEPC 60/4/37	Japón	Examen de un mecanismo de mercado: plan de incentivos ponderados para mejorar la eficiencia energética de los buques, basado en el Fondo internacional GEI
MEPC 60/4/39	WSC	Propuesta de establecer un sistema de eficiencia del buque (VES)
MEPC 60/4/40	Jamaica	Logro de la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes de los buques mediante medidas del Estado rector del puerto que utilicen el modelo de tráfico marítimo, energía y medio ambiente (STEEM)
MEPC 60/4/41	Francia	Elementos adicionales para la elaboración de un régimen de comercio de derechos de emisión para el transporte marítimo internacional
MEPC 60/4/54	Alemania	Evaluación del impacto de un régimen de comercio de derechos de emisión, prestando especial atención a los países en desarrollo
MEPC 60/4/55	UICN	Mecanismo de reembolso para un instrumento de mercado para el transporte marítimo internacional

4.71 El Comité también acordó que los documentos con observaciones sobre las propuestas anteriormente enumeradas, o de apoyo a las mismas, no deberían presentarse ni examinarse en el actual periodo de sesiones, sino incluirse en la base de documentos para el Grupo de expertos MBM. Estos documentos eran los siguientes:

- MEPC 60/4/43 – Alemania, Francia, Noruega y el Reino Unido
- MEPC 60/4/49 – Grecia
- MEPC 60/4/51 – Japón
- MEPC 60/4/53 – Greenpeace Internacional y WWF.

Criterios para los estudios de viabilidad y las evaluaciones del impacto

4.72 El Comité examinó el párrafo 11 del documento MEPC 60/4/57 y el documento MEPC 60/WP.7, ambos presentados por el Presidente, sobre los criterios que han de aplicarse a los estudios de viabilidad y las evaluaciones del impacto. El Comité tomó nota de que varias ponencias presentadas en este y anteriores periodos de sesiones aportaban información para este debate, y que se había pedido a la Secretaría que resumiera los documentos pertinentes y presentara las posibles opciones con respecto a cómo se podrían organizar y articular dichos criterios para facilitar el debate del Comité sobre este tema fundamental.

4.73 El Presidente, en su introducción, observó que la Secretaría había identificado dos posibles enfoques basados en una gama de documentos y había encontrado que los criterios podrían adoptar ya sea la forma de un enfoque de alto nivel, denominado "enfoque de conjunto" (*Bird's view approach*) en el anexo 1 del documento, de conformidad con el cual el Grupo de expertos llegaría a un acuerdo acerca de los criterios detallados, o un enfoque más detallado, denominado "enfoque ascendente" (*Bottom-up approach*) en el documento, según el cual el Comité llegaría a un acuerdo acerca de los criterios detallados durante el periodo de sesiones. Los dos enfoques también podrían combinarse utilizando el primero como ámbito del ejercicio y el segundo para establecer los criterios detallados que habrían de aplicarse en la evaluación exhaustiva de las propuestas.

4.74 El Comité tomó nota de que la Secretaría había tenido en cuenta los documentos siguientes al preparar el anexo 1 del documento MEPC 60/WP.7: MEPC 60/4/54 (Alemania), MEPC 60/4/13 (ICS) y MEPC 60/4/50 (OCIMF). El Comité desarrolló los criterios a partir de las observaciones y la información de los Estados Miembros y las organizaciones observadoras.

4.75 El Comité consideró la organización del trabajo y el proyecto de mandato para el Grupo de expertos que figura en el anexo del documento MEPC 60/4/57, y desarrolló el mandato a partir de las observaciones y la información de los Estados Miembros y las organizaciones observadoras.

4.76 Varias delegaciones manifestaron la opinión de que en el mandato del Grupo de expertos debería incluirse una referencia al principio fundamental de conformidad con la CMNUCC y su Protocolo de Kyoto de responsabilidades comunes pero diferenciadas y respectivas capacidades, para los países en desarrollo y desarrollados. Algunas delegaciones opinaban que la OMI no debería elaborar un mecanismo de mercado para el transporte marítimo internacional hasta que la cuestión de las emisiones procedentes del transporte marítimo internacional se hubiese resuelto en el marco de las negociaciones de la CMNUCC. Otras delegaciones opinaron que la elaboración de un mecanismo de mercado para el transporte marítimo internacional quedaba afuera del mandato de la OMI y debía ser una cuestión que la abordase la CMNUCC.

4.77 Otras delegaciones opinaron que el principio de las responsabilidades comunes prediferenciadas debería quedar adecuadamente reflejado en la relación del proyecto de mandato si bien no hace referencia específica del mismo. El estudio/evaluación daría prioridad a los posibles efectos en estados marítimos en los países en desarrollo y a la diferencia en capacidades socioeconómicas entre países en desarrollo y desarrollados así como la evaluación de la relación con la CMNUCC y su protocolo de Kyoto, que eran todos los aspectos con los que se daría respuesta a las preocupaciones manifestadas. Se observó que el principio de las responsabilidades comunes prediferenciadas podría utilizarse como criterio mediante el cual los Estados Miembros podían evaluar las conclusiones del Grupo de expertos, con examinarse los resultados y se decidiese qué propuesta de mecanismo de mercado se debería seguir examinando, de forma coherente con el plan de trabajo acordado en el MEPC 59.

4.78 En el debate también se observó que el Grupo de Expertos debería presentar hechos y datos, y no examinar aspectos relativos a políticas que debían ser examinadas por el Comité cuando analizase los resultados del estudio/evaluación.

4.79 El Comité acordó, a reserva de los documentos que se pudieran presentar, que las cuestiones relativas a políticas, incluido el principio de responsabilidades comunes pero diferenciadas, debería debatirse en el próximo periodo de sesiones.

4.80 Un gran número de delegaciones manifestaron la opinión de que el mandato debería ser equilibrado y acoger con beneplácito los esfuerzos meticulosos del Presidente y del Secretario General para aunar todas las opiniones y preocupaciones manifestadas y se declararon dispuestas a contribuir la labor del Grupo de expertos en caso de que así se le solicitase.

4.81 Las delegaciones de Arabia Saudita, Brasil, China, India y la República Bolivariana de Venezuela no pudieron mostrarse de acuerdo con el mandato del Grupo de expertos y se reservaron su postura.

4.82 El Comité acordó por mayoría que el Mandato definitivo del Grupo de expertos sobre un estudio de viabilidad y evaluación de los efectos de posible medidas de mercado (MBM-EG), se refieran en el anexo 8.

Declaraciones de diversas delegaciones

4.83 Las delegaciones de Arabia Saudita, Brasil, China, India, Sudáfrica y la República Bolivariana de Venezuela hicieron declaraciones acerca de la constitución del Grupo de expertos sobre medidas de mercado y otras cuestiones conexas. Tal como se pidió, las declaraciones (enumeradas según el orden de intervención) figuran en el anexo 9.

Observaciones del Secretario General

4.84 Al referirse a esta cuestión en sus palabras de clausura, que se reproducen íntegramente en el documento MEPC 60/INF.25, el Secretario General reiteró, entre otras cosas, lo que había sugerido en su discurso de apertura, esto es, que el Grupo de expertos debiera ser pequeño en tamaño a fin de que fuese más eficaz y que debería estar compuesto por personas adecuadas quienes, actuando en su capacidad personal, deberían estar por encima de intereses parcializados y anteponer los intereses mundiales a los nacionales o de otro tipo con los que pudieran estar conectados a fin de actuar en beneficio de los intereses a los que responde el Comité.

A este respecto agradeció la confianza que le había otorgado el Comité para proceder a conformar el Grupo de expertos – cuestión que acometería rápidamente en consulta con el Presidente y delegados que representen a la totalidad del espectro de opiniones manifestadas.

Informó al Comité de que tenía la intención de que la selección de los expertos que conformarían el Grupo viniese determinada por criterios que garantizaran la participación de representantes de:

- miembros que habían propuesto medidas de mercado;
- un ámbito geográfico equitativo, en la medida de lo posible;
- una representación equitativa de países desarrollados y en vías de desarrollo;
- una gama razonable de grupos del sector y ambientalistas.

Por lo que respecta al Presidente del Grupo, habiendo consultado a diversos miembros, propuso que asumiera la función el Presidente del Comité como forma de garantizar la continuidad de la gestión de una cuestión delicada y de innegable complejidad, reconociendo al mismo tiempo que el Comité le asignaría la función a una persona cuyas credenciales en materia de objetividad, parcialidad y neutralidad están fuera de toda duda.

4.85 El Comité se mostró conforme, por mayoría abrumadora, con la propuesta del Secretario General de que su Presidente también presidiera el Grupo de expertos, siendo esta una decisión que el Presidente aceptó gentilmente.

Aspectos jurídicos y principios de aplicación

4.86 El Comité tomó nota de que el Grupo de expertos examinaría detenidamente los aspectos jurídicos y principios de aplicación de cada propuesta y de que, por tanto, no se debatirían por separado. Los documentos postergados desde el MEPC 58 y MEPC 59, enumerados en el párrafo 2 del documento MEPC 60/4, de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 4.3 de las Directrices del Comité, no se presentaron en el Pleno. Se invitó a los miembros a que presentaran documentos actualizados en periodos de sesiones futuros sobre toda cuestión pendiente, con la posibilidad de hacer referencia a documentos anteriores para evitar la reimpresión de textos que aún eran pertinentes.

Documentos informativos sobre cuestiones relativas a los GEI

4.87 El Comité tomó nota de los siguientes documentos informativos y documentos de trabajo:

MEPC 60/INF.6 (Finlandia y Suecia) sobre el impacto de los factores de corrección f_i y f_j para la clasificación de navegación en hielo en el cálculo del EEDI (que el grupo de trabajo tendría en cuenta);

MEPC 60/INF.7 (Dinamarca) sobre los efectos en los costes para el sector del transporte marítimo de un fondo internacional para las emisiones de GEI procedentes de los buques (que el Grupo de expertos MBM tendría en cuenta en relación con el examen del documento MEPC 60/4/8);

MEPC 60/INF.8 (Francia) sobre los aspectos prácticos de un régimen de comercio de derechos de emisión para el transporte marítimo internacional (que el Grupo de expertos MBM tendría en cuenta en relación con el examen del documento MEPC 60/4/41);

MEPC 60/INF.12 (Banco Mundial) sobre la financiación para mitigar el cambio climático en el sector marítimo;

MEPC 60/INF.18 (Secretaría) sobre una evaluación de las medidas de eficiencia energética para el control de las emisiones de GEI procedentes de los buques acordadas por el MEPC 59 (que el Grupo de trabajo tendría en cuenta);

MEPC 60/INF.19 (Noruega) sobre las curvas actualizadas de los costes marginales de la reducción para el transporte marítimo (que el Grupo de trabajo tendría en cuenta);

MEPC 60/INF.20 (FOEI) sobre los nuevos inventarios de aerosoles de vida corta que influyen sobre el clima, generados por el transporte marítimo internacional en el Ártico;

MEPC 60/INF.21 (Secretaría), sobre los resultados de un estudio científico acerca del transporte marítimo internacional y los instrumentos de mercado;

MEPC 60/INF.23 (Secretaría) sobre la elaboración en la Universidad Marítima Mundial de un proyecto de curso modelo relativo a las operaciones de los buques eficientes energéticamente;

MEPC 60/WP.5 (Secretaría), que proporciona información para facilitar las deliberaciones sobre las emisiones de GEI procedentes de los buques; y

MEPC 60/WP.6 (Secretaría), que contiene una comunicación con el IPCC sobre los factores de conversión a CO₂ (que el Grupo de trabajo tendría en cuenta).

Objetivos de reducción para el transporte marítimo internacional

4.88 El Comité recordó que, en el último periodo de sesiones, se acordó en general que en este periodo de sesiones debía volverse sobre la cuestión de los niveles de reducción y se invitó a que se presentasen documentos adicionales para garantizar un debate informado y, así, avanzar satisfactoriamente en esta cuestión. El Comité tomó nota de que las posibles reducciones se examinarían con respecto a cada uno de los instrumentos de mercado propuestos como parte de la evaluación del impacto.

4.89 El Comité tendría que examinar si el sector marítimo internacional debería estar sujeto a un límite (máximo) de emisiones explícito o a un objetivo de reducción que abarque a toda la flota mundial de buques mercantes. Las cuestiones fundamentales serán cómo debería establecerse dicho límite u objetivo de reducción y a qué organización internacional competiría hacerlo. Entre otras cuestiones relacionadas con el límite u objetivo cabe citar la metodología para fijar y mantener el límite/objetivo, así como su posible relación con otros medios de transporte y cómo se regulan internacionalmente.

4.90 El Comité examinó el documento MEPC 60/4/23, presentado por Noruega, sobre límites de emisión alternativos para el transporte marítimo en 2020 y 2030. Al presentar el documento, la delegación de Noruega destacó que la cuestión del establecimiento de un límite sería importante en las deliberaciones futuras del Comité. Utilizando como base ejemplos de varias políticas nacionales sobre los compromisos de reducción en futuros acuerdos en el marco de la CMNUCC, se calcularon los límites correspondientes de las emisiones mundiales para el transporte marítimo a partir de una metodología basada en los costes marginales de las medidas. Podría utilizarse un límite en un mecanismo de reducción de las emisiones para el transporte marítimo.

4.91 El Comité también examinó el documento MEPC 60/4/28, presentado por el Consejo Mundial del Transporte Marítimo (WSC), sobre los límites máximos de emisiones y objetivos de reducción para el sector del transporte marítimo. La delegación observadora del WSC, en su presentación, argumentó que el criterio político y los objetivos para el sector marítimo debían estar en consonancia con el enfoque adoptado para la totalidad del sector del transporte mundial. Los objetivos deberían ser objetivos sustantivos aplicables a la mejora de la eficiencia relativa de la flota mundial, en lugar de límites máximos. El WSC y las compañías miembros del mismo estimaban que la OMI debería establecer objetivos para seguir mejorando la eficiencia de la flota mundial, aplicables tanto a los buques nuevos como a los buques existentes a fin de conseguir mejoras reales de la eficiencia energética en el propio sector del transporte marítimo.

4.92 La delegación de la UICN hizo referencia a partes pertinentes de su documento (MEPC 60/4/55) que describían cómo eliminar la necesidad de establecer un límite mundial de las emisiones de GEI procedentes del transporte marítimo internacional. El coste de las emisiones para el transporte marítimo se vincularía al precio mundial del carbono establecido por otros sectores. El volumen de importaciones de un país se propuso como factor para calcular el uso del transporte marítimo internacional por el país. Este factor podría utilizarse a efectos de exigir responsabilidades y ya estaba disponible.

4.93 El Comité acordó que el debate sobre los objetivos de reducción era una parte esencial de la labor de la Organización sobre los GEI y que era necesario seguir avanzando al respecto en el próximo periodo de sesiones, de modo que el Comité pudiera estar más cerca de concluir esta cuestión en el MEPC 61, al mismo tiempo que ultimara el plan de trabajo para el examen futuro de las medidas de mercado en el MEPC 62, que se celebrará en julio de 2011. Se invitó a las delegaciones interesadas a que presentaran documentos adicionales en el próximo periodo de sesiones para ayudar al Comité en su labor a este respecto.

Otras cuestiones relativas a los GEI – Negro de carbón y el Ártico

4.94 El Comité examinó el documento MEPC 60/4/24, presentado por los Estados Unidos, Noruega y Suecia, sobre la reducción de las emisiones de negro de carbón debidas a la navegación en el Ártico. En representación de los coautores, la delegación de Noruega destacó los graves efectos que las emisiones de negro de carbón tienen en el cambio climático y la contaminación en el Ártico. El negro de carbón podría acelerar el calentamiento mundial y la fusión del hielo y, por tanto, requería la atención de la OMI. Debido a la combustión incompleta del fueloil para uso marino, el transporte marítimo era una fuente importante de dichas emisiones y, como resultado del incremento previsto de las actividades marítimas en la región del Ártico, los problemas causados por las emisiones de negro de carbono debidas al transporte marítimo aumentarán. En el documento se proponían medidas de respuesta que habría de adoptar la OMI, y los coautores invitaron al Comité a que adoptara las medidas que estimase oportunas acerca de estas propuestas.

4.95 Tras un breve intercambio de opiniones sobre si era necesario adoptar por separado medidas para reducir los efectos del transporte marítimo en la región del Ártico y cómo debería relacionarse esto con la labor general de prevención de la contaminación atmosférica ocasionada por los buques, en el contexto del Anexo VI del Convenio MARPOL, y con la labor de la Organización de control de las emisiones de GEI procedentes de los buques, el Comité acordó que era necesario tratar de forma específica las emisiones de los buques de negro de carbono y otras materias particuladas que afectan a la región del Ártico como parte integral de la labor de la Organización relativa a la prevención de la contaminación atmosférica ocasionada por los buques y su contribución para combatir el cambio climático y el calentamiento mundial. También acordó que debía volverse sobre esta cuestión en el próximo periodo de sesiones e invitó a las delegaciones interesadas a que presentaran propuestas de medidas específicas de control de la contaminación para facilitar los avances.

5 EXAMEN Y ADOPCIÓN DE ENMIENDAS A LOS INSTRUMENTOS DE OBLIGADO CUMPLIMIENTO

5.1 El Comité recordó que el MEPC 59 había aprobado, con miras a su adopción en este periodo de sesiones, proyectos de enmienda a:

- .1 el Anexo I del Convenio MARPOL, con respecto a la utilización o el transporte de hidrocarburos en la zona del Antártico (MEPC 59/24, párrafo 10.20 y anexo 28); y
- .2 el Anexo VI del Convenio MARPOL, con respecto a la zona de control de las emisiones de Norteamérica (MEPC 59/24, párrafo 4.32.13 y anexo 11).

5.2 El Comité tomó nota de que el Secretario General había distribuido el 31 de julio de 2009 los textos de ambas enmiendas aprobadas, mediante la circular N° 2986, de conformidad con las disposiciones del artículo 16 2) a) del Convenio MARPOL 1973.

5.3 El Comité también recordó que el MEPC 59 había acordado, en principio, que se constituyera un grupo de redacción en el MEPC 60 a fin de introducir en el proyecto de enmiendas los cambios de redacción que fueran necesarios, antes de su adopción por el Comité.

Enmiendas al Anexo I del Convenio MARPOL (utilización o transporte de hidrocarburos en la zona del Antártico)

5.4 El Comité tomó nota de que las enmiendas propuestas al Anexo I del Convenio MARPOL, que figuran en el anexo del documento MEPC 60/5, consistían en la inclusión de un nuevo capítulo 9, titulado "Prescripciones especiales para la utilización o el transporte de hidrocarburos en la zona del Antártico", que incorpora una nueva regla 43. Las principales características de la nueva regla propuesta son:

- .1 establecer una prohibición de la utilización o el transporte como carga de hidrocarburos pesados;
- .2 disponer una excepción para las embarcaciones SAR y de salvamento de buques; y
- .3 determinar que no se requerirá la limpieza de tanques/tuberías si se han transportado anteriormente hidrocarburos pesados.

5.5 El Comité acordó remitir el proyecto de enmiendas al Grupo de redacción a fin de que éste examinara los aspectos de redacción.

Enmiendas al Anexo VI del Convenio MARPOL (zona de control de las emisiones de Norteamérica)

5.6 El Comité tomó nota de que el proyecto de enmiendas al Anexo VI del Convenio MARPOL tenía por objeto las reglas 13.6 y 14.3 de ese Anexo para establecer una zona de control de las emisiones de Norteamérica. En el documento MEPC 60/5/1 figura el texto básico del proyecto de enmiendas aprobado por el MEPC 59, que contiene el texto de una regla 13.6, entre corchetes, en el que se señala que la descripción de la zona de control de emisiones propuesta "se sustituirá por las coordenadas exactas".

5.7 El Comité también tomó nota de que en el documento MEPC 60/5/2 figuran las coordenadas completas de la zona de control de emisiones propuesta, facilitadas por los Estados Unidos, que comprenden zonas marítimas frente a las costas del Pacífico de los Estados Unidos y Canadá; frente a las costas atlánticas de los Estados Unidos (incluida la parte estadounidense del Golfo de México), Canadá y Francia; y frente a las costas de las islas Hawai. La propuesta de añadir al Anexo VI del Convenio MARPOL un nuevo apéndice VII en el que figuren las coordenadas completas de esta zona de control de emisiones se presentó en reconocimiento de que esas coordenadas son más bien extensas y, si se incluyen en el breve texto de las enmiendas darían lugar a un recargamiento de la regla 14.3 del Anexo VI.

5.8 El Comité tomó nota de que el Ministro de Transporte del Canadá, en su carta de 17 de marzo de 2010 al Secretario General de la OMI, había "garantizado que la ratificación del Anexo VI del Convenio MARPOL por parte del Canadá era inminente", tras la adopción por el Parlamento del Canadá de un paquete de nueve convenios marítimos, incluido el Anexo VI del Convenio MARPOL, el 23 de noviembre de 2009, y había señalado que el Canadá atribuía una prioridad particular a la adopción de la zona de control de emisiones de Norteamérica, una iniciativa en la que estaba asociada con los Estados Unidos y Francia.

5.9 La delegación del Canadá anunció que el instrumento de adhesión requerido se depositaría ante el Secretario General durante este periodo de sesiones del Comité.¹

5.10 El Comité acordó remitir los proyectos de enmienda al Grupo de redacción para un examen de los aspectos de redacción.

Constitución del Grupo de redacción

5.11 El Comité constituyó el Grupo de redacción bajo la presidencia del Sr. Zafrul Alam (Singapur) y le encargó lo siguiente:

"Basándose en los documentos MEPC 60/5, MEPC 60/5/1 y MEPC 60/5/2:

- .1 examinar y ultimar los textos de los proyectos de enmienda al Anexo I del Convenio MARPOL (Utilización o transporte de hidrocarburos en la zona del Antártico) y al Anexo VI del Convenio MARPOL (zona de control de las emisiones de Norteamérica);
- .2 elaborar dos proyectos de resoluciones MEPC para la adopción de los dos conjuntos de enmiendas al Anexo I y al Anexo VI del Convenio MARPOL, respectivamente; y
- .3 presentar un informe escrito al Pleno el jueves 25 de marzo."

Informe del Grupo de redacción y medidas adoptadas por el Comité

5.12 Al presentar el informe del Grupo de redacción sobre enmiendas a los instrumentos de obligado cumplimiento (MEPC 60/WP.10) el Presidente, Sr. Zafrul Alam (Singapur), hizo hincapié en lo siguiente:

- .1 con respecto al proyecto de enmiendas del Anexo I del Convenio MARPOL, el Grupo de redacción había incluido en la frase final del proyecto de regla 43.1 una referencia a la definición de la "zona del Antártico" que figura en la regla 1.11.7 del Anexo I del Convenio MARPOL;
- .2 con respecto al proyecto de enmiendas al Anexo VI del Convenio MARPOL, el Grupo de redacción había utilizado el documento MEPC 60/5/2 como texto de base y había tomado nota de que las delegaciones del Canadá y de los Estados Unidos habían confirmado que sus Administraciones habían verificado cuidadosamente las coordenadas de la zona de control de las emisiones de Norteamérica que figuran en el proyecto de enmiendas;
- .3 tras tomar nota de que esas coordenadas se basan en el "Dátum geodésico norteamericano de 1983/Sistema geodésico mundial de 1984 (NAD83/WGS84)", el Grupo de redacción había suprimido esa referencia del texto del proyecto de enmiendas, ya que el Convenio MARPOL no contiene ninguna indicación de la fuente de referencia de las coordenadas que describen las zonas marítimas (por ejemplo, las "zonas especiales" de conformidad con el Anexo I). El Grupo de redacción acordó recomendar que, una vez que el Comité haya adoptado las enmiendas, esta referencia se incluya en una circular MEPC que contenga información sobre la zona de control de las emisiones de Norteamérica, junto con un mapa; y

¹ Véase el párrafo 4.53 del presente informe.

- .4 el Grupo de redacción también acordó recomendar que el proyecto de apéndice VII se utilice exclusivamente para describir las coordenadas de la zona de control de las emisiones de Norteamérica. De esa manera, si se propone una nueva zona de control de las emisiones en el futuro, el Comité tendría libertad para considerar la posibilidad de introducir sólo una enmienda a la regla correspondiente, o de añadir otro apéndice al Anexo VI revisado del Convenio MARPOL, dependiendo de la extensión de las coordenadas de tal zona de control de las emisiones.

5.13 El Comité aprobó el informe del Grupo de redacción en general y, en particular:

- .1 refrendó la recomendación de que el proyecto de apéndice VII del Anexo VI del Convenio MARPOL se utilice exclusivamente para describir las coordenadas de la zona de control de las emisiones de Norteamérica;
- .2 confirmó las fechas de ambos proyectos de resolución MEPC por lo que se refiere al momento en que las nuevas enmiendas "se considerarán aceptadas" (1 de febrero de 2011) y "entrarán en vigor" (1 de agosto de 2011), de conformidad con lo dispuesto en los artículos 16 2) f) iii) y 16 2) g) ii), respectivamente, del Convenio MARPOL 1973;
- .3 adoptó, mediante la resolución MEPC.189(60), las enmiendas al anexo del Protocolo de 1978 relativo al Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973 (Adición de un nuevo capítulo 9 al Anexo I del Convenio MARPOL), que figuran en el anexo 10;
- .4 adoptó, mediante la resolución MEPC.190(60), 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 relativo al mismo (zona de control de las emisiones de Norteamérica), que figuran en el anexo 11;
- .5 encargó a la Secretaría que examinara detenidamente las enmiendas con respecto a posibles omisiones de redacción y, de ser necesario, pusiera remedio a esas omisiones en el texto definitivo de las enmiendas; y
- .6 encargó también a la Secretaría que elaborara y distribuyera una circular MEPC en relación con el párrafo 5.12.3 *supra*.

5.14 El Comité expresó su agradecimiento al Sr. Zafrul Alam (Singapur) y a los miembros del Grupo de redacción por la labor realizada.

6 INTERPRETACIONES Y ENMIENDAS DEL CONVENIO MARPOL Y DE LOS INSTRUMENTOS CONEXOS

6.1 El Comité tomó nota de que en el presente periodo de sesiones se habían presentado 15 documentos sustantivos y dos informativos dentro de este punto del orden del día.

6.2 El Comité acordó examinar los documentos en el siguiente orden: 1) los que contenían propuestas de enmienda al Anexo IV del Convenio MARPOL y observaciones al respecto; 2) los que contenían propuestas de enmienda a los Anexos I y II del Convenio MARPOL y observaciones al respecto; 3) un documento en el que se proponían enmiendas a los Anexos I, II, IV, V y VI del Convenio MARPOL (instalaciones de recepción de desechos en las instalaciones de reciclaje de buques); 4) un documento en el que se proponían

enmiendas al Anexo III del Convenio MARPOL; 5) un informe de los progresos realizados por el Grupo de trabajo por correspondencia sobre el examen del Anexo V del Convenio MARPOL y observaciones al respecto; y 6) una propuesta de directrices provisionales para el Libro registro de hidrocarburos y observaciones al respecto.

Propuestas de enmienda al Anexo IV del Convenio MARPOL

6.3 El Comité recordó que en el MEPC 59 se había examinado una propuesta del WWF (MEPC 59/14) para fomentar la adopción de medidas voluntarias por parte de los buques de pasaje con miras a reducir las descargas de aguas sucias en el mar Báltico y otros mares cerrados o semicerrados, con miras a abordar el problema de la eutrofización debida a la presencia de nutrientes en las aguas sucias descargadas. La propuesta estaba respaldada por la delegación de Finlandia, que anunció que los Estados Bálticos, en cooperación con la Comisión de Helsinki, presentarían una propuesta para enmendar el Anexo IV del Convenio MARPOL en un futuro periodo de sesiones del Comité. Como resultado de esas deliberaciones, el Comité había acordado publicar la circular MEPC.1/Circ.685 en la que se alienta a todos los buques de pasaje que naveguen en mares cerrados o semicerrados a que se abstengan de descargar sus aguas residuales en el mar.

6.4 La delegación de Finlandia presentó los documentos MEPC 60/6/2 y MEPC 60/6/3 (Alemania, Dinamarca, Estonia, Federación de Rusia, Finlandia, Letonia, Lituania, Polonia y Suecia), en los que se propone que se enmienden las reglas 1, 9 y 11 del Anexo IV del Convenio MARPOL, así como el Modelo de certificado internacional de prevención de la contaminación por aguas sucias, a fin de incorporar el concepto de zona especial, actualmente ausente en el Anexo, y establecer una prohibición de la descarga de aguas sucias de los buques de pasaje dentro de esas zonas, excepto en el caso de que se cumplan nuevas normas estrictas sobre la concentración de nutrientes en el efluente. Se propuso designar el mar Báltico como zona especial de conformidad con el Anexo IV del Convenio MARPOL. También se propuso una enmienda a las Directrices revisadas sobre la implantación de las normas relativas a efluentes y pruebas de rendimiento de las instalaciones de tratamiento de aguas sucias para los buques de pasaje (resolución MEPC.159(55)), disponiéndose una nueva norma sobre la remoción de nutrientes.

6.5 El Comité tomó nota de que la lógica de la propuesta se basaba, entre otros, en los siguientes elementos:

- .1 la eutrofización, causada por grandes aportaciones de nutrientes (nitrógeno y fósforo) es una amenaza importante para el mar Báltico;
- .2 aunque las descargas de nutrientes en el mar provienen principalmente de fuentes terrestres, el transporte marítimo, especialmente los buques de pasaje, son motivo de preocupación, ya que utilizan básicamente las mismas rutas, de manera que las descargas de aguas sucias se concentran en zonas restringidas;
- .3 el mar Báltico tiene poca profundidad y, debido a que el coeficiente del cambio del agua es muy lento (3 % anual), las aportaciones de nutrientes tienen un efecto duradero en todo el mar. Las condiciones de hielo durante el invierno también agravan el problema;
- .4 el Plan de acción para la recuperación del mar Báltico, aprobado por los Estados ribereños del mar Báltico en 2007 ofrece un enfoque holístico para abordar la eutrofización, tanto la causada por fuentes terrestres como la causada por el transporte marítimo;

- .5 la propuesta de incluir el concepto de zona especial en el texto del Anexo IV del Convenio MARPOL y designar el mar Báltico como una de esas zonas no conllevaba la prohibición de la operación de los buques de pasaje en el mar Báltico, sino que estaba destinada a establecer unas normas estrictas sobre la descarga de las aguas sucias de esos buques, que, de otro modo, tendrían la opción de entregar sus aguas sucias en instalaciones portuarias de recepción; y
- .6 con respecto a la disponibilidad en la zona de instalaciones portuarias de recepción adecuadas, los Estados del mar Báltico estaban actualmente trabajando para mejorar la situación, centrando sus esfuerzos en los cinco puertos principales de pasajeros en los que se descarga el 80 % de las aguas sucias generadas en buques.

6.6 El Comité tomó nota de que Alemania y los otros coautores del documento MEPC 60/6/3 también propusieron enmiendas a las Directrices para la designación de zonas especiales (resolución A.927(22)), a fin de incluir las "aguas sucias" en la lista de sustancias (hidrocarburos, etc.) y citar el Anexo IV del Convenio MARPOL junto con los otros anexos del Convenio MARPOL en el texto de la resolución.

6.7 El Comité tomó nota del documento informativo MEPC 60/INF.4 (Alemania y otros), que contiene información y datos estadísticos en apoyo de la propuesta.

6.8 El Comité también tomó nota del respaldo expresado por el WWF, en el documento MEPC 60/6/13, a la propuesta de Alemania y otros. En dicho documento, el WWF facilitó datos sobre el cumplimiento voluntario de las directrices (MEPC.1/Circ.685), distribuidos después del MEPC 59, por tres compañías de buques de crucero y transbordadores.

6.9 En el documento MEPC 60/6/14, la CLIA reiteró su oposición a las enmiendas y medidas propuestas, previamente manifestada en el MEPC 59. En opinión de la CLIA, la propuesta comportaría, entre otras cosas, unas exigencias injustas para el transporte marítimo, que serían más estrictas que las aplicadas a las descargas procedentes de fuentes terrestres. Actualmente, la insuficiencia de instalaciones portuarias de recepción para las aguas sucias procedentes de los buques de pasaje en el mar Báltico era un obstáculo grave para la implantación de toda prohibición de descargas en la zona.

6.10 El Comité tomó nota del documento MEPC 60/INF.22, en el que la CLIA aporta información en apoyo a su postura contra el establecimiento de una zona especial del mar Báltico de conformidad con el Anexo IV del Convenio MARPOL.

6.11 El Comité examinó el documento MEPC 60/6/15 (ICS, CLIA e INTERFERRY), en el que se manifiesta la oposición a las enmiendas propuestas aduciendo que la contribución del transporte marítimo a la descarga total de nutrientes en el mar Báltico es pequeña; que la tecnología existente no permitía cumplir las normas propuestas para las plantas de tratamiento de aguas sucias a bordo de los buques de pasaje; que no se había previsto ninguna disposición para que el régimen de zona especial solamente entrara en vigor una vez que se dispusiera de instalaciones de recepción adecuadas (a diferencia de lo dispuesto actualmente en los Anexos I y V del Convenio MARPOL); y que las instalaciones portuarias de recepción existentes en la zona eran totalmente inadecuadas para los buques de pasaje que transportan miles de personas a bordo.

6.12 El Comité deliberó sobre la propuesta de Alemania y otros y las observaciones de la CLIA, la ICS e INTERFERRY.

6.13 En las deliberaciones que siguieron, numerosas delegaciones expresaron su apoyo a las propuestas.

6.14 Varias delegaciones, aunque apoyaron la propuesta en principio, se mostraron preocupadas por los siguientes motivos:

- .1 las restricciones de la descarga de aguas sucias se aplicarían a los buques de pasaje únicamente, lo que parecía incoherente con las reglas del Convenio MARPOL, que generalmente se aplicaban a todos los buques o a los petroleros, dependiendo del ámbito de las reglas de que se trate;
- .2 las normas más estrictas sobre la concentración de nutrientes en el efluente, en las que se proponían plantas de tratamiento de aguas sucias a bordo de los buques de pasaje, suscitaban dudas en cuanto a la existencia de tal equipo para su instalación a bordo de los buques; y
- .3 en la propuesta no se disponía (al contrario que en otros anexos del Convenio MARPOL) que las enmiendas no entrarían en vigor hasta que las partes interesadas hubieran notificado a la Organización que se disponía de instalaciones portuarias de recepción adecuadas con capacidad suficiente para aceptar grandes cantidades de aguas sucias de los buques de pasaje. La regla 5 4) b) del Anexo V del Convenio MARPOL se mencionaba como texto apropiado, con los cambios necesarios, para la inclusión en las enmiendas propuestas a ese respecto.

Cuestiones relativas al procedimiento

6.15 Varias delegaciones plantearon la cuestión de si se había seguido el procedimiento apropiado para la presentación de la propuesta. En su opinión, deberían haberse observado las disposiciones estrictas de las Directrices de los Comités (MSC-MEPC.1/Circ.2) sobre las propuestas de nuevos puntos del programa de trabajo, lo que hubiera sido el modo apropiado de abordar ese asunto, que suponía enmiendas importantes y de largo alcance a un anexo del Convenio MARPOL, ya que el ámbito del punto 6 del orden del día sería más bien limitado para examinar esas enmiendas, que son necesarias para garantizar que el Convenio MARPOL siga siendo un reflejo de las mejores prácticas y la utilización del equipo y la metodología adecuados para garantizar que siga teniendo vigencia.

6.16 En opinión de otras delegaciones el punto 6 había sido un punto permanente del orden del día del Comité durante mucho tiempo, en el marco del cual se habían examinado y aprobado muchas enmiendas importantes al Convenio MARPOL en el pasado y no había una razón imperiosa para cambiar de uso en ese caso.

6.17 Varias delegaciones, en apoyo de las opiniones expresadas por la CLIA, ICS e INTERFERRY, manifestaron su desacuerdo con las enmiendas propuestas. En su opinión, las normas propuestas para las descargas de aguas sucias de los buques de pasaje no eran correctas, ya que penalizaban al transporte marítimo más que a las industrias terrestres; las Directrices para la designación de zonas especiales de conformidad con el Convenio MARPOL (resolución A.927(22)) deberían enmendarse primero a fin de incluir el Anexo IV del Convenio MARPOL en su ámbito; y debería procederse con la mayor cautela a fin de no elaborar nuevas disposiciones cuya implantación dependa de tecnologías (plantas de tratamiento de aguas sucias modernizadas) que actualmente no estaban disponibles para aplicaciones marítimas.

Resumen del Presidente

6.18 Para concluir las deliberaciones, el Presidente señaló que la mayoría de los miembros del Comité se habían mostrado de acuerdo con la propuesta de enmendar el Anexo IV del Convenio MARPOL para incluir el concepto de zonas especiales; designar el mar Báltico como zona especial; e imponer una norma estricta para la descarga de nutrientes en las aguas sucias de los buques de pasaje dentro de la propuesta zona especial del mar Báltico. No obstante, deberían abordarse las siguientes cuestiones:

- .1 la suficiencia de las instalaciones portuarias de recepción para grandes cantidades de aguas sucias procedentes de los buques de pasaje en todos los puertos de la zona que sean del caso;
- .2 la disponibilidad de plantas de tratamiento de aguas sucias con capacidad para cumplir las normas estrictas propuestas para el contenido de nutrientes del efluente;
- .3 la propuesta aplicación a los buques de pasaje únicamente; y
- .4 la inclusión de las disposiciones apropiadas en las enmiendas propuestas para que las prescripciones sobre la descarga no tengan efecto en la nueva zona especial hasta que los Estados bálticos hayan comunicado a la Organización la existencia de unas instalaciones de recepción adecuadas.

6.19 Para concluir, el Presidente indicó que la mejor manera de proceder en esa etapa era que los autores de la propuesta tuvieran en cuenta las cuestiones señaladas y perfeccionaran su propuesta, presentando un documento suplementario en el que figurasen todas las propuestas de enmienda al Anexo IV del Convenio MARPOL, incluidos los textos, tomando como base la regla 5 4) b) del Anexo V del Convenio MARPOL, en el MEPC 61 con miras a su aprobación y posterior distribución para su adopción en el MEPC 62.

6.20 El Comité estuvo de acuerdo con el resumen del Presidente.

6.21 Con respecto a la cuestión relativa al procedimiento planteada por algunas delegaciones, el Comité reconoció que la inclusión en el orden del día del Comité de un punto de ámbito abierto, permanente, que abarcara todo un proyecto de enmiendas al Convenio MARPOL era una cuestión que requería un examen más a fondo y animó a las delegaciones a que expusieran sus opiniones sobre ese asunto en un periodo de sesiones futuro del Comité.

Propuestas de enmienda a los Anexos I y II del Convenio MARPOL

6.22 El Comité examinó el documento MEPC 60/6/4 (Australia y SPREP) en el que se proponen enmiendas a los Anexos I y II del Convenio MARPOL, a fin de incorporar en el Convenio MARPOL el entendimiento, alcanzado por primera vez en el MEPC 49, de que los acuerdos regionales son una manera aceptable de cumplir las obligaciones estipuladas en el Convenio MARPOL con respecto a la facilitación de instalaciones de recepción. A ese respecto, el Comité recordó que en el MEPC 55 había reconocido las ventajas de tener acuerdos regionales y también había invitado a los Miembros a que presentaran propuestas en futuros periodos de sesiones del Comité. El MEPC 58 había examinado un documento presentado por Australia y otros (MEPC 58/9) y había acordado que deberían proponerse enmiendas adecuadas a los anexos pertinentes del Convenio MARPOL a fin de abordar ese asunto de la manera apropiada.

6.23 El Comité tomó nota de que los Estados Unidos, en el documento MEPC 60/6/12, expresaban su apoyo, en principio, a las enmiendas propuestas con la condición de que la Organización no desempeñe la función de aprobar o rechazar los acuerdos regionales, de la misma manera que no aprueba las instalaciones de recepción en ninguna otra circunstancia y que también deberían enmendarse los Anexos IV, V y VI del Convenio MARPOL.

6.24 En el debate que siguió, se señalaron las siguientes cuestiones:

- .1 no se había abordado adecuadamente en las enmiendas propuestas la cuestión de las prescripciones de lavado previo del Anexo II del Convenio MARPOL en los puertos de descarga. En especial no se debería hacer ninguna concesión con respecto a una de las prescripciones más robustas del Anexo II relativa a la obligación de realizar operaciones de lavado previo de determinadas cargas en el puerto de descarga;
- .2 se debería examinar la posible necesidad de enmendar el artículo 11 d) del Convenio MARPOL 1973 a fin de autorizar arreglos regionales con respecto a las instalaciones portuarias de recepción;
- .3 los arreglos regionales deberían establecerse solamente en pequeños Estados insulares en desarrollo, que son para los que en primer lugar se consideraron estos acuerdos con miras a, entre otras cosas, fomentar la adhesión al Convenio MARPOL de Estados de este tipo, que pudieran tener dificultades para facilitar instalaciones de recepción, como obligación fundamental de las Partes en el Convenio MARPOL; y
- .4 se manifestó preocupación con respecto a la posible necesidad de desviar los buques de sus rutas comerciales para que puedan descargar sus desechos en las instalaciones portuarias de recepción que formen parte de un sistema regional.

6.25 Al finalizar las deliberaciones, el Comité, tras reconocer que había preocupaciones que deberían abordarse antes de que se pudieran aprobar las enmiendas propuestas, refrendó la propuesta del Presidente de animar a las delegaciones interesadas y a los observadores a que resolvieran las cuestiones pendientes y presentasen un documento común en el MEPC 61, con proyectos de enmiendas a los Anexos I, II, IV, V y VI, del Convenio MARPOL, mediante las que se institucionalizaran los acuerdos regionales, y proyectos de directrices para constituir tales arreglos.

6.26 Asimismo el Comité reconoció que todo arreglo regional sólo tenía como objetivo regiones específicas del mundo, especialmente los pequeños Estados insulares en desarrollo, y que este entendimiento debería aparecer claramente en los proyectos de enmiendas o directrices.

Propuestas de enmienda a los anexos I, II, IV, V y VI del Convenio MARPOL

6.27 El Comité examinó el documento MEPC 60/6/6 (República Islámica del Irán), en el que se proponen enmiendas a todas las reglas relacionadas con las instalaciones portuarias de recepción de los Anexos I, II, IV, V y VI del Convenio MARPOL, a fin de imponer la obligación de tener unas instalaciones de recepción adecuadas en los astilleros de reciclaje de los buques.

6.28 En las deliberaciones siguientes, muchas delegaciones apoyaron la propuesta de la República Islámica del Irán, aunque reconocieron que sería conveniente que la examinara un órgano especializado como el Subcomité FSI o el Grupo de trabajo sobre reciclaje de buques, del propio Comité.

6.29 Diversas delegaciones señalaron que la cuestión estaba dentro del ámbito del Convenio de Hong Kong y que en este caso no parecía necesario enmendar el Convenio MARPOL.

6.30 Para concluir, el Comité acordó encargar al Subcomité FSI que examinara ese asunto en el marco de su punto del orden del día dedicado a las cuestiones relacionadas con las instalaciones portuarias de recepción, en su reunión de julio de ese año, y presentara un informe al MEPC 61 en septiembre-octubre, cuando pudieran examinarse de nuevo los resultados del FSI 18.

Propuestas de enmienda al Anexo III del Convenio MARPOL

6.31 El Comité examinó el documento MEPC 60/6/5 (República Islámica del Irán), en el que se señala la necesidad de facilitar instalaciones de recepción de desechos para las mercancías regidas por el Anexo III del Convenio MARPOL (sustancias perjudiciales transportadas en bultos) que puedan estar dañadas y no puedan devolverse al expedidor, debido a razones de seguridad y medioambientales. En opinión de la República Islámica del Irán, la cuestión podría resolverse incorporando las disposiciones adecuadas en el Anexo III del Convenio MARPOL.

6.32 En las deliberaciones siguientes, varias delegaciones apoyaron la propuesta de la República Islámica del Irán. No obstante, se reconoció que era posible que la cuestión necesitara un examen más a fondo, ya que las cargas dañadas no constituyen por sí mismas unos desechos operacionales del buque; y las disposiciones pertinentes del Código IMDG, la legislación internacional sobre el transporte de mercancías peligrosas o las reglas de los puertos locales ya tenían disposiciones para el reembalaje/envasado o eliminación de las sustancias perjudiciales dañadas en bultos.

6.33 Tras una intervención del Presidente del Subcomité DSC, el Comité concluyó que la propuesta debía ser examinada más a fondo por un órgano subsidiario especializado y acordó encargar al Subcomité DSC que la continuase examinando dentro del punto "Otros asuntos" de su orden del día y presentara un informe al MEPC 62. El Comité también invitó a la República Islámica del Irán a que facilitara más información al Subcomité, que incluya un texto concreto sobre las enmiendas propuestas al Anexo III del Convenio MARPOL.

Informe sobre el progreso de la labor del Grupo de trabajo por correspondencia sobre el examen del Anexo V del Convenio MARPOL

6.34 El Comité examinó el documento MEPC 60/6/1 (Nueva Zelanda, coordinadora del Grupo de trabajo por correspondencia*), que contiene un informe sobre el progreso realizado con respecto al examen del Anexo V del Convenio MARPOL. El Comité tomó nota de que el informe definitivo, con las enmiendas propuestas al Anexo V existente, se presentaría al MEPC 61 de conformidad con el mandato acordado en el MEPC 59 (véase el párrafo 6.43 del MEPC 59/24), y que el Grupo había realizado unos progresos considerables con respecto a la determinación de las reglas existentes que no necesitaban enmiendas, la definición de los tipos de basura permitidos para la descarga, el asunto complejo de los residuos de la carga, incluida el agua de lavado de las bodegas de gas, los planes de gestión de basuras y rótulos y la reducción al mínimo de los desechos.

6.35 Durante las deliberaciones se expresaron, entre otras, las siguientes opiniones:

- .1 con respecto a la cuestión de una posible prohibición de la descarga de aguas de lavado de las bodegas en las zonas especiales, se sugirió que el mejor enfoque sería especificar las cargas cuya descarga no estaba permitida. En cualquier caso, podrían utilizarse como orientaciones los criterios presentados en el documento MEPC 55/6/3 (Noruega);
- .2 con respecto a la cuestión de la eslora de los buques obligados a llevar rótulos (10 o 12 metros), el Comité no llegó a una conclusión;
- .3 la posible categorización de los cuerpos de animales muertos como basura, o carga deteriorada, así como su posible incineración a bordo por motivos de salud y seguridad suscitó un debate animado que tampoco condujo a una conclusión;
- .4 algunas delegaciones apoyaron la prohibición total de las descargas de cenizas de incineradores, mientras que otras no estuvieron de acuerdo con una prohibición absoluta;
- .5 la expresión "pequeñas cantidades" debería entenderse como los restos de la carga que permanecen en cubierta y dentro de la bodega después de barrer; y
- .6 las descargas de desechos de alimentos en la zona Antártica deberían estar prohibidas.

6.36 La delegación del Japón hizo hincapié en que es necesario encontrar unas soluciones pragmáticas y viables para las descargas de basura procedentes de los buques. A ese respecto, el objetivo de cero descargas no se consideraba una opción, por muy deseable que esa posibilidad pareciera. A fin de prohibir todas las descargas, debería

*

Coordinador:

Dr. Alison Lane
Maritime New Zealand
Level 10, Optimisation House
1 Grey Street, PO Box 27006
Wellington 6141
Nueva Zelanda
Teléfono: + 64 4 4941278
Correo electrónico: alison.lane@maritimenz.govt.nz

llevarse a cabo una investigación a fondo para garantizar que todos los puertos, terminales y boyas aceptaban todo tipo de basura. Debería tenerse en cuenta que algunos tipos de basura podrían ser muy difíciles de mantener a bordo, especialmente durante largos viajes, debido a la falta de espacio o a problemas de salud. Por último, con respecto a la cuestión de los artes de pesca perdidos, la delegación señaló la importancia de colaborar con las organizaciones de gestión de las pesquerías regionales u otros organismos internacionales, como la FAO.

6.37 Tras las deliberaciones, el Comité encargó al Grupo de trabajo por correspondencia que tuviera en cuenta las observaciones formuladas en el periodo de sesiones actual con miras a incorporar en su informe definitivo para el MEPC 61 un proyecto de Anexo V revisado del Convenio MARPOL y, en caso de que no se pudiera llegar a un acuerdo dentro del Grupo sobre cuestiones polémicas, dejar esas cuestiones entre corchetes a fin de que el Comité decida al respecto.

6.38 El Comité, tras tomar nota de que el documento MEPC 60/6/11 (República Islámica del Irán) abordaba asuntos que estaban siendo examinados por el Grupo de trabajo por correspondencia, dio las gracias a la delegación por sus observaciones y acordó pedir al Grupo de trabajo por correspondencia que las tuviera en cuenta durante sus deliberaciones.

6.39 En el documento MEPC 60/6/8, FOEI informó del problema del aumento de la basura en los océanos y, en el contexto del examen del Anexo V del Convenio MARPOL, pidió al Comité que mejorara el Anexo V abordando varias cuestiones tales como las siguientes; unas reglas claras con unos requisitos estrictos por lo que se refiere al cumplimiento; comunicación clara al personal de a bordo y a los pasajeros; un sistema cerrado cuantificable; prohibición total de descargar cenizas procedentes de incineradores; el abandono progresivo de la incineración de desechos a bordo; la obligación de que los buques entreguen los desechos en las instalaciones portuarias de recepción, que deberían estar armonizadas a nivel mundial; y la mejora de la gestión de desechos como práctica.

6.40 El Comité dio las gracias a FOEI por sus observaciones y pidió al Grupo de trabajo por correspondencia que las tuviera en cuenta en sus deliberaciones.

6.41 Mediante el documento MEPC 60/6/9, Grecia invitó al Comité a que tomara nota de las conclusiones de un estudio llevado a cabo por HELMEPA en nombre del PNUMA-PAM, en el que se señala el estado preocupante del mar Mediterráneo por lo que respecta a la basura marina, que incluye plásticos y filtros de cigarrillos; estos últimos, junto con otra basura relacionada con el tabaco, representan el 40 % de toda la basura marina. Si bien aparentemente el 80 % de esa basura procede de fuentes terrestres, una parte considerable de ella puede atribuirse a actividades marítimas.

6.42 El Comité dio las gracias a Grecia por su documento y pidió al Grupo de trabajo por correspondencia que lo tuviera en cuenta en sus deliberaciones.

Proyecto de directrices provisionales para consignar operaciones en el Libro registro de hidrocarburos, partes I y II

6.43 El Comité recordó que en el MEPC 59 la delegación de Dinamarca había anunciado su intención de presentar un proyecto de directrices provisionales para que fueran aplicadas junto con las enmiendas al Anexo I del Convenio MARPOL, adoptadas en ese periodo de sesiones del Comité (resolución MEPC.187(59)), cuya entrada en vigor está prevista para el 1 de enero de 2011.

6.44 El Comité recordó también que las enmiendas al Anexo I del Convenio MARPOL tenían por objeto unas definiciones mejoradas o nuevas de residuos de hidrocarburos (fangos), tanque de residuos de hidrocarburos (fangos), aguas de sentinas oleosas y tanque de retención de aguas de sentina oleosas. Además, también se enmendó la regla 12 sobre tanques para residuos de hidrocarburos (fangos) y, se adoptaron las enmiendas consiguientes al suplemento del Certificado IOPP y al Libro registro de hidrocarburos. El objetivo del proyecto de directrices provisionales es facilitar el cumplimiento de las nuevas prescripciones.

6.45 Al presentar el documento MEPC 60/6, Dinamarca hizo hincapié en que las directrices provisionales propuestas tienen por objeto constituir unas instrucciones para las tripulaciones de los buques sobre la manera de registrar las distintas operaciones en el Libro registro de hidrocarburos utilizando los códigos y los números de asiento correctos, a fin de garantizar un procedimiento más uniforme de supervisión por el Estado rector del puerto. Las directrices provisionales habían sido elaboradas sobre la base de la labor llevada a cabo por el Subcomité DE cuando elaboró las enmiendas al Anexo I del Convenio MARPOL, que estaban destinadas principalmente a facilitar el cumplimiento de sus prescripciones.

6.46 En el documento MEPC 60/6/7 INTERTANKO señaló a la atención del Comité sus propias directrices para la anotación correcta de asientos en el Libro registro de hidrocarburos, Parte I, que se utilizan ampliamente en el sector y han sido objeto de continuas actualizaciones y mejoras a lo largo de los años, teniendo en cuenta las actividades del MEPC. INTERTANKO propuso una serie de ajustes técnicos al texto propuesto por Dinamarca para hacerlo compatible con su propia publicación.

6.47 En el documento MEPC 60/6/10 la República Islámica del Irán propuso que se añadiera un nuevo texto a la sección de Generalidades del proyecto de directrices provisionales propuesto por Dinamarca, a fin de que, en caso de que no funcione el separador de agua e hidrocarburos, se permita a discreción de las autoridades portuarias, que un buque pueda salir del puerto, siempre que la Administración haya expedido una exención y se haya informado al siguiente puerto de escala del buque. Sin embargo, el Comité no estuvo de acuerdo con esa propuesta.

6.48 La delegación de las Islas Marshall opinó que parte del texto de las directrices propuestas no era coherente con el del Convenio, lo podría llevar a confusión, especialmente a los funcionarios encargados de la supervisión por el Estado rector del puerto; y sugirió que sería prematuro aprobar las directrices en el actual periodo de sesiones.

6.49 Tras mostrarse conforme con esta opinión, el Comité convino en invitar a las delegaciones interesadas (especialmente Dinamarca e INTERTANKO) a que en el lapso interperiodos colaborasen a fin de abordar las preocupaciones reseñadas *supra* y a que presentaran un documento conjunto al MEPC 61.

Manual de la OMI sobre la contaminación ocasionada por hidrocarburos, Sección I

6.50 En relación con una cuestión diferente, la delegación observadora de la IACS informó al Comité de que se esperaba que el 1 de enero de 2011 entraran en vigor las enmiendas al Anexo I del Convenio MARPOL, relativas a la prevención de la contaminación durante el transbordo de cargas de hidrocarburos entre petroleros en el mar, adoptadas en el MEPC 59 (resolución MEPC.186(59)), y que de conformidad con la nueva regla 41.2, los petroleros deberán disponer de un plan de operaciones de buque a buque para el cual se debería tomar en consideración la información que figura en las directrices de mejores prácticas para las operaciones de buque a buque indicadas por la Organización, tales como el "Manual sobre la contaminación ocasionada por hidrocarburos, Sección I". Como resultado de las solicitudes del sector, las sociedades de clasificación estaban en vías de redactar tales manuales; no obstante, el actual Manual de la OMI sobre la contaminación ocasionada por hidrocarburos estaba desfasado y el Grupo técnico sobre el Convenio de Cooperación y el Protocolo de Cooperación-SNPP todavía estaba examinando el manual revisado, lo que causaba incertidumbre acerca de cómo dar cumplimiento a la prescripción.

6.51 El Comité, tras examinar la cuestión, acordó que hasta que se examinase el proyecto definitivo del Manual, con miras a su aprobación por el Comité en el MEPC 61, el plan de operaciones de buque a buque podría, mientras tanto, ser aprobado haciendo uso del último proyecto del Manual tal como figura en el anexo del MEPC del documento MEPC/OPRC-HNS/TG 10/3/1.

7 IMPLANTACIÓN DEL CONVENIO DE COOPERACIÓN, EL PROTOCOLO DE COOPERACIÓN-SNPP Y LAS RESOLUCIONES PERTINENTES DE LA CONFERENCIA

7.1 El Comité examinó los cinco documentos en el marco de este punto del orden del día: MEPC 60/WP.1, Informe de la décima reunión del Grupo técnico sobre el Convenio de Cooperación y el Protocolo de Cooperación-SNPP; MEPC 60/7 (Secretaría), Guía operacional para la observación aérea de la contaminación del mar por hidrocarburos; MEPC 60/7/1 (ROPME), Informe sobre la implantación del Convenio de Cooperación en los Estados Miembros de la ROPME; MEPC 60/INF.10 (República Islámica del Irán), Ejercicio regional conjunto OSR-SAR en el mar Caspio; y MEPC 60/INF.13 (República de Corea), Construcción de una instalación de formación en la lucha contra derrames de hidrocarburos por el Gobierno de Corea para implantar el Convenio de Cooperación.

Informe de la décima reunión del Grupo técnico sobre el Convenio de Cooperación y el Protocolo de Cooperación-SNPP

7.2 El Comité tomó nota de que la décima reunión del Grupo técnico sobre el Convenio de Cooperación y el Protocolo de Cooperación-SNPP se había celebrado del 15 al 19 de marzo de 2010 bajo la presidencia del Sr. Nick Quinn (Nueva Zelanda), y que el informe del Grupo se había distribuido con la signatura MEPC 60/WP.1.

7.3 Al examinar el informe, el Comité tomó nota de las preocupaciones que sigue manifestando una delegación con respecto al modo de funcionamiento del Grupo técnico y, tras observar que esta misma cuestión se ha venido planteando en los últimos periodos de sesiones, acordó dejar tiempo en el MEPC 61 para analizarla.

7.4 En este contexto, el Comité pidió a la Secretaría que preparara un documento para el MEPC 61 en el que se facilite información de fondo sobre la constitución del Grupo técnico, su mandato y su modo de funcionamiento, a fin de sentar las bases para las deliberaciones.

7.5 Tras acordar el modo de proceder, el Comité aprobó el informe en general, y, en particular:

- .1 refrendó la labor realizada por el Grupo de ultimar el proyecto de instrumento de apoyo para la toma de decisiones sobre la gestión de desechos relacionados con derrames de hidrocarburos, como orientaciones internacionales;
- .2 tomó nota de que el proyecto definitivo de la Parte I (Prevención) del Manual revisado sobre la contaminación por hidrocarburos, se presentaría al MEPC 61 (véase el párrafo 6.51);
- .3 aprobó la lista de comprobaciones de los nuevos manuales, documentos de orientación y materiales didácticos, que figura en el anexo 1 del MEPC 60/WP.1;
- .4 tomó nota de los avances conseguidos en la revisión de las orientaciones conjuntas OMI/PIECA sobre la cartografía de las zonas sensibles para la lucha contra los derrames de hidrocarburos;
- .5 tomó nota de que el Manual sobre sistemas de gestión de incidentes se presentaría al MEPC 61 para su aprobación;
- .6 tomó nota de los avances conseguidos en relación con el Manual sobre la contaminación química para abordar los aspectos jurídicos y administrativos de las SNPP y con la guía operacional sobre el uso de sorbentes;
- .7 tomó nota de que el Grupo había tomado en consideración los avances de la ISCO en la elaboración de un plan de acreditación para la formación y acreditación independiente de empresas privadas de lucha contra derrames de hidrocarburos, aunque al mismo tiempo tomó nota de que la ISCO no estaba buscando que ni el Comité ni el Grupo técnico refrendaran su labor;
- .8 tomó nota del formato y la estructura de las páginas en la Red incluidas en el sitio del REMPEC en la Red para alojar el inventario de recursos de información relacionada con el Convenio de Cooperación y el Protocolo de Cooperación-SNPP, que está elaborando en estos momentos el Grupo;
- .9 refrendó la propuesta del Grupo de incluir el examen de nuevo contenido propuesto para la página en la Red como un punto de carácter indefinido en el orden del día del Grupo técnico;
- .10 instó a las delegaciones a que presentaran información para seguir ampliando el inventario de recursos de información relacionada con el Convenio de Cooperación y el Protocolo de Cooperación-SNPP;
- .11 refrendó los resultados y las medidas de seguimiento propuestas por el cuarto Foro de Investigación y Desarrollo;
- .12 tomó nota de los avances del Grupo en la elaboración de directrices técnicas sobre rastreo de los hidrocarburos hundidos y técnicas de recuperación;

- .13 aprobó el programa de trabajo revisado del Grupo de trabajo técnico sobre el Convenio de Cooperación y el Protocolo de Cooperación-SNPP y el orden del día provisional de la undécima reunión del Grupo (TG 11), que figuran en los anexos 12 y 13, respectivamente; y
- .14 aprobó la programación de la undécima reunión del Grupo técnico sobre el Convenio de Cooperación y el Protocolo de Cooperación – SNPP en la semana anterior al MEPC 61.

Guía operacional para la observación aérea de la contaminación del mar por hidrocarburos

7.6 El Comité recordó que, cuando examinó la información sobre el Código de apariencia de los hidrocarburos del Acuerdo de Bonn (BAOAC) en el MEPC 51, encargó al Grupo técnico sobre el Convenio de Cooperación y el Protocolo de Cooperación-SNPP que examinara el Código con miras a adoptarlo posiblemente en forma de directrices de la OMI.

7.7 El Comité recordó también que, tras tomar nota de la decisión adoptada por las Partes Contratantes del Acuerdo de Bonn de recopilar datos sobre la aplicación del Código durante dos años, de la que el Grupo técnico informó al MEPC 52, había acordado postponer el examen de la cuestión a la espera de los resultados de la prueba de dos años.

7.8 El Comité recordó además que, al disponerse de los resultados de las pruebas de validación, el Grupo técnico sobre el Convenio de Cooperación y el Protocolo de Cooperación-SNPP había vuelto a examinar, en su sexta reunión, la posibilidad de adoptar el Código como directrices o un código de prácticas de la OMI y había llegado a la conclusión de que había también otros manuales y documentos de orientación disponibles para la identificación de hidrocarburos que también sería conveniente tener en cuenta. Tras examinarlos, el Grupo técnico había acordado que la Guía operacional para la observación aérea de la contaminación del mar por hidrocarburos del Centro de Documentación, Investigación y Experimentación sobre la Contaminación Accidental de las Aguas (CEDRE) constituía el mejor punto de partida para la elaboración de unas orientaciones internacionales, y, una vez que el Comité aprobó esta decisión en el MEPC 57, había desarrollado la Guía a lo largo de varias reuniones y aceptado un texto definitivo en su novena reunión.

7.9 Tras examinar el proyecto final de la Guía operacional para la observación aérea de la contaminación del mar por hidrocarburos (MEPC 60/7), el Comité aprobó el texto y encargó a la Secretaría que colaborase con la Asociación Internacional de la Industria Petrolera para la Conservación del Medio Ambiente (IPIECA) a fin de preparar el documento como una publicación conjunta que pueda incluirse como nuevo volumen de la serie de informes OMI/IPIECA.

Informe sobre la implantación del Convenio de Cooperación en los Estados Miembros de la ROPME

7.10 El Comité, tras examinar el documento MEPC 59/7/1 (ROPME), tomó nota de las actividades llevadas a cabo por MEMAC en los Estados Miembros de la ROPME con miras a la implantación del Convenio de Cooperación y a la consolidación de la cooperación regional, y animó a la Secretaría a que apoyara la labor de los Estados Miembros de la ROPME de identificar y atender a las necesidades para la implantación del Convenio de Cooperación y el Protocolo de Cooperación-SNPP.

Ejercicio regional conjunto OSR-SAR en el mar Caspio

7.11 Tras examinar el documento MEPC 60/INF.10 (República Islámica del Irán), el Comité tomó nota de la información presentada sobre un ejercicio regional conjunto de respuesta a derrames de hidrocarburos y búsqueda y salvamento (OSR-SAR) en el mar Caspio, organizado por la República Islámica del Irán y la Federación de Rusia cerca del puerto de Bandar Azali en julio de 2009.

Construcción de una instalación de formación en la lucha contra los derrames de hidrocarburos por el Gobierno de Corea para implantar el Convenio de Cooperación

7.12 Al examinar la información que figura en el documento MEPC 60/INF.13 (República de Corea), el Comité tomó nota de que el Gobierno de Corea estaba construyendo actualmente una nueva instalación de formación en la lucha contra derrames de hidrocarburos en Pusan (República de Corea), para implantar eficazmente el Convenio de Cooperación y ampliar la experiencia de que se dispone en la lucha contra los derrames de hidrocarburos, y de que estaba previsto que esta instalación estuviese lista en octubre de 2010.

Elaboración de orientaciones para los Estados ribereños sobre la respuesta a una emergencia marítima relacionada con materiales radiactivos

7.13 El Comité tomó nota de la información preliminar facilitada por la Secretaría en relación con una solicitud de la Secretaría del OIEA, en la que se invita a la Secretaría de la OMI a colaborar en la preparación de orientaciones para los Estados ribereños sobre la respuesta a una emergencia marítima relacionada con materiales radiactivos.

7.14 El Comité tomó nota además de que el OIEA había organizado una reunión para iniciar esta labor en Viena a principios de marzo, y de que la elaboración de estas orientaciones comprende aspectos tanto ambientales como de seguridad. Por tanto, la Secretaría reconoció que es necesario presentar esta cuestión tanto al MEPC como al MSC para que profundicen en su examen y lleguen a un acuerdo.

7.15 Dado el momento en que se ha presentado la solicitud, el Comité observó que la propuesta de nuevo punto del programa de trabajo se había presentado al MSC 87 (MSC 87/24/12) y que está previsto remitir posteriormente esta cuestión al MEPC 61 para que profundice en su examen.

7.16 El observador de la ROPME, con el apoyo de la delegación de Bahrein, observó que esta labor es muy importante e instó a la Organización a que colaborara con el OIEA y otros sistemas regionales en la elaboración de dichas orientaciones.

8 DETERMINACIÓN Y PROTECCIÓN DE ZONAS ESPECIALES Y DE ZONAS MARINAS ESPECIALMENTE SENSIBLES

8.1 El Comité tomó nota de que se había retirado el documento MEPC 60/8/1 (Bulgaria, Federación de Rusia, Georgia, Rumania, Turquía y Ucrania) relativo a la "zona del mar Negro" como zona especial de conformidad con el Anexo V del Convenio MARPOL.

"Región del Gran Caribe" como zona especial de conformidad con el Anexo V del Convenio MARPOL

8.2 El Comité recordó que la "región del Gran Caribe" se había designado zona especial de conformidad con el Anexo V del Convenio MARPOL el 4 de julio de 1991 mediante enmiendas al Anexo, y había entrado en vigor el 4 de abril de 1993. No obstante, las estrictas prescripciones de descarga relativas a las basuras de los buques para la zona especial no habían entrado en vigor aún, dado que no se habían previsto instalaciones portuarias de recepción adecuadas en todos los puertos de la zona especial.

8.3 La delegación de Panamá, en nombre de los Estados con los que había presentado el documento MEPC 60/8/2 (Antigua y Barbuda, Bahamas, Barbados, Belice, Colombia, Cuba, Dominica, Estados Unidos, Francia, Guyana, Honduras, Jamaica, México, Nicaragua, Países Bajos, Saint Kitts y Nevis, Santa Lucía, San Vicente y las Granadinas, Trinidad y Tabago y la República Bolivariana de Venezuela), declaró que el régimen de zona especial para la "región del Gran Caribe" no había entrado en vigor aún debido a que los Estados de dicha región que son Partes en el Anexo V del Convenio MARPOL no habían notificado a la Organización que disponían de instalaciones de recepción adecuadas en todos los puertos de la zona especial.

8.4 La delegación de Panamá indicó también que en el documento MEPC 60/8/2 se presentaba dicha notificación y, por consiguiente, pidió al Comité que determinara la fecha en la que la regla 5 1) h) del Anexo V del Convenio MARPOL entrará en vigor con respecto a la zona especial de la "región del Gran Caribe". Con objeto de facilitar la labor del Comité sobre esta cuestión, en el anexo de dicho documento se incluyó un proyecto de resolución MEPC.

8.5 Al presentar el documento MEPC 60/8/3 titulado "Observaciones sobre el documento MEPC 60/8/2 – La "región del Gran Caribe" como zona especial de conformidad con el Anexo V del Convenio MARPOL", el observador de INTERCARGO, en nombre de BIMCO, el otro coautor, destacó que debería examinarse también la posibilidad de revisar la circular MEPC.1/Circ.675 (sobre el agua de lavado de las bodegas de carga) a fin de incluir la "región del Gran Caribe", en relación con la notificación de la entrada en vigor de la zona especial.

8.6 La delegación del Reino Unido confirmó que respaldaba plenamente, en nombre de sus territorios en la región del Gran Caribe, la propuesta presentada y se consideraba un coautor del documento MEPC 60/8/2.

8.7 En las deliberaciones que siguieron, el Comité tomó nota de que si bien tres Estados coautores (Belice, Jamaica y Nicaragua) no disponían, en este momento, de instalaciones de recepción adecuadas en sus puertos, existían acuerdos con Estados vecinos de modo que se contaba con soluciones alternativas para los desechos. En particular, la delegación de Jamaica, en su calidad de coautora del documento MEPC 60/8/2, aseguró que estaba trabajando con Estados dentro de la región del Gran Caribe para crear instalaciones de recepción en sus puertos lo antes posible.

8.8 El Comité, al reconocer que la propuesta para determinar la fecha en que entrarán en vigor las prescripciones relativas a las descargas con respecto a la zona especial de la región del Gran Caribe contaba con el apoyo general, acordó que la falta de ciertas instalaciones portuarias de recepción en algunos Estados no debería constituir un precedente en futuras notificaciones de este tipo a la Organización.

8.9 Por lo que respecta a las preocupaciones manifestadas en relación con las lagunas de información en el módulo del GISIS sobre las instalaciones de recepción de basuras en la región, el Comité decidió que estos datos no constituían una prescripción jurídica ni un

impedimento para que entrara en vigor la zona especial de la región del Gran Caribe. El Comité observó que este módulo se completará en un cursillo sobre el Anexo V del Convenio MARPOL en la región del Gran Caribe, que está previsto celebrar en Panamá en mayo de 2010.

8.10 El Comité, tras tomar nota de que los criterios relativos a la provisión de instalaciones de recepción adecuadas para los Estados ribereños de la zona especial de la región del Gran Caribe, de conformidad con lo dispuesto en la regla 5 4) b) del Anexo V del Convenio MARPOL, se habían cumplido:

- .1 adoptó la resolución MEPC.191(60) sobre la determinación de la fecha en que entrará en vigor la regla 5 1) h) del Anexo V del Convenio MARPOL con respecto a la zona especial de la región del Gran Caribe, que figura en el anexo 14 del presente informe;
- .2 acordó que la fecha en la que entrarán en vigor las prescripciones relativas a las descargas con respecto a la zona especial de la región del Gran Caribe será el 1 de mayo de 2011; y
- .3 pidió al Secretario General que, de conformidad con la regla 5 4) b) del Anexo V del Convenio MARPOL, notifique a todas las Partes en el Anexo la decisión arriba mencionada, a más tardar el 30 de abril de 2010.

8.11 El Comité, tras examinar una propuesta presentada por INTERTANKO y BIMCO (MEPC 60/8/3), encargó a la Secretaría que elaborara y distribuyera la circular MEPC.1/Circ.675/Rev.1 sobre la descarga del agua de lavado de las bodegas de carga en la zona de los Golfos, la zona del mar Mediterráneo y la región del Gran Caribe de conformidad con el Anexo V del Convenio MARPOL, lo que servirá de solución provisional hasta que se ultime la revisión del Anexo V del Convenio MARPOL.

Modificaciones del actual sistema de notificación obligatoria para buques en la ZMES de las aguas occidentales de Europa (WETREP)

8.12 El Comité recordó que el MEPC 59, tras tomar nota de la información facilitada por la delegación de Portugal respecto de los cambios introducidos en los nuevos servicios de tráfico marítimo establecidos a lo largo de la costa ibérica portuguesa y de la adopción de un nuevo sistema obligatorio de notificación para buques (COPREP) mediante la resolución MSC.278(85):

- .1 aprobó las enmiendas al anexo 2 de la resolución MEPC.121(52) sobre la ZMES de las aguas occidentales de Europa, que figuran en el anexo 27 de su informe (MEPC 59/24); y
- .2 tomó nota de que las correspondientes enmiendas al apéndice del anexo 3 de la resolución MEPC.121(52) se examinarían en el NAV 55 y de que se informaría de estos resultados al MEPC 60 para que los examinara.

8.13 El Comité tomó nota de que el NAV 55 había aprobado una petición del Gobierno de Portugal (NAV 55/3/9) para modificar el actual sistema de notificación obligatoria para buques en la ZMES de las aguas occidentales de Europa (WETREP), tal como se indica en el anexo 4 de su informe (NAV 55/21), y había invitado al MSC 87 a que adoptara las modificaciones en mayo de 2010. El Comité tomó nota también de que las modificaciones del actual sistema de notificación obligatoria para buques se implantarán, como mínimo, seis meses después de que las adopte el MSC 87.

Otras modificaciones e implantación de los dispositivos de separación del tráfico nuevos y modificados y de otras medidas de organización del tráfico en las ZMES de las aguas occidentales de Europa y del mar Báltico o en sus proximidades

8.14 El Comité tomó nota de que el NAV 55 había aprobado varias modificaciones de los dispositivos de separación del tráfico y otras medidas de organización del tráfico, incluidas en los anexos 1 y 2 del documento NAV 55/21, que se presentarían al MSC 87 para su adopción.

8.15 El Comité tomó nota también de las medidas adoptadas por el NAV 55 sobre los sistemas de notificación y otras medidas de organización del tráfico relativas a las ZMES y acordó aplazar la adopción de una decisión sobre este asunto hasta el MEPC 61 (27 de septiembre a 1 de octubre de 2010), una vez se conozcan los resultados del MSC 87 (12 a 21 de mayo de 2010).

9 INSUFICIENCIA DE LAS INSTALACIONES DE RECEPCIÓN

9.1 El Comité recordó que el MEPC 55 había aprobado el Plan de acción para abordar la insuficiencia de las instalaciones portuarias de recepción elaborado por el FSI 14 y había encargado al Subcomité FSI que continuara avanzando respecto de las tareas descritas en el Plan de acción, con la excepción del punto 5.1: "Aspectos reglamentarios – Elaboración de Directrices para el establecimiento de acuerdos regionales sobre instalaciones de recepción", que trataría el propio Comité.

9.2 El Comité tomó nota también de que, desde el MEPC 59, el Subcomité FSI no había vuelto a reunirse. Sin embargo, estaba previsto que el Grupo de trabajo por correspondencia interperiodos constituido por el FSI 17 informara de la ultimación de todos los puntos pendientes del Plan de acción al FSI 18 en julio de 2010 y que el MEPC 61 examinara los resultados correspondientes.

9.3 En el presente periodo de sesiones del Comité se recibieron dos documentos (MEPC 60/6/4 y MEPC 60/6/12) relacionados con el punto 5.1 del Plan de acción acerca de acuerdos regionales sobre las instalaciones portuarias de recepción. Dado que en estos dos documentos se proponían enmiendas a los anexos pertinentes del Convenio MARPOL, se examinaron en relación con el punto 6 del orden del día (Interpretaciones y enmiendas del Convenio MARPOL y de los instrumentos conexos).

9.4 En el presente periodo de sesiones del Comité se habían recibido otros dos documentos (MEPC 60/6/5 y MEPC 60/6/6) que guardaban relación con las instalaciones de recepción: en el primero se proponía la provisión de instalaciones de recepción de desechos o lugares de reparación de la carga dañada en virtud de lo dispuesto en el Anexo III del Convenio MARPOL, y en el segundo se proponían enmiendas a los anexos del Convenio MARPOL para la recepción de desechos en las instalaciones de reciclaje de buques. Estos dos documentos también se trataron en relación con el punto 6 del orden del día.

10 INFORMES DE LOS SUBCOMITÉS

RESULTADOS DEL DSC 14

10.1 El Comité recordó que el Subcomité de Transporte de Mercancías Peligrosas, Cargas Sólidas y Contenedores había celebrado su 14^o periodo de sesiones (DSC 14) del 21 al 25 de septiembre de 2009, y que el informe correspondiente se había distribuido con la signatura DSC 14/22.

10.2 Asimismo, el Comité recordó que el MEPC 59, teniendo en cuenta la decisión adoptada de que, en el caso de los contaminantes del mar en cisternas, no se necesita mostrar el nombre técnico correcto en la cisterna como complemento del nombre de expedición que se especifica en el Código IMDG, había acordado que era preciso introducir enmiendas en el Anexo III del Convenio MARPOL. Por consiguiente, el MEPC 59 había aprobado un nuevo punto del programa de trabajo del Subcomité DSC sobre esta cuestión y, específicamente, también había encargado a dicho Subcomité que realizara la siguiente labor:

- .1 revisar los criterios mediante los que se definen los contaminantes del mar en el Anexo III del Convenio MARPOL, con objeto de armonizarlo con los criterios del Sistema globalmente armonizado (SGA), recientemente revisados; y
- .2 revisar determinadas disposiciones sobre documentación que figuran en el Anexo III del Convenio MARPOL, con objeto de armonizarlas con las propuestas de enmienda a la regla VII/4 del Convenio SOLAS.

10.3 El Comité tomó nota de que el Subcomité DSC, en su 14º periodo de sesiones, había examinado debidamente esas cuestiones y había elaborado un proyecto de enmiendas al Anexo III del Convenio MARPOL. Dicho texto, que figura en el anexo 15, fue aprobado por el Comité para que lo distribuyera el Secretario General con miras a su adopción ulterior en el MEPC 61.

10.4 Al examinar el proyecto de texto de las enmiendas, el Comité refrendó la fecha de entrada en vigor del 1 de enero de 2014 para el Anexo III revisado del Convenio MARPOL, con objeto de armonizar dicha fecha con el calendario previsto para la Enmienda 36-12 del Código IMDG.

RESULTADOS DEL BLG 14 Y DEL DE 53

10.5 El Comité tomó nota de que, habida cuenta de la proximidad entre las fechas de celebración del BLG 14 (8 a 12 de febrero de 2010) y el DE 53 (22 a 26 de febrero de 2010) y del MEPC 60, y dado que no había que abordar ninguna cuestión urgente, los informes correspondientes a esas dos reuniones se examinarían en el MEPC 61.

11 LABOR DE OTROS ÓRGANOS

11.1 En relación con este punto del orden del día, el Comité examinó los dos documentos siguientes:

- .1 MEPC 60/11 (Secretaría) – Resultados del 25º periodo de sesiones extraordinario del Consejo (C/ES.25); y
- .2 MEPC 60/11/1 (Secretaría) – Resultados del 26º periodo de sesiones de la Asamblea (A 26).

RESULTADOS DEL C/ES.25

11.2 El Comité tomó nota de que el Consejo había celebrado su 25º periodo de sesiones extraordinario (C/ES.25) el 19 y el 20 de noviembre de 2009 y de que el resumen de sus decisiones se distribuyó con la signatura C/ES.25/D. Las cuestiones de interés para el Comité se habían resumido en el documento MEPC 60/11, incluidas las medidas del

Consejo relativas a la estrategia y planificación, el Plan voluntario de auditorías de los Estados Miembros de la OMI, el examen del informe del MEPC 59 y la protección de las vías de navegación esenciales.

11.3 Con respecto a la estrategia y planificación, el Comité tomó nota de que el C/ES.25 había aprobado el proyecto de Plan estratégico de la Organización (para el sexenio 2010-2015), el proyecto de Plan de acción de alto nivel de la Organización y prioridades para el bienio 2010-2011 y el proyecto de directrices sobre la aplicación del Plan estratégico y del Plan de acción de alto nivel, y había decidido remitirlos a la A 26 para su adopción.

11.4 El Comité también observó que, al examinar el informe del MEPC 59, el Consejo había tomado nota de:

- .1 la adopción de enmiendas al Anexo I del Convenio MARPOL sobre el trasvase de cargas de hidrocarburos entre petroleros en el mar y la gestión a bordo de los residuos de hidrocarburos (fangos);
- .2 los adelantos conseguidos y las decisiones adoptadas en relación con el control de las emisiones de GEI procedentes de los buques;
- .3 la aprobación de la zona de control de emisiones en Norteamérica, en virtud del Anexo VI del Convenio MARPOL, para su adopción en el MEPC 60, y la aprobación de seis directrices para facilitar la implantación del Anexo VI revisado del Convenio MARPOL;
- .4 distintas medidas relacionadas con el Convenio BWM;
- .5 las medidas tomadas tras la adopción del Convenio de Hong Kong de 2009; y
- .6 las medidas adoptadas en relación con la influencia del factor humano.

11.5 El Comité tomó nota, además, de que el C/ES.25 había decidido transmitir el informe del MEPC 59 a la A 26, junto con sus observaciones y recomendaciones, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 21 b) del Convenio constitutivo de la OMI.

11.6 El Comité, tras considerar las medidas que le había solicitado el Consejo (párrafo 14 del documento MEPC 60/11), acordó seguir contribuyendo a los esfuerzos mundiales para dar respuesta al fenómeno del cambio climático y el calentamiento mundial.

11.7 El Comité tomó nota de la aprobación por el Consejo de las reuniones interperiodos en 2010 del Grupo técnico sobre el Convenio de Cooperación y el Protocolo de Cooperación-SNPP y el Grupo de trabajo ESPH.

11.8 Con respecto a la solicitud del Consejo para que facilitara una definición de "sustancias perjudiciales" en lo que respecta al indicador de resultados 8 a): "Toneladas de sustancias perjudiciales descargadas en el mar, tanto durante las operaciones normales del buque como accidentalmente, desde buques regidos por instrumentos de la OMI" (párrafo 14.2 del documento MEPC 60/11), el Comité, tras tomar nota de la información facilitada por la Secretaría sobre la definición de "sustancias perjudiciales" en el contexto del Convenio MARPOL, debatió la cuestión tal como se resume en los párrafos siguientes.

11.9 El Comité tomó nota, en particular, de que el artículo 2 2) del Convenio MARPOL de 1973 define las sustancias perjudiciales como *"cualquier sustancia cuya introducción en el mar pueda ocasionar riesgos para la salud humana, dañar la flora, la fauna y los recursos vivos del medio marino, menoscabar sus alicientes recreativos o entorpecer los usos legítimos de las aguas del mar y, en particular, toda sustancia sometida a control de conformidad con el presente Convenio"*, mientras que, a efectos de la resolución de la Asamblea A.851(20): Principios generales a que deben ajustarse los sistemas y prescripciones de notificación para buques, por "sustancia perjudicial" se entiende los hidrocarburos o las sustancias nocivas líquidas a granel, es decir, las sustancias sujetas a los Anexos I y II del Convenio MARPOL.

11.10 El Comité reconoció que actualmente no se dispone de datos estadísticos para calcular el indicador de resultados 8 a) tal como se define en la actualidad, puesto que, aunque desde hace años se dispone de datos sobre los derrames de hidrocarburos accidentales y estos datos se actualizan periódicamente, no es fácil encontrar datos sobre las descargas operacionales de hidrocarburos o las descargas de sustancias nocivas líquidas, tanto accidentales como operacionales, ni son lo suficientemente exactos para lograr el objetivo del indicador de resultados.

11.11 Con respecto a la cuestión de las descargas operacionales, la delegación de los Países Bajos, apoyada por Suecia y la delegación observadora del CEFIC, destacó que debería distinguirse entre las descargas operacionales legales e ilegales, ya que las primeras se realizan de conformidad con el Convenio MARPOL y, como tales, se estima que no entrañan ningún peligro para el medio marino. Por tanto, al calcular el indicador de resultados 8 a), sólo deberían tenerse en cuenta las descargas operacionales ilegales. El Comité compartió esta opinión.

11.12 Finalmente, el Comité acordó informar al Consejo acerca del resultado de las deliberaciones y solicitar su asesoramiento sobre cómo proceder respecto de esta cuestión.

RESULTADOS DE LA A 26

11.13 El Comité recordó que la Asamblea celebró su 26º periodo de sesiones (A 26) del 23 de noviembre al 4 de diciembre de 2009 y que se había informado de sus decisiones en el documento A 26/6(b)/2. Las cuestiones de interés para la labor del Comité se habían resumido en el documento MEPC 60/11/1 (Secretaría).

11.14 El Comité tomó nota de que la Asamblea había examinado las cuestiones resultantes de los últimos tres periodos de sesiones del Comité (57º, 58º y 59º), que le habían sido señaladas a su atención, y de que la Asamblea había tomado nota, entre otras cosas, de las siguientes decisiones y medidas principales del Comité durante el bienio objeto de examen:

- .1 los progresos alcanzados con respecto a la adopción de medidas de seguimiento de la resolución A.963(23): Políticas y prácticas de la OMI en materia de reducción de las emisiones de los gases de efecto invernadero procedentes de los buques, y que el MEPC 59 había elaborado directrices técnicas y operacionales sobre el índice de eficiencia energética de proyecto, el plan de gestión de eficiencia energética y el indicador operacional de eficiencia energética, y había acordado distribuirlos mediante circulares a efectos de prueba o de implantación voluntaria por los buques dedicados al comercio internacional;

- .2 que el Comité había adoptado el Anexo VI revisado del Convenio MARPOL y el Código Técnico sobre los NO_x (que se prevé que entren en vigor el 1 de julio de 2010) y había aprobado o actualizado varias circulares y directrices MEPC para facilitar su implantación;
- .3 la labor en curso relativa al Convenio BWM, incluida la ultimación de la elaboración de 14 series de directrices para su implantación uniforme, la aprobación inicial o definitiva de 17 sistemas de gestión del agua de lastre, y que el MEPC 59, tras examinar la cuestión, había concluido que había suficientes tecnologías homologadas de tratamiento del agua de lastre para los buques construidos en 2010;
- .4 que, tras la adopción del Convenio internacional para el reciclaje seguro y ambientalmente racional de los buques, 2009 (Convenio de Hong Kong), el MEPC 59 había adoptado un método para calcular la capacidad de reciclaje con miras a determinar cuándo se satisfacen las condiciones para la entrada en vigor del Convenio, y las Directrices para la elaboración del inventario de materiales potencialmente peligrosos; y
- .5 la designación del monumento marino nacional de Papahānaumokuākea (islas Hawai) como ZMES y el establecimiento de la fecha del 1 de mayo de 2009 para que fuese efectiva la zona especial del mar Mediterráneo en virtud del Anexo V del Convenio MARPOL.

Resoluciones adoptadas por la Asamblea

11.15 El Comité tomó nota de que la A 26 había adoptado las resoluciones siguientes que el MSC y el MEPC, conjuntamente, habían preparado y aprobado:

- .1 la resolución A.1019(26) – Enmiendas al Código para la implantación de los instrumentos obligatorios de la OMI, 2007;
- .2 la resolución A.1020(26) – Enmiendas a las Directrices para efectuar reconocimientos de conformidad con el sistema armonizado de reconocimientos y certificación, 2007;
- .3 la resolución A.1021(26) – Código de alertas e indicadores, 2009;
- .4 la resolución A.1022(26) – Directrices para la implantación del Código internacional de gestión de la seguridad (Código IGS) por las Administraciones; y
- .5 la resolución A.1024(26) – Directrices para los buques que naveguen en aguas polares.

Estrategia y planificación

11.16 El Comité también tomó nota de que, en el contexto de la estrategia y la planificación, la A 26 había adoptado:

- .1 la resolución A.1011(26) – Plan estratégico de la Organización (para el sexenio 2010-2015);

- .2 la resolución A.1012(26) – Plan de acción de alto nivel de la Organización y prioridades para el bienio 2010-2011; y
- .3 la resolución A.1013(26) – Directrices sobre la aplicación del Plan estratégico y el Plan de acción de alto nivel de la Organización.

Medidas adoptadas por el Comité

11.17 El Comité, tras examinar las medidas que se le solicitaban en los párrafos 31.1 a 31.3 del documento MEPC 60/11/1:

- .1 tomó nota de la aprobación por la Asamblea de los informes del Comité sobre sus 57º, 58º y 59º periodos de sesiones, presentados en el documento A 26/12;
- .2 tomó nota de lo solicitado por la Asamblea al Comité, tal como figura en las resoluciones A.1019(26), A.1020(26), A.1021(26), A.1022(26) y A.1024(26); y
- .3 tomó nota de lo solicitado por la Asamblea al Comité, tal como figura en las resoluciones A.1012(26) – Plan de acción de alto nivel de la Organización y prioridades para el bienio 2010-2011, y A.1013(26) – Directrices sobre la aplicación del Plan estratégico y el Plan de acción de alto nivel de la Organización.

11.18 Asimismo, con respecto a las medidas que le había solicitado la Asamblea, indicadas en los párrafos 31.4 y 31.5 del documento MEPC 60/11/1, el Comité acordó encargar al Subcomité FSI que:

- .1 examinara detalladamente el compendio de informes resumidos de auditoría que figura en el documento A 26/9/1;
- .2 considerase como conferir obligatoriedad al Código para la implantación de los instrumentos obligatorios de la OMI, incluidos los recursos para la realización de las auditorías; y
- .3 presentara un informe al MEPC 61 para que el Comité volviera a examinar el "Calendario y programa de actividades para institucionalizar el Plan de auditorías de los Estados Miembros de la OMI", que figura en el anexo de la resolución A.1018(26), y pudiera informar oportunamente al Consejo y la Asamblea sobre los resultados de su examen.

12 ESTADO JURÍDICO DE LOS CONVENIOS

12.1 El Comité tomó nota de la siguiente información sobre el estado jurídico de los convenios y otros instrumentos de la OMI relacionados con la protección del medio marino al 15 de diciembre de 2009 (MEPC 60/12):

- .1 en el anexo 1 figura el estado jurídico de los convenios y otros instrumentos de la OMI relacionados con la protección del medio marino;
- .2 en el anexo 2 figura el estado jurídico del Convenio MARPOL;

- .3 en el anexo 3 figura el estado jurídico de las enmiendas al Convenio MARPOL;
- .4 en el anexo 4 figura el estado jurídico del Convenio de Cooperación de 1990;
- .5 en el anexo 5 figura el estado jurídico del Protocolo de Cooperación-SNPP de 2000;
- .6 en el anexo 6 figura el estado jurídico del Convenio AFS de 2001; y
- .7 en el anexo 7 figura el estado jurídico del Convenio BWM de 2004.

12.2 El Comité también tomó nota de la siguiente información facilitada por la Secretaría después de la distribución del documento MEPC 60/12, el 15 de diciembre de 2009:

- .1 con respecto al anexo 2 sobre el estado jurídico del Convenio MARPOL:
 - .1.1 Brasil depositó su instrumento de adhesión al Anexo VI del Convenio MARPOL el 23 de febrero de 2010;
- .2 con respecto al anexo 4 sobre el estado jurídico del Convenio de Cooperación de 1990:
 - .2.1 Benin depositó su instrumento de adhesión el 5 de febrero de 2010;
- .3 con respecto al anexo 6 sobre el estado jurídico del Convenio AFS de 2001:
 - .3.1 Singapur depositó su instrumento de adhesión el 31 de diciembre de 2009; y
- .4 con respecto al anexo 7 sobre el estado jurídico del Convenio BWM de 2004:
 - .4.1 las Islas Cook depositaron su instrumento de adhesión el 2 de febrero de 2010.

13 SISTEMAS ANTIINCRUSTANTES PERJUDICIALES PARA LOS BUQUES

13.1 Tras examinar el documento MEPC 60/13 (IPPIC) sobre la elaboración de estimaciones de las tasas de lixiviación de los biocidas de los revestimientos antiincrustantes y su utilización en la elaboración de propuestas para enmendar el anexo 1 del Convenio AFS, el Comité tomó nota de la información sobre los métodos para la determinación de las tasas de lixiviación de biocidas de los sistemas antiincrustantes y, en particular, del método propuesto de cálculo de equilibrio de masas con factores de corrección por defecto, conservadores y adecuados.

13.2 En este contexto, el Comité también tomó nota de que, desde la entrada en vigor del Convenio AFS, los sistemas antiincrustantes que contenían compuestos de organoestaño que actuaban como biocidas se habían retirado del mercado y sustituido por sistemas antiincrustantes alternativos y eficaces por miembros del IPPIC que fabrican más del 90 % de las pinturas antiincrustantes del mundo.

14 FOMENTO DE LA IMPLANTACIÓN Y EJECUCIÓN DEL CONVENIO MARPOL Y DE LOS INSTRUMENTOS CONEXOS

14.1 El Comité tomó nota del documento MEPC 60/INF.3, presentado por ROPME/MEMAC, en el cual se facilita información sobre las actividades realizadas en la zona marítima de la ROPME (zona de los Golfos) por el MEMAC en colaboración con los Estados Miembros de la ROPME.

14.2 El Comité tomó nota, en particular, de que en el contexto de la supervisión y vigilancia, la estación receptora del satélite ROPME había intensificado la supervisión y de que el MEMAC había instalado varias estaciones SIA en las costas de los Estados Miembros que integran la zona marítima de la ROPME a fin de incorporar las imágenes por satélite en la información. Los sistemas de supervisión y vigilancia habían registrado que algunos buques cometían infracciones al descargar ilegalmente agua de lastre y desechos oleosos, y, por tanto, la ROPME había instado a los Estados Miembros a que revisaran sus sistemas jurídicos por lo que respecta a los procedimientos para el enjuiciamiento y la cuantía de las multas.

14.3 El Comité también tomó nota de que, debido al incremento de la producción de petróleo y gas, la construcción o ampliación de puertos y plantas desalinizadoras y otras actividades, la región había sido testigo de un rápido aumento del tráfico marítimo. Por consiguiente, en 2005 se produjeron 32 000 escalas de buques en puertos y en 2009 el número ascendió de las 69 000. En consecuencia, el MEMAC había realizado durante cuatro años un estudio para identificar las zonas de alto riesgo dentro de la región, que había venido a demostrar que la zona marítima de la región era un medio marino frágil y que debía prestarse particular atención a las medidas que era necesario adoptar para obtener la designación de ZMES.

14.4 Con respecto a la formación, el Comité tomó nota, además, de que en 2008 y 2009 se habían organizado varios programas y cursillos en colaboración con expertos externos acerca, entre otras cosas, en la implantación de la supervisión por el Estado rector del puerto y el intercambio de experiencias. En 2009 también se celebró un cursillo de formación sobre la seguridad de petroleros, buques GPL, buques GNL y quimiqueros y el "MARPOL – Cómo llevarlo a la práctica".

14.5 El Comité felicitó a los países de la zona marítima de la ROPME por sus infatigables esfuerzos para proteger el medio marino de la zona.

15 SUBPROGRAMA DE COOPERACIÓN TÉCNICA PARA LA PROTECCIÓN DEL MEDIO MARINO

15.1 El Comité recordó que dada la importancia de la cooperación técnica en la labor de la Organización, en cada periodo de sesiones se presenta, para su examen, una actualización de las actividades en materia de cooperación técnica.

15.2 El Comité tomó nota del informe sobre las actividades del PICT correspondiente a 2008-2009, por lo que respecta a la protección del medio marino, desarrolladas durante el bienio, incluidos proyectos importantes que están bajo la supervisión directa de la División del Medio Marino (MED) de la Organización (MEPC 60/15, anexos 1 y 2; MEPC 60/15/Add.1, anexo; MEPC 60/15/1; MEPC 60/15/2; MEPC 60/15/3; y MEPC 60/15/4).

15.3 El Comité también tomó nota de la extensa labor desarrollada y de lo importante de los resultados conseguidos en el marco del PICT, incluidos los proyectos principales financiados por fuentes externas, tal como se indica seguidamente:

- .1 los logros principales en el marco del PICT se refieren a la formación de funcionarios a través de seminarios/cursillos/cursos de formación sobre la protección del medio marino, en especial el Convenio de Cooperación y el Convenio MARPOL; fomento y mejora de la cooperación regional a través de la elaboración de medidas de ámbito regional tales como los planes de acción estratégica para la implantación del Convenio de Cooperación y el Convenio MARPOL; planes regionales de contingencias para luchar contra la contaminación marina accidental; directrices sobre la gestión medioambiental de desechos por lo que respecta a la operaciones portuarias y estrategia y planes de gestión del agua de lastre a nivel regional, entre otras. El Comité tomó nota de que se habían ejecutado con éxito el 93 % de las actividades previstas inicialmente en el marco del PICT correspondiente a 2008-2009 y, que del mismo modo, 23 actividades especiales se habían ejecutado respondiendo a peticiones específicas de Estados Miembros;
- .2 con respecto al Convenio de Cooperación de 1990, la Organización prosiguió con su cooperación fructífera con los sectores de los hidrocarburos y del transporte marítimo, en especial en el marco de la Iniciativa Mundial OMI-Sector petrolero, tal como el proyecto para África occidental y central financiado con cargo a esta iniciativa; y
- .3 con respecto a la labor en curso de la Organización para elaborar el concepto del proyecto para crear capacidad en países en desarrollo para abordar las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) procedentes de los buques, se informó al Comité de que se había seguido avanzando y ya se contaba con un documento de concepto preliminar del proyecto elaborado por la División del Medio Marino, en el cual había colaborado la Comisión Europea (CE). Es crucial para el compromiso de la CE de facilitar apoyo que los países que pudieran ser beneficiarios expresen un interés en el sentido de manifestar su apoyo a esta iniciativa de creación de capacidad en materia de GEI. El Comité tomó nota de que hasta el momento la Secretaría de la OMI había recibido cinco expresiones de interés de parte de Estados Miembros de la OMI que podrían beneficiarse del proyecto.

15.4 La Directora de la División de Cooperación Técnica de la Organización facilitó información adicional sobre el PICT. El Comité tomó nota de la importancia de la implantación y cumplimiento efectivos de las normas internacionales de la OMI y recordó que el PICT se había constituido como medio para prestar asistencia a los países a fin de desarrollar sus capacidades institucionales y en materia de recursos humanos y por tanto contribuir a las labores de la Organización en pos de una implantación y cumplimiento uniformes y mundiales de tales normas internacionales. También se hizo hincapié en la función del PICT como catalizador de un desarrollo marítimo sostenible, unos servicios de transporte marítimo eficientes y seguros y una protección eficaz del medio marino.

15.5 El Comité también tomó nota de la información facilitada sobre la elaboración y ejecución del PICT, tal como sigue:

- .1 el programa se basa en necesidades regionales determinadas y en prioridades temáticas señaladas por los comités pertinentes de la OMI y por los países donantes;

- .2 desde el MEPC 57, se han elaborado y ejecutado alrededor de 100 actividades relacionadas con el medio marino, a través del esfuerzo conjunto de la División del Medio Marino (MED), la División de Cooperación Técnica y las oficinas de presencia regional de la OMI en África, Asia y el Caribe y los socios de la OMI en la cooperación técnica. En 2008-2009 se alcanzó un índice de ejecución del 97 % del PICT, habiéndose ejecutado otras 70 actividades especiales a solicitud de los Estados Miembros de la OMI;
- .3 en el nuevo PICT correspondiente a 2010-2011, que comprende 14 programas y que fue aprobado en el 59º periodo de sesiones del Comité de Cooperación Técnica (TCC), se ha incluido una prioridad temática relativa a la creación de capacidad para la aplicación uniforme de las políticas de la OMI con respecto a las emisiones de gases de efecto invernadero. Más del 50 % de los fondos asignados para el nuevo PICT se han destinado a actividades relativas a la protección del medio marino; y
- .4 después de la adopción por la Asamblea en su vigésimo quinto periodo de sesiones de la resolución A.1006(25) sobre "La vinculación entre el Programa integrado de cooperación técnica y los Objetivos de Desarrollo del Milenio (ODM)", el nuevo PICT ha incluido disposiciones para la consecución del ODM 7 – Garantizar la sostenibilidad del medio ambiente.

15.6 El Comité tomó nota del generoso ofrecimiento del Organismo Sueco de Cooperación para el Desarrollo (NORAD), de aproximadamente tres millones de dólares, para el programa de cooperación técnica de la OMI, centrado en actividades relacionadas con el medio marino. La contribución del NORAD se vio como un reflejo de la confianza de este organismo en la OMI y, en especial, en la capacidad de la División del Medio Marino de elaborar y gestionar proyectos de gran escala relacionados con la protección del medio marino.

15.7 El Comité también tomó nota de las medidas especiales adoptadas por la Secretaría con miras a ampliar el colectivo de expertos para la ejecución del PICT, a través del establecimiento de una lista de graduados de la Universidad Marítima Mundial (UMM) y del Instituto de Derecho Marítimo Internacional (IMCI).

15.8 El Comité también tomó nota de las conclusiones de la tercera evaluación de resultados que abarcó las actividades ejecutadas durante el periodo que va desde 2004 a 2007, que corroboraron el hecho de que el PICT es una herramienta eficaz para el fortalecimiento de las capacidades marítimas mundiales.

15.9 El Director de la División del Medio Marino de la Organización manifestó su reconocimiento por la excelente colaboración de las dos divisiones que ha hecho posible alcanzar este alto índice de ejecución de las actividades de cooperación técnica.

15.10 El Comité también tomó nota de la información sobre la extensa labor desarrollada y los importantes resultados conseguidos en el marco de tres proyectos principales que actualmente está ejecutando la División del Medio Marino, tal como se indica seguidamente:

- .1 en el contexto del proyecto de la autopista electrónica marina se estaba llevando a cabo un levantamiento hidrográfico de la parte superior del dispositivo de separación del tráfico marítimo (DST), en las cercanías del *One Fathom Bank*, en los estrechos de Malaca y Singapur, que abarca una zona de 621,3 kilómetros cuadrados, lo que representa el 14,38 % del total

de la zona del DST. El levantamiento con sónar de haces múltiples dio comienzo el 9 de febrero de 2010, a cargo de un contratista privado (GEMS Survey Limited), en estrecha colaboración con los Estados ribereños, es decir, Indonesia, Malasia y Singapur. El Comité tomó nota de que la fecha prevista para la ultimación del reconocimiento en el terreno se había fijado ahora para finales de marzo de 2010;

- .2 con respecto al proyecto SAFEMED, cuyo objetivo principal es mitigar el desequilibrio existente en la aplicación de la legislación marítima en la región del Mediterráneo, entre la UE y los asociados mediterráneos que no son parte de la UE, el Comité tomó nota de que tras haber ampliado el proyecto seis meses, este finalizó el 30 de junio de 2009 y que todos los cometidos se ejecutaron con éxito. A la vista de los logros conseguidos con el proyecto SAFEMED, conocido como "SAFEMED I", la Comisión Europea y los asociados mediterráneos habían acordado dar comienzo a un segundo proyecto SAFEMED regional MEDA financiado por la UE (SAFEMED II), que se basa en la labor realizada a través de SAFEMED I, introduce nuevos elementos tales como la cooperación en la supervisión por el Estado rector del puerto y la obtención de equipo pertinente a los sistemas de información sobre la gestión del tráfico de buques, etc. El Comité manifestó su agradecimiento al REMPEC por sus esfuerzos para ejecutar exitosamente los dos proyectos, bajo la supervisión administrativa y el apoyo técnico de la Secretaría; y
- .3 en el marco del proyecto de asociaciones GloBallast del FMAM/OMI, se llevaron a cabo durante el periodo objeto de examen diversas actividades importantes de cooperación técnica. El proyecto se basa en el proyecto piloto GloBallast, de gran éxito, y tiene como finalidad prestar asistencia a los países en desarrollo participantes para promulgar reformas jurídicas, políticas e institucionales y crear capacidad técnica e institucional para implantar el Convenio sobre la Gestión del Agua de Lastre. El proyecto dio comienzo en 2008 y las regiones GloBallast y diversos países asociados principales del proyecto han alcanzado avances importantes en la ejecución de las actividades del proyecto. Un logro importante en el marco del proyecto ha sido la constitución de la "Alianza Mundial del Sector (GIA) para la protección biológica marina" en el marco del proyecto GloBallast, incluida la constitución del Fondo GIA. Esta asociación innovadora del sector público/sector privado, a la que ha dado lugar el proyecto, ha hecho que el sector marítimo, incluidos propietarios y constructores de buques, aúnen sus esfuerzos como socios fundadores de esta Alianza. Se espera que esta asociación mundial pionera acelere la adopción de soluciones innovadoras para ayudar a abordar cuestiones relativas al agua de lastre. Hasta ese momento se habían ejecutado cinco actividades importantes, durante el primer año del GIA, entre las que están el Foro mundial de investigación y desarrollo, cursillos sobre sistemas de gestión del agua de lastre y la elaboración de una base de datos con información por países de forma que en un solo punto se pueda acceder a toda la información sobre los requisitos y disposiciones para la gestión del agua de lastre en países diferentes.

15.11 Diversas delegaciones manifestaron su agradecimiento por el apoyo que habían recibido de la OMI y de sus socios para la cooperación técnica. A este respecto, la delegación de Israel manifestó su agradecimiento por el cometido y liderazgo del Centro regional de emergencia para la lucha contra la contaminación en el mar Mediterráneo (REMPEC), en la ejecución del proyecto SAFEMED, y agradeció a la CE el gran apoyo prestado.

15.12 El Presidente del Comité de Cooperación Técnica (TCC) manifestó su reconocimiento por la labor de la Secretaría por lo que respecta a dar cumplimiento a las decisiones del TCC y, en especial, por el alto índice de ejecución del PICT. Manifestó su agradecimiento a la CE por su compromiso y contribución al PICT e instó a otros donadores a que procedieran de la misma manera.

15.13 La delegación de Nigeria manifestó su agradecimiento por los incansables esfuerzos de la MED y de la TCD en pos de la consecución de los objetivos del PICT. También hizo hincapié en la importante función que los graduados de la UMM y del IMCI pueden realizar en la ejecución de las actividades del PICT.

15.14 La delegación de Singapur agradeció a la OMI su apoyo a los beneficiarios del proyecto de la Autopista electrónica marina en el estrecho de Malaca y Singapur, que tiene como objetivo conseguir avances en la implantación del proyecto.

15.15 El Comité tomó nota de la labor desarrollada por la Secretaría por lo que respecta a la actualización de la publicación de la OMI "MARPOL – Cómo llevarlo a la práctica", como resultado de una amplia labor de revisión de los Anexos I y II del Convenio MARPOL y la entrada en vigor de los Anexos IV y VI. El Comité manifestó su agradecimiento al Gobierno de los Países Bajos por financiar la actualización y pidió a la Secretaría que publicase la nueva edición lo antes posible.

15.16 Al resumir, el Presidente recordó que los programas que forman parte del PICT sólo pueden ejecutarse si se cuenta con la financiación necesaria procedente de los recursos internos de la OMI y/o contribuciones de donantes externos. Dio las gracias por todas las contribuciones financieras y en especie para el PICT e invitó a todos los Estados Miembros y a las organizaciones internacionales a que continuasen, y de ser posible aumentasen, su apoyo importante a las actividades de cooperación técnica de la OMI de forma que pueda lograrse la ejecución exitosa del programa.

16 INFLUENCIA DEL FACTOR HUMANO

16.1 El Comité recordó que el Grupo mixto de trabajo MSC/MEPC sobre la influencia del factor humano se reunió durante el MEPC 59 y ultimó las Directrices para la implantación del Código internacional de gestión de la seguridad por las Administraciones, posteriormente adoptadas mediante la resolución A.1022(26).

16.2 El Comité tomó nota de que el Grupo de trabajo mixto MSC/MEPC sobre la influencia del factor humano tenía previsto volver a reunirse durante el MSC 88, en diciembre de 2010.

16.3 El Comité examinó el documento MEPC 60/16 (BIMCO, ICS, IFSMA, Clubes P e I, INTERCARGO, InterManager, INTERTANKO, ISF, ITF, IUMI y SIGTTO) en el que desde una perspectiva técnica se hace hincapié en la opinión de los copatrocinadores de que los oficiales del petrolero **Hebei Spirit** actuaron de conformidad con las directrices aplicables y prácticas habituales del sector de los buques tanque. También se compartía la opinión de que, si se permite albergar dudas en cuanto a lo acertado de estas medidas, se generaría una considerable y grave incertidumbre en el sector. Adicionalmente a estas importantes preocupaciones de carácter técnico, la sentencia de culpabilidad dictada por el Tribunal Supremo Coreano, en opinión de los copatrocinadores, plantea cuestiones más generales relacionadas con las normas y reglas internacionales de la CONVEMAR y el Convenio MARPOL, que también era necesario considerar detenidamente. Por tanto, los copatrocinadores presentarán otro documento al Comité Jurídico de la OMI con

observaciones sobre estas cuestiones y la cuestión más general del trato justo de la gente de mar cuando se actúa de conformidad con las normas acordadas por el sector y los Gobiernos que figuran en las directrices adoptadas bajo los auspicios de la OMI.

16.4 La delegación de la República de Corea manifestó su agradecimiento por los esfuerzos que el capitán y el jefe de máquinas del **Hebei Spirit** habían hecho por evitar el abordaje y reducir al mínimo la contaminación procedente del buque después del suceso, e informó al Comité de que comprendía perfectamente la preocupación manifestada por diversas organizaciones del sector. La delegación asimismo informó al Comité de que el tribunal coreano había actuado de forma acorde con el Código Penal coreano, de conformidad con el cual los actos erróneos podían ser punibles, y de que el Tribunal Supremo Coreano era el competente en última instancia a este respecto. La delegación también pidió a los Gobiernos Miembros y a las organizaciones internacionales que respetaran la decisión del tribunal coreano y que mantuvieran los debates, en el seno de la Organización, centrados en las medidas técnicas para prevenir y luchar contra los sucesos de contaminación, con miras a reducir al mínimo la posibilidad de que tales sucesos ocurran en el futuro.

16.5 El observador de InterManager manifestó preocupación con respecto a casos similares de imputación de delitos a gente de mar, lo cual podría tener un efecto adverso en que los jóvenes abracen la profesión de marinos. En su opinión, ésta es una cuestión importante a la luz de la próxima Conferencia diplomática de las Partes en el Convenio de Formación, que examinaría la adopción de una resolución relativa a atraer a nuevas personas y a que, las que ya están, se mantengan en la profesión.

16.6 Tras deliberar al respecto, el Comité acordó remitir el documento al Subcomité FSI para que se siguiese examinando bajo su punto del orden del día sobre estadísticas e investigación de siniestros.

17 EVALUACIÓN FORMAL DE LA SEGURIDAD

17.1 El Comité recordó que el MEPC 56 había tomado nota de que una cuestión que había de examinarse en el contexto de las Directrices para la evaluación formal de la seguridad, pertinente a su labor, era la elaboración de criterios de evaluación del riesgo ambiental. A este respecto se reconoció que era necesario llevar a cabo un análisis más profundo de los criterios de evaluación del riesgo ambiental propuestos a los efectos de la evaluación formal de la seguridad (EFS), antes de que dichos criterios se incluyeran en las Directrices de la OMI relativas a la EFS (circular MSC/Circ.1023-MEPC/Circ.392, refundida en el documento MSC 83/INF.2).

17.2 El Comité también recordó que el MEPC 56 había reconocido que se disponía de una experiencia limitada sobre la aplicación práctica de los criterios de evaluación del riesgo ambiental. Tras observar que era necesario seguir trabajando al respecto, incluida investigación adicional, el Comité había acordado constituir un grupo de trabajo por correspondencia, coordinado por Grecia*, para abordar las cuestiones relativas a los siguientes criterios clave: índice de gravedad (IG) en la escala de determinación de los peligros; el costo de evitar un derramen (CATS); la región ALARP; y el diagrama F-N.

*

Coordinador:

Sr. Harilaos N. Psarftis
Laboratorio de Transporte Marítimo, División de Proyectos de Buques y Transporte Marítimo
Escuela de Ingeniería Naval y Mecánica Marina, Universidad Técnica de Atenas
Iroon Polytechniou 9, Zografou 15773 Grecia
Correo electrónico: hnpsar@mail.ntua.gr

17.3 El Comité también recordó que la labor del Grupo de trabajo por correspondencia coordinado por Grecia había proseguido en los lapsos entre sucesivos periodos de sesiones del MEPC (56°, 57°, 58° y 59°). El MEPC 59, tras observar que era necesario seguir trabajando al respecto, acordó mantener este punto en el orden del día y constituir un grupo de trabajo sobre los criterios de la evaluación del riesgo ambiental en este periodo de sesiones y, al mismo tiempo volver a constituir el Grupo de trabajo por correspondencia coordinado por Grecia* para que siguiese avanzando en la labor y para que informase en el MEPC 60.

17.4 El Comité tomó nota de que tras la decisión adoptada en el MSC 85, se constituyó un Grupo de expertos en la EFS, coordinado por Japón, para examinar diversos estudios sobre la EFS. El Grupo de expertos sobre la EFS del MSC, que se reunió en el lapso interperiodos, del 2 al 6 de noviembre de 2009, había proseguido sus labores por correspondencia y había pedido al MSC 87 que se celebrase una reunión en ese periodo de sesiones a fin de ultimar su labor, incluido un examen de la EFS sobre las mercancías peligrosas a bordo de buques portacontenedores sin tapas de escotilla.

17.5 El Comité tomó nota de que los siguientes cuatro documentos se habían presentado bajo este punto del orden del día: MEPC 60/17 (Grecia) que recoge el informe del Grupo de trabajo por correspondencia sobre los criterios de evaluación del riesgo ambiental; MEPC 60/17/1 (Noruega) que recoge información sobre los costos de los derrames de hidrocarburos en aguas territoriales noruegas y una propuesta de criterios de evaluación del riesgo ambiental; MEPC 60/17/2 y MEPC 60/17/3 (ambos de Japón), en los que se presentan observaciones sobre el informe del Grupo de trabajo por correspondencia con respecto al factor de garantía y el índice de gravedad (MEPC 60/17/2), y la región ALARP y el diagrama F-T (MEPC 60/17/3).

17.6 El Presidente del Grupo de trabajo por correspondencia, al referirse a la labor realizada en el lapso interperiodos, informó al Comité de que los sucesivos grupos de trabajo por correspondencia desde el MEPC 56 habían alcanzado avances importantes, por lo que se refiere a determinar los aspectos más importantes de la cuestión. Al resumir los avances alcanzados, señaló que:

- .1 se había alcanzado un consenso acerca de que los criterios de evaluación del riesgo ambiental deberían expresarse en base al costo por volumen de hidrocarburos derramados. Una escala no lineal dependiente del volumen o en función de un umbral del CATS mundial sería preferible a un umbral del CATS único, y parecía que se había alcanzado una mayor convergencia acerca de la forma de la función no lineal del coste total del derrame en comparación con el volumen. La labor desarrollada independientemente por tres miembros del Grupo de trabajo por correspondencia resultó en funciones muy similares y podría conformar la base de debates futuros. No obstante, había cierta preocupación entre dos miembros del Grupo de trabajo por correspondencia en el sentido de que los datos de los FIDAC utilizados para calcular el valor del CATS pudieran no ser apropiados, resultando en un valor del CATS bajo;
- .2 aparentemente también se había llegado a un acuerdo acerca de la matriz de frecuencia en la escala de determinación de los peligros, que se proponía que fuera la misma que en la evaluación de la seguridad, en la EFS;
- .3 se había alcanzado un consenso sobre las cuestiones relativas a la compilación y notificación de los datos pertinentes; y
- .4 se había elaborado un proyecto de mandato del grupo, para su examen por el Comité cuando constituyera el grupo de trabajo.

Constitución de un grupo de trabajo sobre criterios de evaluación del riesgo ambiental

17.7 El Comité acordó constituir el Grupo de trabajo sobre criterios de evaluación del riesgo ambiental, presidido por el Sr. Harilaos N. Psarftis (Grecia) y le asignó el siguiente mandato:

"Basándose en los documentos MEPC 60/17, MEPC 60/17/1, MEPC 60/17/2 y MEPC 60/17/3, así como en cualquier otra información pertinente y tomando en consideración las observaciones presentadas en el Pleno, se pidió al Grupo de trabajo que tuviese a bien:

- .1 recomendar en la etapa 4 de la EFS una escala del umbral mundial del CATS dependiente del volumen que sea adecuada o una función para comprobar si una opción de control del riesgo (RCO) determinada es eficaz en función de los costos, incluida su integración en la metodología de la EFS;
- .2 recomendar un procedimiento para combinar los criterios ambientales con los criterios de seguridad para las RCO que afecten tanto al riesgo ambiental como al riesgo de muerte;
- .3 llegar a una conclusión respecto de la matriz o índice adecuados para los criterios ambientales;
- .4 recomendar una región ALARP y un diagrama F-N adecuados, incluido un valor adecuado para la pendiente de la curva F-N;
- .5 abordar la cuestión de la recogida y comunicación de los datos pertinentes; y
- .6 preparar un informe por escrito para el Pleno, para su examen, el jueves 25 de marzo de 2010."

Informe del Grupo de trabajo sobre criterios de evaluación del riesgo ambiental

17.8 El Comité examinó y aprobó el informe del Grupo de trabajo (MEPC 60/WP.11) en general, y en especial:

- .1 tomó nota de los avances alcanzados para determinar un criterio CATS;
- .2 instó a los Gobiernos Miembros/organizaciones a que verificasen y ajustasen, según fuese necesario, la fórmula de regresión y a que presentasen los datos con respecto a cada componente del costo y los resultados de los análisis para su examen por el Comité;
- .3 invitó a los Gobiernos Miembros y a las organizaciones interesadas a que hicieran uso de la función no lineal de costos en los estudios de la EFS con miras a ganar experiencia con su aplicación y facilitar información a la Organización, que pueda ser de utilidad para mejorar las funciones propuestas;
- .4 tomó nota de las opciones propuestas para los criterios ambientales y de seguridad por lo que respecta a las RCO que afectan tanto a los riesgos de seguridad como para el medio ambiente;

- .5 refrendó la opinión del Grupo sobre la utilización de la matriz de frecuencia que se utiliza para la metodología de seguridad de la EFS;
- .6 tomó nota de los avances conseguidos en la determinación de los índices apropiados de gravedad y riesgo así como de una región ALARP y un diagrama F-N;
- .7 refrendó la opinión del Grupo de que el índice de gravedad ha de ser coherente con la función CATS;
- .8 refrendó la opinión del Grupo sobre la compilación y notificación de los datos pertinentes a las EFS ambientales; y
- .9 refrendó la solicitud del Grupo en relación a las disposiciones propuestas a fin de completar la metodología, incluido que se volviera a constituir el grupo de trabajo por correspondencia para que prosiguiese trabajando de conformidad con su mandato (véase el párrafo 17.8 del documento MEPC 59/24) y la constitución de un grupo de trabajo en el MEPC 62.

17.9 La delegación de Dinamarca, con el apoyo de otras, manifestó su decepción por el hecho de que en este periodo de sesiones no se hubiesen ultimado las labores, especialmente por lo que respecta al criterio CATS, aunque no obstante se habían alcanzado avances y señaló a la atención del Comité que esto implicaba que la fecha límite para ultimar la labor relativa a la determinación de los criterios apropiados para la evaluación del riesgo ambiental se ampliase hasta 2011 (véase el párrafo 38 del documento MEPC 60/WP.11). Se señaló que un estudio de la EFS sobre los petroleros, apoyado por el proyecto SAFEDOR, de la Unión Europea, se había presentado en el MEPC 58 (MEPC 58/17/2 y MEPC 58/INF.2), y que todavía estaba pendiente de evaluar, a la espera de novedades con respecto al criterio CATS. También se señaló que si el Grupo hubiera alcanzado una conclusión en este periodo de sesiones sobre los CATS, la evaluación del estudio se podía haber llevado a cabo permitiendo a la Organización obtener beneficios de los resultados del estudio e iniciar nuevas deliberaciones sobre posibles opciones de control de riesgos proactivas. Si se ampliaba la fecha prevista de ultimación para determinar un criterio apropiado CATS, el examen del estudio se pospondría aún más. Por tanto se propuso remitir este estudio de la EFS al Grupo de expertos de la EFS del MSC con miras a que este grupo pudiera examinar la metodología y los datos pertinentes a las primeras tres etapas de las directrices de la EFS, si bien se esperaba a que se elaborasen los criterios CATS antes de examinar las recomendaciones finales.

17.10 El Presidente del Grupo de expertos sobre la EFS del MSC informó al Comité que dada la naturaleza de su labor, esta era de utilidad para ambos Comités. Informó al Comité de que su Grupo se reuniría durante el MSC 87 para evaluar un estudio sobre el transporte de mercancías peligrosas a bordo de buques portacontenedores sin tapas de escotilla y está listo para empezar a trabajar en la evaluación del estudio de la EFS sobre los petroleros, si el Comité así lo decide.

17.11 Otras delegaciones manifestaron la opinión de que dado que todavía está pendiente de determinar el criterio CATS, y por tanto diversos pasos clave de la metodología de la EFS no pueden ultimarse hasta que se haya resuelto la cuestión del criterio CATS, pudiera ser prematuro avanzar en la evaluación de la EFS de petroleros.

17.12 La delegación de Grecia se refirió a la importancia de elaborar un criterio CATS correcto, en especial dado que pudiera tener repercusiones en los proyectos futuros de petroleros, lo que explica por qué la elaboración de este criterio ha sido lenta y, por tanto, todo criterio propuesto ha de ser objeto de una investigación, pruebas y ensayos adecuados.

17.13 La delegación del Japón recordó que, con anterioridad al MECP, propuso que el criterio CATS se basase en datos mundiales transparentes disponibles a través de los FIDAC. Han transcurrido dos años pero todavía no se ha llegado a una conclusión acerca de esta importante cuestión. Esperaba que pudiera hacerse lo antes posible. No obstante a estos efectos, toda propuesta debería venir justificada mediante información de base y datos sobre costos transparentes.

17.14 El Comité, tras tomar nota de que no había una opinión mayoritaria clara acerca de cómo avanzar en el estudio de la EFS sobre petroleros, convino en reafirmarse en su anterior decisión, esto es, postergar el examen del estudio hasta que se hubiesen ultimado los criterios sobre riesgo ambientales.

18 RUIDO DEBIDO AL TRANSPORTE MARÍTIMO Y SUS EFECTOS ADVERSOS EN LA FAUNA MARINA

18.1 El Comité recordó que el MEPC 58, tras aprobar la inclusión en su programa de trabajo del nuevo punto de alta prioridad "Ruido debido al transporte marítimo y sus efectos adversos en la fauna marina" y la asignación de tres o cuatro periodos de sesiones para su ultimación, constituyó un grupo de trabajo por correspondencia interperiodos, coordinado por los Estados Unidos, al que encargó lo siguiente:

"considerar y determinar la manera de reducir al mínimo el ruido secundario introducido en el medio marino por los buques mercantes con la finalidad de limitar el posible impacto adverso en la fauna marina y, en particular, elaborar directrices técnicas de aplicación voluntaria sobre la tecnología para la reducción del ruido de los buques y posibles prácticas de navegación y operaciones del buque (MEPC 58/23, párrafo 19.6)."

18.2 El Comité recordó también que el MEPC 59, tras examinar el primer informe del Grupo de trabajo por correspondencia y las observaciones al respecto, acordó volver a constituir el Grupo de trabajo por correspondencia para que prosiguiera su labor de acuerdo con el mandato acordado en el MEPC 58, teniendo en cuenta la labor pertinente realizada por el MSC (MSC/Circ.1014), que trata de las repercusiones perjudiciales del ruido en la tripulación y los pasajeros, y facilitar un informe por escrito al MEPC 60.

18.3 El Comité examinó el documento MEPC 60/18 (Informe del Grupo de trabajo por correspondencia) y tomó nota de que la labor realizada durante el lapso interperiodos se había centrado en las cuestiones tecnológicas que figuran en el anexo 1 (cavitación, maquinaria y cascos) y en el anexo 2 (frecuencia dominante y cuestiones relacionadas con la OMI) de dicho documento. En ambos anexos se habían formulado varias preguntas y propuestas, y era necesario contar con aportaciones sobre las cuestiones mencionadas para avanzar en la labor.

18.4 El Comité tomó nota también de que el Grupo de trabajo por correspondencia concentró sus esfuerzos en el asunto importante de la cavitación y de que los demás aspectos del ruido submarino accidental generado por el transporte marítimo se conservarían para futuras consultas.

18.5 Con respecto a la cuestión del marco reglamentario, el Comité tomó nota de que había otras entidades que están elaborando legislación regional para distintos tipos de ruido. Dado que el mandato del Grupo de trabajo por correspondencia se limitaba a elaborar unas **directrices técnicas no obligatorias** para las tecnologías de silenciamiento del ruido producido por los buques, así como unas posibles prácticas operacionales y de navegación, no se había realizado ninguna otra labor sobre este asunto.

18.6 El Comité tomó nota de que la labor sobre las normas para el ruido submarino figuraba en el anexo 3 y de que las necesidades de investigación se indicaban en el anexo 4 del documento MEPC 60/18.

18.7 El Comité tomó nota también de que, al intentar conseguir más aportaciones de las entidades que pudieran tener información útil sobre la cuestión de la reducción del ruido, la información recibida de los propietarios de buques nacionales sugería que, aunque algunas compañías navieras importantes influyen en el proyecto y la construcción de sus buques, la mayoría de ellas compra buques ya construidos o cuya construcción está ya en marcha. Así pues, en muchos casos, los propietarios de buques no influirían en las medidas de reducción del ruido, ya que la etapa de proyecto del buque ya habría finalizado. Se sugirió que tal vez los astilleros podrían intervenir más en la etapa de proyecto del buque.

18.8 El Comité tomó nota además de que el Grupo de trabajo por correspondencia había buscado información en varios canales hidrodinámicos. En estos canales se realizaban por lo general ensayos hidrodinámicos en tanques de experiencias para probar modelos de buques con el fin de proyectar un buque nuevo, de tamaño real, o de refinar el proyecto para mejorar el comportamiento del buque en el mar. En el anexo 5 del documento MEPC 60/18 figura un listado de los canales hidrodinámicos en los que se buscó información y un resumen de las respuestas recibidas.

18.9 En las deliberaciones posteriores, el Comité tomó nota de que existía un apoyo general a la dirección actual de la labor que estaba desempeñando el Grupo de trabajo por correspondencia y, en particular, a su interés por las directrices técnicas no obligatorias para las tecnologías de silenciamiento del ruido producido por los buques, así como las posibles prácticas de navegación y operacionales.

18.10 El Comité acordó que el Grupo de trabajo por correspondencia concentrara sus esfuerzos en el elemento importante de la cavitación, dado que esto se traduciría en la mejora de la eficiencia en otros ámbitos, los consiguientes ahorros de combustible y la reducción de emisiones. El Comité alentó también a que la investigación sobre la cuestión del ruido submarino se realizara de manera simultánea con respecto a la labor del Grupo de trabajo por correspondencia.

18.11 El Comité, con miras a seguir avanzando en el asunto, acordó volver a constituir el Grupo de trabajo por correspondencia, dirigido por los Estados Unidos*, y le encargó lo siguiente:

- .1 proseguir con su labor de conformidad con el mandato aprobado por el MEPC 58 (véase el párrafo 19.6 del documento MEPC 58/23), teniendo en cuenta las observaciones y otras aportaciones recibidas en el MEPC 60 y posteriormente; y
- .2 presentar otro informe al MEPC 61.

*

Coordinador:

Sra. Lindy S. Johnson
Attorney Adviser
Office of General Counsel
NOAA
14th Street & Constitution Avenue
Washington DC
U.S.A. 20230
Teléfono: 1-202-482-5887
Facsímil: 1-202-371-0926
Correo electrónico: Linda.S.johnson@noaa.gov

18.12 El Presidente, junto con todas las delegaciones representadas en el MEPC 60, manifestó su más sincero agradecimiento a la Sra. Lindy Johnson (Estados Unidos) por sus aportaciones significativas a la labor del Comité durante muchos años, incluida su función de coordinadora del Grupo de trabajo por correspondencia y principal autora del informe, y, tras tomar nota de que la Sra. Johnson no pudo asistir al presente periodo de sesiones por motivos de salud, le deseó una plena recuperación.

19 PROGRAMA DE TRABAJO DEL COMITÉ Y DE SUS ÓRGANOS AUXILIARES

Revisión de las Directrices para el transporte y manipulación en buques de apoyo mar adentro de cantidades limitadas de sustancias líquidas a granel potencialmente peligrosas y nocivas

19.1 El Comité tomó nota del documento MEPC 60/19 (Brasil, Dinamarca, Noruega y la IACS) en el que se propone la revisión de las Directrices para el transporte y manipulación en buques de apoyo mar adentro de cantidades limitadas de sustancias líquidas a granel potencialmente peligrosas o nocivas (resolución A.673(16), enmendada, coordinada por el Subcomité BLG, con fecha de ultimación prevista de 2012.

19.2 De conformidad con el párrafo 2.20 de las Directrices de los Comités (MSC-MEPC.1/Circ.2), el Presidente llevó a cabo una evaluación preliminar (MEPC 60/WP.3, anexo 1) del resultado no previsto propuesto por los coautores. La evaluación del Presidente reveló que se habían cumplido los criterios para la aceptación general previstos en el párrafo 2.10 de las Directrices de los Comités.

19.3 Tras considerar la propuesta, el Comité aprobó la inclusión en el orden del día bienal del Subcomité BLG del resultado no previsto "Elaboración de un código para el transporte y manipulación en buques de apoyo mar adentro de cantidades limitadas de sustancias líquidas nocivas y potencialmente peligrosas y nocivas a granel", y pidió al Subcomité DE que solicitase asesoramiento técnico, según fuese necesario, fijando 2012 como plazo de ultimación previsto.

Propuesta de nuevo punto del programa de trabajo relativo a la normalización del equipo para la lucha contra la contaminación por hidrocarburos

19.4 El Comité tomó nota de la propuesta de la República Islámica del Irán (MEPC 60/19/1) de elaborar directrices sobre el funcionamiento seguro del equipo de lucha contra la contaminación por hidrocarburos e incluirlas como resultado no previsto en el orden del día bienal del Grupo técnico sobre el Convenio de Cooperación y el Protocolo de Cooperación-SNPP.

19.5 De conformidad con el párrafo 2.20 de las Directrices de los comités (MSC-MEPC.1/Circ.2), el Presidente hizo una evaluación preliminar (MEPC 60/WP.3, anexo 2) del resultado no previsto propuesto por la República Islámica del Irán.

19.6 Tras examinar la propuesta, el Comité aprobó que se incluyera en el orden del día bienal del Grupo técnico sobre el Convenio de Cooperación y el Protocolo de Cooperación-SNPP un resultado no previsto titulado "Elaboración de orientaciones sobre el funcionamiento seguro y las normas de funcionamiento del equipo de lucha contra la contaminación por hidrocarburos", y pidió al Grupo Técnico que solicitara el asesoramiento técnico del Subcomité DE, según proceda, fijando 2011 como plazo de ultimación previsto.

Situación de los resultados previstos del Comité para el bienio 2010-2011

19.7 El Comité tomó nota de que, de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 9.1 del anexo de la resolución A.1013(26) – Directrices sobre la aplicación del Plan estratégico y el Plan de acción de alto nivel de la Organización, los informes sobre la situación de los resultados previstos para el bienio 2010-2011 deberían adjuntarse en forma de cuadros al informe de cada periodo de sesiones de los comités y los subcomités. En tales informes deberían indicarse por separado los resultados previstos aceptados para su inclusión y deberían refundirse todos los informes sobre la situación de los resultados previstos recibidos desde el informe anterior del órgano respectivo.

19.8 Tras examinar el documento MEPC 60/WP.4 sobre la situación de los resultados previstos del Comité para el bienio 2010-2011, en el que se reproduce la lista de puntos que figura en la resolución A.1012(26) relativa a la labor del Comité y de los subcomités pertinentes, el Comité refrendó la situación de los resultados previstos para el bienio actual, que la Secretaría actualizaría para tener en cuenta los resultados del MEPC 60, los cuales figuran en el anexo 16.

Puntos que deben incluirse en los órdenes del día en los próximos tres periodos de sesiones del Comité

19.9 El Comité aprobó los puntos que deben incluirse en los órdenes del día del MEPC 61, MEPC 62 y MEPC 63 (MEPC 60/WP.2), los cuales figuran en el anexo 17.

Fechas para el MEPC 61, MEPC 62 y MEPC 63

19.10 El Comité tomó nota de que el MEPC 61 se celebraría del 27 de septiembre al 1 de octubre de 2010 y de que está previsto que el MEPC 62 y el MEPC 63 se celebren, en principio, en julio de 2011 y marzo de 2012 respectivamente.

Grupos de trabajo/examen/redacción del MEPC 61

19.11 El Comité acordó, en principio, constituir en el MEPC 61 los siguientes grupos de trabajo/examen/redacción:

- .1 Grupo de trabajo sobre medidas de eficiencia energética para los buques;
- .2 Grupo de trabajo sobre reciclaje de buques;
- .3 Grupo de examen sobre las tecnologías del agua de lastre; y
- .4 Grupo de redacción sobre las enmiendas a los instrumentos de obligado cumplimiento.

Grupos de trabajo por correspondencia

19.12 El Comité acordó constituir los grupos de trabajo por correspondencia interperiodos indicados a continuación, que presentarán sus informes al MEPC 61:

- .1 Grupo de trabajo por correspondencia sobre el examen del Anexo V del Convenio MARPOL;
- .2 Grupo de trabajo por correspondencia sobre la elaboración de las directrices para el reciclaje de buques;

- .3 Grupo de trabajo por correspondencia sobre los criterios de evaluación del riesgo ambiental; y
- .4 Grupo de trabajo por correspondencia sobre el ruido debido al transporte marítimo y sus efectos adversos en la fauna y flora marinas.

Reuniones interperiodos

19.13 El Comité aprobó la celebración de las reuniones interperiodos de los grupos siguientes:

- .1 Grupo técnico sobre el Convenio de Cooperación y el Protocolo de Cooperación-SNPP, que se reunirá en septiembre de 2010, una semana antes del MEPC 61, e informará a este último;
- .2 Grupo de trabajo ESPH, que se reunirá del 18 al 22 de octubre de 2010; y
- .3 Grupo de trabajo sobre medidas de eficiencia energética para los buques.

20 APLICACIÓN DE LAS DIRECTRICES DE LOS COMITÉS

20.1 El Comité recordó que el MEPC 59 había examinado y aprobado proyectos de enmienda a las Directrices sobre organización y método de trabajo del MSC y el MEPC y de sus órganos auxiliares (MSC-MEPC.1/Circ.2) sobre la "creación de capacidad para la implantación de nuevas medidas" (MEPC 59/24, párrafo 11.23 y anexo 29). El Comité recordó también que el MEPC 59 había examinado la cuestión de los nuevos programas de trabajo para los comités y, en particular, para los subcomités (MEPC 59/21/1, anexo 3) y había decidido seguir examinando la cuestión en el MEPC 61 (septiembre de 2010), teniendo en cuenta la decisión del MSC 87 (mayo de 2010), según proceda.

20.2 El Comité tomó nota de que la A 26, tras reconocer la necesidad de disponer de una base uniforme para la aplicación del Plan estratégico y el Plan de acción de alto nivel en toda la Organización, y para el fortalecimiento de las prácticas de trabajo existentes mediante la provisión de procedimientos mejorados de planificación y gestión, había adoptado las nuevas Directrices sobre la aplicación del Plan estratégico y el Plan de acción de alto nivel mediante la resolución A.1013(26). El Comité tomó nota también de que la Asamblea había pedido a los comités que examinaran y revisaran, durante el bienio 2010-2011, las Directrices de los Comités (MSC-MEPC.1/Circ.2), a fin de armonizarlas con las Directrices sobre la aplicación del Plan estratégico y el Plan de acción de alto nivel.

20.3 El Comité tomó nota también de que, atendiendo a la petición mencionada, la Secretaría, en consulta con los Presidentes del MSC y el MEPC, había preparado el proyecto de Directrices revisadas de los comités para que lo examinara el MSC 87 (MSC 87/23). El Comité acordó examinar el asunto en el MEPC 61 con miras a aprobar las Directrices revisadas de los comités, teniendo en cuenta la decisión del MSC 87 y la reunión de los Presidentes, que se celebraría durante el MSC 87.

21 OTROS ASUNTOS

Enmiendas al Reglamento interior del Comité

21.1 El Comité recordó que, en su vigésimo quinto periodo de sesiones, la Asamblea, tras reconocer que la Unión Africana es la organización sucesora de la Organización de la Unidad Africana, aprobó un nuevo acuerdo de cooperación entre la Unión Africana y la Organización.

21.2 De conformidad con la decisión anterior de la Asamblea, el Comité, tras examinar el documento MEPC 60/21 (Secretaría), aprobó las enmiendas siguientes al párrafo a) del artículo 4 del Reglamento interior del Comité:

"Artículo 4

En el párrafo a) del artículo se sustituye "Organización de la Unidad Africana" por "Unión Africana"."

21.3 Como consecuencia de la entrada en vigor, el 7 de diciembre de 2008, de las enmiendas al Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional relativas a la institucionalización del Comité de Facilitación, el Comité aprobó también la enmienda siguiente al párrafo c) ii) del artículo 4 del Reglamento interior del Comité:

"Artículo 4

En el párrafo c) ii) del artículo se sustituye la referencia al artículo "62" del Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional por una referencia al artículo "67"."

21.4 A este respecto el Comité recordó que, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 47, el Reglamento interior podrá ser modificado por decisión del Comité, tomada por mayoría de los Miembros presentes y votantes.

Aspectos ambientales del transporte marítimo polar

21.5 El Comité recordó que el MEPC 59 refrendó la decisión del MSC 86 de incluir un punto de alta prioridad titulado "Elaboración de un código obligatorio para los buques que naveguen en aguas polares" en el programa de trabajo del Subcomité DE, fijando 2012 como fecha prevista de ultimación.

21.6 La delegación de Noruega, al presentar el documento MEPC 60/21/1 titulado "Aspectos ambientales del transporte marítimo polar", destacó varios aspectos del posible contenido del capítulo sobre el medio ambiente de un código para los buques que naveguen en aguas polares con objeto de preparar las deliberaciones del Subcomité DE en su próximo periodo de sesiones.

21.7 El Comité tomó nota de que, analizando sistemáticamente los Convenios MARPOL, AFS y BWM y otros, podrían identificarse con claridad los tipos de medidas adicionales, si las hay, que convendría aplicar en las regiones polares por sus condiciones únicas de temperatura, luz y hielo.

21.8 Aunque varias delegaciones respaldaron el documento presentado y acordaron que el análisis podría incluir cuestiones tales como las aguas grises y negras y las emisiones de negro de carbón procedentes de los buques que navegan en aguas polares, se manifestó preocupación por lo que respecta a la naturaleza prematura de este análisis dado que el Subcomité DE acaba de iniciar su labor.

21.9 Para responder a las graves preocupaciones manifestadas por la delegación de la Federación de Rusia, respaldada por otras, de que algunas de las medidas del párrafo 4.2 del documento MEPC 60/21/1 sugerían prohibir el transporte a través de los polos de las cargas de los Anexos I y II del Convenio MARPOL, la delegación de Noruega declaró que no estaba presentando propuestas ni conclusiones sino que ofrecía una visión general de las posibles cuestiones que convendría volver a examinar.

21.10 A este respecto, el Comité acordó que cualquier cuestión de política derivada del análisis sugerido estaría sujeta a la decisión del Comité.

21.11 En las deliberaciones posteriores, el Comité acordó remitir el documento MEPC 60/21/1 al Subcomité DE para que lo examinara dentro del punto de su orden del día titulado "Elaboración de un código obligatorio para los buques que naveguen en aguas polares".

Abordar la contaminación del medio marino causada por los lubricantes a base de hidrocarburos durante las operaciones normales

21.12 El Comité tomó nota de que en el documento MEPC 60/21/2 (WWF y FOEI) se planteaban cuestiones concretas respecto del alcance de la contaminación causada por lubricantes a base de hidrocarburos, como ejemplo de la magnitud de la contaminación química ocasionada por las operaciones de los buques y de la supuesta insuficiencia de las reglas actuales de la OMI y las prácticas operacionales del sector para reducir su impacto en el medio marino. El volumen de productos químicos utilizados por el sector del transporte marítimo también causaba preocupación con respecto a los riesgos que conllevan para el medio ambiente los derrames en caso de accidente.

21.13 El Comité, tras tomar nota de que había varias maneras de reducir la contaminación causada por lubricantes a base de hidrocarburos, invitó a los Gobiernos Miembros a que presenten propuestas para que se examinen en su próximo periodo de sesiones.

Declaración de la delegación de la República Islámica del Irán acerca de los visados para participar en el MEPC 60

21.14 La delegación de la República Islámica del Irán hizo una declaración acerca de los visados para participar en el MEPC 60. Tal como se solicitó, la declaración figura en el anexo 18.

21.15 Como respuesta, la delegación del Reino Unido dijo que era consciente de la situación que le había planteado la cuestión al Ministerio de Relaciones Exteriores y de la Commonwealth.

Observaciones finales del Secretario General

21.16 Al concluir el periodo de sesiones, el Secretario General formula las observaciones finales recogidas en el documento MEPC 60/INF.25.

ANEXO 1

**RESOLUCIÓN MEPC.188(60)
adoptada el 24 de marzo de 2010**

**INSTALACIÓN DE SISTEMAS DE GESTIÓN DEL AGUA DE LASTRE EN BUQUES
NUEVOS DE CONFORMIDAD CON LAS FECHAS DE APLICACIÓN QUE FIGURAN
EN EL CONVENIO SOBRE LA GESTIÓN DEL AGUA DE LASTRE (CONVENIO BWM)**

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 por los convenios internacionales relativos a la prevención y contención de la contaminación del mar,

RECORDANDO TAMBIÉN que la Conferencia internacional sobre la gestión del agua de lastre para buques, celebrada en la sede de la Organización en 2004, adoptó el Convenio internacional para el control y la gestión del agua de lastre y los sedimentos de los buques (el Convenio BWM),

RECORDANDO ASIMISMO que, una vez que el Convenio BWM entre en vigor, se exigirá que los buques instalen sistemas de gestión de agua de lastre que cumplan la norma dispuesta en la regla D-2 del mismo,

TOMANDO NOTA de que la Asamblea, en su vigésimo quinto periodo de sesiones, celebrado en noviembre de 2007, adoptó la resolución A.1005(25): "Aplicación del Convenio internacional para el control y la gestión del agua de lastre y los sedimentos de los buques, 2004", en la que se exhorta a los Estados que aún no lo hayan hecho a que ratifiquen, acepten o aprueben el Convenio, o se adhieran a él lo antes posible, y se recomienda que a los buques regidos por la regla B-3.3 construidos en 2009 no se les exija cumplir la regla D-2 hasta su segundo reconocimiento anual, pero a más tardar el 31 de diciembre de 2011, si no se dispone inmediatamente de tecnología homologada para lograr el cumplimiento de la norma dispuesta en la regla D-2 del Convenio BWM,

TOMANDO NOTA TAMBIÉN de que en la resolución A.1005(25) se pide al Comité que mantenga esta resolución sometida a examen y, en especial, que vuelva a examinar la cuestión de los buques regidos por la regla B-3.3 construidos en 2010 y la disponibilidad inmediata de tecnología homologada para que tales buques cumplan la norma de la regla D-2,

TOMANDO NOTA ASIMISMO de que el Comité acordó, en su 59º periodo de sesiones, que había suficientes tecnologías de tratamiento de agua de lastre homologadas disponibles para los buques regidos por la regla B-3.3 construidos en 2010 y que no era necesario introducir modificaciones en la resolución A.1005(25) de la Asamblea,

RECONOCIENDO que si bien las prescripciones de la regla B-3.3 no pueden hacerse cumplir antes de la entrada en vigor del Convenio BWM, ha de quedar claramente entendido que los sistemas de agua de lastre instalados en buques construidos en 2010 tendrán que cumplir estas prescripciones una vez que el Convenio BWM entre en vigor,

1. PIDE a los Estados que aún no lo han hecho que ratifiquen, acepten o aprueben el Convenio BWM, o se adhieran a él tan pronto como les sea posible;

2. INVITA a las Administraciones a que fomenten la instalación de sistemas de gestión de agua de lastre en buques nuevos de conformidad con las fechas de aplicación que figuran en el Convenio BWM; y

3. INVITA a los Estados Miembros a que pongan la presente resolución en conocimiento de los propietarios de buques, constructores de buques, fabricantes de sistemas de agua de lastre y cualquier otra parte interesada.

ANEXO 2

DECLARACIÓN DE LA ROPME

SOBRE LAS MEDIDAS PARA LA GESTIÓN DEL AGUA DE LASTRE EN LA ZONA MARÍTIMA DE LA ROPME

Los Estados Miembros de la ROPME han solicitado conjuntamente al sector del transporte marítimo que lleve a cabo el cambio del agua de lastre fuera de la zona marítima de la ROPME, la cual, de conformidad con la resolución MEPC.168(56), adoptada el 13 de julio de 2007, pasó a ser una zona marina especialmente sensible a partir del 1 de agosto de 2008.

Esta decisión de los Estados Miembros de la ROPME se basó en los resultados de las actividades realizadas en el marco del Programa GloBallast, que incluye la isla Khark (República Islámica del Irán) y la zona marítima de la ROPME como uno de los lugares de prueba del Programa. Los requisitos con respecto al cambio obligatorio del agua de lastre fuera de la zona marítima de la ROPME figuran en el documento MEPC 59/INF.3, del cual tomó nota el MEPC 59, y son conformes con las disposiciones de los párrafos 1, 3, 4, 5 y 6 a) y b) del artículo 211 de la sección 5 de la CONVEMAR.

Teniendo presente que la región es la receptora más importante de agua de lastre en todo el mundo, los Estados Miembros de la ROPME están en el proceso de ratificar el Convenio sobre la Gestión del Agua de Lastre.

El sector del transporte marítimo tiene algunas reservas acerca de nuestra solicitud de que se efectúe el cambio del agua de lastre fuera de la región. Rogamos que se tenga en cuenta que esto es conforme con las disposiciones de la regla B-4 del Convenio sobre la Gestión del Agua de Lastre, tomando en consideración las circunstancias y la naturaleza de la zona marítima de la ROPME.

En nuestro documento –MEPC 60/INF.2– se facilita un resumen de las actividades llevadas a cabo por nuestro Centro de ayuda mutua para emergencias en el mar, conjuntamente con los Estados Miembros de la ROPME. También se subraya la necesidad de una toma más amplia de conciencia y la necesidad de contar con directrices o modelos para el plan de gestión del agua de lastre de modo que forme parte de la legislación. El Programa GloBallast está prestando ayuda a este respecto y quiero manifestar nuestra gratitud y reconocimiento a todo el personal de la OMI, la División de Medio Marino y al Programa GloBallast por su continuo apoyo a nuestra región, bajo el liderazgo del Secretario General de la OMI.

ANEXO 3

PLAN DE TRABAJO Y PROGRAMA PROPUESTO PARA LA ELABORACIÓN DE LAS DIRECTRICES RELACIONADAS CON EL CONVENIO DE HONG KONG

Periodo de sesiones del MEPC	MEPC 59	MEPC 60	MEPC 61	MEPC 62	MEPC 63	MEPC 64
Fecha (por lo que respecta a 2011 y 2012, las fechas son provisionales)	Julio 2009	Marzo 2010	Septiembre-octubre 2010	Julio 2011	Marzo 2012	Octubre 2012
Directrices para la elaboración del inventario de materiales potencialmente peligrosos						
Directrices para el reciclaje seguro y ambientalmente racional de los buques						
Directrices para la elaboración del plan de reciclaje del buque						
Directrices para la autorización de las instalaciones de reciclaje de buques						
Directrices para el reconocimiento y la certificación						
Directrices para la inspección de los buques						

ANEXO 4

DECLARACIONES DE DELEGACIONES SOBRE LAS CUESTIONES DE PRINCIPIO O POLÍTICA RELATIVAS A LOS GEI

(Aparecen según el orden de las intervenciones)

Declaración de la delegación de España

España, dado que ostenta la Presidencia del Consejo de la UE, quiere hacer al Comité la invitación formulada en el último periodo de sesiones del MEPC para proseguir en su 60 periodo de sesiones el debate sobre el control de las emisiones de gases de efecto invernadero generadas por el transporte marítimo internacional. Si bien el acuerdo de Copenhague no hace referencia al transporte marítimo internacional, es importante observar que durante las negociaciones en el marco de la CMNUCC, se ha prestado suficiente atención a las emisiones generadas por hidrocarburos para combustible.

La OMI tiene ahora la oportunidad para demostrar que se pueden adoptar medidas concretas y de niveles ambiciosos sobre reducciones globales de modo que las medidas relativas al transporte marítimo internacional sean coherentes con las medidas mundiales para reducir las emisiones de GEI. Reconocemos y apoyamos la función de la OMI como el foro apropiado para elaborar marcos mundiales mediante los que se abarque el sector que se aplique por igual a todos los pabellones y que no creen distorsiones a fin de evitar fugas de carbono.

Los Estados Miembros de la Unión Europea han acordado dar continuidad a los esfuerzos habiéndose comprometido a reducir colectivamente sus emisiones de GEI y en que todos los sectores de la economía deberían contribuir a estas reducciones. A este respecto, los Estados Miembros de la Unión Europea se comprometen a trabajar por conducto de la OMI de forma que se pueda alcanzar un acuerdo internacional que no conduzca a distorsiones competitivas o a fugas de carbono, que se apruebe no más tarde del 31 de diciembre de 2011.

Declaración de la delegación de China

Nos complace, Sr. Presidente, que prosiga ostentando la Presidencia de este periodo de sesiones del MEPC. Creemos que con su valía y habilidades en este periodo de sesiones se alcanzarán resultados positivos de conformidad con los objetivos fijados.

La delegación de China participará con una actitud positiva y constructiva en las deliberaciones y examen de todos los puntos del orden del día. China apoya las deliberaciones de la OMI/MEPC sobre las cuestiones, con miras a la consecución de un consenso.

Agradecemos al Secretario General y a la Secretaría la presentación hecha sobre la participación de la OMI en la CP14. Quisiera hacer las siguientes observaciones sobre el punto del orden del día relativo a la reducción de las emisiones de GEI.

La delegación de China tomó nota con satisfacción de la presentación de la OMI durante la CP 15 y respeta todos los esfuerzos que ha realizado durante la reunión. Después de la CP 15 todos los países y organizaciones internacionales están pensando cómo se debe abordar el cambio climático de forma práctica y viable, de modo que se fomente un desarrollo sostenible.

Por lo que respecta a los resultados de la CP 15, tal como ha mencionado el Secretario General, se ha llegado a un entendimiento común importante y se han adoptado decisiones en materia financiera, tecnología y sobre la investigación. El acuerdo de Copenhague encarna la voluntad política de la comunidad internacional y el importante entendimiento común en cuanto a darle solución colectivamente al cambio climático. Este acuerdo reitera y hace hincapié en el principio de "las responsabilidades comunes pero diferenciadas". Este documento político debe constituir el principio alentador para toda la cooperación sobre el cambio climático, incluida la OMI.

Asimismo, dos grupos de trabajo de la CMNUCC han examinado la cuestión de la reducción de emisiones de GEI generados por el transporte marítimo internacional. Si bien no se ha alcanzado un acuerdo definitivo en los documentos de los grupos de trabajo, en el seno de la CMNUCC continuarán las deliberaciones sobre las emisiones de GEI generados por el transporte marítimo internacional. En junio de este año, la 32^o Reunión del OSACT de la CMNUCC examinará en particular esta cuestión. Puede que se progrese al respecto.

Cuando el MEPC 60 examine esta cuestión, se han de tener adecuadamente presentes los antedichos avances obtenidos en la CP 15, centrando la atención en cuestiones técnicas a fin de progresar aún más en la cuestión.

Entre los principios a los que el MEPC debería adherirse, hemos de hacer hincapié en que el principio de "responsabilidades comunes pero diferenciadas" ha de tenerse presente. Este es el principio básico, político y jurídico, que la comunidad internacional ha de mantener al abordar el cambio climático. En el caso de que la OMI examine la reducción de las emisiones de GEI sin tener presente este principio, no se llegaría a ningún resultado.

El segundo principio es "consenso a través de consultas". La reducción de las emisiones de GEI ocasionados por el transporte marítimo está estrechamente relacionada con el transporte marítimo, la construcción de buques y el comercio y economía mundiales, de todos los países. Las preocupaciones de los países, especialmente las de los países en desarrollo, deberían quedar adecuadamente reflejadas y ser debidamente respetadas y todas las decisiones deberían ser fruto de un consenso.

Por lo que respecta a las cuestiones técnicas, apoyamos que la OMI asuma un papel más importante a este respecto, que debe ser la principal área de trabajo de la OMI para abordar el cambio climático. También reconocemos los importantes progresos alcanzados por la OMI en el pasado, en comparación con los progresos alcanzados en otros foros.

No obstante, el CO₂ no es un contaminante y no puede tratarse ni incluirse en el Anexo del Convenio MARPOL, en el cual se han incluido contaminantes atmosféricos importantes. Para China y otros muchos países, la inclusión del CO₂ en el Convenio MARPOL encontraría una gran resistencia en las legislaciones nacionales. Entendemos que este proceso debería acelerarse en nuestro foro, pero si no podemos abordarlo de la manera adecuada, una dificultad mayor en los procesos nacionales entorpecería nuestros esfuerzos. Creemos que sería más apropiado un proceso independiente para abarcar el carácter vinculante de las medidas técnicas, tales como el EEDI.

Por cuanto se refiere a los instrumentos de mercado, esta delegación ha repetido en numerosas ocasiones que el cometido principal de la OMI es llevar a cabo un estudio técnico de las propuestas y metodologías pertinentes y que los instrumentos de mercado están más allá de la competencia de la Organización. Desde el punto de vista más amplio de las negociaciones sobre el cambio climático, todos los países están examinando cómo fomentar la cooperación en la próxima fase. La cuestión de los instrumentos de mercado no está siendo considerada en la actualidad. Por tanto, pedimos enérgicamente que la OMI sea más paciente y postergue las deliberaciones sobre esta cuestión. Posiblemente la CP 16, que se celebrará en México, podrá arrojar alguna luz, o incluso generar una sorpresa.

Por lo que respecta al origen y autorización de este punto del orden del día, estoy de acuerdo con las disposiciones del artículo 1 y el artículo 64 del Convenio constitutivo de la OMI a las que hizo referencia el Secretario General en su discurso de apertura. No obstante, mantenemos la opinión de que el Protocolo de Kyoto continúa siendo la referencia más directa y autorizada a este respecto. También constituye la base para alrededor de 20 reuniones sobre la cuestión en la OMI, desde 2002. Este es también el entendimiento básico común para deliberaciones posteriores sobre la cuestión. Esperamos sinceramente que esta base no se cuestione.

Por último, quisiera hacer hincapié en la necesidad de fortalecer la capacidad de los países en desarrollo de modo que se le ayude a participar eficazmente en las deliberaciones de la OMI y a presentar sus propias propuestas. De lo contrario, la mayor parte de las propuestas las plantearía un grupo reducido de países, o las negociaciones las dominará un grupo, lo cual no puede llevar a un resultado positivo.

Declaración de la delegación de Brasil

Esta delegación quiere agradecerle este documento y felicitarle por otra iniciativa directa planteada a este Comité a fin de alcanzar unos resultados prácticos que todos los Estados Miembros estimen satisfactorios.

No obstante, Brasil estima que es necesario presentar observaciones con respecto a los documentos MEPC 60/4/9 y MEPC 60/INF.9, en relación con sus propuestas. La información facilitada por la Secretaría da a conocer las actividades y posturas de la OMI en el marco de la CMNUCC, especialmente en 2009, y claramente señala los principales objetivos alcanzados en la CP 15. Asimismo demuestra el reconocimiento de la OMI por parte de la CMNUCC dado que de forma unánime ésta reconoce la importancia de continuar recibiendo los informes de la Organización en reuniones futuras.

También estimamos que la aprobación del Acuerdo de Copenhague es de la mayor importancia dado que orientará las posiciones que adopten los Estados en el marco de este Comité con respecto a la aplicabilidad y sobre el plan de trabajo para continuar examinando las medidas de mercado.

Durante la CP 15, Sr. Presidente, Brasil, como país en desarrollo, declaró su firme y autónoma voluntad de cooperar en los esfuerzos globales para combatir el calentamiento atmosférico, dando a conocer sus medidas de carácter voluntario así como la intención del Presidente de facilitar cooperación financiera, también con carácter voluntario, a fin de ayudar a los menos favorecidos.

Desafortunadamente en Copenhague no pudimos alcanzar un acuerdo vinculante, tal como hubiéramos deseado, dado que esta cuestión es muy compleja y sin duda directamente vinculada con el desarrollo de los países. No obstante, hemos alcanzado un hito –un acuerdo político– que hace que el año 2010 sea extremadamente importante en lo que respecta a llegar a un consenso en diciembre próximo.

En opinión de Brasil, son tres los aspectos del Acuerdo de Copenhague que son de vital importancia:

En primer lugar – suficiente voluntad política para luchar con carácter urgente contra el cambio climático, observando el principio de responsabilidades comunes pero diferenciadas y respectivas capacidades –que es una de las bases fundamentales de la Convención sobre el Cambio Climático y su Protocolo de Kyoto, siendo ambos instrumentos internacionalmente reconocidos;

En segundo lugar – el reconocimiento de que es imperativo dar prioridad al desarrollo económico y social y a la erradicación de la pobreza en los países en desarrollo; y

En tercer lugar – el compromiso colectivo por parte de los países desarrollados para movilizar recursos financieros importantes, anualmente, a partir de 2020, a fin de prestar ayuda a los países en desarrollo, especialmente a los PMA, PIED y países africanos. A fin de alcanzar este objetivo, ha sido necesario constituir un Grupo de Alto Nivel, sujeto a la orientación del CMNUCC para examinar posibles fuentes de ingresos así como "fuentes alternativas de financiación", debiéndose clarificar más la expresión "con miras a constituir el Fondo Verde de Copenhague para el Clima".

Sr. Presidente, hemos planteado cuestiones tales como el desarrollo de los países y las fuentes de financiación, que son aspectos con respecto a los cuales se ha llegado a un acuerdo político y que exigen decisiones vinculantes.

Nosotros, los brasileños, estamos de acuerdo con las sabias palabras del Secretario General, Sr. Mitropoulos, quien hizo hincapié en la seriedad de la cuestión del calentamiento atmosférico. Sin ninguna duda necesitamos un mundo más seguro desde el punto de vista ambiental para nuestras generaciones futuras. No obstante, las actuales desigualdades sociales no pueden existir en este mismo mundo futuro.

Brasil reconoce la importancia de la función de la OMI y las características peculiares del sector marítimo cuyas normas, una vez establecidas, han de aplicar todos los Estados Miembros sin distinción. No obstante, estimamos necesario llegar a un consenso que permita la adopción de un enfoque global. Los resultados obtenidos en Copenhague indican claramente que necesitamos continuar examinando las cuestiones que se tratan dentro del ámbito del Grupo de trabajo especial sobre la cooperación a largo plazo en el marco de la Convención (GTE-CLP) y sostener un debate pormenorizado sobre el futuro del párrafo 2.2 del Protocolo de Kyoto en la CMNUCC. A estos efectos, contamos con este acuerdo político en sus reuniones futuras. Tras esto, Sr. Presidente y distinguidos delegados, estaremos listos para aplicar un enfoque sectorial y en ese momento esta Organización tendrá un papel fundamental que jugar, teniendo en cuenta su reconocimiento internacional para dirigir debates.

Por tanto, Sr. Presidente, opinamos que es de la mayor importancia examinar los resultados alcanzados en la CMNUCC en los debates relativos a sus propuestas, que se presentarán en el documento MEPC 60/4/57.

Declaración de la delegación de Arabia Saudita

Queremos agradecer a la Secretaría de la CMNUCC por la información actualizada facilitada sobre la CP de Copenhague.

Hemos venido a este foro para confirmar nuestro compromiso en pos de trabajar con nuestros colegas en aras de alcanzar un resultado positivo sobre esta importante cuestión.

Arabia Saudita quiere manifestar su apoyo a las declaraciones de nuestros colegas de China y Brasil.

Hemos de tener presente que el párrafo 2 del artículo 2 del Protocolo de Kyoto, en 1997, es lo que llevó a estas negociaciones. Fue solamente en 2003 cuando la OMI comenzó a abordar esta cuestión, después del 59º periodo de sesiones de su Asamblea.

Si la OMI quisiera llegar a un acuerdo sobre esta cuestión, el principio de responsabilidades comunes pero diferenciadas debería incluirse en todo texto relativo a las emisiones de gases de efecto invernadero ocasionadas por los buques. El de las responsabilidades comunes pero diferenciadas es uno de los principios fundamentales de la Declaración de Río de 1992.

Tengamos presente que la reducción de gases de efecto invernadero es una cuestión tan imperativa en el marco del desarrollo sostenible como la del cambio climático. Por tanto, los países en desarrollo se encuentran situados muy atrás con respecto a los países industrializados en sus niveles de desarrollo y por tanto necesitan ayuda para desarrollar sus capacidades por medio, entre otras cosas, de la transferencia de tecnologías. Por tanto no podemos aceptar que nuestro sector del transporte marítimo reciba un tratamiento similar al de los países desarrollados.

Por lo que respecta al índice de eficiencia energética de proyecto y al índice operacional de eficiencia energética, estimamos que su aplicación con carácter obligatorio todavía no es posible, ya que todavía no están lo suficientemente asentados. Es necesario seguir con pruebas de carácter voluntario antes de que podamos examinar la conveniencia de darles carácter obligatorio.

Por tanto, también quisiéramos hacer hincapié en que en el segundo estudio de la OMI sobre las emisiones de gases de efecto invernadero se dice que si se toman en su conjunto, las soluciones tecnológicas podrían llevar a una reducción de entre el 25 al 75 % de las emisiones de GEI ocasionadas por los buques. Ningún otro método puede conseguir ni tan siquiera un 10 %. Por tanto, debemos permitir que estos avances tecnológicos nos ayuden a solventar estos problemas.

Tal como señaló el Presidente, tenemos un plan que culminar con un acuerdo en el MEPC 62 y estamos satisfechos con este arreglo. No apoyamos que se acelere el proceso de ninguna manera.

Por último, Sr. Presidente, hemos estado dando vueltas por lo que respecta a la cuestión de los instrumentos de mercado. Apoyamos la propuesta de China de posponer las deliberaciones sobre este instrumento hasta el MEPC 62.

Declaración de la delegación de Sudáfrica

Sudáfrica acoge con beneplácito la presentación de documentos en el marco del punto 4 relativo a la prevención de la contaminación atmosférica ocasionada por los buques. En especial esta delegación está profundamente motivada por el liderazgo ejercido por el Secretario General y por Vd., Sr. Presidente, en el proceso que ha llevado hasta estos debates históricos sobre el clima, de los que fue anfitriona la gran ciudad de Copenhague, tal como se informa en el documento MEPC 60/4/INF.9. Gracias Dinamarca. La reunión demostró una vez más que la comunidad internacional ha oído el toque a rebato motivado por la cuestión climática. Con respecto a los resultados, estos continuarán siendo objeto de estudio por parte de los científicos que se ocupan del cambio climático y de los historiadores, por lo que respecta a su éxito o fracaso. Lo que sí sabemos con certeza es que se ha tomado nota del Acuerdo de Copenhague sobre el Clima y creo que sería adecuado que tuviéramos presente que se trata de un acuerdo importante con posibilidades de romper el punto muerto al que se ha llegado en estas delicadas negociaciones. Tal como todos sabemos el foro tradicional para negociaciones sobre el cambio climático es la CMNUCC y Sudáfrica está deseosa de participar como parte de la comunidad mundial en la búsqueda de una solución que sea aceptable para todas las partes. Con esto no queremos degradar las funciones y responsabilidades, con respecto a las cuales no hay dudas, de la OMI y de la OACI, tal como se les asignan en el marco de la CMNUCC y del Protocolo de Kyoto. Para nosotros ahora la cuestión fundamental es si los resultados de la CP 15 conlleven algún cambio importante con respecto a la situación existente anteriormente que exija que la OMI acelere, con precaución o desacelere hasta frenar. Para nosotros la primera y la tercera opciones son situaciones extremas que no merecen examinarse. Y teniendo en cuenta las circunstancias, favorecer la opción 2, esto es, acelerar con precaución, pareciera ser la decisión más sensata. Esto no solamente nos uniría sino que nos permitiría progresar a la misma velocidad del proceso en el marco de la CMNUCC, un ingrediente clave que forma un consenso, tal como se consiguió al comienzo de estas negociaciones. Apoyamos el principio de responsabilidades comunes pero diferenciadas y respectivas capacidades, entendiendo que ésta es una obligación que la OMI ha de respetar. Sr. Presidente entendemos que hay todo tipo de razones para que nosotros, la OMI, seamos optimistas con respecto a que es posible alcanzar un acuerdo sobre el cambio climático y en que el espíritu de la CP 15 ha hecho que haya nuevos ánimos, si bien se debe prestar mucha atención dado que se corre el riesgo de que perdamos lo que ya hemos alcanzado. El unilateralismo o una arrogancia de miras estrechas solo servirían para distanciarnos. El momento exige un liderazgo responsable y no tenemos dudas en su capacidad de crear consensos y liderazgo.

Declaración de la delegación de Turquía

Hacemos uso de la palabra para hacer hincapié en nuestra postura con respecto a la cuestión de la emisión de gases de efecto invernadero.

Turquía apoya los estudios de la OMI sobre el control de las emisiones de gases de efecto invernadero ocasionadas por los buques y la adopción temprana de medidas sobre esta importante cuestión. No obstante toda medida ha de ser justa para todos los pabellones. Esto quiere decir que medidas tales como el régimen de comercio de derechos de emisión o el fondo GEI, que están en el orden del día de este Comité, deberían conducir a unas responsabilidades financieras justas.

La estructura del sector del transporte marítimo es diferente de la de otros sectores. Por tanto se han de adoptar todas las medidas posibles para evitar que los países en desarrollo asuman más responsabilidades financieras. De tal manera, un método de clasificación que defina los países desarrollados y los países en desarrollo por lo que respecta a estar preparados para apoyar la mitigación de gases de efecto invernadero. Este método se debería basar en los principios de "equidad" y "responsabilidades comunes pero diferenciadas" y respectivas capacidades en el campo del transporte marítimo.

Esta clasificación también ha de incluir algunos criterios relativos a cómo los sectores marítimos obtienen beneficios del sector del transporte marítimo. Los criterios propuestos por la Unión Internacional para la Conservación de la Naturaleza en relación con las importaciones, pueden tomarse como ejemplo. De esta manera, todas las partes que generen más emisiones de gases de efecto invernadero asumirán más responsabilidades financieras.

Esta delegación apoya el instrumento consistente en un fondo GEI, solamente desde la perspectiva de que constituye un método justo de clasificación que podría establecerse. En este contexto, la clasificación debería basarse en porcentajes de contribución entre quienes participan en el comercio marítimo internacional.

Nosotros no apoyamos el régimen de comercio de derechos de emisión. Estimamos que el régimen de comercio de derechos de emisión debería ser utilizado con anterioridad por otros sectores que producen gran cantidad de GEI.

Desde un punto de vista general apoyamos los instrumentos que hacen posible la mitigación de los GEI. En este contexto los sistemas de financiación y gravámenes deberían elaborarse basándose solamente en circunstancias del sector marítimo tales como porcentajes mercantiles de participación en el transporte marítimo internacional o los índices de emisión de GEI, sin basarse en la CMNUCC o en sus anexos.

Asimismo estamos satisfechos por los estudios sobre el índice de eficiencia energética de proyecto y el índice operacional de eficiencia energética, realizados en el marco de la OMI. Asimismo estimamos que designar un valor límite para todo tipo de buques y acomodar esta medida de conformidad con un calendario, son cuestiones esenciales.

Asimismo se ha calculado que es aconsejable bajar los índices operacionales de eficiencia energética en periodos quinquenales, lo cual permitiría a las compañías aumentar la capacidad, ya sea mediante innovación operacional o tecnológica.

Declaración de la delegación de Noruega

Tras haber oído las declaraciones de carácter general hasta el momento, pareciese que estamos a punto de embarcarnos en los mismo debates que sostuvimos en periodos de sesiones anteriores. Debemos evitar quedarnos estancados y repetir argumentos presentados en diversos periodos de sesiones anteriores. Tras escuchar la declaración de carácter general de China, percibimos ciertas señales de su parte de querer avanzar al respecto. Si bien estamos en desacuerdo con varias de sus opiniones, acogemos con satisfacción toda iniciativa constructiva tendente a encontrar un modo de avanzar en el ámbito de la labor de la OMI en pos de la reducción de los gases de efecto invernadero.

Las Partes en el Protocolo de Kyoto no asignaron ni a la Organización ni al Comité la cuestión de los gases de efecto invernadero. El mandato para nuestra labor proviene de la resolución 8 de la Conferencia sobre Contaminación Atmosférica de 1997. Las medidas de seguimiento respecto de esa resolución condujeron a la resolución de la Asamblea A.963(23) que ha de constituir la base de nuestra labor.

Al preparar la resolución de la Asamblea, el MEPC examinó, cómo debería entenderse el artículo 2 del Protocolo de Kyoto y qué principios deberían constituir la base de las políticas de la OMI sobre las emisiones de GEI ocasionadas por los buques. Se presentaron dos documentos sobre esta cuestión, el MEPC 49/4/4, del Reino Unido, y el MEPC 49/4/6, de Noruega. En el párrafo 4.9 del informe correspondiente al MEPC 49 se reflejan los resultados de estas deliberaciones. El Comité: "convino en que el proyecto de resolución de la Asamblea sobre las políticas y prácticas de la OMI en materia de la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero procedentes de los buques se debería basar en una política común aplicable a todos los buques, en lugar de basarse en las disposiciones del Protocolo de Kyoto que estipulan que los países del anexo I del Protocolo son responsables de las emisiones de gases de efecto invernadero."

Debemos respetar esta decisión del Comité en nuestras deliberaciones.

Tan pronto como sea posible deberíamos comenzar a examinar las propuestas específicas presentadas en este periodo de sesiones del Comité. Seguidamente deberíamos esforzarnos por encontrar soluciones coherentes con las prácticas consuetudinarias de la Organización de forma que el transporte marítimo pueda responder de manera firme al desafío del cambio climático.

Declaración de la delegación de Argentina

La delegación de Argentina desea agradecer a todos quienes han presentado documentos bajo este ítem, a la Organización por los valorables esfuerzos que realiza para mejorar los instrumentos que regulan la prevención de la contaminación del medio marino y a Usted mismo, ya que reconocemos que su gestión al frente de este Comité y en especial en este ítem no es fácil.

Señor Presidente, la Argentina, como todos los aquí reunidos, Gobiernos, ONG y organismos intergubernamentales presentes compartimos un mismo interés, que este planeta que nos alberga siga siendo viable.

Nuestro Gobierno reconoce a la Organización Marítima Internacional como el ámbito adecuado, por sus competencias y la experiencia que se aloja aquí, en este Comité y en otros órganos de la OMI, para llevar adelante las iniciativas vinculadas a los gases de efecto invernadero provenientes del transporte marítimo internacional.

Al igual que lo sostenido por Bahamas en su documento MEPC 60/4/22 y a lo indicado por Brasil, creemos que se presentan serios desafíos políticos que deben analizarse y resolverse junto a otros foros, antes de que la OMI adopte una decisión que pueda afectar globalmente al comercio y al transporte.

Argentina considera que todas las alternativas posibles para reducir la emisión de gases de efecto invernadero deben ser estudiadas con las precauciones del caso, ya que son medidas que afectan profundamente no solo el modelo actual del comercio marítimo, sino entre otras cosas a la tecnología aplicada, el acceso a los mercados y la igualdad de oportunidades. Todas ellas teniendo en cuenta que el principio de capacidad y de responsabilidades comunes pero diferenciadas debe ser aplicado.

Cualquier incremento de costos por mínimo que sea se traducirá en una suerte de inflación global; y apreciamos que no es ésta la solución que la comunidad internacional espera de nosotros.

Entendemos que los resultados de las discusiones que se dan en el ámbito del Convenio Marco de Naciones Unidas sobre el Cambio Climático, son y deben seguir siendo la referencia suprema para el avance en otras áreas, obrar de otra manera, avanzar en cualquier instrumento vinculante, técnico, operacional o de mercado sin tener muy presente los avances generales en otros foros pueden poner al transporte marítimo en situación de desventaja respecto a los otros modos de transporte.

No creemos que por el momento se deba avanzar en discutir prescripciones obligatorias, tal se propone en el documento MEPC 60/4/35. Sin duda se puede seguir avanzando en perfeccionar las medidas pero siempre sobre la base de una aplicación voluntaria hasta que nuestros Gobiernos acuerden aquellas cuestiones aún abiertas, de altísima importancia, que fielmente recogen los documentos MEPC 60/4/9 y MEPC 60/INF.9

Con respecto a las medidas de mercado, la Argentina tiene una clara disposición a que las mismas, como las técnicas y operacionales, sigan siendo discutidas. En este sentido, entendemos que esta discusión debe ser amplia, transparente y teniendo muy presente que la emisión de gases de efecto invernadero y las medidas de mitigación nos afectan a todos.

En este contexto es que, en principio no podemos apoyar la propuesta tal como se plantea en el documento MEPC 60/4/57.

Finalmente Sr. Presidente, la delegación de Argentina desea apoyar los comentarios de las distinguidas delegaciones de Brasil, China, Sudáfrica, Arabia Saudita y otros.

Declaración de la delegación de la India

Permítanos que desde un primer momento manifestemos nuestra confianza, Sr. Presidente, en que guiados por el liderazgo inclusivo del Secretario General acerca de la cuestión de los GEI, y sus buenas orientaciones, el MEPC 60 obtendrá avances constructivos con respecto a esta cuestión.

La India en términos generales está de acuerdo con las opiniones manifestadas por China, Brasil, Arabia Saudita y Argentina, en especial con respecto a los principios de responsabilidades comunes pero diferenciadas y respectivas capacidades, el ámbito del Convenio MARPOL, la postergación de las deliberaciones sobre instrumentos de mercado, y cuestiones conexas.

La delegación de la India toma nota del documento MEPC 60/4/35, en el que se propone la aplicación obligatoria del EEDI y el SEEMP.

Si bien esta delegación reconoce la necesidad urgente de encontrar formas de mitigar las emisiones de GEI, no solamente procedentes del transporte marítimo internacional sino también de todas las demás fuentes, quisiéramos hacer uso de esta oportunidad para hacer hincapié en que la India y otros países con un enfoque similar están adoptando medidas proactivas con carácter voluntario para dar respuesta a esta cuestión.

Durante el MEPC 59 este Comité se mostró conforme en que todos los documentos y las deliberaciones sobre instrumentos jurídicos y las relativas a las cuestiones de aplicación, en su totalidad, deberían dejarse para periodos de sesiones futuros en los que estas cuestiones pudieran examinarse a la luz de los resultados de la CP 15. La CP 15 decidió ampliar el mandato del Grupo de trabajo especial sobre la cooperación a largo plazo en el marco de la Convención a fin de que pudiera proseguir sus labores. Por tanto, tomado en consideración el estado actual de las negociaciones mundiales en el marco de la CMNUCC, deberían postergarse las deliberaciones sobre la "aplicabilidad" y los instrumentos de mercado.

Sr. Presidente, en el documento propuesto por usted, MEPC 60/4/57, se dice que el proyecto de texto reglamentario, propuesto por Japón, Noruega y los Estados Unidos, debería ser examinado por el Grupo de trabajo que se constituiría durante el presente periodo de sesiones del MEPC, en la OMI, y que el texto se ultimaría en el Pleno, para su adopción en el MEPC 61.

Estimamos que el Grupo de trabajo debería proseguir su labor refinando las medidas de carácter técnico tales como el EEDI, para su aplicación práctica; y el sector del transporte marítimo debería continuar sometiendo a prueba y aplicando, el EEDI, EEOI y SEEMP, para reducir las emisiones de GEI con carácter voluntario.

La India está firmemente convencida de que cualquier decisión que se adoptase aquí, con prisas, afectaría el futuro de 130 Estados en desarrollo con diversas circunstancias socioeconómicas, situados en distintas partes del mundo, los principios fundamentales acordados en la CMNUCC y el Protocolo de Kyoto con respecto a las responsabilidades comunes pero diferenciadas y respectivas capacidades de las Partes han de traducirse a la práctica.

Hemos tomado nota de los sentimientos manifestados por el distinguido delegado de Noruega. Ninguna persona ni institución es una isla. Quisiéramos que la OMI no quedase aislada del consenso político reflejado en la CMNUCC y la CP 15 y que actuara al unísono con otros órganos de las Naciones Unidas.

Declaración de la delegación de Francia

Tal como vimos en Copenhague, las deliberaciones en el marco de la CMNUCC son especialmente difíciles. No obstante lo que es importante en el acuerdo de Copenhague es que todos los países, desarrollados o en desarrollo, han de definir sus objetivos nacionales en términos de emisiones de GEI. Las emisiones ocasionadas por el transporte marítimo no se han atribuido a países –debido a razones contundentes.

Le corresponde a la OMI, que une a todas las partes interesadas en el transporte marítimo, definir las ambiciones del sector y elaborar medidas para reducir las emisiones de GEI.

Debemos hacer esto de conformidad con los principios y prácticas que hemos elaborado, en las cuales se toman en consideración las características especiales del sector y la necesidad de cooperación entre los países.

Por tanto esperamos que podamos avanzar en esta semana, partiendo de los muchos documentos presentados sobre esta cuestión.

Declaración de la delegación de Filipinas

Estimados que en las negociaciones en la CMNUCC sobre la reducción en las emisiones ocasionadas por el sector marítimo y la aviación se está muy lejos de llegar a un consenso. Es importante para las Filipinas que los siguientes principios básicos con los que estamos comprometidos no queden diluidos en el marco de la OMI al deliberar sobre las emisiones de gases de efecto invernadero, esto es: 1) responsabilidades comunes pero diferenciadas; y 2) apoyo de los países desarrollados a las medidas que adopten los países en desarrollo en pos de la mitigación del cambio climático y la adaptación al mismo –en términos de la financiación, transferencia tecnológica y creación de capacidad– en un marco de desarrollo sostenible.

No esperamos ver propuestas de legislaciones/debates sostenidos en algunos países, que si se implantan o dan fruto, de hecho supondrían gravar a los países en desarrollo en nombre del cambio climático. Estas medidas unilaterales pueden ser muy preocupantes. Esto hace que sea aún más importante para nosotros garantizar que se respetan los principios, compromisos y objetivos ya acordados en el marco de la CMNUCC y su Protocolo de Kyoto.

A este respecto las Filipinas pueden alinearse con los principios enunciados en las posturas de China, Brasil y otras delegaciones de opinión similar. De forma específica apoyamos la opinión de que las deliberaciones en este Comité han de orientarse por el principio del consenso, un enfoque que ha funcionado bien para todos. Desafortunadamente, no siempre se ha observado. El dejar a un lado el enfoque del consenso podría erosionar, a largo plazo, una base importante a partir de la cual hasta ahora esta Organización ha adoptado medidas importantes.

Declaración de la delegación de Malasia

Malasia es parte en la CMNUCC así como en el Protocolo de Kyoto. Las medidas para abordar el cambio climático se han de tomar en el contexto del desarrollo sostenible, con la implantación de enfoques de gestión prudentes, rentables en función de los costos y que puedan adaptarse.

El Gobierno de Malasia reiteró su compromiso con el desarrollo sostenible mediante el establecimiento de un comité de dirección nacional sobre el cambio climático y un comité para el mecanismo del desarrollo limpio, para abordar la cuestión del cambio climático, en apoyo de la implantación del mecanismo de desarrollo limpio en el marco del Protocolo de Kyoto.

Reconocemos la competencia y eficacia de la OMI por lo que respecta a abordar medidas para controlar las descargas y las emisiones procedentes de los buques y elogiamos el liderazgo del Secretario General, y de usted mismo, en este respecto.

La implantación de elementos técnicos de manera uniforme para el transporte marítimo internacional debería hacerse a través del consenso. La cuestión de las emisiones de GEI debería examinarse en el marco de un nuevo instrumento.

Las medidas de mercado deberían tomar adecuadamente en consideración el principio de las responsabilidades comunes pero diferenciadas y se han de articular a través de la CMNUCC.

Declaración de la delegación de Portugal

Con respecto a esta cuestión de importancia crucial esta delegación quiere apoyar la declaración del distinguido delegado de España, en apoyo de la función de la OMI como foro apropiado para elaborar marcos mundiales sobre emisiones de gases de efecto invernadero ocasionadas por el transporte marítimo internacional, para apoyar los objetivos mundiales de reducción propuestos así como la aplicación de instrumentos de mercado de ámbito mundial, que deberían elaborarse en el marco de la OMI.

Asimismo, queremos apoyar plenamente las disposiciones para la organización del trabajo propuestas por usted, Sr. Presidente, en el documento MEPC 60/4/57.

Declaración de la delegación de los Estados Unidos

Los Estados Unidos están de acuerdo con las declaraciones de Noruega, España y Francia. Al igual que Noruega, la mayor parte de lo que normalmente diría ya se ha dicho en anteriores periodos de sesiones. No obstante, estimo necesario abordar una cuestión. Los Estados Unidos rechazan enfáticamente la idea de que hemos de esperar a las decisiones de la CMNUCC. Noruega estaba en lo correcto al facilitar los antecedentes de nuestra decisión.

La OMI no está subordinada a la CMNUCC. Informamos a la CMNUCC de nuestro plan –y se mostró de acuerdo. La OMI es el vehículo adecuado para las soluciones relativas a los GEI. Estamos obligados a intervenir y a asumir nuestra responsabilidad de abordar las emisiones de GEI ocasionadas por el transporte marítimo internacional. Francia tenía razón –debemos actuar ahora. Los Estados Unidos apoyan totalmente que la OMI avance tal como se ha planeado y acordado.

Declaración de la delegación de Alemania

Quisiera agradecer a las delegaciones de España, Noruega, Francia y Portugal y de los Estados Unidos sus declaraciones y queremos adscribirnos a las mismas.

Tal como vemos los debates, estimamos que hay desacuerdo, si bien se consiente con la opinión de que la OMI es el organismo responsable de encontrar soluciones para proteger el medio ambiente.

La mejora de la eficacia energética del transporte marítimo protege el medio ambiente desde diversos enfoques:

- llevaría a unas menores emisiones de GEI
- llevaría a un menor consumo de combustible y por tanto al ahorro de recursos que, como todos sabemos, son limitados
- asimismo, una mejora de la eficacia energética llevaría a un menor consumo de combustible y también llevaría a reducir las emisiones de contaminantes atmosféricos tales como los NO_x, SO_x y materias en suspensión, que sin lugar a dudas están dentro del ámbito del anexo VI.

Estimamos que el FEDI tiene un carácter puramente técnico y que no difiere por su naturaleza de ningún requisito de otro instrumento de la OMI mediante los que se mejora el rendimiento del transporte marítimo.

Por lo que respecta a los instrumentos de mercado, estimamos que estos pudieran considerarse que son de naturaleza diferente.

No obstante, no vemos que la responsabilidad de la OMI esté limitada.

La CONVEMAR, así como el propio Convenio constitutivo de la OMI, instruyen a la Organización a que reglamente la protección del medio ambiente por lo que respecta al transporte marítimo.

Esto significa que la OMI puede adoptar y que, en realidad, es responsable de adoptar toda medida que sea apropiada para abordar las cuestiones de que se trate.

Por tanto, Sr. Presidente, queremos instar a los Estados Miembros a que examinen las propuestas presentadas al Comité y sigan el procedimiento que ha propuesto.

Declaración de la delegación de Suecia

Se han dicho muchas cosas y esta delegación está de acuerdo con Noruega en el sentido de que no se avanza. Algunas veces tenemos que recordar las decisiones que se han tomado, tal como acaba de hacer Noruega, que correctamente nos recordó a todos que ya se había llegado a un acuerdo con respecto a los principios básicos de nuestra labor por lo que respecta a las cuestiones pertinentes a los gases de efecto invernadero.

Suecia apoya plenamente la declaración de España, especialmente por lo que respecta a la función de la OMI como foro apropiado para elaborar marcos mundiales que dispongan medidas que se apliquen por igual a todos los pabellones a fin de evitar la fuga de carbono. Ya hemos llegado al acuerdo, en el contexto del Plan estratégico de la Organización, de que la OMI ha de ser el foro internacional primario para las cuestiones relativas al transporte marítimo internacional, y ahora debemos unirnos y demostrar lo que esto significa.

Esta mañana el Secretario General ha explicado muy claramente qué puede pasar si no adoptamos ninguna medida o no lo hacemos lo suficientemente rápido. No necesito repetir sus palabras pero esta delegación comparte su reflexión con respecto a la urgencia de la cuestión –cada día cuenta. La resolución de la Asamblea A.963(23): "Políticas y prácticas de la OMI en materia de reducción de las emisiones de los gases de efecto invernadero procedentes de los buques" de 2003, nos indica el camino a seguir. Cómo podemos explicarle al mundo que siete años después justamente ahora hemos empezado a caminar.

Declaración de la delegación de Cuba

Las palabras de las distinguidas delegaciones que me han precedido (Arabia Saudita, Argentina, Brasil, China, Filipinas e India) han sido muy claras en cuanto al principio de las responsabilidades comunes pero diferenciadas en cuanto a la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero como está demostrado, por su naturaleza, el cambio climático es más propio del desarrollo que del medio ambiente y no quisiera pasar inadvertido, reconocer la labor de la OMI sobre el tema de la Conferencia de Copenhague y para concluir, el consenso es el mejor atributo que siempre le ha asistido a la OMI.

Declaración de la delegación de las Islas Cook

Podemos entender las preocupaciones manifestadas, me atrevo a decir, por ambas partes en la discusión, si bien nosotros y otros Estados insulares del sur del Pacífico compartimos otra preocupación, esto es, nuestra supervivencia.

Si bien nos hemos salvado de las tragedias acaecidas en Haití, Chile y Turquía, continuamos haciendo frente a la plena furia y creciente frecuencia de ciclones cada vez más dañinos. No hay dudas en el campo científico de que el cambio climático ha contribuido a la frecuencia y violencia de estas tormentas. Recientemente la isla de Aitutaki sufrió una devastación del 80 %.

Las Islas Cook se encuentran al final de la cadena de logística y claramente no queremos ver ninguna restricción innecesaria a los límites del comercio, pero si la cuestión del cambio climático no se aborda se podría decir que habrá muchos menos Estados insulares en el Pacífico Sur con los que comerciar.

Estamos de acuerdo en que los debates sobre el cambio climático han de abordar el desarrollo sostenible, y por supuesto participamos en todos los debates importantes sobre la mitigación y adaptación, si bien nuestra preocupación principal en el Pacífico Sur es la supervivencia.

Sr. Presidente, hacemos un llamamiento a todos los Estados Miembros a que reconozcan nuestro dilema, y de otras islas pequeñas, Estados en vías de desarrollo, y a que sean conscientes de que han de abrir sus corazones y sus mentes de forma que se pueda progresar y podamos tener esperanza en nuestra supervivencia futura.

Declaración de la delegación de Italia

Italia confirma su opinión, tal como ha señalado en los periodos de sesiones anteriores, de que la OMI, por su naturaleza, es el foro apropiado y único para elaborar un régimen reglamentario amplio con el objetivo de limitar/reducir las emisiones de GEI ocasionadas por el transporte marítimo internacional.

A este respecto, Italia se hace eco de las observaciones manifestadas por Noruega, España, Portugal, Francia y otros; en este contexto la delegación de Italia acoge con beneplácito las propuestas presentadas por el Presidente en el documento MEPC 60/4/57, relativo a la organización del trabajo correspondiente al punto 4 del orden del día (prevención de la contaminación atmosférica ocasionada por los buques) y las propuestas para avanzar en 2010 en cuestiones relativas a los GEI.

Este modo de proceder es coherente con las observaciones en las que el Secretario General centró la atención del Pleno durante su discurso de apertura.

En nuestra opinión este discurso ha ido más allá de las formalidades y ha abordado cuestiones especialmente sensibles, enviando un mensaje claro a la comunidad marítima internacional para aprovechar la inercia creada con posterioridad a la CP 15.

Asimismo, ha pedido que se adopte un "conjunto de medidas de estímulo" basadas en el Plan de trabajo de 2006 con el objetivo de intensificar los esfuerzos para elaborar un marco mundial que debería dar pie a un mecanismo eficaz, transparente, independiente de los pabellones, que abarque tanto la prioridad consistente en la protección del medio ambiente, como el equilibrio de las necesidades del transporte, de forma proporcionada a sus responsabilidades.

Esta delegación acoge con beneplácito este enfoque dado que es muy realista y prudente, buscando la armonía con la CMNUCC a fin de facilitar la mayor eficacia posible para abordar este reto que hace época.

Declaración de la delegación del Perú

El Perú, teniendo en cuenta el principio de responsabilidad común pero diferenciada, aspira a lograr un acuerdo global, ambicioso y efectivo contra el cambio climático. La posición del Perú es proactiva y orientada a la búsqueda de consensos para acercar posiciones y asegurar el cumplimiento de las disposiciones de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático y su Protocolo de Kyoto. Teniendo en cuenta las opiniones de Argentina, Brasil, China y otras delegaciones, la delegación del Perú considera prudente y oportuno la postergación del debate sobre la reglamentación de la eficiencia energética de los buques hasta la próxima Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático a celebrarse en México, en cuyo marco se observen principios generales que luego podrán ser aplicados."

ANEXO 5

PROYECTO DE 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 el buque opera fuera de una zona de control de las emisiones especificada en la regla 14.3, éste 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 válido el 1 de enero de 2012 o posteriormente); o
- 3,50 % masa/masa (no válido 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 reducción de las emisiones de SO_x que la utilización de fueloil con un contenido de azufre de un valor límite de:

- 4,50 % masa/masa (no válido el 1 de enero de 2012 o posteriormente); o
- 3,50 % masa/masa (no válido el 1 de enero de 2020 o posteriormente); o
- 0,50 % masa/masa, y/o

2.3.2 Cuando el buque opera dentro de una zona de control de las emisiones especificada en la regla 14.3, éste 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 válido el 1 de enero de 2015 o posteriormente); o
- 0,10 % 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 reducción de las emisiones de SO_x que la utilización de fueloil con un contenido de azufre de un valor límite de:
- 1,00 % masa/masa (no válido el 1 de enero de 2015 o posteriormente); o
 - 0,10 % masa/masa

ANEXO 6

MANDATO PARA LA PRIMERA REUNIÓN INTERPERIODOS DEL GRUPO DE TRABAJO SOBRE MEDIDAS DE EFICIENCIA ENERGÉTICA PARA BUQUES

Se encarga al Grupo de trabajo interperiodos sobre medidas de eficiencia energética para buques que, en su primera reunión interperiodos, teniendo en cuenta todos los documentos pertinentes:

- .1 siga mejorando el texto de las prescripciones obligatorias del EEDI y el SEEMP utilizando el anexo 5 del documento MEPC 60/WP.9 como documento de base, incluidos, entre otras cosas, los siguientes temas:
 - .1 el ámbito de aplicación del EEDI en términos de tipos y tamaños de buques;
 - .2 el plazo previsto (años) para las fases 1, 2 y 3 del EEDI;
 - .3 el establecimiento de los niveles de referencia del EEDI; y
 - .4 la tasa de reducción X a partir del nivel de referencia para las fases del EEDI.
- .2 elabore unas directrices sobre el método de cálculo del índice de eficiencia energética de proyecto (EEDI) a partir de la circular MEPC.1/Circ.681;
- .3 elabore unas directrices para el cálculo de niveles de referencia para el EEDI obtenido, a partir del documento MEPC 60/4/7, el anexo 4 del documento MEPC 60/WP.9 y otros documentos pertinentes presentados al MEPC 60 y a otros periodos de sesiones anteriores;
- .4 elabore unas directrices a fin de respaldar el marco reglamentario para la verificación del EEDI, teniendo en cuenta la circular MEPC.1/Circ.682;
- .5 con respecto a la prescripción obligatoria de llevar a bordo el SEEMP, examine cualquier mejora de las Orientaciones para la elaboración de un plan de gestión de la eficiencia energética del buque (SEEMP) (MEPC.1/Circ.683);
- .6 examine cualquier efecto técnico en la seguridad que pueda resultar de la implantación del EEDI; y
- .7 presente un informe por escrito al MEPC 61.

ANEXO 7

DECLARACIONES DE LAS DELEGACIONES SOBRE MEDIDAS OBLIGATORIAS DE ÍNDOLE TÉCNICA Y OPERACIONAL, DE EFICIENCIA ENERGÉTICA PARA BUQUES, TRAS EL EXAMEN DEL INFORME DEL GRUPO DE TRABAJO

Declaración de la delegación de Sudáfrica

"Sudáfrica quiere señalar a la atención del Comité la aprobación por el Comité de los procedimientos para evaluar las implicaciones en materia de capacidad cuando se elaboren y/o enmienden instrumentos obligatorios, y pide al Comité que antes de examinar un instrumento obligatorio aplique el procedimiento."

Declaración de la delegación de la India

"Esta delegación se une a las observaciones de las delegaciones de Sudáfrica, China y Arabia Saudita.

Hemos examinado el párrafo 4 de la circular MSC –MEPC 1/CIRC.2– anexo 2 y somos de la firme opinión de que el "procedimiento" que se señala en la misma es esencial para alcanzar la creación de capacidad necesaria por parte de las economías emergentes. Independientemente de la convincente aclaración facilitada por el Director de la División del Medio Marino.

Dado que en la resolución A.963(23) se dice que "Tomando nota también de que la Conferencia sobre Contaminación Atmosférica invitó al MEPC a que examinase qué estrategias de reducción del dióxido de carbono pueden resultar factibles, habida cuenta de la relación que existe entre el dióxido de carbono y otros contaminantes de la atmosfera, especialmente los NO_x, ya que puede haber una relación inversa....". A partir de aquí está claro que el CO₂ no es un contaminante de la atmosfera, lo que amerita que se incluya en el Anexo VI del Convenio MARPOL".

ANEXO 8

MANDATO DEL GRUPO DE EXPERTOS SOBRE EL ESTUDIO DE VIABILIDAD Y EVALUACIÓN DE LAS REPERCUSIONES DE LAS POSIBLES MEDIDAS DE MERCADO

Introducción

1 El Comité de Protección del Medio Marino (el Comité), en su 60º periodo de sesiones (MEPC 60), decidió llevar a cabo un estudio de viabilidad y de evaluación de las repercusiones de todas las propuestas de medidas de mercado presentadas de conformidad con el plan de trabajo para proseguir el examen de las medidas de mercado (MBM).

2 A fin de cumplir lo indicado en el párrafo anterior, el Comité pidió al Secretario General que constituyera un grupo de expertos sobre el estudio de viabilidad y de evaluación de las repercusiones de las posibles medidas de mercado (el Grupo de expertos). El objetivo del Grupo de expertos es evaluar las diversas propuestas sobre posibles MBM con el propósito de evaluar en qué medida pueden contribuir a reducir las emisiones de los gases de efecto invernadero (GEI) procedentes del transporte marítimo internacional, dando prioridad a los sectores marítimos de los países en desarrollo, de los países menos adelantados (PMA) y de los pequeños Estados insulares en desarrollo (PEID).

3 El Comité acordó que las propuestas de MBM que se debían evaluar eran las enumeradas en el apéndice, que el Grupo de expertos debería llevar a cabo su labor siguiendo la metodología indicada a continuación y que el informe del estudio/evaluación debería ser transparente y objetivo.

Metodología

4 Se dio el siguiente mandato al Grupo de expertos:

- .1 El objetivo del estudio de viabilidad y de la evaluación de las repercusiones consiste en examinar en qué medida se pueden implantar las distintas opciones de MBM que se han propuesto al Comité, como se indica en el párrafo 3 anterior.
- .2 El propósito del estudio y la evaluación a los que se hace referencia en el párrafo 4.1 *supra* es también identificar, para cada MBM propuesta, el potencial de reducción de las emisiones de GEI procedentes del transporte marítimo internacional, sus repercusiones en el comercio mundial, en el sector de transporte marítimo y en el sector marítimo en general, particularmente los sectores marítimos de los países en desarrollo, así como el reconocimiento del sector marítimo en los esfuerzos mundiales para reducir las emisiones de GEI.
- .3 El estudio/evaluación que se va a llevar a cabo proporcionará información sobre el modo en que cada propuesta de MBM puede abordar las diferencias en la capacidad socioeconómica que existen entre los Estados en desarrollo y los Estados desarrollados así como las necesidades y circunstancias especiales de los países en desarrollo.

- .4 El estudio/evaluación será realizado por un grupo de expertos seleccionados, designados por los Gobiernos Miembros de la OMI a raíz de la invitación formulada por el Secretario General, que dispongan de la experiencia adecuada sobre las cuestiones incluidas en el ámbito del estudio que llevarán a cabo sus funciones en el Grupo a título personal.
- .5 El Secretario General también invitará a un determinado número de organizaciones que gozan del carácter consultivo ante la OMI y a organismos pertinentes de las Naciones Unidas, así como a organizaciones intergubernamentales o internacionales, a que contribuyan con datos y/o experiencia a la labor del Grupo de expertos y a que participen como asesores.
- .6 El Grupo de expertos debería, en su reunión inicial de constitución, ponerse de acuerdo sobre su método de trabajo y las fechas de sus reuniones en función de la disponibilidad de las salas de reunión en la sede de la OMI.
- .7 Se debería invitar a los autores de las propuestas sometidas a examen a facilitar más detalles al Grupo de expertos y a formular observaciones sobre cualquier suposición que se haga con respecto a sus propuestas. En el caso de propuestas presentadas por más de un Estado Miembro u organización debería asignarse un único punto de contacto.
- .8 Es imperativo, que el informe definitivo contenga conclusiones claras, precisas y sólidas así como información objetiva.
- .9 El Grupo de expertos debería, en la medida de lo posible, alcanzar sus conclusiones por consenso, y si no es posible, esto debería indicarse en el informe.
- .10 El resultado final debería tener como principal objetivo asistir al MEPC a tomar decisiones bien documentadas y no deberían formularse recomendaciones específicas sobre cuestiones de política.
- .11 Aunque tendrá en cuenta la nueva información pertinente, el Grupo de expertos no debería reproducir estudios que ya se han ultimado.

Criterios

5 Siguiendo la metodología indicada anteriormente, se encarga al Grupo de expertos que, otorgando prioridad a las repercusiones generales en los sectores marítimos de los países en desarrollo, para cada una de las propuestas de MBM presentadas a las que se hace referencia en el párrafo 3 *supra*, evalúe:

- .1 la eficacia ambiental, por ejemplo, la medida en que la MBM propuesta contribuye eficazmente a la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes del transporte marítimo internacional;
- .2 la rentabilidad de la MBM propuesta y sus posibles repercusiones en el comercio y en el desarrollo sostenible;

- .3 el potencial de la MBM propuesta para incentivar los cambios e innovaciones tecnológicas y la integración de las tecnologías actuales de reducción de emisiones y de eficiencia energética;
- .4 la viabilidad práctica de la implantación de la MBM propuesta;
- .5 la necesidad de transferir tecnologías y de crear capacidad en los países en desarrollo, en particular los países menos adelantados (PMA) y los pequeños Estados insulares en desarrollo (PEID), en relación con la implantación y aplicación de la MBM propuesta, incluido el potencial para movilizar la financiación del cambio climático para medidas de mitigación y adaptación;
- .6 la relación de la propuesta de MBM con otros convenios pertinentes tales como la CMNUCC, el Protocolo de Kyoto y la OMC, así como su compatibilidad con el derecho internacional consuetudinario, según se refleja en la CONVEMAR;
- .7 la posible carga administrativa adicional y los aspectos jurídicos para las administraciones nacionales que suponen la implantación y aplicación de la MBM propuesta;
- .8 la posible carga de trabajo adicional, carga económica e impacto operacional para los buques, el sector del transporte marítimo y el sector marítimo en su conjunto, que suponen la implantación de las MBM propuestas; y
- .9 la compatibilidad de las MBM con las disposiciones de aplicación y control existentes en el marco jurídico de la OMI.

6 El Grupo de expertos debería presentar sus conclusiones en un informe por escrito al MEPC 61.

APÉNDICE

PROPUESTAS DE MBM QUE DEBEN EVALUARSE²

MEPC 60/4/8	Chipre, Dinamarca, Islas Marshall, Nigeria y la IPTA	Un fondo internacional para las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes de los buques
MEPC 60/4/10	Bahamas	Instrumentos de mercado: penalización para el comercio y el desarrollo
MEPC 60/4/12	Estados Unidos	Nueva información detallada sobre la propuesta de los Estados Unidos para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes del transporte marítimo internacional
MEPC 60/4/22	Noruega	Esquema de un régimen mundial de comercio de derechos de emisión (ETS) para el transporte marítimo internacional
MEPC 60/4/26	Reino Unido	Un régimen mundial de comercio de derechos de emisión para las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes del transporte marítimo internacional
MEPC 60/4/37	Japón	Examen de un mecanismo de mercado: plan de incentivos ponderados para mejorar la eficiencia energética de los buques, basado en el Fondo internacional GEI
MEPC 60/4/39	WSC	Propuesta de establecer un Sistema de eficiencia del buque (VES)
MEPC 60/4/40	Jamaica	Logro de la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero procedentes de los buques mediante medidas del Estado rector del puerto que utilicen el modelo de tráfico marítimo, energía y medio ambiente (STEEM)
MEPC 60/4/41	Francia	Elementos adicionales para la elaboración de un régimen de comercio de derechos de emisión para el transporte marítimo internacional
MEPC 60/4/54	Alemania	Evaluación del impacto de un régimen de comercio de derechos de emisión, prestando especial atención a los países en desarrollo
MEPC 60/4/55	UICN	Mecanismo de reembolso para un instrumento de mercado para el transporte marítimo internacional

² Se pondrán a disposición del Grupo de expertos todos los documentos de la OMI publicados anteriormente.

ANEXO 9

DECLARACIONES DE LAS DELEGACIONES SOBRE LA CONSTITUCIÓN DE UN GRUPO DE EXPERTOS SOBRE MEDIDAS DE MERCADO Y OTRAS CUESTIONES CONEXAS

(en orden de intervención)

Declaración de la delegación de China

La delegación de China estima que se había alcanzado un consenso entre los miembros acerca de que el principio de responsabilidades comunes pero diferenciadas debería aplicarse cuando la OMI diera inicio a los debates sobre la cuestión de los GEI. La autorización básica y directa para que la OMI aborde la cuestión de los GEI es el artículo 2.2 del Protocolo de Kyoto de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático. La OMI debería regirse por los principios básicos establecidos por la CMNUCC, en especial el principio de responsabilidades comunes pero diferenciadas. Es lamentable tomar nota de que en el proyecto de mandato no se recoge este principio. Esto, de cualquier modo, originará dudas entre la comunidad internacional en el sentido de que la OMI rehúsa aplicar el principio de responsabilidades comunes pero diferenciadas al abordar cuestiones relativas a los GEI e intenta sentar el precedente inaceptable de negar el principio de responsabilidades comunes pero diferenciadas. Por tanto la delegación de China no apoya el proyecto de mandato y no apoyará ningún grupo de expertos constituido en relación con éste. Esta delegación tiene la esperanza de que el MEPC 61, en primer lugar, examine cómo se aplica el principio de responsabilidades comunes pero diferenciadas, por lo que se refiere a medidas conexas por parte de la OMI, y después examine la cuestión de su constitución y otras labores pertinentes del MBM-EG.

Al mismo tiempo, la delegación de China se reserva su derecho a rechazar toda conclusión a la que pudiese llegar el Grupo de expertos que se constituiría de conformidad con el proyecto de mandato, si no se hace referencia en su mandato al principio de responsabilidades comunes pero diferenciadas.

Declaración de la delegación de Arabia Saudita

Arabia Saudita tiene reservas con respecto al mandato del Grupo de expertos sobre MBM. Nuestra reserva más fuerte se refiere al hecho de que en el proyecto de mandato no se hace referencia específica al principio de responsabilidades comunes pero diferenciadas.

Arabia Saudita se reserva el derecho a rechazar los resultados o recomendaciones de este Grupo de expertos.

Declaración de la delegación de Brasil

Esta delegación manifestó, al principio de este periodo de sesiones, su oposición a la constitución de este Grupo.

Por tanto, y por lo que se refiere a continuar contribuyendo a avanzar en las labores pertinentes a esta cuestión, Brasil estima que la consideración del principio fundamental de responsabilidades comunes pero diferenciadas, en el proyecto de mandato del Grupo de expertos, ha de quedar claramente señalado.

Declaración de la delegación de Sudáfrica

Si bien Sudáfrica tiene intención de participar en la labor del Grupo de expertos, no obstante quiere que se tome nota de sus reservas con respecto a la ausencia de una referencia explícita al principio de responsabilidades comunes pero diferenciadas y respectivas capacidades, en el mandato del Grupo de expertos sobre estudios de viabilidad y las evaluaciones del impacto de posibles medidas de mercado. Por tanto nos reservamos el derecho a no aceptar los resultados a la labor del Grupo.

Declaración de la delegación de India

A pesar de todos los esfuerzos desarrollados, pareciese que los debates se han distanciado con respecto a los principios de responsabilidades comunes pero diferenciadas y respectivas capacidades, en lo que se refiere al mandato.

Esto ha sido abordado por la delegación de Arabia Saudita y opinamos que primero debemos deliberar sobre cuestiones de políticas en lo que respecta a la aplicación del principio de responsabilidades comunes pero diferenciadas, en el MEPC 61, y seguidamente examinar el mandato.

Tenemos reserva con respecto a la inclusión de lo siguiente:

- a) párrafo 5.2 "y desarrollo sostenible"
- b) párrafo 5.6 inclusión de "OMC".

Añadir en el párrafo 5.5 al final "tal como se aplica al sector del transporte marítimo".

Con referencia al párrafo 4.9, opinamos que en el informe se ha de tomar nota cabal de cualquier observación/opiniones discrepantes.

Con referencia al documento MEPC 60/WP.7, en el que se habla de una reunión entre el 21 y el 23 de abril de 2010, con carácter constitutivo, para el examen de los instrumentos de mercado, no podemos estar de acuerdo con ello dado que las fechas están demasiado cercanas para que se puedan examinar adecuadamente.

Declaración de la delegación de Venezuela (República Bolivariana de)

La República Bolivariana de Venezuela reitera su firme disposición de trabajar en conjunto, colaborar y apoyar toda iniciativa que atienda buscar una solución para este grave problema que nos afecta a todos, como lo es el cambio climático. En este sentido estamos totalmente conscientes de nuestra responsabilidad en cuanto a la titánica labor que se requiere en pro de alcanzar soluciones que nos permitan garantizarle un medio ambiente apropiado a nuestras generaciones futuras.

La República Bolivariana de Venezuela, reconoce la invalorable labor que realiza esta Organización a favor de la seguridad del hombre y de las embarcaciones en la mar, así como en pro de la conservación del medio ambiente marino; y es por eso que pertenecemos a ella, participamos activamente, somos signatarios de un número importante de los convenios que aquí tuvieron su génesis y lo hemos hecho ley en nuestro país, reconociendo con esto el carácter vinculante de los instrumentos generados por esta Organización. Dicho con otras palabras, todos los Estados que pertenecemos a esta Organización estamos comprometidos a cumplir por igual las normas o compromisos que de aquí se generen.

Y es por esta razón, que esta delegación observa con preocupación y cautela, que en el marco del MEPC 60 se intente dejar por sentado el establecimiento de un Grupo de expertos dedicados a estudiar medidas de mercado que resultarían de obligatorio cumplimiento para todos, como parte de una posible solución al problema de la "prevención de la contaminación atmosférica ocasionada por los buques", siendo este tipo de medidas, una práctica que más allá de resolver el problema, sólo contribuiría acrecentar más la brecha social ya existente a nivel mundial y verdadero foco del problema. Por otra parte, se pretende orientar el trabajo de este Grupo de expertos a través de un mandato cuyos términos de referencia ni siquiera contemplan explícitamente el principio ya referido de las "responsabilidades comunes pero diferenciadas" aspecto que consideramos base fundamental para cualquier análisis que se realice en esta materia.

Por lo expresado, esta delegación rechaza cualquier posible solución promovida por esta Organización en aras de la "prevención de la contaminación atmosférica ocasionada por los buques" que esté basada en instrumentos de mercado, por lo que consecuentemente no apoyamos ningún texto con términos de referencia para este Grupo de expertos (MBM-EG), menos aún cuando en la propuesta expuesta, no se presenta, ni se permite incluir la mención del principio de las "responsabilidades comunes pero diferenciada".

Finalmente y ante la decisión inminente de la creación del ya mencionado Grupo de expertos y la aprobación de los términos de referencia que regirán las actuaciones del mismo, esta delegación presenta su total reserva ante esta decisión del Comité.

ANEXO 10

RESOLUCIÓN MEPC.189(60)
Adoptada el 26 de marzo de 2010

**ENMIENDAS AL ANEXO DEL PROTOCOLO DE 1978 RELATIVO AL CONVENIO
INTERNACIONAL PARA PREVENIR LA CONTAMINACIÓN
POR LOS BUQUES, 1973**

(Adición de un nuevo capítulo 9 al Anexo I del Convenio MARPOL)

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 (el Comité) 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") y del artículo VI del Protocolo de 1978 relativo al Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973 (en adelante denominado "Protocolo de 1978"), en los que, conjuntamente, se especifica el procedimiento para enmendar el Protocolo de 1978 y se confiere al órgano pertinente de la Organización la función de examinar y adoptar enmiendas al Convenio de 1973 modificado por el Protocolo de 1978 (MARPOL 73/78),

HABIENDO EXAMINADO el proyecto de enmiendas al Anexo I del Convenio MARPOL 73/78,

1. ADOPTA, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 16 2) d) del Convenio de 1973, las enmiendas al Anexo I del Convenio MARPOL 73/78 consistentes en la adición de un nuevo capítulo 9: "Prescripciones especiales para la utilización o el transporte de hidrocarburos en la zona del Antártico";
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 febrero de 2011, salvo que, con anterioridad a esa fecha, un tercio cuando menos de las Partes, o las 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 agosto de 2011, 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 MARPOL 73/78 copias certificadas de la presente resolución y del texto de las enmiendas que figura en el anexo; y
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 MARPOL 73/78.

ANEXO

ENMIENDAS AL ANEXO I DEL CONVENIO MARPOL PARA AÑADIR EL CAPÍTULO 9 –
PRESCRIPCIONES ESPECIALES PARA LA UTILIZACIÓN O EL TRANSPORTE
DE HIDROCARBUROS EN LA ZONA DEL ANTÁRTICO

Se añade el nuevo capítulo 9 siguiente:

**"CAPÍTULO 9 – PRESCRIPCIONES ESPECIALES PARA LA UTILIZACIÓN O EL
TRANSPORTE DE HIDROCARBUROS EN LA ZONA DEL ANTÁRTICO**

Regla 43

Prescripciones especiales para la utilización o el transporte de hidrocarburos en la zona del Antártico

1 Excepto para las embarcaciones dedicadas a garantizar la seguridad de los buques o que participen en una operación de búsqueda y salvamento, el transporte a granel como carga o el transporte y la utilización como combustible de los productos siguientes:

- .1 crudos con una densidad superior a 900 kg/m^3 a $15 \text{ }^\circ\text{C}$;
- .2 hidrocarburos, distintos de los crudos, con una densidad superior a 900 kg/m^3 a $15 \text{ }^\circ\text{C}$ o una viscosidad cinemática superior a $180 \text{ mm}^2/\text{s}$ a $50 \text{ }^\circ\text{C}$; o
- .3 asfalto, alquitrán y sus emulsiones, estarán prohibidos en la zona del Antártico, que se define en la regla 1.11.7 del Anexo I.

2 Cuando las operaciones anteriores del buque hayan incluido el transporte o la utilización de los hidrocarburos enumerados en los párrafos 1.1 a 1.3 de la presente regla, no se requerirá la limpieza ni el lavado de tanques y tuberías."

ANEXO 11

**RESOLUCIÓN MEPC.190(60)
Adoptada el 26 de marzo 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**

(Zona de control de las emisiones de Norteamérica)

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 (el Comité) 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", se agregó al Convenio de 1973 (en adelante denominado "Anexo VI"),

TOMANDO NOTA ADEMÁS de que el Anexo VI revisado se adoptó mediante la resolución MEPC.176(58) y de que, habiéndose considerado aceptado el 1 de enero de 2010, entrará 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 febrero de 2011, salvo que, con anterioridad a esa fecha, un tercio cuando menos de las Partes, o las 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 agosto de 2011, 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; y

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.

ANEXO

ENMIENDAS A LAS REGLAS 13 Y 14 Y NUEVO APÉNDICE VII
DEL ANEXO VI REVISADO DEL CONVENIO MARPOL

- 1 El párrafo 6 de la regla 13 se enmienda del siguiente modo:
 - "6 A 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 la zona definida por las coordenadas que figuran en el apéndice VII 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."

- 2 El párrafo 3 de la regla 14 se sustituye por el siguiente:
 - "3 A efectos de la presente regla, las zonas de control de las emisiones serán:
 - .1 la zona del mar Báltico definida en la regla 1.11.2 del Anexo I y la zona del mar del Norte definida en la regla 5 1) f) del Anexo V;
 - .2 la zona de Norteamérica definida por las coordenadas que figuran en el apéndice VII del presente anexo; y
 - .3 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."

- 3 Se añade el nuevo apéndice VII siguiente:

**"Apéndice VII
Zona de control de las emisiones de Norteamérica
(Reglas 13.6 y 14.3)**

La zona de Norteamérica incluye:

 - .1 la zona marítima frente a las costas del Pacífico de los Estados Unidos y Canadá limitada por las líneas geodésicas que unen las siguientes coordenadas:

PUNTO	LATITUD	LONGITUD
1	32° 32' 10" N,	117° 06' 11" W.
2	32° 32' 04" N,	117° 07' 29" W.
3	32° 31' 39" N,	117° 14' 20" W.
4	32° 33' 13" N,	117° 15' 50" W.
5	32° 34' 21" N,	117° 22' 01" W.
6	32° 35' 23" N,	117° 27' 53" W.
7	32° 37' 38" N,	117° 49' 34" W.
8	31° 07' 59" N,	118° 36' 21" W.
9	30° 33' 25" N,	121° 47' 29" W.
10	31° 46' 11" N,	123° 17' 22" W.
11	32° 21' 58" N,	123° 50' 44" W.
12	32° 56' 39" N,	124° 11' 47" W.
13	33° 40' 12" N,	124° 27' 15" W.
14	34° 31' 28" N,	125° 16' 52" W.
15	35° 14' 38" N,	125° 43' 23" W.
16	35° 43' 60" N,	126° 18' 53" W.
17	36° 16' 25" N,	126° 45' 30" W.
18	37° 01' 35" N,	127° 07' 18" W.
19	37° 45' 39" N,	127° 38' 02" W.
20	38° 25' 08" N,	127° 52' 60" W.
21	39° 25' 05" N,	128° 31' 23" W.
22	40° 18' 47" N,	128° 45' 46" W.
23	41° 13' 39" N,	128° 40' 22" W.
24	42° 12' 49" N,	129° 00' 38" W.
25	42° 47' 34" N,	129° 05' 42" W.
26	43° 26' 22" N,	129° 01' 26" W.
27	44° 24' 43" N,	128° 41' 23" W.
28	45° 30' 43" N,	128° 40' 02" W.
29	46° 11' 01" N,	128° 49' 01" W.
30	46° 33' 55" N,	129° 04' 29" W.
31	47° 39' 55" N,	131° 15' 41" W.
32	48° 32' 32" N,	132° 41' 00" W.
33	48° 57' 47" N,	133° 14' 47" W.
34	49° 22' 39" N,	134° 15' 51" W.
35	50° 01' 52" N,	135° 19' 01" W.
36	51° 03' 18" N,	136° 45' 45" W.
37	51° 54' 04" N,	137° 41' 54" W.
38	52° 45' 12" N,	138° 20' 14" W.
39	53° 29' 20" N,	138° 40' 36" W.
40	53° 40' 39" N,	138° 48' 53" W.
41	54° 13' 45" N,	139° 32' 38" W.
42	54° 39' 25" N,	139° 56' 19" W.
43	55° 20' 18" N,	140° 55' 45" W.
44	56° 07' 12" N,	141° 36' 18" W.
45	56° 28' 32" N,	142° 17' 19" W.
46	56° 37' 19" N,	142° 48' 57" W.
47	58° 51' 04" N,	153° 15' 03" W.

- .2 las zonas marítimas frente a las costas atlánticas de los Estados Unidos, Canadá, Francia (San Pedro y Miquelón), y la costa de los Estados Unidos en el golfo de México limitadas por las líneas geodésicas que unen las siguientes coordenadas:

PUNTO	LATITUD	LONGITUD
1	60° 00' 00" N,	64° 09' 36" W.
2	60° 00' 00" N,	56° 43' 00" W.
3	58° 54' 01" N,	55° 38' 05" W.
4	57° 50' 52" N,	55° 03' 47" W.
5	57° 35' 13" N,	54° 00' 59" W.
6	57° 14' 20" N,	53° 07' 58" W.
7	56° 48' 09" N,	52° 23' 29" W.
8	56° 18' 13" N,	51° 49' 42" W.
9	54° 23' 21" N,	50° 17' 44" W.
10	53° 44' 54" N,	50° 07' 17" W.
11	53° 04' 59" N,	50° 10' 05" W.
12	52° 20' 06" N,	49° 57' 09" W.
13	51° 34' 20" N,	48° 52' 45" W.
14	50° 40' 15" N,	48° 16' 04" W.
15	50° 02' 28" N,	48° 07' 03" W.
16	49° 24' 03" N,	48° 09' 35" W.
17	48° 39' 22" N,	47° 55' 17" W.
18	47° 24' 25" N,	47° 46' 56" W.
19	46° 35' 12" N,	48° 00' 54" W.
20	45° 19' 45" N,	48° 43' 28" W.
21	44° 43' 38" N,	49° 16' 50" W.
22	44° 16' 38" N,	49° 51' 23" W.
23	43° 53' 15" N,	50° 34' 01" W.
24	43° 36' 06" N,	51° 20' 41" W.
25	43° 23' 59" N,	52° 17' 22" W.
26	43° 19' 50" N,	53° 20' 13" W.
27	43° 21' 14" N,	54° 09' 20" W.
28	43° 29' 41" N,	55° 07' 41" W.
29	42° 40' 12" N,	55° 31' 44" W.
30	41° 58' 19" N,	56° 09' 34" W.
31	41° 20' 21" N,	57° 05' 13" W.
32	40° 55' 34" N,	58° 02' 55" W.
33	40° 41' 38" N,	59° 05' 18" W.
34	40° 38' 33" N,	60° 12' 20" W.
35	40° 45' 46" N,	61° 14' 03" W.
36	41° 04' 52" N,	62° 17' 49" W.
37	40° 36' 55" N,	63° 10' 49" W.
38	40° 17' 32" N,	64° 08' 37" W.
39	40° 07' 46" N,	64° 59' 31" W.
40	40° 05' 44" N,	65° 53' 07" W.
41	39° 58' 05" N,	65° 59' 51" W.
42	39° 28' 24" N,	66° 21' 14" W.
43	39° 01' 54" N,	66° 48' 33" W.
44	38° 39' 16" N,	67° 20' 59" W.
45	38° 19' 20" N,	68° 02' 01" W.
46	38° 05' 29" N,	68° 46' 55" W.
47	37° 58' 14" N,	69° 34' 07" W.
48	37° 57' 47" N,	70° 24' 09" W.

PUNTO	LATITUD	LONGITUD
49	37° 52' 46" N,	70° 37' 50" W.
50	37° 18' 37" N,	71° 08' 33" W.
51	36° 32' 25" N,	71° 33' 59" W.
52	35° 34' 58" N,	71° 26' 02" W.
53	34° 33' 10" N,	71° 37' 04" W.
54	33° 54' 49" N,	71° 52' 35" W.
55	33° 19' 23" N,	72° 17' 12" W.
56	32° 45' 31" N,	72° 54' 05" W.
57	31° 55' 13" N,	74° 12' 02" W.
58	31° 27' 14" N,	75° 15' 20" W.
59	31° 03' 16" N,	75° 51' 18" W.
60	30° 45' 42" N,	76° 31' 38" W.
61	30° 12' 48" N,	77° 18' 29" W.
62	29° 25' 17" N,	76° 56' 42" W.
63	28° 36' 59" N,	76° 47' 60" W.
64	28° 17' 13" N,	76° 40' 10" W.
65	28° 17' 12" N,	79° 11' 23" W.
66	27° 52' 56" N,	79° 28' 35" W.
67	27° 26' 01" N,	79° 31' 38" W.
68	27° 16' 13" N,	79° 34' 18" W.
69	27° 11' 54" N,	79° 34' 56" W.
70	27° 05' 59" N,	79° 35' 19" W.
71	27° 00' 28" N,	79° 35' 17" W.
72	26° 55' 16" N,	79° 34' 39" W.
73	26° 53' 58" N,	79° 34' 27" W.
74	26° 45' 46" N,	79° 32' 41" W.
75	26° 44' 30" N,	79° 32' 23" W.
76	26° 43' 40" N,	79° 32' 20" W.
77	26° 41' 12" N,	79° 32' 01" W.
78	26° 38' 13" N,	79° 31' 32" W.
79	26° 36' 30" N,	79° 31' 06" W.
80	26° 35' 21" N,	79° 30' 50" W.
81	26° 34' 51" N,	79° 30' 46" W.
82	26° 34' 11" N,	79° 30' 38" W.
83	26° 31' 12" N,	79° 30' 15" W.
84	26° 29' 05" N,	79° 29' 53" W.
85	26° 25' 31" N,	79° 29' 58" W.
86	26° 23' 29" N,	79° 29' 55" W.
87	26° 23' 21" N,	79° 29' 54" W.
88	26° 18' 57" N,	79° 31' 55" W.
89	26° 15' 26" N,	79° 33' 17" W.
90	26° 15' 13" N,	79° 33' 23" W.
91	26° 08' 09" N,	79° 35' 53" W.
92	26° 07' 47" N,	79° 36' 09" W.
93	26° 06' 59" N,	79° 36' 35" W.
94	26° 02' 52" N,	79° 38' 22" W.
95	25° 59' 30" N,	79° 40' 03" W.
96	25° 59' 16" N,	79° 40' 08" W.
97	25° 57' 48" N,	79° 40' 38" W.
98	25° 56' 18" N,	79° 41' 06" W.
99	25° 54' 04" N,	79° 41' 38" W.
100	25° 53' 24" N,	79° 41' 46" W.
101	25° 51' 54" N,	79° 41' 59" W.

PUNTO	LATITUD	LONGITUD
102	25° 49' 33" N,	79° 42' 16" W.
103	25° 48' 24" N,	79° 42' 23" W.
104	25° 48' 20" N,	79° 42' 24" W.
105	25° 46' 26" N,	79° 42' 44" W.
106	25° 46' 16" N,	79° 42' 45" W.
107	25° 43' 40" N,	79° 42' 59" W.
108	25° 42' 31" N,	79° 42' 48" W.
109	25° 40' 37" N,	79° 42' 27" W.
110	25° 37' 24" N,	79° 42' 27" W.
111	25° 37' 08" N,	79° 42' 27" W.
112	25° 31' 03" N,	79° 42' 12" W.
113	25° 27' 59" N,	79° 42' 11" W.
114	25° 24' 04" N,	79° 42' 12" W.
115	25° 22' 21" N,	79° 42' 20" W.
116	25° 21' 29" N,	79° 42' 08" W.
117	25° 16' 52" N,	79° 41' 24" W.
118	25° 15' 57" N,	79° 41' 31" W.
119	25° 10' 39" N,	79° 41' 31" W.
120	25° 09' 51" N,	79° 41' 36" W.
121	25° 09' 03" N,	79° 41' 45" W.
122	25° 03' 55" N,	79° 42' 29" W.
123	25° 02' 60" N,	79° 42' 56" W.
124	25° 00' 30" N,	79° 44' 05" W.
125	24° 59' 03" N,	79° 44' 48" W.
126	24° 55' 28" N,	79° 45' 57" W.
127	24° 44' 18" N,	79° 49' 24" W.
128	24° 43' 04" N,	79° 49' 38" W.
129	24° 42' 36" N,	79° 50' 50" W.
130	24° 41' 47" N,	79° 52' 57" W.
131	24° 38' 32" N,	79° 59' 58" W.
132	24° 36' 27" N,	80° 03' 51" W.
133	24° 33' 18" N,	80° 12' 43" W.
134	24° 33' 05" N,	80° 13' 21" W.
135	24° 32' 13" N,	80° 15' 16" W.
136	24° 31' 27" N,	80° 16' 55" W.
137	24° 30' 57" N,	80° 17' 47" W.
138	24° 30' 14" N,	80° 19' 21" W.
139	24° 30' 06" N,	80° 19' 44" W.
140	24° 29' 38" N,	80° 21' 05" W.
141	24° 28' 18" N,	80° 24' 35" W.
142	24° 28' 06" N,	80° 25' 10" W.
143	24° 27' 23" N,	80° 27' 20" W.
144	24° 26' 30" N,	80° 29' 30" W.
145	24° 25' 07" N,	80° 32' 22" W.
146	24° 23' 30" N,	80° 36' 09" W.
147	24° 22' 33" N,	80° 38' 56" W.
148	24° 22' 07" N,	80° 39' 51" W.
149	24° 19' 31" N,	80° 45' 21" W.
150	24° 19' 16" N,	80° 45' 47" W.
151	24° 18' 38" N,	80° 46' 49" W.
152	24° 18' 35" N,	80° 46' 54" W.
153	24° 09' 51" N,	80° 59' 47" W.
154	24° 09' 48" N,	80° 59' 51" W.

PUNTO	LATITUD	LONGITUD
155	24° 08' 58" N,	81° 01' 07" W.
156	24° 08' 30" N,	81° 01' 51" W.
157	24° 08' 26" N,	81° 01' 57" W.
158	24° 07' 28" N,	81° 03' 06" W.
159	24° 02' 20" N,	81° 09' 05" W.
160	23° 59' 60" N,	81° 11' 16" W.
161	23° 55' 32" N,	81° 12' 55" W.
162	23° 53' 52" N,	81° 19' 43" W.
163	23° 50' 52" N,	81° 29' 59" W.
164	23° 50' 02" N,	81° 39' 59" W.
165	23° 49' 05" N,	81° 49' 59" W.
166	23° 49' 05" N,	82° 00' 11" W.
167	23° 49' 42" N,	82° 09' 59" W.
168	23° 51' 14" N,	82° 24' 59" W.
169	23° 51' 14" N,	82° 39' 59" W.
170	23° 49' 42" N,	82° 48' 53" W.
171	23° 49' 32" N,	82° 51' 11" W.
172	23° 49' 24" N,	82° 59' 59" W.
173	23° 49' 52" N,	83° 14' 59" W.
174	23° 51' 22" N,	83° 25' 49" W.
175	23° 52' 27" N,	83° 33' 01" W.
176	23° 54' 04" N,	83° 41' 35" W.
177	23° 55' 47" N,	83° 48' 11" W.
178	23° 58' 38" N,	83° 59' 59" W.
179	24° 09' 37" N,	84° 29' 27" W.
180	24° 13' 20" N,	84° 38' 39" W.
181	24° 16' 41" N,	84° 46' 07" W.
182	24° 23' 30" N,	84° 59' 59" W.
183	24° 26' 37" N,	85° 06' 19" W.
184	24° 38' 57" N,	85° 31' 54" W.
185	24° 44' 17" N,	85° 43' 11" W.
186	24° 53' 57" N,	85° 59' 59" W.
187	25° 10' 44" N,	86° 30' 07" W.
188	25° 43' 15" N,	86° 21' 14" W.
189	26° 13' 13" N,	86° 06' 45" W.
190	26° 27' 22" N,	86° 13' 15" W.
191	26° 33' 46" N,	86° 37' 07" W.
192	26° 01' 24" N,	87° 29' 35" W.
193	25° 42' 25" N,	88° 33' 00" W.
194	25° 46' 54" N,	90° 29' 41" W.
195	25° 44' 39" N,	90° 47' 05" W.
196	25° 51' 43" N,	91° 52' 50" W.
197	26° 17' 44" N,	93° 03' 59" W.
198	25° 59' 55" N,	93° 33' 52" W.
199	26° 00' 32" N,	95° 39' 27" W.
200	26° 00' 33" N,	96° 48' 30" W.
201	25° 58' 32" N,	96° 55' 28" W.
202	25° 58' 15" N,	96° 58' 41" W.
203	25° 57' 58" N,	97° 01' 54" W.
204	25° 57' 41" N,	97° 05' 08" W.
205	25° 57' 24" N,	97° 08' 21" W.
206	25° 57' 24" N,	97° 08' 47" W.

- .3 la zona marítima frente a las costas de las siguientes islas del archipiélago de Hawaii: Hawai'i, Maui, Oahu, Moloka'i, Ni'ihau, Kaua'i, Lāna'i y Kaho'olawe, limitada por las líneas geodésicas que unen las siguientes coordenadas:

PUNTO	LATITUD	LONGITUD
1	22° 32' 54" N,	153° 00' 33" W.
2	23° 06' 05" N,	153° 28' 36" W.
3	23° 32' 11" N,	154° 02' 12" W.
4	23° 51' 47" N,	154° 36' 48" W.
5	24° 21' 49" N,	155° 51' 13" W.
6	24° 41' 47" N,	156° 27' 27" W.
7	24° 57' 33" N,	157° 22' 17" W.
8	25° 13' 41" N,	157° 54' 13" W.
9	25° 25' 31" N,	158° 30' 36" W.
10	25° 31' 19" N,	159° 09' 47" W.
11	25° 30' 31" N,	159° 54' 21" W.
12	25° 21' 53" N,	160° 39' 53" W.
13	25° 00' 06" N,	161° 38' 33" W.
14	24° 40' 49" N,	162° 13' 13" W.
15	24° 15' 53" N,	162° 43' 08" W.
16	23° 40' 50" N,	163° 13' 00" W.
17	23° 03' 20" N,	163° 32' 58" W.
18	22° 20' 09" N,	163° 44' 41" W.
19	21° 36' 45" N,	163° 46' 03" W.
20	20° 55' 26" N,	163° 37' 44" W.
21	20° 13' 34" N,	163° 19' 13" W.
22	19° 39' 03" N,	162° 53' 48" W.
23	19° 09' 43" N,	162° 20' 35" W.
24	18° 39' 16" N,	161° 19' 14" W.
25	18° 30' 31" N,	160° 38' 30" W.
26	18° 29' 31" N,	159° 56' 17" W.
27	18° 10' 41" N,	159° 14' 08" W.
28	17° 31' 17" N,	158° 56' 55" W.
29	16° 54' 06" N,	158° 30' 29" W.
30	16° 25' 49" N,	157° 59' 25" W.
31	15° 59' 57" N,	157° 17' 35" W.
32	15° 40' 37" N,	156° 21' 06" W.
33	15° 37' 36" N,	155° 22' 16" W.
34	15° 43' 46" N,	154° 46' 37" W.
35	15° 55' 32" N,	154° 13' 05" W.
36	16° 46' 27" N,	152° 49' 11" W.
37	17° 33' 42" N,	152° 00' 32" W.
38	18° 30' 16" N,	151° 30' 24" W.
39	19° 02' 47" N,	151° 22' 17" W.
40	19° 34' 46" N,	151° 19' 47" W.
41	20° 07' 42" N,	151° 22' 58" W.
42	20° 38' 43" N,	151° 31' 36" W.
43	21° 29' 09" N,	151° 59' 50" W.
44	22° 06' 58" N,	152° 31' 25" W.
45	22° 32' 54" N,	153° 00' 33" W.

(final del texto)."

ANEXO 12

PROGRAMA DE TRABAJO REVISADO DEL GRUPO TÉCNICO SOBRE EL CONVENIO DE COOPERACIÓN Y EL PROTOCOLO DE COOPERACIÓN-SNPP*

Prioridad	Título y referencia a los principios estratégicos, las medidas de alto nivel y los resultados previstos para 2009-2010	Fecha prevista de ultimación/número de reuniones necesarias para la finalización	Referencia
1	Implantación de la cooperación técnica sobre el Convenio de Cooperación y el Protocolo de Cooperación-SNPP <i>Principios estratégicos: 7.2</i> <i>Medidas de alto nivel: 7.2.3</i> <i>Resultados previstos: 7.2.3.1</i>	Indefinido	MEPC 60/WP.1, sección 6
	Manuales y documentos de orientación		
A.1	• Manual sobre contaminación química para abordar los aspectos jurídicos y administrativos de los sucesos relacionados con las SNPP <i>Principios estratégicos: 7.1</i> <i>Medidas de alto nivel: 7.1.2</i> <i>Resultados previstos: 7.1.26</i>	2010 siete periodos de sesiones (TG 5 a TG 11)	MEPC 55/23, párrafo 7.19; MEPC 60/WP.1, párrafos 3.34 y 3.35
A.2	• Directrices técnicas sobre la evaluación de los hidrocarburos sumergidos y técnicas de remoción <i>Principios estratégicos: 7.1</i> <i>Medidas de alto nivel: 7.1.2</i> <i>Resultados previstos: 7.1.2.16</i>	2012 ocho periodos de sesiones (TG 6 a TG 13)	MEPC 56/23, párrafo 7.12.9; MEPC 60/WP.1, párrafos 5.15 y 5.16
A.3	• Directrices para la lucha contra los derrames de hidrocarburos en corrientes rápidas <i>Principios estratégicos: 7.1</i> <i>Medidas de alto nivel: 7.1.2</i> <i>Resultados previstos: 7.1.2.20</i>	2010 cinco periodos de sesiones (TG 7 a TG 11)	MEPC 56/23, párrafo 7.6; MEPC 60/WP.1, párrafos 3.29 y 3.30

* **Nota:** 1 Este programa de trabajo debería examinarse junto con el orden del día provisional correspondiente a la 11ª reunión del Grupo técnico del MEPC sobre el Convenio de Cooperación y el Protocolo de Cooperación-SNPP, que figura en el documento MEPC/OPRC-HNS/TG 11/1.

Prioridad	Título y referencia a los principios estratégicos, las medidas de alto nivel y los resultados previstos para 2009-2010	Fecha prevista de ultimación/número de reuniones necesarias para la finalización	Referencia
A.4	<ul style="list-style-type: none"> • Instrumento de apoyo para la toma de decisiones sobre la gestión de desechos <i>Principios estratégicos:</i> 7.1 <i>Medidas de alto nivel:</i> 7.1.2 <i>Resultados previstos:</i> 7.1.2.22 	2010 tres periodos de sesiones (TG 9 a TG 11)	MEPC 60/WP.1, párrafos 3.4 y 3.5
A.5	<ul style="list-style-type: none"> • Guía operacional sobre el uso de sorbentes <i>Principios estratégicos:</i> 7.1 <i>Medidas de alto nivel:</i> 7.1.2 <i>Resultados previstos:</i> 7.1.2.24 	2011 cuatro periodos de sesiones (TG 9 a TG 12)	MEPC 60/WP.1, párrafos 3.37 a 3.39
A.6	<ul style="list-style-type: none"> • Orientaciones sobre la cartografía de las zonas sensibles para la lucha contra la contaminación por hidrocarburos <i>Principios estratégicos:</i> 7.1 <i>Medidas de alto nivel:</i> 7.1.2 <i>Resultados previstos:</i> 7.1.2.23 	2010 tres periodos de sesiones (TG 9 a TG 11)	MEPC 60/WP.1 párrafos 3.17 y 3.18
A.7	<ul style="list-style-type: none"> • Actualización de las Directrices de la OMI sobre la aplicación de dispersantes <i>Principios estratégicos:</i> 7.1 <i>Medidas de alto nivel:</i> 7.1.2 <i>Resultados previstos:</i> 7.1.2.20 	2012 tres periodos de sesiones (TG 11 a TG 13)	MEPC 57/21, párrafo 6.8
A.8	<ul style="list-style-type: none"> • Lucha contra los derrames de hidrocarburos en condiciones de hielo y nieve <i>Principios estratégicos:</i> 7.1 <i>Medidas de alto nivel:</i> 7.1.2 <i>Resultados previstos:</i> 7.1.2.19 	2012 tres periodos de sesiones (TG 11 a TG 13)	MEPC 57/21, párrafo 6.8; MEPC 60/WP.1, párrafos 5.26 y 5.27
A.9	<ul style="list-style-type: none"> • Directrices para hacer frente a los derrames de hidrocarburos mediante la incineración <i>in situ</i> mar adentro <i>Principios estratégicos:</i> 7.1 <i>Medidas de alto nivel:</i> 7.1.2 <i>Resultados previstos:</i> 7.1.2.21 	2012 cuatro periodos de sesiones (TG 11 a TG 14)	MEPC 56/23, párrafo 7.6; MEPC 56/WP.1, párrafo 9.6.3

Prioridad	Título y referencia a los principios estratégicos, las medidas de alto nivel y los resultados previstos para 2009-2010	Fecha prevista de ultimación/número de reuniones necesarias para la finalización	Referencia
A.10	<ul style="list-style-type: none"> • Orientaciones sobre el funcionamiento seguro y las normas de rendimiento del equipo de lucha contra la contaminación por hidrocarburos <i>Principios estratégicos:</i> 7.1 <i>Medidas de alto nivel:</i> 7.1.2 <i>Resultados previstos:</i> 7.1.2.21 	2011 (TG 11 a TG 14)	MEPC 60/22, párrafo 19.6
	Formación		
	Ningún proyecto por el momento		
	Servicios de intercambio de información		
2	<ul style="list-style-type: none"> • Resumen de los sucesos en los que están involucradas las SNPP y de las lecciones extraídas <i>Principios estratégicos:</i> 4.2, 7.1, 13.2 <i>Medidas de alto nivel:</i> 4.2.1, 7.1.4, 13.2.1 <i>Resultados previstos:</i> 4.2.1.1, 7.1.1.2, 13.2.1.2 	Indefinido	MEPC 56, párrafo 7.12.15; MEPC 60/WP.1, párrafos 5.18 y 5.19
3	<ul style="list-style-type: none"> • Examen del contenido del sitio en la Red para la información relacionada con el Convenio de Cooperación y el Protocolo de Cooperación-SNPP <i>Principios estratégicos:</i> 13.0 <i>Medidas de alto nivel:</i> 13.0.2 <i>Resultados previstos:</i> 13.0.2.4 	Indefinido	MEPC 60/WP.1, párrafo 5.6.2
A.11	<ul style="list-style-type: none"> • Inventario de información sobre la mejores prácticas, investigación y desarrollo y lucha contra las SNPP <i>Principios estratégicos:</i> 13.0 <i>Medidas de alto nivel:</i> 13.0.2 <i>Resultados previstos:</i> 13.0.2.3 	2010 dos periodos de sesiones (TG 10 y TG 11)	MEPC 60/WP.1, párrafo 5.8

ANEXO 13

ORDEN DEL DÍA PROVISIONAL DE LA 11ª REUNIÓN DEL GRUPO TÉCNICO SOBRE EL CONVENIO DE COOPERACIÓN Y EL PROTOCOLO DE COOPERACIÓN-SNPP (TG 11)

- Apertura de la reunión
- 1 Adopción del orden del día
- 2 Decisiones de otros órganos
- 3 Manuales y documentos de orientación
 - .1 Manual sobre contaminación química para abordar los aspectos jurídicos y administrativos de los sucesos relacionados con las SNPP;
 - .2 Directrices técnicas sobre la evaluación de los hidrocarburos sumergidos y técnicas de remoción;
 - .3 Directrices para la lucha contra los derrames de hidrocarburos en corrientes rápidas;
 - .4 Instrumento de apoyo para la toma de decisiones sobre la gestión de desechos;
 - .5 Guía operacional sobre la utilización de sorbentes;
 - .6 Orientaciones sobre la cartografía de las zonas sensibles para la lucha contra la contaminación por hidrocarburos;
 - .7 Actualización de las Directrices de la OMI sobre la aplicación de dispersantes;
 - .8 Lucha contra los derrames de hidrocarburos en condiciones de hielo y nieve;
 - .9 Directrices para hacer frente a los derrames de hidrocarburos mediante la incineración in situ mar adentro; y
 - .10 Orientaciones sobre el funcionamiento seguro y las normas de rendimiento del equipo de lucha contra la contaminación por hidrocarburos.
- 4 Formación
- 5 Servicios de intercambio de información
 - .1 Resumen de los sucesos en los que están involucradas las SNPP y de las lecciones extraídas;
 - .2 Examen del contenido del sitio en la Red para la información relacionada con el Convenio de Cooperación y el Protocolo de Cooperación-SNPP; y

- .3 Inventario de información sobre las mejores prácticas, investigación y desarrollo y lucha contra las SNPP.
- 6 Implantación de la cooperación técnica sobre el Convenio de Cooperación y el Protocolo de Cooperación-SNPP
- 7 Programa de trabajo y orden del día provisional de la TG 12
- 8 Otros asuntos
- 9 Informe para el Comité

ANEXO 14

**RESOLUCIÓN MEPC.191(60)
Adoptada el 25 de marzo de 2010**

**DETERMINACIÓN DE LA FECHA EN QUE ENTRARÁ EN VIGOR LA REGLA 5 1) h)
DEL ANEXO V DEL CONVENIO MARPOL CON RESPECTO A LA ZONA
ESPECIAL DE LA REGIÓN DEL GRAN CARIBE**

EL COMITÉ DE PROTECCIÓN DEL MEDIO MARINO,

RECORDANDO el artículo 38 del Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional, artículo que trata de las funciones del Comité,

TOMANDO NOTA de la regla 5 1) h) del Anexo V del Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, modificado por el Protocolo de 1978 (MARPOL 73/78), que define la región del Gran Caribe como zona especial de conformidad con dicho Anexo,

TOMANDO NOTA TAMBIÉN de la definición de zona especial en virtud del Anexo V del Convenio MARPOL, a saber, cualquier extensión de mar en la que, por razones técnicas reconocidas en relación con sus condiciones oceanográficas y ecológicas y el carácter particular de su tráfico marítimo, se hace necesario adoptar procedimientos especiales obligatorios para prevenir la contaminación del mar por las basuras,

TOMANDO NOTA ADEMÁS de la información facilitada al MEPC 60 por Antigua y Barbuda, Bahamas, Barbados, Belice, Colombia, Cuba, Dominica, Estados Unidos, Francia, Guyana, Honduras, Jamaica, México, Nicaragua, Países Bajos, Panamá, Reino Unido, Saint Kitts y Nevis, Santa Lucía, San Vicente y las Granadinas, Trinidad y Tabago y la República Bolivariana de Venezuela, que representan a las Partes en el Convenio MARPOL interesadas que limitan con la zona especial de la región del Gran Caribe, sobre las instalaciones de recepción facilitadas en dicha zona especial, de conformidad con lo dispuesto en la regla 5 4) del Anexo V del Convenio MARPOL,

HABIENDO EXAMINADO la cuestión de determinar la fecha en que entrarán en vigor las prescripciones relativas a las descargas de la regla 5 1) h) del Anexo V del Convenio MARPOL con respecto a la zona especial de la región del Gran Caribe,

1. DECIDE que las prescripciones relativas a las descargas para las zonas especiales de la regla 5 del Anexo V del Convenio MARPOL entrarán en vigor con respecto a la región del Gran Caribe el 1 de mayo de 2011, de conformidad con las prescripciones establecidas en la regla 5 4) b) del Anexo V del Convenio MARPOL;
2. ANIMA a los Gobiernos Miembros y a los grupos del sector a que cumplan inmediatamente con carácter voluntario las prescripciones de la zona especial de la región del Gran Caribe;
3. PIDE al Secretario General que, de conformidad con la regla 5 4) b) del Anexo V del Convenio MARPOL, notifique a todas las Partes en el Anexo la decisión arriba mencionada, a más tardar el 30 de abril de 2010; y
4. PIDE ADEMÁS al Secretario General que informe a todos los Miembros de la Organización de la decisión arriba mencionada.

ANEXO 15

PROYECTO DE ENMIENDAS AL ANEXO III DEL CONVENIO MARPOL

Se sustituye el texto del Anexo III del Convenio MARPOL, adoptado mediante la resolución MEPC.156(55), por el siguiente:

"REGLAS PARA PREVENIR LA CONTAMINACIÓN POR SUSTANCIAS PERJUDICIALES TRANSPORTADAS POR MAR EN BULTOS

Regla 1

Ámbito de aplicación

- 1 Salvo disposición expresa en otro sentido, las reglas del presente anexo son de aplicación a todos los buques que transporten sustancias perjudiciales en bultos.
 - .1 A los efectos del presente anexo, "sustancias perjudiciales" son las consideradas como contaminantes del mar en el Código marítimo internacional de mercancías peligrosas (Código IMDG) o las que cumplen los criterios que figuran en el apéndice del presente anexo.
 - .2 A los efectos del presente anexo, la expresión "en bultos" remite a las formas de contención especificadas en el Código IMDG para las sustancias perjudiciales.
- 2 El transporte de sustancias perjudiciales está prohibido a menos que se realice de conformidad con las disposiciones del presente anexo.
- 3 Como complemento de las disposiciones del presente anexo, el Gobierno de cada Parte en el Convenio publicará o hará publicar prescripciones detalladas relativas al embalaje/envasado, marcado, etiquetado, documentación, estiba, limitaciones cuantitativas y excepciones, con objeto de prevenir o reducir al mínimo la contaminación del medio marino ocasionada por las sustancias perjudiciales.*
- 4 A los efectos del presente anexo, los embalajes/envases vacíos que hayan sido previamente utilizados para transportar sustancias perjudiciales serán considerados a su vez como sustancias perjudiciales a menos que se hayan tomado precauciones adecuadas para garantizar que no contienen ningún residuo perjudicial para el medio marino.
- 5 Las prescripciones del presente anexo no son aplicables a los pertrechos ni al equipo de a bordo.

* Véase el Código IMDG adoptado por la Organización mediante la resolución MSC.122(75), enmendada por el Comité de Seguridad Marítima.

Regla 2

Embalaje y envasado

Los bultos serán de tipo idóneo para que, habida cuenta de su contenido específico, sea mínimo el riesgo de dañar el medio marino.

Regla 3

Marcado y etiquetado

- 1 Los bultos que contengan alguna sustancia perjudicial irán marcados o etiquetados de forma duradera para indicar que se trata de una sustancia perjudicial de conformidad con las disposiciones pertinentes del Código IMDG.
- 2 El método de fijar marcas o etiquetas en los bultos que contengan alguna sustancia perjudicial se ajustará a las disposiciones pertinentes del Código IMDG.

Regla 4*

Documentación

- 1 La información relativa al transporte de sustancias perjudiciales se ajustará a las disposiciones pertinentes del Código IMDG y se pondrá a disposición de la persona u organización designada por la autoridad del Estado rector del puerto.
- 2 Todo buque que transporte sustancias perjudiciales llevará una lista especial, un manifiesto o un plan de estiba en los que se indiquen, de conformidad con las disposiciones pertinentes del Código IMDG, las sustancias perjudiciales embarcadas y el emplazamiento de éstas a bordo. Antes de la salida, se entregará un ejemplar de uno de esos documentos a la persona u organización designada por la autoridad del Estado rector del puerto.

Regla 5

Estiba

Las sustancias perjudiciales irán adecuadamente estibadas y sujetas, para que sea mínimo el riesgo de dañar el medio marino, sin menoscabar por ello la seguridad del buque y de las personas a bordo.

Regla 6

Limitaciones cuantitativas

Por fundadas razones científicas y técnicas, podrá ser necesario prohibir el transporte de ciertas sustancias perjudiciales o limitar la cantidad que de ellas se permita transportar en un solo buque. Al establecer esa limitación cuantitativa se tendrán debidamente en cuenta las dimensiones, la construcción y el equipo del buque, así como el embalaje/envase y las propiedades intrínsecas de la sustancia de que se trate.

*

La referencia a "documentos" en esta regla no excluye el uso de técnicas de transmisión basadas en el tratamiento electrónico de datos (TED) y el intercambio electrónico de datos (IED) como complemento de la documentación impresa.

Regla 7

Excepciones

- 1 La echazón de las sustancias perjudiciales transportadas en bultos estará prohibida, a menos que sea necesaria para salvaguardar la seguridad del buque o la vida humana en la mar.
- 2 A reserva de lo dispuesto en el presente Convenio, se tomarán las medidas adecuadas teniendo en cuenta las propiedades físicas, químicas y biológicas de las sustancias perjudiciales para reglamentar el lanzamiento al mar, mediante baldeo, de los derrames, a condición de que la aplicación de tales medidas no menoscabe la seguridad del buque y de las personas a bordo.

Regla 8

*Supervisión de las prescripciones operacionales por el Estado rector del puerto**

- 1 Un buque que se halle en un puerto o en una terminal mar adentro de otra Parte estará sujeto a inspección por funcionarios debidamente autorizados de dicha Parte en lo que concierne a las prescripciones operacionales en virtud del presente anexo, cuando existan claros indicios para suponer que el capitán o la tripulación no están familiarizados con los procedimientos esenciales de a bordo relativos a la prevención de la contaminación por sustancias perjudiciales.
- 2 Si se dan las circunstancias mencionadas en el párrafo 1 de la presente regla, la Parte tomará las medidas necesarias para que el buque no zarpe hasta que se haya resuelto la situación de conformidad con lo prescrito en el presente anexo.
- 3 Se aplicarán a la presente regla los procedimientos relacionados con la supervisión por el Estado rector del puerto estipulados en el artículo 5 del presente convenio.
- 4 Nada de lo dispuesto en la presente regla se interpretará de manera que se limiten los derechos y obligaciones de una Parte que lleve a cabo la supervisión de las prescripciones operacionales expresamente establecidas en el presente Convenio."

* Véanse los Procedimientos para la supervisión por el Estado rector del puerto, adoptados por la Organización mediante la resolución A.787(19), enmendada por la resolución A.882(21).

APÉNDICE DEL ANEXO III

Criterios para determinar si las sustancias que se transportan en bultos son perjudiciales

A los efectos del presente anexo, son perjudiciales las sustancias a las que se aplique uno cualquiera de los siguientes criterios:*

a) Peligro agudo (a corto plazo) para el medio acuático

Categoría aguda 1:

CL ₅₀ 96 h (para peces)	≤ 1 mg/l y/o
CE ₅₀ 48 h (para crustáceos)	≤ 1 mg/l y/o
CEr ₅₀ 72 ó 96 h (para algas u otras plantas acuáticas)	≤ 1 mg/l

b) Peligro a largo plazo para el medio acuático

i) Sustancias no rápidamente degradables para las que se dispone de datos adecuados sobre la toxicidad crónica

Categoría crónica 1:

CSEO o CE _x crónicas (para peces)	≤ 0,1 mg/l y/o
CSEO o CE _x crónicas (para crustáceos)	≤ 0,1 mg/l y/o
CSEO o CE _x crónicas (para algas u otras plantas acuáticas)	≤ 0,1 mg/l

Categoría crónica 2:

CSEO o CE _x crónicas (para peces)	≤ 1 mg/l y/o
CSEO o CE _x crónicas (para crustáceos)	≤ 1 mg/l y/o
CSEO o CE _x crónicas (para algas u otras plantas acuáticas)	≤ 1 mg/l

* Estos criterios se basan en los elaborados en el marco del Sistema globalmente armonizado de clasificación y etiquetado de productos químicos (SGA) de las Naciones Unidas, enmendado.

Por lo que respecta a las definiciones de las siglas y los términos utilizados en el presente apéndice, véanse los párrafos pertinentes del Código IMDG.

ii) **Sustancias rápidamente degradables para las que se dispone de datos adecuados sobre la toxicidad crónica**

Categoría crónica 1:	CSEO o CE _x crónicas (para $\leq 0,01$ mg/l y/o peces)
	CSEO o CE _x crónicas (para $\leq 0,01$ mg/l y/o crustáceos)
	CSEO o CE _x crónicas (para $\leq 0,01$ mg/l algas u otras plantas acuáticas)
Categoría crónica 2:	CSEO o CE _x crónicas (para $\leq 0,1$ mg/l y/o peces)
	CSEO o CE _x crónicas (para $\leq 0,1$ mg/l y/o crustáceos)
	CSEO o CE _x crónicas (para $\leq 0,1$ mg/l algas u otras plantas acuáticas)

iii) **Sustancias para las que no se dispone de datos adecuados sobre la toxicidad crónica**

Categoría crónica 1:	CL ₅₀ 96 h (para peces) ≤ 1 mg/l y/o
	CE ₅₀ 48 h (para crustáceos) ≤ 1 mg/l y/o
	CEr ₅₀ 72 ó 96 h (para algas u otras plantas acuáticas) ≤ 1 mg/l
	y la sustancia no es rápidamente degradable y/o el FBC determinado experimentalmente es ≥ 500 (o, en su defecto el $\log K_{ow} \geq 4$).
Categoría crónica 2:	CL ₅₀ 96 h (para peces) > 1 pero ≤ 10 mg/l y/o
	CE ₅₀ 48 h (para crustáceos) > 1 pero ≤ 10 mg/l y/o
	CEr ₅₀ 72 ó 96 h (para algas u otras plantas acuáticas) > 1 pero ≤ 10 mg/l
	y la sustancia no es rápidamente degradable y/o el FBC determinado experimentalmente es ≥ 500 (o, en su defecto, el $\log K_{ow} \geq 4$)

En el Código IMDG figura información adicional sobre el proceso de clasificación de las sustancias y mezclas.

ANEXO 16

INFORME SOBRE LA SITUACIÓN DE LOS RESULTADOS PREVISTOS PARA EL MEPC

Número del resultado previsto en el Plan de acción de alto nivel para 2010-2011 ^a	Descripción	Año de ultimación ^b	Situación del resultado para el año 1 ^c	Situación del resultado para el año 2 ^c	Referencias ^d
1.1.1.1	Análisis, demostración y fomento constantes de los vínculos existentes entre la infraestructura del transporte marítimo seguro, protegido, eficaz y ecológicamente racional, el desarrollo del comercio y la economía mundiales y el logro de los ODM	Tarea continuada	De plazo indefinido		
1.1.2.2	Cooperación con la IACS: examen de las interpretaciones unificadas	Tarea continuada	De plazo indefinido		
1.1.2.7	Cooperación con proveedores de datos: protocolos de intercambio de datos con entidades internacionales, regionales y nacionales	Tarea continuada	De plazo indefinido		
1.1.2.26	Aportación de políticas u orientaciones para el Grupo de gestión ambiental (constituido en virtud de la resolución A/53/463UN de la Asamblea General de las Naciones Unidas): intercambio de información y conclusión de acuerdos sobre las prioridades entre organismos	Tarea continuada	De plazo indefinido		
1.1.2.27	Aportación de políticas u orientaciones para el GESAMP: novedades conexas en el seno de la OMI	Tarea continuada	De plazo indefinido		
1.1.2.28	Aportación de políticas u orientaciones para el Grupo de trabajo del GESAMP sobre el agua de lastre: evaluación de las sustancias activas de los sistemas de gestión del agua de lastre	Tarea continuada	De plazo indefinido		
1.1.2.29	Aportación de políticas u orientaciones para el Grupo de trabajo EHS del GESAMP: evaluación de los productos químicos a granel	Tarea continuada	De plazo indefinido		
1.1.2.30	Aportación de políticas u orientaciones para la CMNUCC: emisiones de gases de efecto invernadero procedentes de los buques	Tarea continuada	De plazo indefinido		
1.1.2.31	Aportación de políticas u orientaciones para el Sistema mundialmente armonizado de las Naciones Unidas: clasificación y etiquetado de productos	Tarea continuada	De plazo indefinido		
1.1.2.32	Aportación de políticas u orientaciones para la ONU-Océanos: mecanismo de coordinación interorganismos para las cuestiones oceánicas y costeras	Tarea continuada	De plazo indefinido		

Número del resultado previsto en el Plan de acción de alto nivel para 2010-2011 ^a	Descripción	Año de ultimación ^b	Situación del resultado para el año 1 ^c	Situación del resultado para el año 2 ^c	Referencias ^d
1.1.2.33	Aportación de políticas u orientaciones para el Proceso ordinario de las Naciones Unidas: evaluación del estado del medio marino	Tarea continuada	De plazo indefinido		
1.1.2.42	Seguimiento de la 3ª reunión del Grupo mixto de trabajo OIT/OMI/Convenio de Basilea sobre el desguace de buques	Tarea continuada	De plazo indefinido		
1.3.1.3	Determinación de las ZMES, teniendo en cuenta el artículo 211 y otros artículos pertinentes de la CONVEMAR	Tarea continuada	De plazo indefinido		
1.3.2.1	Contribuciones al seguimiento de la CNUMAD y la Cumbre Mundial sobre el Desarrollo Sostenible	2011	En curso		
1.3.3.1	Perfiles de peligrosidad y evaluación de las nuevas sustancias presentadas que han de incorporarse en el código CIQ	Tarea continuada	De plazo indefinido		
1.3.3.2	Aprobación de los sistemas de gestión del agua de lastre	Tarea continuada	De plazo indefinido		
2.0.1.2	Instrumentos obligatorios: Enmiendas a los Anexos I a VI del Convenio MARPOL, incluido el Anexo V revisado	Tarea continuada	De plazo indefinido		
2.0.1.11	Instrumentos no obligatorios: Aclaración de los límites entre el Convenio MARPOL y el Convenio de Londres 1972	2011	En curso		
2.0.1.12	Instrumentos no obligatorios: Directrices para la aplicación del Anexo I del Convenio MARPOL	Tarea continuada	De plazo indefinido		
2.0.1.13	Instrumentos no obligatorios: Directrices relativas al Convenio BWM (actualización y refundición de las directrices existentes)	Tarea continuada	De plazo indefinido		
2.0.1.14	Instrumentos no obligatorios: Directrices para los motores de sustitución que no tienen que ajustarse al límite del nivel III (Anexo VI del Convenio MARPOL)	2011	En curso		
2.0.1.15	Instrumentos no obligatorios: Directrices sobre la provisión de instalaciones de recepción (Anexo VI del Convenio MARPOL)	2011	En curso		
2.0.1.16	Instrumentos no obligatorios: Otras directrices pertinentes que guarden relación con las equivalencias indicadas en la regla 4 del Anexo VI del Convenio MARPOL que no estén incluidas en otras directrices	2011	En curso		

Número del resultado previsto en el Plan de acción de alto nivel para 2010-2011 ^a	Descripción	Año de ultimación ^b	Situación del resultado para el año 1 ^c	Situación del resultado para el año 2 ^c	Referencias ^d
2.0.1.17	Instrumentos no obligatorios: directrices exigidas en el párrafo 2.2.5.6 del Código Técnico sobre los NO _x	2011	En curso		
2.0.1.24	Interpretaciones unificadas de las reglas del Convenio MARPOL	Tarea continuada	De plazo indefinido		
2.0.1.25	Fomento de la implantación de los instrumentos obligatorios y no obligatorios	Tarea continuada	De plazo indefinido		
2.0.1.26	Informes sobre el contenido medio de azufre del fueloil residual suministrado para uso a bordo de los buques	Tarea continuada	De plazo indefinido		
2.0.1.27	Informes resumidos y análisis de los informes obligatorios en virtud del Convenio MARPOL	Tarea continuada	De plazo indefinido		
2.0.1.29	Interpretación sobre la aplicación de las prescripciones del Convenio SOLAS, el Convenio MARPOL y el Convenio de Líneas de Carga a las transformaciones importantes de petroleros	2011	En curso		
2.0.2.1	Aportación al Plan voluntario de auditorías de los Estados Miembros de la OMI y al Código para la implantación de los instrumentos obligatorios de la OMI en lo que respecta a la protección del medio marino	Tarea continuada	De plazo indefinido		
2.0.2.2	Código revisado para la implantación de los instrumentos obligatorios de la OMI	2011	En curso		
2.0.2.3	Implantación de las propuestas aprobadas para el desarrollo futuro del Plan de auditorías	2011	En curso		
3.1.1.1	Orientaciones para la Secretaría acerca de los programas y proyectos ambientales que la Organización ejecuta o a los cuales contribuye, como los del FMAM, el PNUMA, el PNUD y el Banco Mundial, y del Foro OMI/PNUMA sobre cooperación regional para combatir la contaminación del mar	Tarea continuada	De plazo indefinido		
3.1.1.2	Informes sobre la movilización de recursos para los programas ambientales y sobre su ejecución	Tarea continuada	De plazo indefinido		
3.1.2.1	Orientaciones para la Secretaría sobre las asociaciones con el sector (iniciativa mundial) para fomentar la aplicación del Convenio de Cooperación y del Protocolo de Cooperación-SNPP	2011	En curso		

Número del resultado previsto en el Plan de acción de alto nivel para 2010-2011 ^a	Descripción	Año de ultimación ^b	Situación del resultado para el año 1 ^c	Situación del resultado para el año 2 ^c	Referencias ^d
3.4.1.1	Orientación sobre la identificación de las necesidades que surjan en los Estados en desarrollo, en particular en los PEID y PMA	Tarea continuada	De plazo indefinido		
3.5.1.3	Aportación al PICT en materia de protección del medio marino	Tarea continuada	De plazo indefinido		
3.5.3.2	Un mecanismo de creación de capacidad para las nuevas medidas o instrumentos, según se recomienda en la resolución A.998(25)	2011	En curso		
4.0.2.1	Orientaciones sobre el establecimiento o perfeccionamiento de los sistemas de información (bases de datos, sitios en la red, etc.) como parte de la plataforma del Sistema mundial integrado de información marítima (GISIS), según proceda	Tarea continuada	De plazo indefinido		
4.0.2.3	Protocolos de intercambio de datos con otros proveedores internacionales, regionales y nacionales de datos	Tarea continuada	De plazo indefinido		
4.0.5.1	Revisión de las directrices sobre organización y método de trabajo, según proceda	2011	En curso		
5.2.2.2	Instrumentos obligatorios: Aportaciones relativas a los convenios MARPOL, BWM y otros convenios sobre el medio ambiente en relación con los procedimientos operacionales y de formación para el personal marítimo	Tarea continuada	De plazo indefinido		
5.2.3.10	Instrumentos obligatorios: Aportaciones relativas a los Anexos I y II del Convenio MARPOL y al código CIQ para el examen de las normas relativas a la manipulación y el transporte sin riesgos por mar de cargas sólidas y líquidas	Tarea continuada	De plazo indefinido		
5.2.3.11	Instrumentos obligatorios: Enmiendas al Anexo III del Convenio MARPOL sobre el examen de las normas relativas a la manipulación y el transporte sin riesgos por mar de cargas sólidas y líquidas	Tarea continuada	De plazo indefinido		
5.3.1.5	Instrumentos no obligatorios: Examen de las Directrices para la inspección de los sistemas antiincrustantes en los buques	2011	En curso		
7.1.1.1	Seguimiento del estudio del GESAMP sobre los "Cálculos aproximados de la cantidad de hidrocarburos que penetran en el medio marino procedentes de actividades desarrolladas en el mar"	Tarea continuada	De plazo indefinido		

Número del resultado previsto en el Plan de acción de alto nivel para 2010-2011 ^a	Descripción	Año de ultimación ^b	Situación del resultado para el año 1 ^c	Situación del resultado para el año 2 ^c	Referencias ^d
7.1.1.2	Orientación técnica que permita a la Secretaría elaborar, a partir de las prescripciones de notificación estipuladas en los convenios MARPOL y de Cooperación y en el Protocolo de Cooperación-SNPP, así como de otras fuentes de información pertinentes, la estructura que adoptará la información sobre sucesos de contaminación para la presentación de informes periódicos a los Subcomités FSI y BLG y/o al MEPC	2011	En curso		
7.1.2.1	Instrumentos obligatorios: Seguimiento del Convenio de Hong Kong sobre el Reciclaje de Buques, incluida la elaboración y adopción de directrices conexas	2011	En curso		
7.1.2.2	Instrumentos obligatorios: Designación de zonas especiales y de zonas marinas especialmente sensibles y adopción de las medidas de protección correspondientes	Tarea continuada	De plazo indefinido		
7.1.2.3	Instrumentos no obligatorios: Refundición de las directrices sobre la gestión del agua de lastre	2011	En curso		
7.1.2.4	Disposiciones para reducir el ruido debido al transporte marítimo y sus efectos adversos en la fauna marina	2011	En curso		
7.1.2.5	Aprobación de sistemas de gestión del agua de lastre	Tarea continuada	De plazo indefinido		
7.1.2.6	Aprobación de la lista de sustancias activas utilizadas por los sistemas de gestión del agua de lastre	Tarea continuada	De plazo indefinido		
7.1.2.7	Elaboración de un Manual titulado "Gestión del agua de lastre – Cómo llevarla a la práctica"	2011	En curso		
7.1.2.8	Celebración del Tercer simposio de investigación y desarrollo sobre la gestión del agua de lastre	2011	Alcanzado		Celebrado en enero de 2010 en Malmö (Suecia), en cooperación con la UMM
7.1.2.9	Políticas y prácticas en materia de reducción de las emisiones de los gases de efecto invernadero procedentes de los buques (resolución A.963(23)): Sistema de establecimiento de índices de emisión de CO ₂ para los buques; nivel de referencia para las emisiones de CO ₂	2011	En curso		

Número del resultado previsto en el Plan de acción de alto nivel para 2010-2011 ^a	Descripción	Año de ultimación ^b	Situación del resultado para el año 1 ^c	Situación del resultado para el año 2 ^c	Referencias ^d
7.1.2.10	Medidas para fomentar la aplicación del Convenio AFS	Tarea continuada	De plazo indefinido		
7.1.2.11	Manual sobre contaminación química para abordar los aspectos jurídicos y administrativos de los sucesos relacionados con SNPP	2011	En curso		
7.1.2.12	Revisión del Manual sobre la contaminación ocasionada por hidrocarburos, Parte 1 – Prevención	2011	En curso		
7.1.2.13	Orientaciones sobre el transporte de cargas de biocombustibles y mezclas que los contengan	2011	En curso		
7.1.2.14	Orientaciones sobre la translocación de especies acuáticas invasoras debida a la contaminación biológica de los buques	2011	En curso		
7.1.2.15	Documento de orientación sobre la identificación y observación de los hidrocarburos derramados	2011	En curso		
7.1.2.16	Directrices técnicas sobre la evaluación de los hidrocarburos sumergidos y técnicas de remoción	2011	En curso		
7.1.2.17	Documento de orientación sobre el Sistema de mando para incidentes durante la lucha contra los derrames de hidrocarburos	2011	En curso		
7.1.2.18	Orientaciones sobre la respuesta a derrames de hidrocarburos en corrientes rápidas	2011	En curso		
7.1.2.19	Documento guía sobre la lucha contra los derrames de hidrocarburos en condiciones de hielo y nieve	2011	En curso		
7.1.2.20	Actualización de las Directrices de la OMI sobre la aplicación de dispersantes	2011	En curso		
7.1.2.21	Directrices para hacer frente a los derrames de hidrocarburos mediante la incineración in situ mar adentro	2011	En curso		
7.1.2.22	Instrumento de apoyo para la toma de decisiones sobre la gestión de desechos	2011	En curso		
7.1.2.23	Orientaciones sobre la cartografía de las zonas sensibles relacionada con la lucha contra los derrames de hidrocarburos	2011	En curso		
7.1.2.24	Guía operacional sobre el uso de sorbentes	2011	En curso		

Número del resultado previsto en el Plan de acción de alto nivel para 2010-2011 ^a	Descripción	Año de ultimación ^b	Situación del resultado para el año 1 ^c	Situación del resultado para el año 2 ^c	Referencias ^d
7.1.2.25	Lista de comprobaciones de la publicación de los nuevos manuales, documentos de orientación y materiales didácticos de la OMI	2011	En curso		
7.1.2.26	Orientaciones sobre las obligaciones de los Estados y las medidas que deben adoptar con objeto de prepararse para la implantación del Protocolo de Cooperación-SNPP	2011	En curso		
7.1.2.27	Normas de ensayo para la homologación del equipo añadido	2011	En curso		
7.1.2.28	Medidas para fomentar los sistemas integrados de tratamiento de las aguas de sentina	2011	En curso		
7.1.2.29	Directrices relativas a un plan de a bordo para la prevención de la contaminación por desechos de hidrocarburos	2011	En curso		
7.1.2.30	Alternativas de accionamiento manual en caso de funcionamiento defectuoso del equipo de prevención de la contaminación	2011	En curso		
7.1.3.1	Informes sobre la insuficiencia de las instalaciones portuarias de recepción	Tarea continuada	De plazo indefinido		
7.1.3.2	Seguimiento de la implantación del Plan de acción sobre las instalaciones portuarias de recepción	2011	En curso		
7.1.4.1	Plan de acción sobre la prevención y contención de la contaminación del mar procedente de embarcaciones pequeñas, incluida la elaboración de las medidas adecuadas	2011	En curso		
7.2.1.2	Aportación al examen de las Directrices sobre la determinación de los lugares de refugio en relación con la protección del medio marino	2011	En curso		
7.2.2.2	Aspectos medioambientales de las variantes de proyecto de buques tanque	2011	En curso		
7.2.2.3	Enmiendas al Anexo I del Convenio MARPOL sobre la utilización y el transporte de hidrocarburos pesados a bordo de los buques en la zona del Antártico	2010	Alcanzado		Resolución MEPC.189(60)
7.2.2.4	Evaluación de los riesgos de los productos químicos desde el punto de vista de la seguridad y la contaminación, y preparación de las enmiendas consiguientes	2011	En curso		
7.2.2.5	Aplicación de las prescripciones para el transporte de biocombustibles y mezclas que los contengan	2011	En curso		

Número del resultado previsto en el Plan de acción de alto nivel para 2010-2011 ^a	Descripción	Año de ultimación ^b	Situación del resultado para el año 1 ^c	Situación del resultado para el año 2 ^c	Referencias ^d
7.2.3.1	Incremento de las actividades del PICT en lo que respecta al Convenio de Cooperación y al Protocolo de Cooperación-SNPP	Tarea continuada	De plazo indefinido		
7.3.1.1	Examen de los instrumentos no obligatorios como consecuencia de la revisión del Anexo VI del Convenio MARPOL	2011	En curso		
7.3.1.2	Enmiendas al Anexo VI del Convenio MARPOL en virtud de las cuales se introduce una ZCE norteamericana	2010	Alcanzado		Resolución MEPC.190(60)
7.3.2.1	Ultimación del plan de trabajo con objeto de determinar y elaborar los mecanismos necesarios para lograr la limitación o reducción de las emisiones de CO ₂ ocasionadas por el transporte marítimo internacional	Tarea continuada	De plazo indefinido		
7.4.1.1	Seguimiento del Plan de acción actualizado sobre la estrategia de la Organización para abordar el factor humano (MSC-MEPC.7/Circ.4)	Tarea continuada	De plazo indefinido		
9.0.1.3	Provisión de instalaciones de recepción en los PEID en virtud del Convenio MARPOL	2011	En curso		
11.1.1.1	Análisis, demostración y fomento constantes de los vínculos existentes entre la infraestructura del transporte marítimo seguro, protegido, eficaz y ecológicamente racional, el desarrollo del comercio y la economía mundiales y el logro de los Objetivos de Desarrollo del Milenio	Tarea continuada	De plazo indefinido		
11.1.1.6	Medidas para fomentar el concepto de "Embajador de la OMI para la infancia" en colaboración con asociaciones juveniles dedicadas a la protección del medio marino en todo el mundo	Tarea continuada	De plazo indefinido		
12.1.1.1	Revisión de las Directrices relativas a la EFS, incluidos los criterios del riesgo ambiental	2011	En curso		
12.3.1.3	Informes sobre sucesos en que intervengan mercancías peligrosas o contaminantes del mar transportadas en bultos, ocurridos a bordo de buques o en zonas portuarias	2011	En curso		
12.4.1.1	Directrices y circulares MEPC para dar una mayor difusión al concepto de "cadena de responsabilidad" entre todas las partes interesadas por conducto de las organizaciones reconocidas como entidades consultivas	Tarea continuada	De plazo indefinido		
13.0.2.1	Orientaciones para la Secretaría sobre el desarrollo del GISIS y el acceso a la información	Tarea continuada	De plazo indefinido		

Número del resultado previsto en el Plan de acción de alto nivel para 2010-2011 ^a	Descripción	Año de ultimación ^b	Situación del resultado para el año 1 ^c	Situación del resultado para el año 2 ^c	Referencias ^d
13.0.2.2	Bases de datos como parte del GISIS, y otros medios, incluidos los medios electrónicos	Tarea continuada	De plazo indefinido		
13.0.2.3	Inventario de información, investigación y desarrollo y mejores prácticas relacionadas con la preparación y lucha contra las SNPP	Tarea continuada	De plazo indefinido		
13.0.2.4	Plataforma en la Red para la información relacionada con el Convenio de Cooperación y el Protocolo de Cooperación-SNPP	Tarea continuada	De plazo indefinido		
13.0.3.1	Aprobación de tecnologías nuevas y mejoradas para los sistemas de gestión del agua de lastre y la reducción de la contaminación atmosférica	Tarea continuada	De plazo indefinido		
13.0.3.2	Celebración del Tercer simposio de investigación y desarrollo sobre la gestión del agua de lastre	2011	Alcanzado		Véase 7.1.28 <i>supra</i>

Notas:

- a Cuando un resultado determinado comprenda varios resultados esperados, en el informe debería consignarse cada resultado esperado por separado.
- b En lo que respecta a la fecha de ultimación prevista, ésta debería indicarse con un año, o debería especificarse que el punto es permanente. No debería indicarse un número de periodo de sesiones.
- c Los términos que figuran en las columnas tituladas "Situación del resultado" se definen de la siguiente manera:
- por "alcanzado" se entiende que se han obtenido debidamente los resultados en cuestión;
 - por "en curso" se entiende que la labor relativa a los resultados en cuestión ha progresado, frecuentemente con resultados provisionales (por ejemplo, proyectos de enmienda o directrices), cuya aprobación está prevista para una fecha posterior en el mismo bienio;
 - por "de plazo indefinido" se entiende que los resultados se relacionan con la labor de los respectivos órganos de la OMI que constituye una tarea permanente o continuada; y
 - por "aplazado" se entiende que el órgano respectivo de la OMI ha decidido aplazar la consecución de los resultados pertinentes hasta otro momento (por ejemplo, hasta la recepción de los documentos correspondientes).
- d Si el resultado consiste en la adopción/aprobación de un instrumento (por ejemplo, resolución, circular, etc.), debería incluirse una referencia clara a dicho instrumento en esta columna.

ANEXO 17

**PUNTOS QUE PROCEDE INCLUIR EN LOS ÓRDENES
DEL DÍA DEL MEPC 61, MEPC 62 Y MEPC 63**

Nº	Punto	MEPC 61 Septiembre 2010	MEPC 62 julio 2011	MEPC63 marzo 2012
1	Organismos acuáticos perjudiciales en el agua de lastre	GE X	[GE] X	[GE] X
2	Reciclaje de buques	GT X	[GT] X	[GT] X
3	Prevención de la contaminación atmosférica ocasionada por los buques	X	X	X
4	Reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes de los buques	GT X	[GT] X	[GT] X
5	Examen y adopción de enmiendas a los instrumentos de obligado cumplimiento	GR X	[X]	[X]
6	Interpretaciones y enmiendas del Convenio MARPOL y de los instrumentos conexos	X	X	X
7	Implantación del Convenio de Cooperación, el Protocolo de Cooperación-SNPP y las resoluciones pertinentes de la Conferencia	X	X	X
8	Determinación y protección de zonas especiales y de zonas marinas especialmente sensibles	X	X	X
9	Insuficiencia de las instalaciones de recepción	X	X	X
10	Informes de los subcomités	X	X	X
11	Labor de otros órganos	X	X	X
12	Estado jurídico de los convenios	X	X	X
13	Sistemas antiincrustantes perjudiciales para buques	X	X	X
14	Fomento de la implantación y ejecución del Convenio MARPOL y de los instrumentos conexos	X	X	X
15	Subprograma de cooperación técnica para la protección del medio marino	X	X	X
16	Influencia del factor humano	X	GT X	X
17	Evaluación formal de la seguridad	GT X	[X]	[X]
18	Ruido debido al transporte marítimo y sus efectos adversos en la fauna marina	X	X	X
19	Programa de trabajo del Comité y de sus órganos auxiliares	X	X	X
20	Aplicación de las directrices de los comités	X	X	X
21	Elección de Presidente y Vicepresidente	X	X	
22	Otros asuntos	X	X	X

ANEXO 18

DECLARACIÓN DE LA DELEGACIÓN DE LA REPÚBLICA ISLÁMICA DEL IRÁN CON RESPECTO A LOS VISADOS PARA ASISTIR AL MEPC 60

Sr. Presidente

El Comité de Protección del Medio Marino ha celebrado su 60º periodo de sesiones esta semana en la Sede de la OMI. Un gran número de delegaciones de Estados Miembros y organizaciones internacionales participaron en este periodo de sesiones, que es de especial importancia porque se refiere al hecho de que la OMI aborda cuestiones candentes en materia de medio ambiente, incluidos los gases de efecto invernadero, reciclaje de buques, etc.

La República Islámica del Irán siempre asigna gran importancia a las reuniones de la OMI y toma en consideración sus intereses y preocupaciones, especialmente en cuestiones pertinentes al medio ambiente. Por tanto se tenía previsto que un grupo de nueve expertos de alto nivel y funcionarios de la administración marítima participasen en esta reunión.

Tras haber intentado obtener visados a través de la Embajada británica en Teherán y la Secretaría de la OMI, ninguno de estos nueve expertos pudieron obtener el visado para entrar en el Reino Unido y por tanto todos estuvieron ausentes de este periodo de sesiones y perdieron la oportunidad de manifestar adecuadamente la postura de la República Islámica del Irán sobre diversas cuestiones.

Este proceder, que no ha sido la primera vez que se ha experimentado, es totalmente inaceptable de conformidad con el mandato de la OMI y las obligaciones del Gobierno anfitrión, consagradas en el Acuerdo de Sede de la OMI firmado por la OMI y el Reino Unido en 1968. El artículo 7 del antedicho acuerdo, estipula que el Gobierno del Reino Unido se obliga a autorizar la entrada en el Reino Unido, sin retraso ni gastos de visado, de los miembros de las delegaciones.

Es obvio que la OMI es un organismo especializado de las Naciones Unidas ubicado en Londres que aborda cuestiones marítimas y por tanto los miembros de las delegaciones de los Estados Miembros tienen igual derecho a acceder a su Sede y a asistir a todas las reuniones, sin demoras ni discriminaciones.

La República Islámica del Irán ha sido un miembro activo desde 1958, antes de su inicio, y contribuye en el proceso de codificación y desarrollo de reglas y normas marítimas y tiene una relación muy constructiva con la OMI.

Mi delegación es de la firme opinión que este tipo de trato injusto es completamente opuesto a los objetivos y finalidades de la OMI, que se basan en la cooperación y fortalecimiento colectivo de las interacciones multilaterales, y de las obligaciones del Reino Unido como Gobierno anfitrión de conformidad con el Acuerdo de Sede OMI/RU de 1968. De proseguir esta situación, afectará gravemente a los derechos de las delegaciones de tener un acceso y participación fáciles en las reuniones de la OMI.

Para terminar, y tras agradecer y reconocer la labor de la Secretaría de la OMI por su cooperación y seguimiento de la cuestión, quiero pedirle, como Presidente, que transmita nuestra preocupación sobre la cuestión al Consejo. Esperamos que se tomen todas las medidas necesarias y se establezcan las coordinaciones adecuadas a fin de dar por solucionado para siempre este problema.

Muchas Gracias.