

COMITÉ DE PROTECCIÓN
DEL MEDIO MARINO
64º periodo de sesiones
Punto 23 del orden del día

MEPC 64/23
11 octubre 2012
Original: INGLÉS

**INFORME DEL COMITÉ DE PROTECCIÓN DEL MEDIO MARINO
SOBRE SU 64º PERIODO DE SESIONES**

| Sección | | Página |
|----------------|---|---------------|
| 1 | INTRODUCCIÓN | 5 |
| 2 | ORGANISMOS ACUÁTICOS PERJUDICIALES EN EL AGUA DE LASTRE | 5 |
| 3 | RECICLAJE DE BUQUES | 14 |
| 4 | CONTAMINACIÓN ATMOSFÉRICA Y EFICIENCIA ENERGÉTICA | 18 |
| 5 | REDUCCIÓN DE LAS EMISIONES DE GASES DE EFECTO INVERNADERO PROCEDENTES DE LOS BUQUES | 39 |
| 6 | EXAMEN Y ADOPCIÓN DE ENMIENDAS A LOS INSTRUMENTOS DE OBLIGADO CUMPLIMIENTO | 43 |
| 7 | INTERPRETACIONES Y ENMIENDAS DEL CONVENIO MARPOL Y DE LOS INSTRUMENTOS CONEXOS | 44 |
| 8 | IMPLANTACIÓN DEL CONVENIO DE COOPERACIÓN, EL PROTOCOLO DE COOPERACIÓN-SNPP Y LAS RESOLUCIONES PERTINENTES DE LA CONFERENCIA | 51 |
| 9 | DETERMINACIÓN Y PROTECCIÓN DE ZONAS ESPECIALES Y DE ZONAS MARINAS ESPECIALMENTE SENSIBLES | 55 |
| 10 | INSUFICIENCIA DE LAS INSTALACIONES DE RECEPCIÓN | 55 |
| 11 | INFORMES DE LOS SUBCOMITÉS | 56 |
| 12 | LABOR DE OTROS ÓRGANOS | 67 |
| 13 | ESTADO JURÍDICO DE LOS CONVENIOS | 72 |
| 14 | SISTEMAS ANTIINCRUSTANTES PERJUDICIALES PARA BUQUES | 73 |
| 15 | FOMENTO DE LA IMPLANTACIÓN Y EJECUCIÓN DEL CONVENIO MARPOL Y DE LOS INSTRUMENTOS CONEXOS | 74 |

| Sección | | Página |
|----------------|---|---------------|
| 16 | SUBPROGRAMA DE COOPERACIÓN TÉCNICA PARA LA PROTECCIÓN DEL MEDIO MARINO | 74 |
| 17 | INFLUENCIA DEL FACTOR HUMANO | 75 |
| 18 | RUIDO DEBIDO AL TRANSPORTE MARÍTIMO Y SUS EFECTOS ADVERSOS EN LA FAUNA MARINA | 75 |
| 19 | PROGRAMA DE TRABAJO DEL COMITÉ Y DE SUS ÓRGANOS AUXILIARES | 76 |
| 20 | APLICACIÓN DE LAS DIRECTRICES DE LOS COMITÉS | 80 |
| 21 | ELECCIÓN DE PRESIDENTE Y VICEPRESIDENTE PARA 2013 | 81 |
| 22 | OTROS ASUNTOS | 81 |

LISTA DE ANEXOS

| | |
|---------|---|
| ANEXO 1 | DECLARACIÓN DEL OBSERVADOR DE LA ICS EN RELACIÓN CON EL INFORME DEL GRUPO DE EXAMEN SOBRE EL AGUA DE LASTRE (MEPC 64/WP.8) |
| ANEXO 2 | RESOLUCIÓN MEPC.222(64) – DIRECTRICES DE 2012 PARA EL RECONOCIMIENTO Y LA CERTIFICACIÓN DE LOS BUQUES EN VIRTUD DEL CONVENIO DE HONG KONG |
| ANEXO 3 | RESOLUCIÓN MEPC.223(64) – DIRECTRICES DE 2012 PARA LA INSPECCIÓN DE BUQUES EN VIRTUD DEL CONVENIO DE HONG KONG |
| ANEXO 4 | DECLARACIÓN DE LA DELEGACIÓN DE VENEZUELA SOBRE EL PROYECTO DE RESOLUCIÓN MEPC SOBRE EL FOMENTO DE LA COOPERACIÓN TÉCNICA Y LA TRANSFERENCIA DE TECNOLOGÍA RELACIONADAS CON LA MEJORA DE LA EFICIENCIA ENERGÉTICA DE LOS BUQUES |
| ANEXO 5 | DECLARACIÓN DEL OBSERVADOR DE ICOMIA SOBRE EL EXAMEN DE LA SITUACIÓN DE LOS ADELANTOS TÉCNICOS PARA IMPLANTAR LAS NORMAS DE EMISIÓN DE NO _x DEL NIVEL III |
| ANEXO 6 | DECLARACIONES DE LAS DELEGACIONES DE CHINA, DINAMARCA Y GRECIA EN RELACIÓN CON EL INFORME DEL GRUPO DE TRABAJO SOBRE CONTAMINACIÓN ATMOSFÉRICA Y EFICIENCIA ENERGÉTICA (MEPC 64/WP.11) |
| ANEXO 7 | INTERPRETACIONES UNIFICADAS DEL ANEXO VI DEL CONVENIO MARPOL |

-
- ANEXO 8 RESOLUCIÓN MEPC.224(64) – ENMIENDAS A LAS DIRECTRICES DE 2012 SOBRE EL MÉTODO DE CÁLCULO DEL ÍNDICE DE EFICIENCIA ENERGÉTICA DE PROYECTO (EEDI) OBTENIDO PARA BUQUES NUEVOS
- ANEXO 9 ENMIENDAS A LAS DIRECTRICES DE 2012 SOBRE RECONOCIMIENTO Y CERTIFICACIÓN DEL ÍNDICE DE EFICIENCIA ENERGÉTICA DE PROYECTO (EEDI)
- ANEXO 10 DECLARACIÓN DE LA DELEGACIÓN DE EGIPTO SOBRE LAS MEDIDAS DE MERCADO PARA EL TRANSPORTE MARÍTIMO INTERNACIONAL
- ANEXO 11 DECLARACIÓN DE UN REPRESENTANTE DE LA SECRETARÍA DE LA CMNUCC SOBRE CUESTIONES RELACIONADAS CON LA CONVENCION
- ANEXO 12 RESOLUCIÓN MEPC.225(64) – ENMIENDAS DE 2012 AL CÓDIGO INTERNACIONAL PARA LA CONSTRUCCIÓN Y EL EQUIPO DE BUQUES QUE TRANSPORTEN PRODUCTOS QUÍMICOS PELIGROSOS A GRANEL (CÓDIGO CIQ)
- ANEXO 13 PROYECTO DE ENMIENDAS AL MODELO A Y AL MODELO B DE LOS SUPLEMENTOS DEL CERTIFICADO IOPP DE CONFORMIDAD CON EL ANEXO I DEL CONVENIO MARPOL
- ANEXO 14 DECLARACIÓN DE LA DELEGACIÓN DE LIBERIA SOBRE EL SUCESO DEL STOLT VALOR EN RESPUESTA AL DOCUMENTO MEPC 64/INF.30
- ANEXO 15 RESOLUCIÓN MEPC.226(64) – DESIGNACIÓN DEL BANCO DE SABA COMO ZONA MARINA ESPECIALMENTE SENSIBLE
- ANEXO 16 PROYECTO DE ENMIENDAS AL PLAN DE EVALUACIÓN DEL ESTADO DEL BUQUE (CAS) (RESOLUCIÓN MEPC.94(46), ENMENDADA)
- ANEXO 17 PROYECTO DE RESOLUCIÓN DE LA ASAMBLEA – DIRECTRICES REVISADAS PARA LA IMPLANTACIÓN DEL CÓDIGO INTERNACIONAL DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD (CÓDIGO IGS) POR LAS ADMINISTRACIONES
- ANEXO 18 PROYECTO DE RESOLUCIÓN DE LA ASAMBLEA – DIRECTRICES REVISADAS PARA LA ESTRUCTURA DE UN SISTEMA INTEGRADO DE PLANIFICACIÓN PARA CONTINGENCIAS EN CASO DE EMERGENCIAS A BORDO
- ANEXO 19 PROYECTO DE RESOLUCIÓN DE LA ASAMBLEA – CÓDIGO PARA LA IMPLANTACIÓN DE LOS INSTRUMENTOS DE LA OMI (CÓDIGO III)
- ANEXO 20 PROYECTO DE ENMIENDAS A LOS ANEXOS I, II, III, IV, V Y VI DEL CONVENIO MARPOL (PARA CONFERIR CARÁCTER OBLIGATORIO AL CÓDIGO III)
- ANEXO 21 DECLARACIÓN DE LA DELEGACIÓN DE CHIPRE SOBRE LA APROBACIÓN DEL PROYECTO DE CÓDIGO III, EL PROYECTO DE CÓDIGO OR Y LOS PROYECTOS DE ENMIENDAS AL CONVENIO MARPOL PARA CONFERIR CARÁCTER OBLIGATORIO A AMBOS CÓDIGOS

- ANEXO 22 RESOLUCIÓN MEPC.227(64) – DIRECTRICES DE 2012 SOBRE LA IMPLANTACIÓN DE LAS NORMAS RELATIVAS A EFLUENTES Y PRUEBAS DE RENDIMIENTO DE LAS INSTALACIONES DE TRATAMIENTO DE AGUAS SUCIAS
- ANEXO 23 PROYECTO DE ENMIENDAS A LOS ANEXOS I Y II DEL CONVENIO MARPOL (PARA CONFERIR CARÁCTER OBLIGATORIO AL CÓDIGO OR)
- ANEXO 24 DECLARACIÓN DE LA DELEGACIÓN DE BRASIL SOBRE LOS RESULTADOS DE RÍO+20
- ANEXO 25 PUNTOS DE LOS ÓRDENES DEL DÍA BIENALES Y POSTBIENALES DE LOS SUBCOMITÉS DE, DSC, FP, COMSAR, NAV, SLF Y STW QUE GUARDAN RELACIÓN CON CUESTIONES AMBIENTALES
- ANEXO 26 ORDEN DEL DÍA BIENAL DEL SUBCOMITÉ BLG Y ORDEN DEL DÍA PROVISIONAL DEL BLG 17
- ANEXO 27 ORDEN DEL DÍA BIENAL DEL SUBCOMITÉ FSI Y ORDEN DEL DÍA PROVISIONAL DEL FSI 21
- ANEXO 28 INFORME SOBRE LA SITUACIÓN DE LOS RESULTADOS PREVISTOS DEL MEPC PARA EL BIENIO 2012-2013
- ANEXO 29 PUNTOS QUE PROCEDE INCLUIR EN LOS ÓRDENES DEL DÍA DEL MEPC 65, MEPC 66 y MEPC 67

1 INTRODUCCIÓN

1.1 El 64º periodo de sesiones del Comité de Protección del Medio Marino se celebró en la sede de la OMI del 1 al 5 de octubre de 2012 bajo la presidencia del Sr. Andreas Chrysostomou (Chipre). También estuvo presente el Vicepresidente del Comité, Sr. Arsenio Domínguez (Panamá).

1.2 Asistieron al periodo de sesiones delegaciones de Miembros y Miembros Asociados de la OMI; representantes de programas, organismos especializados y otras entidades de las Naciones Unidas; observadores de organizaciones intergubernamentales con acuerdos de cooperación y observadores de organizaciones no gubernamentales que gozan de carácter consultivo, según se indica en el documento MEPC 64/INF.1.

1.3 El Presidente del Consejo, Sr. Jeffrey G. Lantz (Estados Unidos), el Presidente del Subcomité de Transporte de Líquidos y Gases a Granel (Subcomité BLG), Sr. Sveinung Oftedal (Noruega), y el Presidente del Subcomité de Implantación por el Estado de Abanderamiento (Subcomité FSI), Sr. Dwain Hutchinson (Bahamas), también estuvieron presentes.

Discurso de apertura del Secretario General

1.4 El Secretario General dio la bienvenida a los participantes y pronunció su discurso de apertura, cuyo texto completo puede descargarse en el sitio de la OMI en la Red: <http://www.imo.org/MediaCentre/SecretaryGeneral/Secretary-GeneralsSpeechesToMeetings>.

Observaciones del Presidente

1.5 El Presidente agradeció al Secretario General su discurso de apertura y señaló que su asesoramiento y peticiones se tendrían muy en cuenta durante las deliberaciones del Comité.

Adopción del orden del día

1.6 El Comité adoptó el orden del día (MEPC 64/1) y acordó guiarse por el calendario provisional (MEPC 64/1/1, anexo 2, revisado) en el entendimiento de que estaba sujeto a ajustes dependiendo de los avances logrados en cada jornada. El orden del día adoptado, junto con una lista de documentos examinados dentro de cada punto del orden del día, figura en el documento MEPC 64/INF.34.

Podere

1.7 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, 2004 (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, otros tres Estados (Dinamarca, Federación de Rusia y Niue) se habían adherido al Convenio, con lo que el número de Gobiernos Contratantes se elevaba a 36, lo cual representaba el 29,07 % del arqueo de la flota mercante mundial. El Comité instó a los Estados que aún no hubieran ratificado el Convenio a que lo hicieran lo antes posible.

EXAMEN Y APROBACIÓN DE SISTEMAS DE GESTIÓN DEL AGUA DE LASTRE EN LOS QUE SE UTILICEN SUSTANCIAS ACTIVAS

2.2 El Comité tomó nota de que las reuniones 21^a, 22^a y 23^a del GESAMP-BWWG se habían celebrado en la sede de la OMI del 16 al 20 de abril, del 7 al 11 de mayo y del 25 al 29 de junio de 2012, respectivamente, bajo la presidencia del Sr. Jan Linders. En el transcurso de las tres reuniones, el GESAMP-BWWG examinó un total de nueve propuestas para la aprobación de sistemas de gestión del agua de lastre en los que se utilizan sustancias activas, presentadas por China, Dinamarca, Japón, Países Bajos, República de Corea (cuatro propuestas) y Singapur. El Comité también tomó nota de que, de las nueve propuestas evaluadas, tres propuestas examinadas en la 21^a reunión del Grupo se habían presentado en el MEPC 63, pero no habían podido examinarse en ese periodo de sesiones dado el poco tiempo disponible.

Aprobación inicial

2.3 El Comité, tras examinar las recomendaciones que figuran en los anexos 5 y 6 del "Informe de la 21^a reunión del Grupo de trabajo del GESAMP sobre el agua de lastre" (MEPC 64/2/6), las recomendaciones que figuran en el anexo 4 del "Informe de la 22^a reunión del Grupo de trabajo del GESAMP sobre el agua de lastre" (MEPC 64/2/7), así como las recomendaciones que figuran en los anexos 4 y 5 del "Informe de la 23^a reunión del Grupo de trabajo del GESAMP sobre el agua de lastre" (MEPC 64/2/19), acordó conceder la aprobación inicial a:

- .1 el sistema de gestión del agua de lastre KTM, propuesto por la República de Corea en el documento MEPC 63/2/8;
- .2 el sistema de gestión del agua de lastre Hamworthy AquariusTM-EC, propuesto por los Países Bajos en el documento MEPC 63/2/9;
- .3 el sistema de gestión del agua de lastre OceanDoctor, propuesto por China en el documento MEPC 64/2;
- .4 el sistema de gestión del agua de lastre HS-BALLAST, propuesto por la República de Corea en el documento MEPC 64/2/3; y
- .5 el sistema de gestión del agua de lastre GloEn-SaverTM, propuesto por la República de Corea en el documento MEPC 64/2/4.

2.4 El Comité invitó a las Administraciones de China, Países Bajos y República de Corea a que, en el desarrollo ulterior de los sistemas, tuvieran en cuenta todas las recomendaciones formuladas en los informes mencionados del GESAMP-BWWG (anexos 5 y 6 del informe de la 21^a reunión, anexo 4 del informe de la 22^a reunión y anexos 4 y 5 del informe de la 23^a reunión).

2.5 El Comité se mostró conforme con la recomendación que figura en el anexo 6 del "Informe de la 23^a reunión del Grupo de trabajo del GESAMP sobre el agua de lastre" (MEPC 64/2/19) de no conceder la aprobación inicial al sistema de gestión del agua de lastre Dow-Pinnacle, propuesto por Singapur en el documento MEPC 64/2/5.

Aprobación definitiva

2.6 El Comité, tras examinar las recomendaciones que figuran en el anexo 4 del "Informe de la 21ª reunión del Grupo de trabajo del GESAMP sobre el agua de lastre" (MEPC 64/2/6), así como las recomendaciones que figuran en los anexos 5 y 6 del "Informe de la 22ª reunión del Grupo de trabajo del GESAMP sobre el agua de lastre" (MEPC 64/2/7), acordó conceder la aprobación definitiva a:

- .1 el sistema de gestión del agua de lastre DESMI Ocean Guard, propuesto por Dinamarca en el documento MEPC 63/2/7;
- .2 el sistema de gestión del agua de lastre JFE BallastAce, que utiliza NEO-CHLOR MARINE™, propuesto por el Japón en el documento MEPC 64/2/1; y
- .3 el sistema de gestión del agua de lastre Smart Ballast, propuesto por la República de Corea en el documento MEPC 64/2/2.

2.7 El Comité invitó a las Administraciones de Dinamarca, Japón y la República de Corea a que verificasen que todas las recomendaciones formuladas en los informes de las reuniones 21ª y 22ª del GESAMP-BWWG (MEPC 64/2/6, anexo 4 (Dinamarca), MEPC 64/2/7, anexo 5 (Japón) y anexo 6 (República de Corea)) se tienen plenamente en cuenta antes de expedir los certificados de homologación.

Reuniones futuras del GESAMP-BWWG

2.8 El Comité tomó nota de que la próxima reunión ordinaria del GESAMP-BWWG, es decir, la 24ª reunión, estaba programada tentativamente del 10 al 14 de diciembre de 2012, e invitó a los Miembros a que presentasen en el MEPC 65 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 26 de octubre de 2012 de conformidad con las nuevas fechas acordadas para el MEPC 65, tal como se informa en el párrafo 19.22 (véase la circular BWM.2/Circ.38/Rev.1 del 8 de octubre de 2012).

2.9 El Comité tomó nota, asimismo, de que, tras reconocer la posibilidad de que se presenten más de cuatro propuestas para el examen del Grupo y la posterior aprobación del MEPC 65, el GESAMP-BWWG había manifestado su disponibilidad para celebrar otra reunión (GESAMP-BWWG 25) en enero de 2013, a fin de dar cabida al mayor número posible de propuestas, siempre que se cumplan las condiciones necesarias para organizar dicha reunión. Toda propuesta de aprobación que, por falta de tiempo, no se examinase en la 24ª reunión ni en la reunión adicional, es decir, la 25ª reunión, será examinada en la reunión del Grupo inmediatamente posterior al MEPC 65 y de ella se informará al MEPC 66 (MEPC 64/2/19, sección 3 del informe de la 23ª reunión del GESAMP-BWWG).

Otros asuntos derivados de las reuniones del GESAMP-BWWG

2.10 Tras examinar las recomendaciones del GESAMP-BWWG con respecto a la optimización del proceso de evaluación de las propuestas presentadas para su aprobación, el Comité convino en:

- .1 instar a los solicitantes, instalaciones de pruebas y Administraciones a que reconozcan la importancia de la evaluación de la calidad del agua de prueba seleccionada y a que incluyan resultados detallados de la evaluación del agua de prueba en los expedientes, tanto para la aprobación inicial como para la definitiva;

- .2 tomar nota de la recomendación del Grupo de que se utilice agua de mar natural no contaminada en vez de agua de mar sintética para las pruebas de los sistemas de gestión del agua de lastre;
- .3 pedir a las Administraciones que presenten propuestas de aprobación de sistemas de gestión del agua de lastre en los que se utilizan sustancias activas, que informen a los solicitantes de que es posible que no se acepten datos adicionales que puedan afectar a la evaluación ambiental una vez que se haya presentado la solicitud, ya que tal información debería haberse incluido en la solicitud inicialmente presentada al Comité; y
- .4 tomar nota de los avances alcanzados en la elaboración de la base de datos que contiene los productos químicos más comúnmente asociados al agua de lastre tratada, para facilitar la labor del Grupo.

2.11 Tras examinar el documento MEPC 64/2/12 (UICN), en el que se insta a reducir al mínimo la información confidencial relativa a los sistemas de gestión del agua de lastre que utilizan sustancias activas, el Comité alentó a los Miembros interesados a que garantizaran la transparencia plena y redujeran al mínimo la confidencialidad en apoyo de una ratificación rápida del Convenio BWM.

EXAMEN DE LA DISPONIBILIDAD DE LAS TECNOLOGÍAS DE TRATAMIENTO DEL AGUA DE LASTRE

2.12 El Comité tomó nota de la información sobre los últimos sistemas homologados de gestión del agua de lastre facilitada en los documentos siguientes:

- .1 MEPC 64/INF.4 (Noruega) sobre la homologación del sistema de gestión del agua de lastre OceanSaver®;
- .2 MEPC 64/INF.12 (China) sobre la homologación del sistema de gestión del agua de lastre Cyeco™;
- .3 MEPC 64/INF.17 (Japón) sobre la homologación del sistema de gestión del agua de lastre MICROFADE;
- .4 MEPC 64/INF.18 (República de Corea) sobre la homologación del sistema de gestión del agua de lastre AquaStar™;
- .5 MEPC 64/INF.20 (Alemania) sobre la homologación del sistema de gestión del agua de lastre BalPure® BP 500;
- .6 MEPC 64/INF.26 (Grecia) sobre la homologación del sistema de gestión del agua de lastre ERMA First; y
- .7 MEPC 64/INF.33 (República de Corea) sobre la homologación del sistema de gestión del agua de lastre ARA PLASMA BWTS,

con lo que el número total de sistemas de gestión del agua de lastre homologados asciende a 28.

2.13 El Comité agradeció a las delegaciones de Noruega, China, Japón, República de Corea, Alemania y Grecia la información facilitada y encargó al Grupo de examen sobre el agua de lastre que tenga en cuenta esta información al llevar a cabo sus exámenes futuros.

2.14 El Comité también tomó nota de la información facilitada en el documento MEPC 64/INF.13 (Reino Unido), sobre la actualización de la guía del sector acerca de la tecnología de tratamiento del agua de lastre, y en el documento MEPC 64/INF.19 (República de Corea), sobre la disponibilidad de sistemas de gestión del agua de lastre y las instalaciones de los astilleros, según la cual para el año 2020 solamente en la República de Corea se fabricarán más de 60 000 sistemas de gestión del agua de lastre. El Comité encargó al Grupo de examen sobre el agua de lastre que tuviese en cuenta esta información al llevar a cabo sus exámenes futuros.

2.15 El Comité recordó que el MEPC 63 había invitado a los Estados Miembros a que facilitaran información actualizada sobre el estado de la instalación de sistemas de gestión del agua de lastre en buques en sus respectivos países, utilizando para ello la plantilla que figura en el anexo 2 del documento MEPC 63/23 a fin de facilitar que dicha información se comparta.

2.16 Tras examinar los documentos MEPC 64/2/8 (Hong Kong (China)), MEPC 64/2/10 (Japón) y MEPC 64/2/13 (China), en los que se facilita la información que se indica en el anterior párrafo 2.15, el Comité pidió al Grupo de examen sobre el agua de lastre que examinara exhaustivamente estos documentos e informara al Comité al respecto.

2.17 Al examinar el documento MEPC 64/2/16 (ICS), en el que se propone la implantación práctica del Convenio BWM, y el documento MEPC 64/2/18 (Islas Marshall y otros), sobre las dificultades para una implantación eficaz del Convenio BWM, el Comité tomó nota del apoyo expresado por varias delegaciones a las propuestas formuladas en estos dos documentos y, en particular, del apoyo a una resolución de la Asamblea que contemple las inquietudes señaladas. A este respecto, la delegación del Japón manifestó que estaba dispuesta a coordinar la elaboración de dicha resolución de la Asamblea, la cual podría presentarse en el MEPC 65 para su examen y posterior adopción en el vigésimo octavo periodo de sesiones de la Asamblea, en noviembre de 2013. También se expresó apoyo a una disposición en la que se estipule que el cumplimiento por parte de los "buques existentes" se exigiría en la fecha del primer reconocimiento de renovación, en vez de la fecha del primer reconocimiento intermedio o de renovación, después de la fecha de aniversario del buque en el año de cumplimiento. Algunas delegaciones también expresaron su apoyo a la propuesta de considerar a todos los buques construidos antes de la fecha de entrada en vigor "buques existentes", y se opinó que debería permitirse a los buques de una cierta edad seguir utilizando el cambio de agua de lastre profundo como medio de gestión y control del agua de lastre.

2.18 Otras delegaciones no apoyaron las propuestas formuladas en los documentos MEPC 64/2/16 y MEPC 64/2/18, oponiéndose, en particular, a todo cambio de las fechas de implantación que se establecen en la regla B-3 del Convenio sobre la Gestión del Agua de Lastre, basándose en el hecho de que existen suficientes sistemas homologados que actualmente se están instalando en los buques. Además, Alemania señaló la conveniencia de no adelantarse a las intenciones de las Partes en el Convenio y reiteró la opinión de que toda enmienda al Convenio sólo será posible después de la entrada en vigor del instrumento. Las delegaciones de Alemania, Argentina y Bélgica indicaron que el proceso de ratificación del Convenio se encuentra en la etapa final o en una etapa avanzada en sus países respectivos y que presentarán sus instrumentos de ratificación a la OMI en un futuro próximo.

2.19 Tras un prolongado debate, el Comité reconoció las inquietudes del sector y dio su visto bueno a la elaboración de una resolución de la Asamblea que contemplara esas inquietudes. La resolución debería centrarse en facilitar la implantación del Convenio, no en cambiar las fechas de aplicación que se establecen la regla B-3. A este respecto, se pidió a

la delegación del Japón que preparase un proyecto de mandato para un grupo de trabajo por correspondencia que elaboraría la resolución de la Asamblea bajo la coordinación del Japón.¹ También se acordó que cualquier enmienda a las disposiciones del Convenio se examinara tras su entrada en vigor, y se adoptarían las medidas oportunas.

2.20 Tras examinar el proyecto de mandato preparado por la delegación del Japón en consulta con otras delegaciones, el Comité aprobó el mandato siguiente:

"Teniendo en cuenta la información, observaciones y propuestas pertinentes, presentadas en los documentos MEPC 64/2/8, MEPC 64/2/10, MEPC 64/2/13, MEPC 64/2/16, MEPC 64/2/18, MEPC 64/INF.5 y MEPC 64/INF.19, y las deliberaciones del Pleno, se encarga al Grupo de trabajo por correspondencia sobre la resolución de la Asamblea relativa a la aplicación del Convenio internacional para el control y la gestión del agua de lastre y los sedimentos de los buques, 2004, que lleve a cabo las siguientes tareas:

- .1 elaborar un proyecto de resolución de la Asamblea de la OMI acerca de la implantación de la regla B-3 del Convenio BWM con miras a su adopción en el vigésimo octavo periodo de sesiones de la Asamblea que se celebrará en 2013, sin evitar o sortear el procedimiento de enmienda adecuado estipulado en el artículo 19 del Convenio BWM; y
- .2 presentar al MEPC 65 un informe escrito que contenga el proyecto de resolución de la Asamblea de la OMI."

2.21 El Comité tomó nota de la información relativa a los avances en la implantación del Convenio BWM y al estado de la instalación de sistemas de gestión del agua de lastre, facilitada en los documentos siguientes:

- .1 MEPC 64/INF.5 (Suecia) sobre el estado actual de las instalaciones de sistemas de gestión del agua de lastre en buques gestionados por propietarios de buques suecos;
- .2 MEPC 64/INF.19 (República de Corea) sobre el estado actual de la instalación e información sobre la disponibilidad de sistemas de gestión del agua de lastre; y
- .3 MEPC 64/INF.27 (India) sobre el estado actual de las instalaciones de sistemas de gestión del agua de lastre en buques de pabellón indio,

y agradeció a Suecia, la República de Corea e India la información facilitada y pidió al mismo tiempo al Grupo de examen sobre el agua de lastre que tuviera en cuenta esta información en sus exámenes futuros.

¹ Sr. Hideaki SAITO
Director for International Regulations
Safety Standards Division
Maritime Bureau
Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism
Japón
Teléfono: +81 3 5253 8636
Facsímil: +81 3 5253 1644
Correo electrónico: saito-h55rp@mlit.go.jp

2.22 Las delegaciones de Malta y Singapur informaron al Comité de sus recientes evaluaciones del estado de la instalación de sistemas de gestión del agua de lastre en los buques gestionados por esos países, llegándose a la conclusión de que los resultados eran similares a los resultados notificados por escrito en el presente periodo de sesiones.

EXAMEN Y ADOPCIÓN DE ENMIENDAS A LAS DIRECTRICES RELATIVAS A LA GESTIÓN DEL AGUA DE LASTRE

2.23 El Comité recordó que el MEPC 63 había invitado a las partes interesadas a que presentasen en el MEPC 64 documentos sobre la conveniencia de cambiar las Directrices para la aprobación de los sistemas de gestión del agua de lastre (D8), incluidos los aspectos generales que podrían mejorarse con una revisión, observaciones sobre la necesidad de todo cambio y el correspondiente calendario a tal fin.

2.24 Tras examinar el documento MEPC 64/2/17 (ICS), en el que se proponen varios cambios en las Directrices (D8) y consideraciones relativas al muestreo y análisis, por lo que respecta al cumplimiento de los sistemas de gestión del agua de lastre, homologados de conformidad con las Directrices (D8) existentes, el Comité pidió al Grupo de examen que examinara exhaustivamente este documento e informara al Comité al respecto.

2.25 El Comité, tras examinar el documento MEPC 64/2/15 (Alemania), en el que se propone elaborar un entendimiento común con respecto al ejercicio de la discreción por los Estados rectores de puertos, de conformidad con lo dispuesto en el Convenio, absteniéndose de incoar un proceso penal, además de perfeccionar los parámetros y principios para la supervisión de los sistemas de gestión del agua de lastre, pidió al Grupo de examen que examinara este documento junto con el documento MEPC 64/2/17 (ICS) y las partes pertinentes del documento MEPC 64/2/18 (Islas Marshall et al.) e informara al Comité al respecto.

IMPLANTACIÓN DEL CONVENIO BWM

2.26 Tras examinar el documento MEPC 64/2/9 (Singapur), en el que se proponen medidas para garantizar el cumplimiento del Convenio BWM por las unidades móviles mar adentro a través del método de circulación interna de tratamiento del agua de lastre, descrito en el documento MEPC 63/2/13 (Países Bajos), el Comité acordó comenzar la elaboración de una interpretación unificada a reserva de que se aclare si dicha interpretación es posible antes de la entrada en vigor del Convenio. Con respecto a a quién le corresponde adoptar una interpretación unificada y cuándo, la asesoría facilitada por la División de Asuntos Jurídicos y Relaciones Exteriores de la Organización es que esto es algo que le corresponde a las Partes en el Convenio, una vez entre en vigor. Esto sería coherente con el artículo 31 de la Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados, si bien no debería interpretarse en el sentido de que se impide la elaboración de un entendimiento común, incluso antes de la entrada en vigor, si bien dicho entendimiento común no sería vinculante para las Partes. A este respecto, el Comité invitó a los Miembros y observadores a que presentaran en el MEPC 65 las propuestas pertinentes.

2.27 Tras examinar el documento MEPC 64/2/11 (Japón), en el que se propone no considerar la nueva instalación de sistemas de gestión del agua de lastre como una "transformación importante", en virtud de lo dispuesto en la regla A-1.4 del Convenio BWM, el Comité respaldó la propuesta y encargó a la Secretaría que preparase un proyecto de circular a este respecto para su examen y aprobación por el MEPC 65.

2.28 Tras examinar los documentos MEPC 64/2/14 y MEPC 64/2/20 (Vanuatu), en los que se proponen opciones para hacer frente a las dificultades observadas en la aplicación del Convenio BWM a los buques de apoyo mar adentro, el Comité tomó nota del respaldo expresado por varias delegaciones a la elaboración de una circular BWM a este respecto. Otras delegaciones opinaron que las disposiciones de la regla A-4 son suficientes para hacer frente a la situación específica de los buques de apoyo mar adentro y que, por tanto, dicha circular no era necesaria. Asimismo, la delegación de Noruega destacó que el texto del Convenio sobre la Gestión del Agua de Lastre, sus Directrices y la intención de evitar la propagación de especies invasoras deben prevalecer en toda interpretación del Convenio.

2.29 Tras un debate, el Comité acordó que una circular BWM podía facilitar la implantación de las disposiciones del Convenio en el caso particular de los buques de suministro mar adentro y decidió encargar al Subcomité BLG la elaboración de dicha circular a partir de las propuestas formuladas en los documentos MEPC 64/2/14 y MEPC 64/2/20, en el marco del punto 4 del orden del día (véase el documento BLG 17/1).

EXAMEN DE OTROS ASUNTOS RELACIONADOS CON LA GESTIÓN Y EL CONTROL DEL AGUA DE LASTRE

2.30 El Comité tomó nota de la información relativa a la compatibilidad entre los sistemas de gestión del agua de lastre y los revestimientos de los tanques de lastre, facilitada en los documentos MEPC 64/INF.16 (NACE International) y MEPC 64/INF.21 (IPPIC), y agradeció a NACE International y a IPPIC sus contribuciones.

2.31 Tras examinar el documento MEPC 64/2/21 (Islas Marshall), en el que se respalda que el Comité examine el método de prueba normalizado elaborado por NACE International, presentado en el documento MEPC 64/INF.16, para determinar los posibles efectos de corrosión de los sistemas de gestión del agua de lastre en los tanques de lastre, el Comité pidió al Grupo de examen sobre el agua de lastre que tuviera en cuenta esta información al examinar las enmiendas a las Directrices (D8).

2.32 El Comité dio su visto bueno a la propuesta de INTERTANKO de solicitar a la Secretaría que examine la posibilidad de compilar las Directrices sobre la gestión del agua de lastre y las orientaciones pertinentes de modo que se pueda acceder a las mismas en el sitio de la OMI en la Red.

CONSTITUCIÓN DEL GRUPO DE EXAMEN SOBRE EL AGUA DE LASTRE

2.33 El Comité acordó constituir el Grupo de examen sobre el agua de lastre con el siguiente mandato:

"Teniendo en cuenta las observaciones y decisiones del Pleno, se encarga al Grupo de examen sobre el agua de lastre que lleve a cabo las siguientes tareas:

- .1 examinar la disponibilidad de tecnologías de tratamiento del agua de lastre teniendo en cuenta las pertinentes observaciones y propuestas formuladas en los documentos MEPC 64/2/8, MEPC 64/2/10, MEPC 64/2/13, MEPC 64/2/16, MEPC 64/2/18 y la información facilitada en los documentos MEPC 64/INF.4, MEPC 64/INF.5, MEPC 64/INF.12, MEPC 64/INF.13, MEPC 64/INF.17, MEPC 64/INF.18, MEPC 64/INF.19, MEPC 64/INF.20, MEPC 64/INF.26, MEPC 64/INF.27 y MEPC 64/INF.33, e informar al Comité sobre la disponibilidad de las tecnologías apropiadas para cumplir la norma recogida en la regla D-2 del Convenio BWM;

- .2 examinar las propuestas de enmienda de las Directrices para la aprobación de los sistemas de gestión del agua de lastre (D8), adoptadas mediante la resolución MEPC.174(58), que figuran en los documentos MEPC 64/2/15, MEPC 64/2/17, MEPC 64/2/18 y MEPC 64/2/21, y la información facilitada en los documentos MEPC 64/INF.16 y MEPC 64/INF.21, y proponer cómo se debe proceder al respecto;
- .3 examinar los retos restantes para una implantación eficaz del Convenio BWM, identificados en el documento MEPC 64/2/18, incluidos los relacionados con los procedimientos de reconocimiento y certificación y muestreo y análisis, teniendo en cuenta las propuestas pertinentes formuladas en el documento MEPC 64/2/15 y las secciones pertinentes de los documentos MEPC 64/2/16 y MEPC 64/2/17, y proponer las medidas pertinentes; y
- .4 presentar al Pleno un informe por escrito sobre el examen realizado, que incluya sus conclusiones y recomendaciones, el jueves 4 de octubre de 2012."

EXAMEN DEL INFORME DEL GRUPO DE EXAMEN SOBRE EL AGUA DE LASTRE

2.34 Tras examinar el informe del Grupo de examen sobre el agua de lastre (MEPC 64/WP.8), el Comité lo aprobó, en general, y adoptó las medidas reseñadas en los párrafos siguientes.

2.35 El observador de la ICS, con el apoyo de las delegaciones de China, Cuba, Grecia, Islas Marshall, Liberia, Malta, Panamá, Vanuatu, BIMCO, INTERCARGO, IPTA, ITF y WSC, realizó una declaración expresando su decepción por algunas de las conclusiones del Grupo de examen sobre el agua de lastre. El texto completo figura en el anexo 1.

2.36 El Comité se mostró de acuerdo con la propuesta de INTERTANKO de pedir a los subcomités BLG y FSI que se aseguren de que los procedimientos de muestreo y análisis para la supervisión por el Estado rector del puerto no sean más estrictos de lo prescrito para la homologación de los sistemas de gestión del agua de lastre.

2.37 La delegación de las Bahamas, apoyada por INTERTANKO, dijo que no podía estar de acuerdo con la opinión del Grupo de examen de que en este momento no era necesario enmendar las Directrices (D8), refiriéndose a los muchos motivos que suscitan preocupación señalados en el párrafo 16 del informe del Grupo. También señaló que prefería que en las Directrices (D8) se abordasen directamente estas preocupaciones, en vez de mediante una adición a la circular BWM, tal como se había propuesto. El Comité decidió tomar nota de la opinión del Grupo con respecto a la necesidad de enmendar las Directrices (D8).

2.38 Con respecto a las medidas solicitadas por el Grupo de examen, el Comité (los números de párrafo y de anexo entre paréntesis se corresponden con el documento MEPC 64/WP.8):

- .1 acordó que existen tecnologías apropiadas para cumplir la norma recogida en la regla D-2 del Convenio BWM (párrafo 6);
- .2 pidió a las delegaciones que presenten al Subcomité BLG estudios de casos, incluidos datos e información cuantitativos, para documentar los problemas relacionados con el suministro, funcionamiento y viabilidad de sistemas de gestión del agua de lastre homologados, para facilitar un análisis con más fundamento de estos aspectos (párrafo 9);

- .3 tomó nota de la opinión del Grupo de que una nueva serie de enmiendas a las Directrices (D8) no es necesaria de momento (párrafo 14);
- .4 encargó al BLG 17 que siga examinando el proyecto de texto presentado para mejorar la resolución MEPC.175(58) y pida a los Estados Miembros y observadores que presenten las correspondientes propuestas a este respecto (párrafo 15 y anexo 1);
- .5 encargó al BLG 17 que elabore orientaciones adicionales acerca de la aplicación de las disposiciones que figuran en las Directrices (D8), incluida la ampliación de la circular BWM.2/Circ.28, e invitó a los Estados Miembros y observadores a que presenten las correspondientes propuestas a este respecto (párrafo 16);
- .6 encargó al BLG 17 que vuelva a examinar las propuestas formuladas en el documento MEPC 64/2/15 e invitó a los Estados Miembros y observadores a que presenten las correspondientes observaciones a este respecto (párrafo 18);
- .7 acordó ampliar la fecha límite de presentación de tales documentos, tal como se ha indicado anteriormente en el párrafo 6, hasta el viernes 30 de noviembre de 2012 (párrafo 18);
- .8 aprobó la circular sobre la expedición de certificados de gestión del agua de lastre antes de la entrada en vigor del Convenio BWM y encargó a la Secretaría que la amplíe con respecto a la aceptación de los planes de gestión del agua de lastre aprobados según la resolución A.868(20), acordada por el MEPC 63, y la distribuya con la signatura BWM.2/Circ.40, (párrafos 20 y 21);
- .9 acordó que las cuestiones urgentes relacionadas con la gestión y el control del agua de lastre, derivadas del BLG 17, se notifiquen al MEPC 65 (párrafo 22); y
- .10 acordó volver a constituir el Grupo de examen en el MEPC 65 de conformidad con lo dispuesto en la regla D-5 del Convenio BWM (párrafo 23).

2.39 El Comité agradeció al Presidente y los miembros del Grupo de examen su ardua labor.

3 RECICLAJE DE BUQUES

3.1 El Comité recordó que el MEPC 63 había adoptado las *Directrices de 2012 para el reciclaje seguro y ambientalmente racional de los buques* y las *Directrices de 2012 para la autorización de las instalaciones de reciclaje de buques*.

3.2 El Comité recordó también que el MEPC 63 había acordado volver a constituir el Grupo de trabajo por correspondencia interperiodos sobre las directrices para el reciclaje de buques, al que había encargado seguir elaborando el proyecto de texto de las dos series de directrices pendientes: las *directrices para el reconocimiento y la certificación de los buques en virtud del Convenio de Hong Kong* (directrices para el reconocimiento y la certificación) y las *directrices para la inspección de buques en virtud del Convenio de Hong Kong* (directrices para la inspección).

Planificación de la labor

3.3 El Comité tuvo ante sí para su examen ocho documentos presentados en relación con este punto del orden del día, que abarcaban las cuestiones siguientes:

- .1 Se presentaron cuatro documentos en relación con la elaboración de las directrices para el reconocimiento y la certificación y las directrices para la inspección. Dos de esos documentos constituyeron el informe del Grupo de trabajo por correspondencia y fueron presentados por el Japón en calidad de coordinador del Grupo (MEPC 64/3/2 y MEPC 64/3/3). En otro documento presentado por China (MEPC 64/3/5) se propuso una definición adicional para el proyecto de directrices para el reconocimiento y la certificación, y en un documento presentado por la ICS y otras organizaciones del sector (MEPC 64/3/6) se formularon observaciones sobre las directrices para la inspección.
- .2 Se presentaron otros tres documentos en los que se proponían enmiendas a las *Directrices de 2011 para la elaboración del inventario de materiales potencialmente peligrosos*. En uno de esos documentos, presentado por China (MEPC 64/3/4), se propone que el valor umbral específico para el asbesto se establezca en un 1%. En los otros dos documentos, presentados por la ICS y otras organizaciones del sector (MEPC 64/3 y MEPC 64/3/1), se destacó también la importancia de seguir estableciendo valores umbral y exenciones con respecto a los materiales que se enumeran en el inventario de materiales potencialmente peligrosos, y se propusieron proyectos de listas de valores umbral y exenciones.
- .3 Por último, la Secretaría presentó un documento informativo (MEPC 64/INF.2), que tiene por objeto ayudar al Comité y a otras partes interesadas a alcanzar un mejor entendimiento de las condiciones para la entrada en vigor del Convenio. El documento incluye la recopilación de datos publicados sobre el volumen de reciclaje de buques durante los últimos 10 años, hasta 2011 inclusive; el Depositario puede utilizar estos datos hasta abril de 2013 a fin de determinar el cumplimiento de la condición para la entrada en vigor a partir del volumen de reciclaje de buques, de conformidad con la resolución MEPC.178(59).

3.4 En relación con los documentos presentados sobre valores umbral y exenciones, el Comité recordó que, en tres periodos de sesiones anteriores, el Grupo de trabajo sobre el reciclaje de buques constituido en el MEPC 59, el MEPC 61 y el MEPC 62 había examinado la cuestión de los valores umbral pero, si bien reconoció la necesidad de abordar el asunto, se había sentido incapaz de abordar, en el limitado tiempo disponible, las cuestiones técnicas complejas que se plantean al respecto. El Comité recordó también que tanto China como la ICS y otras organizaciones del sector habían presentado documentos en el MEPC 62 que abordaban la misma cuestión y hacían hincapié en la necesidad apremiante de establecer valores umbral y exenciones, dado que en la actualidad era cada día mayor el número de inventarios de materiales potencialmente peligrosos para buques que se estaban compilando con carácter voluntario. El Comité también tomó nota de que las Directrices para el inventario, en las que se enumeran los valores umbral y las exenciones, habían sido adoptadas en primer lugar en el MEPC 59 y habían sido revisadas después en el MEPC 62.

3.5 El Comité acordó examinar en el Pleno sólo los informes del Grupo de trabajo por correspondencia, mientras que los documentos restantes se presentarían en el Grupo de trabajo y éste se encargaría de examinarlos. Además, el Comité acordó encargar al Grupo

de trabajo que examinara también si no era más oportuno que un grupo de trabajo por correspondencia abordase la cuestión de los valores umbral y las exenciones, de modo que no hubiese tantas restricciones de tiempo y que las delegaciones pudieran tener mayores oportunidades para consultar a sus expertos.

Elaboración de las directrices y cuestiones conexas

3.6 Tras examinar los informes del Grupo de trabajo por correspondencia interperiodos (MEPC 64/3/2 y MEPC 64/3/3), el Comité tomó nota de que el Grupo había avanzado considerablemente en cuanto a la elaboración de las directrices para el reconocimiento y la certificación y las directrices para la inspección, que eran las dos únicas series de directrices pendientes cuya elaboración prescribe el Convenio de Hong Kong.

3.7 El Comité dio las gracias al Japón por su apoyo continuo como coordinador del Grupo de trabajo por correspondencia y a todos los miembros del Grupo por su excelente labor.

Constitución del Grupo de trabajo sobre el reciclaje de buques

3.8 Tras examinar las cuestiones anteriores, el Comité constituyó el Grupo de trabajo sobre el reciclaje de buques bajo la presidencia de la Sra. Claude Wohrer (Francia), con el siguiente mandato:

"Teniendo en cuenta las observaciones, propuestas y decisiones formuladas en el Pleno, se encarga al Grupo de trabajo sobre el reciclaje de buques lo siguiente:

- .1 seguir elaborando el proyecto de directrices para el reconocimiento y la certificación de los buques en virtud del Convenio de Hong Kong, utilizando como base el texto que figura en el documento MEPC 64/3/3 y teniendo en cuenta las observaciones y propuestas formuladas en el documento MEPC 64/3/5;
- .2 seguir elaborando el proyecto de directrices para la inspección de buques en virtud del Convenio de Hong Kong, utilizando como base el texto que figura en el documento MEPC 64/3/2 y teniendo en cuenta las observaciones y propuestas formuladas en el documento MEPC 64/3/6;
- .3 examinar las observaciones y propuestas formuladas en los documentos MEPC 64/3, MEPC 64/3/1 y MEPC 64/3/4 de seguir estableciendo valores umbral y exenciones aplicables en virtud del Convenio de Hong Kong;
- .4 examinar si debería constituirse un grupo de trabajo por correspondencia interperiodos sobre el reciclaje de buques a fin de abordar los valores umbral y las exenciones, y, de ser así, recomendar su constitución y elaborar un proyecto de mandato para el Grupo; y
- .5 presentar un informe por escrito al Pleno el jueves 4 de octubre de 2012."

Informe del Grupo de trabajo sobre el reciclaje de buques

3.9 El Comité examinó y aprobó en general el informe del Grupo de trabajo (MEPC 64/WP.9), y en particular (a menos que se diga lo contrario, los números de párrafo y de anexo corresponden a los del documento MEPC 64/WP.9):

- .1 tomó nota de las deliberaciones del Grupo acerca de la elaboración del proyecto de directrices para el reconocimiento y la certificación de los buques en virtud del Convenio de Hong Kong (párrafos 4 a 19 y anexo del anexo 1);
- .2 adoptó las *Directrices de 2012 para el reconocimiento y la certificación de los buques en virtud del Convenio de Hong Kong* mediante la resolución MEPC.222(64), que figura en el anexo 2 del presente informe;
- .3 tomó nota de las deliberaciones del Grupo sobre la elaboración del proyecto de directrices para la inspección de buques en virtud del Convenio de Hong Kong (párrafos 20 a 31 y anexo del anexo 2);
- .4 adoptó las *Directrices de 2012 para la inspección de buques en virtud del Convenio de Hong Kong* mediante la resolución MEPC.223(64), que figura en el anexo 3 del presente informe.

Al adoptar las *Directrices de 2012 para la inspección de buques en virtud del Convenio de Hong Kong*, y en relación con la sección 2.2, el Comité examinó una pregunta de una delegación sobre el modo en que un funcionario encargado de la supervisión por el Estado rector del puerto puede determinar si hay incongruencias en el inventario de materiales potencialmente peligrosos cuando las Directrices no incluyen ninguna disposición directa sobre su inspección. El Comité acordó que, de conformidad con la sección 2.1.1, el funcionario encargado de la supervisión por el Estado rector del puerto inspecciona primero el Certificado internacional sobre el inventario de materiales potencialmente peligrosos o el Certificado internacional de buque listo para el reciclaje, que se complementan con el inventario de materiales potencialmente peligrosos, tal como se indica en el párrafo 22 del informe del Grupo de trabajo (MEPC 64/WP.9);*

- .5 tomó nota de las deliberaciones sobre la elaboración de valores umbral y exenciones aplicables a los materiales que deben enumerarse en los inventarios de materiales potencialmente peligrosos (párrafos 34 a 40); y

* La delegación de España planteó dos cuestiones en particular con miras a que el Comité facilite orientaciones más claras en su próximo periodo de sesiones: a) cómo determinará el funcionario encargado de la supervisión por el Estado rector del puerto, en el curso de la inspección inicial de los certificados del buque que incluyan el inventario de materiales potencialmente peligrosos, sin llegar a realizar una inspección física, que existen motivos fundados para estimar que el antedicho inventario no representa correctamente la estructura o el equipo del buque; y b) si la no actualización del antedicho inventario del buque, en el momento del reconocimiento de renovación, debería considerarse como una deficiencia que dé lugar a detención durante inspecciones subsiguientes en el marco de la supervisión por el Estado rector del puerto.

- .6 se mostró de acuerdo con la constitución de un grupo de trabajo por correspondencia interperiodos sobre el reciclaje de buques, coordinado por los Estados Unidos,² y aprobó el mandato siguiente para el Grupo:

"A partir de los resultados del MEPC 64 y del informe del Grupo de trabajo (MEPC 64/WP.9), se encarga al Grupo de trabajo por correspondencia sobre el reciclaje de buques lo siguiente:

- .1 elaborar valores umbral y exenciones aplicables a los materiales que deben enumerarse en los inventarios de materiales potencialmente peligrosos y examinar la necesidad de enmendar en consecuencia las *Directrices de 2011 para la elaboración del inventario de materiales potencialmente peligrosos*; y
- .2 informar de los resultados de sus deliberaciones al MEPC 65."

3.10 El Comité dio las gracias a la Presidenta, a los miembros del Grupo de trabajo y al Secretario (Sr. Nikos Mikelis) por su ardua y eficiente labor.

4 CONTAMINACIÓN ATMOSFÉRICA Y EFICIENCIA ENERGÉTICA

4.1 El Comité acordó que se examinaran, además de los documentos presentados en relación con este punto del orden del día, el documento MEPC 64/7/1 sobre la fecha en la que es obligatorio llevar el SEEMP a bordo de los buques existentes, y el documento MEPC 64/7/3, sobre la interpretación unificada relativa a cómo cumplimentar el Suplemento del Certificado internacional de prevención de la contaminación atmosférica (Certificado IAPP).

ORDEN DE LAS DELIBERACIONES

4.2 El Comité examinó las distintas cuestiones en el orden siguiente:

Proyecto de resolución MEPC

- .1 el proyecto de resolución MEPC sobre el fomento de la cooperación técnica y la transferencia de tecnología relacionadas con la mejora de la eficiencia energética de los buques;

Contaminación ocasionada por los buques

- .2 resultados del BLG 16;
- .3 Suplemento del Certificado internacional de prevención de la contaminación atmosférica (Certificado IAPP);

²

Coordinador:

Sra. Kris Gilson, REM, CHMM
Office of Environment, MAR-410, Mail Drop #1
Department of Transportation, U.S. Maritime Administration
Southeast Federal Center, West Bldg
1200 New Jersey Ave SE, Washington, DC 20590
Teléfono: 202.366.1939
Facsímil: 202.366.5904
Teléfono móvil: 202.492.0479
Correo electrónico: kristine.gilson@dot.gov

-
- .4 evaluación de la disponibilidad de fueloil en virtud del Anexo VI del Convenio MARPOL;
 - .5 examen de los avances tecnológicos que se hayan producido a fin de implantar las normas del nivel III sobre las emisiones de NO_x;
 - .6 tratamiento de las sustancias que agotan la capa de ozono utilizadas para los servicios de mantenimiento de buques;
 - .7 vigilancia del azufre correspondiente a 2011;
 - .8 Directrices para la certificación de motores que utilicen sistemas de postratamiento de los gases de escape mediante reducción catalítica selectiva (SCR);
 - .9 suministro de energía eléctrica desde tierra;

Eficiencia energética de los buques

- .10 interpretaciones unificadas del capítulo 4 del Anexo VI del Convenio MARPOL;
- .11 directrices para determinar la potencia de propulsión y velocidad mínimas que permitan realizar maniobras seguras en condiciones meteorológicas desfavorables;
- .12 prueba de velocidad y prueba con modelo;
- .13 proyecto de curso modelo de la OMI sobre la explotación eficiente de los buques;
- .14 directrices para el cálculo del EEDI;
- .15 cuestiones relativas al SEEMP;
- .16 orientaciones para el tratamiento de las tecnologías innovadoras de eficiencia energética;
- .17 directrices para el cálculo del coeficiente f_w ;
- .18 labor conforme al plan de trabajo para las medidas de eficiencia energética; y
- .19 medidas de eficiencia energética.

PROYECTO DE RESOLUCIÓN MEPC SOBRE EL FOMENTO DE LA COOPERACIÓN TÉCNICA Y LA TRANSFERENCIA DE TECNOLOGÍA RELACIONADAS CON LA MEJORA DE LA EFICIENCIA ENERGÉTICA DE LOS BUQUES

4.3 El Comité recordó que el MEPC 62 había acordado que la creación de capacidad, la asistencia técnica y la transferencia de tecnología eran elementos importantes en un futuro marco normativo general para fomentar la eficiencia energética del transporte marítimo internacional, y había incluido la regla 23 del Anexo VI del Convenio MARPOL sobre el fomento de la cooperación técnica y la transferencia de tecnología relacionadas con

la mejora de la eficiencia energética de los buques, en las enmiendas adoptadas mediante la resolución MEPC.203(62). El MEPC 62 también había acordado elaborar una resolución MEPC sobre este tema (MEPC 62/24, párrafos 6.94 y 6.101).

4.4 El Comité también recordó que el Presidente del MEPC 63 había presentado, mediante el documento MEPC 63/5/4, un proyecto de resolución MEPC sobre la creación de capacidad, la asistencia técnica y la transferencia de tecnología en relación con las medidas de eficiencia energética de los buques.

4.5 El Comité recordó asimismo que el MEPC 63 prosiguió con la elaboración del proyecto de resolución MEPC. Sin embargo, por falta de tiempo y debido a las preocupaciones planteadas por algunas delegaciones, no se pudo ultimar el proyecto de resolución. El MEPC 63 acordó proseguir la labor sobre el proyecto de resolución en el MEPC 64 con miras a su adopción (MEPC 63/23, párrafo 4.74).

4.6 El Comité examinó los siguientes documentos relacionados con el proyecto de resolución MEPC: MEPC 64/4/1 (Presidente), MEPC 64/4/22 (Vicepresidente), MEPC 64/4/24 (Angola, China, Jamaica, Nigeria, Sudáfrica y Venezuela), MEPC 64/4/30 (Angola, Argentina, Brasil, China, India, Jamaica, Nigeria, Perú, Sudáfrica y Venezuela) MEPC 64/4/44 (Alemania, Australia, Canadá, Estados Unidos, Islas Marshall, Japón y Noruega), MEPC 64/4/46 (Sudáfrica) y las partes pertinentes del documento MEPC 64/5/9 (Arabia Saudita, Brasil, China, India, Perú y Sudáfrica).

4.7 El Presidente explicó al Comité que, al evaluar los avances alcanzados entre el MEPC 62 y la apertura del actual periodo de sesiones, las opiniones manifestadas en los documentos correspondientes al actual periodo de sesiones señalaban tres cuestiones importantes que, si se abordan de manera precisa, constructiva y mediante la colaboración, podría lograrse que llegasen a convergir las opiniones diferentes.

4.8 El Presidente señaló que estas tres cuestiones eran: las responsabilidades comunes pero diferenciadas, la transferencia de tecnología y la financiación:

- .1 con respecto a la cuestión de las responsabilidades comunes pero diferenciadas, el Presidente explicó que el Grupo de trabajo podría ofrecer, si no se llegaba a un acuerdo, opciones de formulaciones diferentes incluso la opción de incluir corchetes sin texto, lo que significaría que no se incluyeran las responsabilidades comunes pero diferenciadas;
- .2 con respecto a la cuestión de la transferencia de tecnología, el Presidente explicó que el Grupo de trabajo debería centrarse en qué es lo que se necesita en vez de en el proceso exacto, que debería describirse en el marco de la tercera cuestión; y
- .3 sobre la cuestión de la financiación, el Presidente explicó que el Grupo de trabajo debería conformar el proceso y dejar que los pormenores fuesen examinados por un órgano diferente, tal como pudiera ser un grupo de expertos o un foro, etc.

4.9 La antedicha explicación del Presidente convenció al Comité, y éste convino en remitir todos los documentos sobre el proyecto de resolución MEPC a un grupo de trabajo especializado a este respecto, sin un debate general en el Pleno, como continuación de la labor del Grupo de trabajo constituido durante el último periodo de sesiones.

Constitución del Grupo de trabajo encargado del proyecto de resolución sobre el fomento de la cooperación técnica y la transferencia de tecnología relacionadas con la mejora de la eficiencia energética de los buques

4.10 El Comité constituyó el Grupo de trabajo encargado del proyecto de resolución sobre el fomento de la cooperación técnica y la transferencia de tecnología relacionadas con la mejora de la eficiencia energética de los buques, bajo la presidencia del Sr. Arsenio Domínguez (Panamá), con el siguiente mandato:

"Se encomienda al Grupo de trabajo encargado del proyecto de resolución sobre el fomento de la cooperación técnica y la transferencia de tecnología relacionadas con la mejora de la eficiencia energética de los buques que, teniendo en cuenta los documentos presentados y los tres puntos identificados por el Presidente como base de las deliberaciones, a saber, el principio de las responsabilidades comunes pero diferenciadas, la transferencia de tecnología y la financiación, lleve a cabo las siguientes tareas:

- .1 examinar y ultimar el texto correspondiente a los siguientes puntos específicos:
 - .1 responsabilidades comunes pero diferenciadas;
 - .2 transferencia de tecnología; y
 - .3 financiación;
- .2 ultimar el resto del texto basándose en el documento MEPC 64/4/1; y
- .3 presentar un informe por escrito al Pleno."

Resultados del Grupo de trabajo encargado del proyecto de resolución sobre el fomento de la cooperación técnica y la transferencia de tecnología relacionadas con la mejora de la eficiencia energética de los buques

4.11 El Comité recibió el informe del Grupo de trabajo encargado del proyecto de resolución sobre el fomento de la cooperación técnica y la transferencia de tecnología relacionadas con la mejora de la eficiencia energética de los buques (MEPC 64/WP.10). Al presentar el informe, el Presidente del Grupo de trabajo, Sr. Arsenio Domínguez (Panamá), destacó que el Grupo de trabajo había:

- .1 alcanzado progresos adicionales importantes en pos de la ultimación del proyecto de texto de la resolución sobre el fomento de la cooperación técnica y la transferencia de tecnología relacionadas con la mejora de la eficiencia energética de los buques, tal como figura en el anexo del documento MEPC 64/WP.10;
- .2 acordado pedir que el Secretario General examinase la conveniencia de nombrar un punto de coordinación en el ámbito de la Secretaría, sin que eso supusiera costos adicionales para la Organización, para apoyar a los Estados Miembros que soliciten asistencia en relación con el fomento de la cooperación técnica y la transferencia de tecnología relacionadas con la mejora de la eficiencia energética de los buques; y
- .3 acordado invitar al Comité a que hiciese uso del proyecto de resolución sobre el fomento de la cooperación técnica y la transferencia de tecnología relacionadas con la mejora de la eficiencia energética de los buques, que figura en el anexo del documento MEPC 64/WP.10, como base para deliberaciones ulteriores.

4.12 El Comité acordó que el texto del anexo del documento MEPC 64/WP.10 constituía el acuerdo provisional del Comité acerca del proyecto de resolución sobre el fomento de la cooperación técnica y la transferencia de tecnología relacionadas con la mejora de la eficiencia energética de los buques.

4.13 Este acuerdo supone una base sólida para la ultimación de la resolución en el MEPC 65 (13-17 de mayo de 2013). A este respecto, el Comité acordó que los documentos que se presenten en el MEPC 65 sobre este tema deberían restringirse a observaciones en relación con párrafos específicos del proyecto de resolución.

4.14 El Presidente y Vicepresidente ofrecieron sus servicios para colaborar con las delegaciones interesadas durante el lapso interperiodos en el marco de discusiones oficiosas a fin de facilitar que se ultime la resolución en el MEPC 65.

4.15 El Comité, tras recordar los razonamientos expuestos en los párrafos 4.7 y 4.8 acordó volver a constituir el Grupo de trabajo encargado del proyecto de resolución MEPC sobre el fomento de la cooperación técnica y la transferencia de tecnología relacionadas con la mejora de la eficiencia energética de los buques en el próximo periodo de sesiones, con el mismo mandato.

4.16 Tal como se solicitó, en el anexo 4 figura la declaración realizada por la delegación de Venezuela.

CONTAMINACIÓN ATMOSFÉRICA OCASIONADA POR LOS BUQUES

Resultados del BLG 16

4.17 El Comité tomó nota de que el BLG 16 había examinado cuestiones relativas a la utilización de la vigilancia continua de NO_x para demostrar el cumplimiento de los límites de emisiones de NO_x del nivel III, y había examinado en más detalle las repercusiones que tienen en el Ártico las emisiones de carbono negro procedentes del transporte marítimo internacional (BLG 16/16, párrafos 8.7 a 8.13 y 15.1 a 15.19).

4.18 El Comité también tomó nota de que el BLG 16 había preparado una nueva lista de prioridades de las directrices cuya elaboración es necesaria para apoyar la implantación y el cumplimiento del Anexo VI del Convenio MARPOL y el Código Técnico sobre los NO_x, 2008, y había constituido un grupo de trabajo por correspondencia para que avanzara en la elaboración de las directrices y los documentos orientativos restantes como consecuencia de las enmiendas al Anexo VI del Convenio MARPOL y el Código Técnico sobre los NO_x, 2008 (BLG 16/16, párrafos 8.58 y 8.59).

Muestreo del fueloil consumido a bordo de los buques

4.19 El Comité recordó que el MEPC 62, tras tomar nota de que era necesario establecer procedimientos separados para el muestreo del fueloil que se consume a bordo, había refrendado el mandato del BLG 16 de elaborar un proyecto de directrices relativas al procedimiento de muestreo del fueloil utilizado a bordo de los buques, fijando en 2012 el año de ultimación previsto (MEPC 62/24, párrafo 4.56.1).

4.20 El Comité tomó nota de que durante las deliberaciones mantenidas en el BLG 16, varias delegaciones habían respaldado la elaboración de directrices para un procedimiento de muestreo que permita efectuar un control en virtud de lo dispuesto en las reglas 14.4 y 14.6 del Anexo VI del Convenio MARPOL, al reconocer que durante las inspecciones de la supervisión por el Estado rector del puerto y de los Estados de abanderamiento se muestrea fueloil para permitir la verificación de su consumo a bordo del buque.

4.21 El Comité también tomó nota de que otras delegaciones habían opinado que, en virtud de lo dispuesto en la regla 14 del Anexo VI del Convenio MARPOL, el muestreo del fueloil consumido a bordo de los buques no se identifica como medio para determinar el cumplimiento, y que existe la posibilidad de que los buques se retengan indebidamente con fines de muestreo y análisis de fueloil. Varias delegaciones indicaron que, de ser necesarias dichas directrices para el muestreo, serían también necesarias las enmiendas al Anexo VI del Convenio MARPOL.

4.22 El Comité tomó nota, además, de que el BLG 16 había acordado informar al Comité sobre estas deliberaciones y no elaborar directrices ni orientaciones sobre el procedimiento de muestreo del fueloil consumido a bordo de los buques.

4.23 El Comité acordó encargar al Grupo de trabajo sobre la contaminación atmosférica y la eficiencia energética que examinase esta cuestión y recomendase al Comité un modo adecuado de proceder.

Interpretación unificada de los incineradores de a bordo de alimentación continua

4.24 El Comité tomó nota de que el BLG 16 había examinado el documento BLG 16/11/4 (Alemania y la IACS) en el que se proponía una interpretación unificada para la utilización de fangos de hidrocarburos en el proceso de calentamiento de los incineradores de a bordo de alimentación continua, y había elaborado el proyecto de interpretación unificada que figura en el anexo 6 del documento BLG 16/16 para que el MEPC lo examinase y aprobase.

4.25 El Comité aprobó la interpretación unificada sobre los incineradores de a bordo de alimentación continua y encargó a la Secretaría que la distribuyera, junto con las interpretaciones unificadas a las que se hace referencia en el párrafo 4.112.5 mediante la circular MEPC.1/Circ.795.

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

4.26 El Comité recordó que el MEPC 63 había examinado el documento MEPC 63/7/8 (IACS), en el que se hace hincapié en que la sección 2.3 del suplemento del Certificado IAPP dará lugar a situaciones que no reflejan con exactitud los medios actuales o futuros por los cuales se tiene la intención de explotar el buque cuando se encuentre dentro o fuera de una zona de control de las emisiones (ECA), o cuando entren en vigor límites de azufre inferiores. El MEPC 63 acordó invitar a la IACS a que elaborara una interpretación unificada sobre el particular (MEPC 63/23, párrafo 4.45).

4.27 El Comité examinó el documento MEPC 64/7/3 (IACS) en el que se facilita la interpretación unificada MPC 101 de la IACS sobre la cumplimentación del suplemento del Certificado internacional de prevención de la contaminación atmosférica (Certificado IAPP). La IACS interpreta que el enunciado de la sección 2.3 del suplemento "según consta en las notas de entrega de combustible" significa que puede ponerse una "x" por adelantado en todas las casillas pertinentes, y se reconoce que las notas de entrega de combustible son un medio para verificar posteriormente que el buque está operando de una manera que responde a la intención de la sección 2.3.

4.28 El Comité acordó encargar al Grupo de trabajo sobre contaminación atmosférica y eficiencia energética que elaborara un proyecto de interpretación unificada basándose en la interpretación unificada MPC 101 de la IACS.

Evaluación de la disponibilidad del fueloil en virtud del Anexo VI del Convenio MARPOL

4.29 El Comité recordó que el MEPC 62 había examinado los documentos MEPC 62/4/5 (Estados Unidos), que contiene el informe del Grupo de trabajo por correspondencia sobre la evaluación de la disponibilidad del fueloil en virtud del Anexo VI del Convenio MARPOL, incluido un proyecto de marco metodológico para examinar la disponibilidad de combustible reglamentario; y MEPC 62/4/21 (ICS), que contiene observaciones sobre la necesidad de validar y perfeccionar con prontitud un modelo de disponibilidad de combustible.

4.30 El Comité recordó también que algunas delegaciones habían respaldado la propuesta de la ICS de realizar un estudio preliminar durante el periodo 2012-2013, centrado en la disponibilidad de fueloil reglamentario en las zonas de control de las emisiones (ECA). Otras delegaciones opinaron que la realización de dicho estudio preliminar no se traduciría en una validación eficaz del suministro mundial de fueloil reglamentario en 2020, dado que el ámbito de aplicación del estudio se limitaría únicamente a las ECA (MEPC 62/24, párrafos 4.44 a 4.49).

4.31 El Comité tomó nota de que no se habían presentado documentos en el MEPC 63 sobre esta cuestión y acordó invitar a los Gobiernos Miembros y a las delegaciones interesadas a que presentaran propuestas concretas al MEPC 64 para examinarlas más a fondo.

4.32 El Comité examinó el documento MEPC 64/4/17 (ICS), en el que se propone que, en el periodo 2012-2014, se utilice el modelo de disponibilidad del fueloil propuesto por el Grupo de trabajo por correspondencia sobre la evaluación de la disponibilidad del fueloil en virtud del Anexo VI del Convenio MARPOL para llevar a cabo un estudio preliminar que establezca hipótesis de disponibilidad de combustible en el periodo 2015-2016. La ICS considera que una evaluación preliminar basada en datos de disponibilidad de fueloil reglamentario en zonas de control de las emisiones facilitaría información esencial para validar y perfeccionar el modelo, antes del examen crucial de la disponibilidad del fueloil prescrito en la regla 14.8 del Anexo VI del Convenio MARPOL.

4.33 El Comité examinó el documento MEPC 64/4/41 (Estados Unidos), en el que se manifiesta oposición a iniciar en fecha temprana la evaluación de la disponibilidad del fueloil en virtud del Anexo VI del Convenio MARPOL ya que los resultados de un análisis preliminar anterior aportarían escaso valor al evaluar la disponibilidad del combustible en 2020, por varios motivos. Estados Unidos ha llegado a la conclusión de que no es probable que un análisis adicional, que se realice bien para un periodo anterior o para un conjunto de normas diferente, logre una mayor fiabilidad, y además acarrearía un costo adicional.

4.34 Varias delegaciones reconocieron que un estudio preliminar para la evaluación de la disponibilidad de fueloil reglamentario en 2020 podría facilitar información adicional a distintos sectores, tales como las operaciones al por menor y la distribución de las refinerías a los proveedores, etc., y que podría ser importante para determinar lo antes posible las medidas necesarias para garantizar la disponibilidad de fueloil reglamentario, por lo que respaldaron el estudio preliminar propuesto por la ICS.

4.35 Otras delegaciones opinaron que el estudio preliminar no podría facilitar una seguridad adicional con respecto a la disponibilidad de fueloil reglamentario dada la diferencia de los límites de azufre que presentan los combustibles objeto de estudio y la ubicación geográfica específica de las ECA en que debe utilizarse el fueloil reglamentario, y señalaron que la metodología de evaluación elaborada por el Grupo de trabajo por correspondencia contiene modelos probados que no es necesario volver a validar, por lo que no respaldaron el estudio preliminar propuesto por la ICS.

4.36 El Comité acordó que este asunto debería volver a examinarse en un periodo de sesiones futuro e invitó a las delegaciones interesadas a que presentaran sus propuestas al MEPC 66.

Examen de la situación de los avances tecnológicos a fin de implantar las normas relativas a las emisiones de NO_x de nivel III

4.37 El Comité recordó que en la regla 13.10 del Anexo VI del Convenio MARPOL se pide un "examen de los avances tecnológicos que se hayan producido" a fin de implantar las normas de nivel III sobre las emisiones de NO_x, que debería iniciarse en 2012 y ultimarse en 2013 a más tardar, y que, tras examinar esta cuestión y acordar un mandato, el MEPC 62 había constituido un grupo de trabajo por correspondencia para llevar a cabo este examen (MEPC 62/24, párrafo 4.24).

4.38 El Comité examinó los documentos MEPC 64/4/16 y MEPC 64/INF.8 (Estados Unidos), que contienen el informe provisional del Grupo de trabajo por correspondencia sobre la evaluación de los avances tecnológicos que se hayan producido a fin de implantar las normas de nivel III sobre las emisiones de NO_x en virtud del Anexo VI del Convenio MARPOL. El Grupo de trabajo por correspondencia consiguió importantes logros a la hora de definir y evaluar las tecnologías que cabe prever que se utilicen para satisfacer los límites de emisiones de NO_x de nivel III, especialmente por lo que se refiere a la reducción catalítica selectiva (SCR) y recirculación de los gases de escape (EGR). En el MEPC 65 se presentará un informe definitivo, que incluirá una recomendación acerca de si el plazo establecido en la regla 13.5.1.1 del anexo VI del Convenio MARPOL debería mantenerse o si es necesario ajustarlo y, en tal caso, el razonamiento que sustenta tal prórroga.

4.39 El Comité examinó el documento MEPC 64/4/35 (Japón) que expone los resultados de los avances técnicos de los sistemas SCR de cara al cumplimiento de la norma de emisiones de NO_x de nivel III, que incluye información sobre pruebas a bordo de los sistemas SCR. El Japón destacó que los resultados del proyecto indican que los sistemas SCR pueden cumplir de forma satisfactoria los límites de las emisiones de NO_x de nivel III, según se estipula en la regla 13.5.1.1 del Anexo VI del Convenio MARPOL. El Japón ha llegado a la conclusión de que la reducción catalítica selectiva es una tecnología que los buques pueden emplear a fin de cumplir las normas de emisiones de NO_x de nivel III.

4.40 ICOMIA opinó que estaba por demostrar que todos los proyectos de yates pueden satisfacer las demandas de los sistemas de tratamiento de SCR y seguir siendo comercialmente viables. ICOMIA opinó que todos los aspectos del cumplimiento de nivel III, incluido el examen de la certificación y el cumplimiento del límite de nivel III en condiciones operacionales, deben evaluarse con todo detalle, tal como se solicitó en la declaración que figura en el anexo 5.

4.41 El Comité acordó examinar esta cuestión más a fondo en el MEPC 65 cuando se presente el informe definitivo del Grupo de trabajo por correspondencia.

Tratamiento de las sustancias que agotan la capa de ozono utilizadas para los servicios de mantenimiento de buques

4.42 El Comité recordó que el MEPC 63 había acordado encargar a la Secretaría que continuara comunicándose con la Secretaría del Ozono y facilitara información actualizada sobre la labor del Protocolo de Montreal al MEPC para contribuir a las deliberaciones del Comité (MEPC 63/23, párrafo 4.54).

4.43 El Comité examinó el documento MEPC 64/4/4 (Secretaría), que presenta información actualizada sobre el examen de las Partes en el Protocolo de Montreal acerca del tratamiento de las sustancias que agotan la capa de ozono utilizadas por el sector del transporte marítimo internacional.

4.44 El Comité tomó nota de los documentos MEPC 64/INF.10 (Secretaría) que recoge el informe correspondiente a un estudio sobre el tratamiento de las sustancias que agotan la capa de ozono utilizadas para los servicios de mantenimiento de los buques, llevado a cabo por Lloyd's Register; y MEPC 64/INF.28 (Secretaría), que presenta los resultados de la 32ª reunión del Grupo de trabajo de composición abierta de las Partes en el Protocolo de Montreal, que incluye un proyecto de decisión sobre el comercio de sustancias controladas en buques que naveguen bajo pabellón extranjero.

4.45 El Comité acordó pedir a la Secretaría que continuara comunicándose con la Secretaría del Ozono y facilitara información actualizada sobre la labor del Protocolo de Montreal, con miras a examinarla en su próximo periodo de sesiones para facilitar las deliberaciones del Comité sobre esta cuestión.

Vigilancia del azufre correspondiente a 2011

4.46 El Comité recordó que, de conformidad con lo dispuesto en la regla 14.2 del Anexo VI del Convenio MARPOL y en las "Directrices de 2010 para la vigilancia del contenido medio de azufre a escala mundial del fueloil suministrado para uso a bordo de los buques", adoptadas mediante la resolución MEPC.192(61), los resultados de la vigilancia del azufre deberían presentarse todos los años en el siguiente periodo de sesiones del Comité (en este caso, el MEPC 64).

4.47 El Comité tomó nota de la información facilitada en el documento MEPC 64/4 (Secretaría) sobre los resultados de la vigilancia del contenido medio de azufre a escala mundial del fueloil suministrado para uso a bordo de los buques en 2011, de los que se desprende que en 2011 el contenido medio de azufre del combustible residual fue de 2,65 %, y del combustible destilado de 0,14 %.

Directrices para la certificación de motores que utilicen sistemas de reducción catalítica selectiva (SCR)

4.48 El Comité recordó que el MEPC 62 había adoptado, mediante la resolución MEPC.198(62), las "Directrices de 2011 para abordar aspectos adicionales del Código técnico sobre los NO_x 2008 relativos a prescripciones específicas aplicables a los motores diésel marinos equipados con sistemas de reducción catalítica selectiva" (MEPC 62/24, párrafo 4.56.5).

4.49 El Comité examinó el documento MEPC 64/4/2 (EUROMOT), en el que se propone modificar la fórmula utilizada para derivar los índices de reducción de los NO_x en el párrafo 2.3.11 de las Directrices de 2011. Habida cuenta de las diferencias entre las condiciones a bordo y las condiciones de referencia para el ensayo previo a la certificación, EUROMOT puso de relieve que el denominador de la fórmula de obtención del índice de reducción de los NO_x debería ser $c_{\text{entrada, certificación previa}}$ en lugar de c_{entrada} .

4.50 El Comité examinó el documento MEPC 64/4/40 (Estados Unidos) que se opone a enmendar las Directrices de 2011 según la propuesta de EUROMOT, ya que la enmienda parte de la hipótesis de que todos los controladores de la dosis de agente reductor del SCR serán de tipo "alimentación anticipada", lo cual significa que el controlador dosificará el agente reductor en función de un índice predeterminado. Estados Unidos considera que la

aceptación de la enmienda de EUROMOT alentaría la calibración del SCR a condiciones ideales del banco de pruebas (control anticipado de la alimentación), lo que podría dar lugar a mayores emisiones de NO_x en condiciones reales, y que deberían también tenerse en cuenta los controladores de dosis del tipo "retroalimentación", que son de uso común en aplicaciones móviles en tierra.

4.51 Algunas delegaciones opinaron que debería permitirse que los dos tipos de sistemas de control para el índice de inyección para el agente reductor de la SCR (control anticipado de alimentación y control de retroalimentación) cumplieran el límite de emisiones de NO_x del nivel III.

4.52 La mayoría no respaldó las enmiendas a las Directrices de 2011 propuestas por EUROMOT, y algunas delegaciones señalaron que es posible que se reduzca el rigor de las prescripciones de la regla 13 del Anexo VI del Convenio MARPOL.

Suministro de energía eléctrica desde tierra

4.53 El Comité recordó que el MEPC 54 había examinado el documento MEPC 54/4/3 (Alemania y Suecia) en el que se propone normalizar las conexiones para el suministro de energía eléctrica desde tierra a los buques atracados en puertos, y que el MEPC 55 había examinado el documento MEPC 55/4/6 (Secretaría), que contiene un informe sobre el suministro de energía eléctrica desde tierra, y dos documentos con observaciones sobre dicho informe (MEPC 55/4/13 (Suecia) y MEPC 55/4/10 (IMarEST)).

4.54 El Comité recordó también que el MEPC 59 había tomado nota de la información facilitada por la ISO (MEPC 59/4/11) sobre la situación de la labor de normalización de la ISO y la CEI respecto de la alimentación eléctrica desde tierra a los buques en puerto ("cold ironing") (suministro eléctrico en puerto). Posteriormente la ISO y la CEI han publicado las especificaciones disponibles al público CEI/PAS 60092-510:2009.

4.55 El Comité examinó el documento MEPC 64/4/3 (Secretaría), en el que se presenta información sobre la elaboración de una norma internacional y la creciente disponibilidad en puertos de muelles en los que se puede suministrar energía eléctrica desde tierra a un buque equipado adecuadamente.

4.56 El Comité tomó nota de la información de que la ISO había publicado en julio de 2012 una norma ISO/IEC/IEEE 80005-1 sobre el suministro de energía eléctrica desde tierra ("cold ironing"), y de que una lista de los puertos que ofrecen suministro de energía eléctrica desde tierra está disponible en el sitio en la Red de la IAPH, tal como se indica en el documento MEPC 64/4/3.

4.57 La mayoría opinó que los puertos equipados con suministro de energía eléctrica desde tierra son limitados y que, en la presente etapa, no deberían elaborarse prescripciones obligatorias para el suministro de energía eléctrica desde tierra.

4.58 El Comité acordó pedir a la Secretaría que distribuyera la información relativa al suministro de energía eléctrica desde tierra, por ejemplo, listas de las normas y puertos pertinentes que ofrezcan suministro de energía eléctrica desde tierra, por medio de la circular MEPC.1/Circ.794.

EFICIENCIA ENERGÉTICA DE LOS BUQUES

4.59 El Comité recordó que en el MEPC 62 se habían adoptado enmiendas al Anexo VI del Convenio MARPOL que incorporan un nuevo capítulo 4 con reglas sobre la eficiencia energética de los buques, lo cual hace obligatorio el EEDI para los buques nuevos y el SEEMP para todos los buques (MEPC 62/24, párrafo 6.111).

4.60 El Comité recordó también que en el MEPC 63 se habían adoptado cuatro importantes directrices para apoyar la implantación del nuevo capítulo 4 del Anexo VI del Convenio MARPOL, y se habían identificado otras directrices e interpretaciones unificadas que sería necesario elaborar lo antes posible, a fin de garantizar la implantación sin contratiempos de las enmiendas, que entrarían en vigor el 1 de enero de 2013.

Interpretaciones unificadas del capítulo 4 del Anexo VI del Convenio MARPOL*Definición de "buque nuevo" para las fases 1, 2 y 3, y "transformación importante"*

4.61 El Comité tomó nota de que el MEPC 63 había examinado los documentos MEPC 63/4/9 (China) y MEPC 63/4/12 (IACS), en los que se pide una interpretación de la expresión "buque nuevo" para las fases 1, 2 y 3, y de "transformación importante" en la regla 2.24 del Anexo VI del Convenio MARPOL. En el MEPC 63 se acordó que debería elaborarse una interpretación unificada de la expresión "transformación importante" utilizando el documento MEPC 63/4/12 (IACS) como referencia y teniendo en cuenta las observaciones formuladas en el documento MEPC 63/4/9 (China), y se invitó a la IACS a elaborar un proyecto de interpretación unificada y presentarlo en el MEPC 64 para su examen (MEPC 63/23, párrafo 4.24).

4.62 El Comité examinó el documento MEPC 64/4/12 (IACS), que contiene un proyecto de interpretación unificada de la definición de "buque nuevo" para las fases 1, 2 y 3 del marco del EEDI, así como una interpretación de la expresión "transformación importante". La IACS preparó dos posibles interpretaciones para la definición de "buque nuevo" basadas en la definición de "buque nuevo" para la fase 0.

4.63 El Comité examinó el documento MEPC 64/4/45 (Estados Unidos), en el que se propone una interpretación de la expresión "transformación importante", en la regla 2.24.4 del Anexo VI del Convenio MARPOL, de conformidad con la cual se consideraría que dicha regla se refiere a cualquier transformación, independientemente de su magnitud, que hiciese que el buque estuviera sujeto a las disposiciones pertinentes del Convenio MARPOL si fuera un buque de construcción nueva en vez de un buque de construcción previa. Estados Unidos facilitó una lista de siete preguntas para evaluar si se trata de una transformación importante.

4.64 El Comité recordó remitir estos documentos al Grupo de trabajo para que siguiera examinándolos y le encargó que elaborara interpretaciones unificadas.

Fecha en la que es obligatorio llevar el SEEMP a bordo de los buques existentes

4.65 El Comité recordó que el MEPC 63 había examinado el documento MEPC 63/7/7 (IACS) en el cual se solicita la opinión del Comité sobre la regla 5.4.4 del Anexo VI del Convenio MARPOL, que estipula que la verificación de que hay un SEEMP a bordo de los buques existentes tendrá lugar en el primer reconocimiento intermedio o de renovación del Certificado IAPP que se efectúe el 1 de enero de 2013, o posteriormente. En el MEPC 63 se acordó invitar a la IACS a que elaborara un proyecto de interpretación unificada sobre esta cuestión y la presentara en el MEPC 64 para su examen (MEPC 63/23, párrafo 4.29).

4.66 El Comité examinó el documento MEPC 64/4/31 (IACS), que contiene una interpretación unificada de la IACS sobre la relación entre el Certificado internacional de eficiencia energética del buque (Certificado IEE) y el Certificado internacional de prevención de la contaminación atmosférica (Certificado IAPP), solicitada en el MEPC 63. La IACS deseaba aclarar que la validez del Certificado IAPP no debería verse afectada por la falta de un SEEMP antes del primer reconocimiento intermedio o de renovación que se efectúe el 1 de enero de 2013 o posteriormente. La IACS también deseaba aclarar si se tomarán medidas de supervisión por el Estado rector del puerto en relación con el SEEMP antes de que el buque esté obligado a llevar un certificado IEE.

4.67 El Comité examinó el documento MEPC 64/7/1 (Islas Marshall), en el que se solicita una aclaración sobre la implantación del capítulo 4 del Anexo VI del Convenio MARPOL con respecto a la fecha en la que es obligatorio llevar un SEEMP a bordo de los buques existentes. Las Islas Marshall presentaron dos opciones para la posible interpretación unificada sobre la fecha en que los buques existentes deberán llevar a bordo un SEEMP.

4.68 Algunas delegaciones opinaron que la opción 2 propuesta en el documento MEPC 64/7/1 sería una interpretación adecuada.

4.69 Otras delegaciones opinaron que, si se elegía la opción 2, coexistirían un buque que tuviera un SEEMP verificado y otro buque que tuviera un SEEMP no verificado aún. Esto iría en detrimento del rigor de las reglas del capítulo 4 del Anexo VI del Convenio MARPOL y podría causar confusión durante las inspecciones en el marco de la supervisión por el Estado rector del puerto.

4.70 El Comité acordó que debería elaborarse una interpretación unificada sobre la fecha en que los buques existentes deberán llevar a bordo un SEEMP basándose en la opción 1 del anexo del documento MEPC 64/7/1. El Comité encargó al Grupo de trabajo sobre contaminación atmosférica y eficiencia energética que elaborara las interpretaciones unificadas respecto de la fecha en la que es obligatorio llevar un SEEMP a bordo de los buques existentes.

4.71 El Comité acordó que el Grupo de trabajo debería examinar las observaciones formuladas por la República de Corea en el sentido de que debería elaborarse el SEEMP en el idioma de trabajo utilizado a bordo de los buques, así como las formuladas por la IACS sobre la necesidad de aclarar la aplicabilidad del SEEMP a las plataformas generales y de perforación, dado que no se especifican en las reglas 6.4 y 19 del Anexo VI del Convenio MARPOL.

Cálculo del EEDI prescrito para los buques especializados proyectados para el transporte de jugos de fruta a granel

4.72 El Comité examinó el documento MEPC 64/4/36/Rev.1 (Liberia y la ICS), en el que se propone que los buques dedicados al transporte de jugos de fruta en bodegas de carga refrigerada reciban el mismo trato que otros buques para carga refrigerada a los efectos de los cuadros 1 y 2 de la regla 21 del Anexo VI del Convenio MARPOL. Los coautores también propusieron elaborar una circular MEPC que contenga interpretaciones unificadas sobre la categoría que procede aplicar, en virtud de las reglas relativas al EEDI, a pequeños sectores de buques especializados dedicados a actividades específicas.

4.73 El Comité convino en remitir el documento al Grupo de trabajo sobre la contaminación atmosférica y de la eficiencia energética para que lo siga examinando.

Directrices para determinar la potencia de propulsión y velocidad mínimas que permitan realizar maniobras seguras en condiciones meteorológicas desfavorables

4.74 El Comité recordó que el MEPC 62 había convenido en introducir la regla 21.5, en la que se estipula que la potencia de propulsión instalada no será inferior a la necesaria para mantener la maniobrabilidad del buque en condiciones meteorológicas adversas como se define en las directrices que elaborará la Organización. El MEPC 63 tomó nota de que la IACS elaboraría una nueva iteración del proyecto de directrices para determinar la potencia de propulsión mínima que permita realizar maniobras seguras en condiciones meteorológicas desfavorables a tiempo para el MEPC 64, como medida provisional que conformaría la base de una solución permanente (MEPC 63/23, párrafo 4.17.5).

4.75 El Comité examinó los documentos MEPC 64/4/13 y MEPC 64/INF.7 (IACS, BIMCO, INTERCARGO, INTERTANKO y OCIMF) en los que se presenta un proyecto de directrices provisionales para determinar si la potencia de propulsión de que dispone un buque es la adecuada para mantener la maniobrabilidad en condiciones desfavorables. Los coautores elaboraron el proyecto de directrices provisionales basándose en un enfoque de evaluación en tres niveles, en el que se considera que los buques cuentan con la potencia de propulsión necesaria para mantener la maniobrabilidad en condiciones desfavorables si satisfacen alguno de los tres niveles de evaluación.

4.76 El Comité examinó el documento MEPC 64/4/37 (Grecia) en el que se recalca que el proyecto de directrices propuesto en el documento MEPC 64/4/13 no aborda satisfactoriamente las inquietudes existentes respecto de la potencia insuficiente en la fase 0, dado que la potencia mínima prescrita instalada resultante es considerablemente inferior a la de los proyectos actuales. Grecia considera que sería seguro y más adecuado trabajar con una prescripción provisional de velocidad mínima para la fase 0.

4.77 El Comité examinó el documento MEPC 64/4/42 (Japón y la República de Corea) en el que los autores se oponen a la propuesta formulada por Grecia en el documento MEPC 64/4/37. Los coautores destacaron que los niveles de potencia mínima correspondientes a la verificación del nivel 1 presentes en el proyecto de directrices deberían aplicarse a todos los buques existentes para su cumplimiento. Los coautores, tras tomar nota de que quedan muchas cuestiones pendientes de examinar detalladamente, propusieron que se constituya un grupo de trabajo por correspondencia para llevar a cabo dicho examen, y que las partes pertinentes de la resolución MSC.137(76): "Normas sobre maniobrabilidad de los buques" pueden utilizarse como directrices provisionales con carácter voluntario en la fase 0.

4.78 Algunas delegaciones apoyaron las prescripciones provisionales de velocidad mínima para la fase 0 propuestas por Grecia. Muchas delegaciones opinaron que la potencia de propulsión mínima provisional es una forma adecuada de avanzar en el mantenimiento de la maniobrabilidad de los buques y no respaldaron la introducción de prescripciones de velocidad mínima.

4.79 Algunas delegaciones manifestaron la opinión de que el proyecto de directrices provisionales propuesto por la IACS era demasiado estricto, dado que el 10 % de los buques existentes no cumplen el nivel 1 de las prescripciones de propulsión mínima, a pesar del hecho de que estos buques operan de forma segura sin problemas de maniobrabilidad.

4.80 La mayoría refrendó el proyecto de directrices provisionales propuesto por la IACS y reconoció que es necesario examinar cuidadosamente el proyecto de directrices provisionales y seguir modificándolo en este periodo de sesiones.

4.81 El Comité convino en que las directrices provisionales para la determinación de la potencia de propulsión mínima en condiciones adversas deberían elaborarse basándose en el proyecto de texto que figura en el anexo del documento MEPC 64/4/13, habida cuenta de las cuestiones planteadas en los documentos MEPC 64/4/37 y MEPC 64/4/42. El Comité encargó al Grupo de trabajo sobre contaminación atmosférica y eficiencia energética que elaborase un proyecto de directrices provisionales con miras a ultimarlas y adoptarlas en este periodo de sesiones, y que evaluara la necesidad de pedir asesoramiento técnico al Subcomité SLF.

Prueba de velocidad y prueba con modelo

4.82 El Comité recordó que en su segunda reunión interperiodos el Grupo de trabajo sobre medidas de eficiencia energética para buques había examinado esta cuestión e invitó a la ITTC a ultimar una norma de la ITTC sobre un método para la realización de las pruebas de mar este mismo año, teniendo en cuenta la propuesta que figura en el documento MEPC 62/5/5 (Noruega). El MEPC 63 tomó nota de que la ITTC elaboraría una norma para la evaluación del rendimiento en cuanto a la velocidad y la potencia mediante el análisis de los datos de las pruebas de velocidad a tiempo para el MEPC 64 (MEPC 63/23, párrafo 4.17.4).

4.83 El Comité examinó los documentos MEPC 64/4/15 y MEPC 64/INF.6 (ITTC) en los que se presenta el Procedimiento recomendado 7.5-04-01-01.2, "Speed/power trials, part 2, analysis of speed/power trial data" (Pruebas de velocidad/potencia, parte 2, análisis de los datos de las pruebas de velocidad/potencia) con el fin de sustituir la norma ISO 15016 para la evaluación de las mediciones efectuadas en las pruebas de mar. Este procedimiento consta de dos partes, la primera sobre la preparación y realización de las mediciones de velocidad/potencia en el mar, y la segunda sobre los métodos de corrección para las pruebas de mar, y constituyen una mejora con respecto a la norma ISO 15016 existente teniendo en cuenta el método de análisis de las pruebas de mar (STA).

4.84 El Comité examinó el documento MEPC 64/4/43 (Japón y la República de Corea) en el que se destaca que el método revisado de la ITTC para el análisis de la norma de velocidad que figura en el documento MEPC 64/INF.6 (ITTC) solamente comprende el método de la potencia directa, aunque la ITTC sugiere en el documento MEPC 64/4/15 que pueden utilizarse métodos de corrección de la potencia (ISO 15016 y el método de la potencia directa). Los coautores también recalcaron que el método de corrección de las corrientes que figura en el párrafo 3.5 no se encuentra en el documento MEPC 64/INF.6.

4.85 El Comité tomó nota de la información facilitada por la ISO sobre la reciente actividad relativa a la norma ISO 15016, *Guidelines for the assessment of speed and power performance by analysis of speed trial data* (Directrices para la evaluación y rendimiento en cuanto a la velocidad y la potencia mediante el análisis de los datos de las pruebas de velocidad). La ISO constituyó un nuevo grupo de trabajo, el WG 17, en el TC 8/SC 6 (operaciones de la navegación del buque), para mejorar la precisión de la corrección correspondiente al viento y las olas de la condición de prueba de mar a la condición de EEDI, entre otras cosas. La primera reunión de expertos del WG 17 ya se ha celebrado y se ha elaborado un proyecto de anexo A y anexo B de la norma ISO 15016 que modificará el método de corrección y también mejorará su precisión y decidió que el proyecto se someterá a voto este año para publicarse como especificación disponible al público (PAS). Esta PAS ayudará a las partes pertinentes a calcular con precisión el rendimiento de un buque en aguas tranquilas a partir de los datos de las pruebas de mar.

4.86 El Comité convino en remitir los documentos MEPC 64/4/15 y MEPC 64/4/43 al Grupo de trabajo para que éste los siguiera examinando.

Curso modelo de la OMI sobre la explotación eficiente de los buques desde un punto de vista energético

4.87 El Comité recordó que la UMM había ultimado un proyecto de curso modelo sobre la explotación eficiente de los buques desde un punto de vista energético, que figura en el anexo del documento MEPC 63/INF.10. El MEPC 63 tomó nota de que para otros cursos modelo de la OMI elaborados para respaldar la implantación de los convenios de la OMI se había constituido un grupo de validación dedicado a examinar el curso modelo en cuestión y formular observaciones y recomendaciones sobre el contenido y la estructura del curso. El MEPC 63 convino en constituir un grupo de validación para examinar y actualizar el proyecto de curso modelo sobre la explotación eficiente de los buques desde un punto de vista energético para que el Comité lo examinase durante el MEPC 65 (MEPC 63/23, párrafo 4.34).

4.88 El Comité examinó los documentos MEPC 64/4/5 y MEPC 64/INF.3 (Secretaría), en los que se informa de los avances en la elaboración de un proyecto de curso de la OMI sobre la explotación eficiente de los buques desde un punto de vista energético, y se sugiere la posibilidad de que el Comité estime conveniente remitir el proyecto de curso modelo de la OMI al Grupo de validación en el marco del Convenio de Formación para que lo examinase y formulase observaciones.

4.89 El Comité convino en pedir a la Secretaría que remita el proyecto de curso modelo de la OMI sobre la explotación eficiente de los buques desde un punto de vista energético al Grupo de validación de los cursos modelo en el marco del Convenio de Formación para que lo examinase y formulase observaciones.

Directrices sobre el método de cálculo del EEDI

4.90 El Comité recordó que el Grupo de trabajo sobre medidas de eficiencia energética para buques había tomado nota, en su segunda reunión interperiodos, del documento MEPC 62/5/21 (BIMCO, CESA, IACS, ICS, INTERCARGO, INTERTANKO y OCIMF) sobre el "Grupo mixto de trabajo del sector" constituido con el fin de preparar directrices del sector para facilitar la aplicación sistemática del EEDI complementando las directrices elaboradas por la OMI (MEPC 63/4/11, párrafo 2.60).

4.91 El Comité examinó los documentos MEPC 64/4/32 y MEPC 64/INF.22 (BIMCO, CESA, IACS, ICS, INTERCARGO, INTERTANKO, ITTC, OCIMF y WSC) en los que se facilita la primera versión de unas directrices del sector en las que se disponen unos procedimientos acordados a efectos de calcular y verificar el EEDI, de conformidad con las directrices pertinentes de la OMI que se recogen en las resoluciones MEPC.212(63) y MEPC.214(63), con el fin de que sean utilizadas por los verificadores y solicitantes a efectos de la verificación y el cálculo del EEDI, respectivamente. Los coautores también facilitaron información adicional sobre las cinco cuestiones planteadas durante la elaboración de las directrices del sector.

4.92 El Comité convino en alentar a los coautores a seguir elaborando dicho proyecto, e invitó a las delegaciones interesadas a que presentaran observaciones al siguiente punto de contacto:

Sr. Jean-Francois Segretain

Correo electrónico: jean-francois.segretain@bureauveritas.com

4.93 El Comité examinó el documento MEPC 64/4/29 (China) en el que se proponen enmiendas a las Directrices de 2012 sobre el método de cálculo del EEDI obtenido para buques nuevos, teniendo en cuenta los casos en los que el buque esté equipado con más

de un motor principal. China propuso enmiendas a los métodos de cálculo correspondientes a los generadores acoplados al eje y la potencia del motor auxiliar P_{AE} para buques equipados con más de un motor principal.

4.94 El Comité convino en remitir el documento MEPC 64/4/29 al Grupo de trabajo para que lo siguiese examinando.

Cuestiones relativas al SEEMP

4.95 El Comité examinó el documento MEPC 64/4/33 (CSC y WWF), en el que se propone un SEEMP mejorado (SEEMP Plus) a fin de proporcionar una orientación más clara con respecto a las medidas de eficiencia energética y para apoyar que se concrete el planteamiento de la eficiencia energética a bordo del buque. Los coautores también propusieron la elaboración de metodologías de vigilancia, notificación y verificación normalizadas y adecuadas para el SEEMP.

4.96 Algunas delegaciones manifestaron su opinión de que, ya que el SEEMP se implantará a partir del 1 de enero de 2013, es demasiado temprano o prematuro enmendar las prescripciones relativas al SEEMP introduciendo la propuesta de "SEEMP Plus", porque es necesaria al menos alguna experiencia en su implantación.

4.97 El Comité convino en que las propuestas de enmienda al SEEMP para introducir el "SEEMP Plus" no se seguirían examinando en este momento, y tomó nota de que los documentos sobre esta cuestión podrían volver a presentarse en futuros periodos de sesiones. China opinó que era necesario adquirir experiencia con el SEEMP antes de examinar cualquier enmienda.

Orientaciones para el tratamiento de las tecnologías innovadoras de la eficiencia energética

4.98 El Comité recordó que el MEPC 63 había aprobado el informe de la segunda reunión interperiodos del Grupo de trabajo sobre medidas de eficiencia energética para los buques en general, y en particular, tomó nota de que el Japón continuaría elaborando el proyecto de orientaciones para la evaluación de las tecnologías innovadoras de eficiencia energética en el cálculo y la verificación del EEDI obtenido, en colaboración con miembros interesados (MEPC 63/23, párrafo 4.17.4).

4.99 La delegación de Grecia manifestó su opinión de que, mediante un método de ajuste futuro del EEDI obtenido del buque calculado como resultado de utilizar ciertas tecnologías innovadoras, para las cuales no existe experiencia real suficiente junto con las pruebas de mar, no se puede confirmar plenamente que el rendimiento del dispositivo debería incluirse en la orientación.

4.100 La delegación del Japón manifestó la opinión de que este documento de orientación debería entenderse que constituye un documento complementario de las Directrices sobre el método de cálculo del EEDI (resolución MEPC.212(63)) y de las Directrices sobre reconocimiento y certificación del EEDI (resolución MEPC.214(63)), y por tanto un requisito previo es mantener la coherencia entre esos documentos, esto es, la utilización de condiciones de mar calma, sin tomar en consideración la ola o los movimientos del buque que se dan en las condiciones reales del mar.

4.101 El Comité convino en que los documentos MEPC 64/4/8 (Alemania, Dinamarca y Japón) y MEPC 64/4/39 (Grecia) se remitirían al Grupo de trabajo para que éste los examinase.

Directrices para el cálculo del coeficiente f_w

4.102 El Comité recordó que la segunda reunión interperiodos del Grupo de trabajo sobre medidas de eficiencia energética para los buques había acordado que, a efectos del cálculo del EEDI obtenido para las reglas 20 y 21 del Anexo VI del Convenio MARPOL, f_w debería ser 1,00. Si se utiliza el f_w calculado, el EEDI obtenido utilizando el f_w debería presentarse como "EEDI_{weather} obtenido" para distinguirlo claramente del EEDI obtenido que figura en las reglas 20 y 21 del Anexo VI del Convenio MARPOL (MEPC 63/4/11, párrafo 2.17).

4.103 El Comité también recordó que el MEPC 63 había tomado nota de que el Japón seguiría elaborando el proyecto de directrices para el cálculo de f_w .

4.104 El Comité convino en que los documentos MEPC 64/4/7 (Japón), MEPC 64/4/28 (China) y MEPC 64/4/38 (Grecia) se remitieran al Grupo de trabajo para que éste los examine.

Labor conforme al plan de trabajo para las medidas de eficiencia energética

4.105 El Comité recordó que en el MEPC 63 se había refrendado el plan de trabajo y el calendario para continuar elaborando las medidas técnicas y operaciones aplicables a los buques (anexo 12 del documento MEPC 63/23/Add.1), en el que se incluye la elaboración de marcos reglamentarios para buques de pasaje, buques de carga de transbordo rodado y buques de pasaje de transbordo rodado, el método de cálculo del EEDI para buques con sistemas de propulsión no tradicionales, el examen del EEDI para el segmento de mayor tamaño de los petroleros y graneleros y un examen de las prescripciones aplicables a los segmentos de los buques pequeños.

4.106 El Comité convino en remitir los siguientes documentos al Grupo de trabajo para que éste los examinase:

Buques de pasaje, buques de carga de transbordo rodado y buques de pasaje de transbordo rodado

MEPC 64/4/6 (Dinamarca, Japón, Noruega y WSC)
MEPC 64/4/9 (Dinamarca, Japón y Noruega)
MEPC 64/4/10 (Dinamarca, Japón y Noruega)
MEPC 64/4/11 (Dinamarca, Japón y Noruega)
MEPC 64/4/14 (Alemania, Suecia y CESA)
MEPC 64/4/19 (CLIA)
MEPC 64/4/20 (Dinamarca, Japón y Noruega)
MEPC 64/4/23 (INTERFERRY)
MEPC 64/4/25 (Dinamarca, Japón, Noruega y WSC)
MEPC 64/4/34 (CLIA)

Método de cálculo del EEDI para los buques con sistemas de propulsión no tradicionales

MEPC 64/4/21 (Alemania)
MEPC 64/4/26 (Japón, Liberia y SIGTTO)

Examen del EEDI para el segmento de mayor tamaño de los petroleros y graneleros

MEPC 64/4/27 (China)

Examen de las prescripciones aplicables a los segmentos de los buques pequeños

MEPC 64/4/18 y MEPC 64/INF.9 (Países Bajos)

Medidas de eficiencia energética

4.107 El Comité tomó nota del documento MEPC 64/INF.23 (Coalición para un Transporte Marítimo Limpio) en el que se elabora la propuesta de "norma de rendimiento transparente y fiable del casco y la hélice", presentado por la Fundación Bellona como miembro de la CSC en el MEPC 63 (MEPC 63/4/8). La CSC facilitó una estimación actualizada de las posibles reducciones de las emisiones de gases de efecto invernadero en relación con las mejoras en la eficiencia del casco y la hélice basada en un gran número de muestras de buques.

Constitución del Grupo de trabajo sobre contaminación atmosférica y eficiencia energética

4.108 El Comité constituyó el Grupo de trabajo sobre contaminación atmosférica y eficiencia energética, presidido por el Sr. Koichi Yoshida (Japón), con el siguiente mandato:

"Teniendo en cuenta todos los documentos pertinentes, así como las observaciones formuladas y las decisiones adoptadas en el Pleno, se encarga al Grupo de trabajo sobre contaminación atmosférica y eficiencia energética lo siguiente:

- .1 ultimar una interpretación unificada de la definición de "buques nuevos" para las fases 1, 2 y 3 del marco del EEDI, con miras a su aprobación en el presente periodo de sesiones;
- .2 ultimar una interpretación unificada de la expresión "transformación importante", con miras a su aprobación en el presente periodo de sesiones;
- .3 ultimar una interpretación unificada sobre los plazos para que los buques existentes dispongan a bordo de un SEEMP, con miras a su aprobación en el presente periodo de sesiones;
- .4 ultimar las directrices provisionales para la determinación de la potencia de propulsión mínima necesaria para mantener la maniobrabilidad de los buques en condiciones desfavorables, con miras a su adopción en el presente periodo de sesiones, mediante una resolución MEPC;
- .5 examinar la necesidad de que el Subcomité SLF proporcione información técnica complementaria con respecto a la maniobrabilidad de los buques en condiciones desfavorables;
- .6 seguir elaborando y, si es posible, ultimar el proyecto de directrices para el cálculo del coeficiente f_w , utilizando el anexo del documento MEPC 64/4/7 como punto de partida;
- .7 seguir elaborando y, si es posible, ultimar las orientaciones para el tratamiento de tecnologías innovadoras de eficiencia energética, utilizando el documento MEPC 64/4/8 como punto de partida;
- .8 estudiar la necesidad de elaborar una circular MEPC sobre la categoría correcta que procede aplicar a pequeños grupos de buques especializados para servicios específicos;
- .9 examinar los documentos MEPC 64/4/29 sobre los métodos de cálculo del EEDI, MEPC 64/4/15 y MEPC 64/4/43 sobre las pruebas de velocidad y las pruebas con modelos;

- .10 proseguir su labor de conformidad con el plan de trabajo y calendario para continuar elaborando las medidas técnicas y operacionales aplicables a los buques refrendados por el MEPC 63 (MEPC 63/23/Add.1, anexo 12);
- .11 ultimar un proyecto de interpretación unificada para la sección 2.3 del suplemento del Certificado IAPP, utilizando el anexo del documento MEPC 64/7/3 como punto de partida;
- .12 examinar y recomendar una forma adecuada de avanzar en los procedimientos de muestreo del fueloil utilizados a bordo de los buques;
- .13 estudiar y recomendar si es conveniente constituir un grupo de trabajo por correspondencia interperiodos sobre eficiencia energética; de ser así, elaborar un proyecto de mandato para dicho grupo; y
- .14 presentar un informe por escrito al Pleno el jueves, 4 de octubre de 2012."

Resultados de la labor del Grupo de trabajo sobre contaminación atmosférica y eficiencia energética

4.109 El Comité recibió el informe del Grupo de trabajo sobre contaminación atmosférica y eficiencia energética (MEPC 64/WP.11). En su introducción al informe, el Presidente del Grupo de trabajo, Sr. Koichi Yoshida (Japón) recalcó que el Grupo de trabajo:

- .1 había ultimado cinco series de interpretaciones unificadas, a saber, una interpretación unificada de la definición de "buques nuevos" para las fases 1, 2 y 3 del marco del EEDI, una interpretación unificada de la expresión "transformación importante", una interpretación unificada sobre los plazos para que los buques existentes tengan a bordo un SEEMP, una interpretación unificada sobre la categoría apropiada para los buques dedicados a transporte de jugos de fruta y una interpretación unificada de la sección 2.3 del suplemento del Certificado IAPP;
- .2 ultimó el proyecto de circular MSC-MEPC relativo a las directrices provisionales para la determinación de la potencia de propulsión mínima necesaria para mantener la maniobrabilidad de los buques en condiciones desfavorables, a fin de proseguir el examen de los cuadros conexos en el MSC 91;
- .3 ultimó el proyecto de directrices provisionales para el cálculo del coeficiente f_w en relación con la disminución de la velocidad en un estado del mar representativo para su utilización en pruebas;
- .4 ultimó el proyecto de enmiendas a las Directrices de 2012 sobre el método de cálculo del EEDI obtenido y el proyecto de enmiendas a las Directrices de 2012 sobre reconocimiento y certificación del EEDI; y
- .5 prosiguió su labor de conformidad con el plan de trabajo acordado en el MEPC 63.

4.110 El Comité tomó nota de las siguientes enmiendas al documento MEPC 64/WP.11:

.1 el párrafo 6.6 se sustituye por el siguiente:

"6.6 El Grupo acordó que los parámetros que figuran en el cuadro 1 del anexo 2 deberían determinarse, en el MSC 91, por conjuntos de datos en los que se eliminan los datos que tienen más de dos desviaciones estándar y se incluyen los demás";

.2 el párrafo 11.5 se sustituye por el siguiente:

"11.5 El Grupo convino en que, como medida provisional hasta que se publique la norma ISO 15016 revisada y el Comité dé su visto bueno a la versión revisada de la norma de la ISO, debería hacerse referencia a la recomendación de la ITTC en las Directrices mediante la enmienda de la nota a pie de página correspondiente al párrafo 4.3.8, tal como figura en el anexo 5. El Grupo acordó invitar al Comité a que aprobase la enmienda"; y

.3 el párrafo 12.14 está relacionado con el examen del EEDI por lo que respecta al segmento de los petroleros y graneleros de gran tamaño y por tanto debería volver a numerarse como párrafo 12.20*bis*".

4.111 Las delegaciones de China, Dinamarca y Grecia realizaron declaraciones sobre el informe del Grupo de trabajo sobre contaminación atmosférica y eficiencia energética (MEPC 64/WP.11), tal como figura en el anexo 6.

Medidas adoptadas con respecto al informe del Grupo de trabajo sobre contaminación atmosférica y eficiencia energética

4.112 Tras ultimar su examen del 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 64/WP.11):

.1 aprobó el proyecto de interpretación unificada para la definición de "buques nuevos" para las fases 1, 2 y 3 del marco del EEDI de conformidad con la regla 2.23 del Anexo VI del Convenio MARPOL (párrafo 3.6);

.2 aprobó el proyecto de interpretación unificada de la expresión "transformación importante" de conformidad con la regla 2.24 del Anexo VI del Convenio MARPOL (párrafo 4.5);

.3 aprobó el proyecto de interpretación unificada sobre el momento en que los buques existentes deben llevar a bordo un SEEMP de conformidad con las reglas 5.4.4 y 22.1 del Anexo VI del Convenio MARPOL (párrafo 5.8);

.4 aprobó el proyecto de interpretación unificada sobre la categoría que procede aplicar a los buques dedicados al transporte de jugos de fruta (párrafo 9.4);

.5 aprobó el proyecto de interpretación unificada correspondiente a la sección 2.3 del suplemento del Certificado IAPP (párrafo 13.2);

las antedichas cinco interpretaciones unificadas figuran en el anexo 7. Se pidió a la Secretaría que las distribuyera mediante la circular MEPC.1/Circ.795;

- .6 aprobó, a reserva de que el MSC 91 adopte la misma decisión, el proyecto de circular MEPC-MSC sobre las directrices provisionales para determinar la potencia de propulsión mínima necesaria para mantener la maniobrabilidad de los buques en condiciones desfavorables (párrafo 6.5), que figura en el anexo 2 del documento MEPC 64/WP.11;
- .7 invitó al MSC 91 a que tomase nota de que la fecha de entrada en vigor del capítulo 4 del Anexo VI del Convenio MARPOL será el 1 de enero de 2013, así como de la necesidad de ultimar el proyecto de circular MEPC-MSC sobre las directrices provisionales para determinar la potencia de propulsión mínima necesaria para mantener la maniobrabilidad de los buques en condiciones desfavorables en ese periodo de sesiones (párrafo 6.5);
- .8 aprobó el proyecto de directrices provisionales para el cálculo del coeficiente f_w en relación con la disminución de la velocidad del buque en un estado del mar representativo para su utilización en pruebas (párrafo 7.3), que figura en el anexo 3 del documento MEPC 64/WP.11, y encargó a la Secretaría que lo distribuyera como circular MEPC.1/Circ.796;
- .9 tomó nota de la opinión del Grupo de trabajo en relación con los procedimientos sobre el muestreo del fueloil utilizado a bordo de los buques (párrafo 14.2) en el sentido de que, para examinar más a fondo esta cuestión, sería necesario examinar nuevos documentos en los que se determine la necesidad imperiosa de contar con procedimientos e incluir propuestas concretas, por ejemplo, un proyecto de enmiendas al Anexo VI del Convenio MARPOL o un proyecto de interpretación unificada y proyecto de directrices sobre el muestreo del fueloil utilizado a bordo de los buques;
- .10 adoptó, mediante la resolución MEPC.224(64), las enmiendas a las Directrices de 2012 sobre el método de cálculo del índice de eficiencia energética de proyecto (EEDI) obtenido para buques nuevos (resolución MEPC.212(63)) (párrafo 10.2), que figuran en el anexo 8;
- .11 aprobó las enmiendas a la nota a pie de página 2 de las Directrices de 2012 sobre reconocimiento y certificación del índice de eficiencia energética de proyecto (EEDI) (resolución MEPC.214(63)) (párrafo 11.5), que figuran en el anexo 9; y
- .12 convino en constituir un grupo de trabajo por correspondencia interperiodos sobre medidas de eficiencia energética para los buques, coordinado por el Japón,³ asignándole el siguiente mandato:
 - .1 elaborar el proyecto de directrices para determinar la potencia de propulsión mínima para permitir una capacidad de maniobra segura en condiciones desfavorables, mediante el perfeccionamiento de

³**Coordinador:**

Sr. Hideaki Saito
Director for International Regulations
Safety Standards Division, Maritime Bureau
Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism
Teléfono: 03-5253-8636
Correo electrónico: saito-h55rp@mlit.go.jp

los parámetros partiendo del proyecto de texto que figura en el documento MEPC 64/4/13 y tomando en consideración las observaciones que figuran en los documentos MEPC 64/4/37 y MEPC 64/4/42 en tanto se refieren a la metodología que figura en el documento MEPC 64/4/13, y las observaciones presentadas durante el MEPC 64, en tanto están relacionadas con la potencia mínima;

- .2 continuar perfeccionando el proyecto de orientaciones para el tratamiento de las tecnologías innovadoras de la eficiencia energética, partiendo del proyecto de texto que figura en el documento MEPC 64/4/8 y tomando en consideración el documento MEPC 64/4/39 y las observaciones realizadas en el MEPC 64;
- .3 examinar las directrices provisionales para el cálculo del coeficiente f_w en relación con la disminución de la velocidad del buque en un estado del mar representativo para su utilización en pruebas, tomando en consideración los documentos MEPC 64/4/28 y MEPC 64/4/38 y las observaciones realizadas en el MEPC 64; y
- .4 presentar un informe en el MEPC 65.

4.113 El Comité manifestó su agradecimiento al Presidente, Sr. Koichi Yoshida, y a los miembros del Grupo por la gran labor que han llevado a cabo.

5 REDUCCIÓN DE LAS EMISIONES DE GASES DE EFECTO INVERNADERO PROCEDENTES DE LOS BUQUES

ORDEN DE LAS CUESTIONES EXAMINADAS

5.1 Basándose en una propuesta de su Presidente, el Comité acordó el siguiente orden de los debates:

- .1 labor futura sobre las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes de los buques:
 - .1 actualización de las estimaciones de las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes del transporte marítimo internacional;
- .2 medidas de mercado:
 - .1 examen y posible refundición de las propuestas de medidas de mercado;
 - .2 evaluación de las repercusiones;
 - .3 financiación climática y posible utilización de los ingresos obtenidos por las medidas de mercado,
 - .4 objetivo de reducción para el transporte marítimo internacional;
 - .5 relación entre una medida de mercado para el transporte marítimo internacional de conformidad con la OMI y las reglas de la OMC; y
- .3 asuntos de la CMNUCC.

LABOR FUTURA SOBRE LAS EMISIONES DE GASES DE EFECTO INVERNADERO PROCEDENTES DE LOS BUQUES

5.2 El Comité recordó que en el MEPC 63 había tomado nota de que había incertidumbres con respecto a las estimaciones y proyecciones sobre las emisiones procedentes del tráfico marítimo internacional, había convenido en que debería llevarse a cabo una labor adicional para facilitar al Comité información fiable y actualizada en la que pudiera basar sus decisiones, y había pedido a la Secretaría que investigara las posibilidades e informara en futuros periodos de sesiones. El Comité recordó también que se había alentado a los Estados Miembros a que presentasen documentos a este periodo de sesiones.

5.3 El Comité examinó el documento MEPC 64/5/5 (Secretaría), que contiene un proyecto de esquema para actualizar las estimaciones de las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes del transporte marítimo internacional y, entre otras cosas, aspectos metodológicos e información sobre la distribución de la labor.

5.4 Varias delegaciones acogieron con agrado y respaldaron el proyecto de esquema para actualizar las estimaciones de las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes del transporte marítimo internacional a escala mundial, haciendo hincapié en la necesidad urgente de contar con datos fiables, sólidos, creíbles y actualizados para respaldar la labor del Comité sobre las posibles medidas futuras destinadas a abordar las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes del transporte marítimo internacional.

5.5 A este respecto, el Comité tomó nota de las opiniones siguientes:

- .1 debe llevarse a cabo una actualización de las estimaciones de las emisiones de gases de efecto invernadero para el transporte marítimo internacional de manera equitativa, abierta y transparente, y en coordinación con el Órgano Subsidiario de Asesoramiento Científico y Tecnológico de la CMNUCC, cuyo orden del día incluye un punto específico sobre el examen de las emisiones resultantes del combustible utilizado en el transporte aéreo y marítimo internacionales, y que en dicha labor debería tenerse en cuenta el trabajo metodológico desempeñado por el Grupo Intergubernamental de Expertos sobre el Cambio Climático (IPCC);
- .2 es necesario un examen más a fondo para garantizar que las estimaciones estén relacionadas con las efectuadas por otras organizaciones internacionales, que la labor tenga la base científica, sea equitativa y esté equilibrada, y que se indique quiénes serán los encargados de llevarla a cabo, cómo se utilizarán los datos y qué metodología debe emplearse;
- .3 existe una necesidad urgente de contar con información sobre el consumo de combustible real de los buques y destacó, por consiguiente, la necesidad de avanzar con un enfoque ascendente (actividad de los buques) de las estimaciones de las emisiones de gases de efecto invernadero y el análisis descendente que se ha utilizado en el pasado; y
- .4 la vigilancia y la notificación de los datos también eran importantes.

5.6 Tras las deliberaciones, el Comité refrendó, en principio, el esquema para actualizar las estimaciones de las emisiones de gases de efecto invernadero que figura en el anexo del documento MEPC 64/5/5 y acordó que el cursillo de expertos que debe celebrarse en 2013 debería seguir examinando la metodología y los supuestos que han de utilizarse en la actualización. A este respecto, el Comité pidió donaciones para financiar el cursillo de expertos y el estudio.

MEDIDAS DE MERCADO

Examen y posible refundición de las propuestas de medidas de mercado

5.7 El Comité recordó que el MEPC 63 había examinado las diversas propuestas de medidas de mercado y la posibilidad de que todas o algunas de ellas pudieran refundirse a fin de que su número fuera más razonable.

5.8 El Comité recordó también que se había acordado que se debían seguir elaborando las propuestas durante el lapso previo al presente periodo de sesiones.

5.9 El Comité examinó el documento MEPC 64/5/2 (Japón), en el que se presenta un anteproyecto de texto jurídico para una propuesta de plan modificado de incentivos para la eficiencia (EIS), basado en la propuesta del Fondo internacional GEI presentada por Dinamarca y otros (GHG-WG 3/3/4), y tomó nota también del documento MEPC 64/INF.15, en el que se presenta un esquema del EIS modificado (tal como figura en el documento MEPC 64/5/2).

5.10 El Comité examinó el documento MEPC 64/5/4 (Jamaica), en el que se facilitan detalles adicionales sobre el gravamen del Estado rector del puerto (PSL). Jamaica explica en el documento de qué modo se aplicaría el PSL y demuestra que la propuesta no se traduciría en ninguna carga administrativa considerable.

5.11 El Comité examinó los documentos MEPC 64/5/6 y MEPC 64/5/7 (Estados Unidos). En el documento MEPC 64/5/6 se determinan dos cambios principales para la propuesta incluida en el documento MEPC 59/4/8 al abordar las emisiones de gases de efecto invernadero fomentando la mejora de la eficiencia energética de los buques. En primer lugar, el establecimiento de normas obligatorias relativas a la eficiencia obtenida, posiblemente utilizando una métrica basada en el consumo de combustible, y, en segundo lugar, el establecimiento de un enfoque gradual: una fase de recopilación de datos (fase I), una fase piloto (fase II), y una fase de implantación completa (fase III). El documento MEPC 64/5/7 contiene el proyecto de texto normativo de enmiendas al Anexo VI del Convenio MARPOL con respecto a las fases I y II de la propuesta revisada del documento MEPC 64/5/6.

5.12 El Comité examinó el documento MEPC 64/5/9 (Arabia Saudita, Brasil, China, India, Perú y Sudáfrica), en el que se hace hincapié en la importancia de adoptar decisiones por consenso y en la necesidad de respetar los principios y disposiciones de la CMNUCC, su Protocolo de Kyoto y el principio de responsabilidades comunes pero diferenciadas y respectivas capacidades. Los coautores consideran que debería ser cuestión prioritaria elaborar una resolución MEPC ambiciosa que garantizara el apoyo financiero, tecnológico y de creación de capacidad de los países desarrollados para la implantación de las reglas sobre la eficiencia energética de los buques por los países en desarrollo. Los coautores consideran que todas las demás decisiones sobre medidas de mercado deben esperar a que se adopte la resolución y que en exámenes futuros de las medidas de mercado se han de tomar plenamente en consideración los posibles efectos de estas medidas en los países en desarrollo.

5.13 El Comité examinó el documento MEPC 64/5/11 (ICS), en el que se destacan las preocupaciones sobre las propuestas destinadas a incentivar las mejoras de la eficiencia energética mediante reducciones del consumo de combustible a partir de un índice numérico arbitrario basado en el EEDI o en alguna otra fórmula. La ICS considera que si va adoptarse una medida de mercado, ésta debería estar directamente relacionada con el consumo de combustible real de cada buque en servicio.

5.14 El Comité examinó el documento MEPC 64/5/8 (CSC), en el que se indica que, al concebir una medida de mercado para reducir las emisiones, la Organización no podrá evitar tener en cuenta las variaciones en la velocidad del buque y que, cuando en la evaluación de repercusiones se consideren las medidas de mercado que se estudian en la actualidad, debería calcularse de qué modo se verían afectadas las repercusiones y la eficacia de las medidas si la velocidad del buque se aborda específicamente en las medidas de mercado. El Comité tomó nota también del documento MEPC 64/INF.14 (CSC), en el que se resume un estudio nuevo sobre las opciones en materia de políticas, los costos y los beneficios de la regulación de la navegación lenta.

5.15 Tras una propuesta del Presidente, a fin de ahorrar tiempo, y tras las observaciones formuladas por algunas delegaciones sobre la necesidad urgente de ultimar el proyecto de resolución MEPC sobre el fomento de la cooperación técnica y la transferencia de tecnología relacionadas con la mejora de eficiencia energética de los buques, el Comité acordó mantener en suspenso el examen de los documentos presentados y posponer el debate sobre las medidas de mercado hasta el MEPC 65.

Evaluación de las repercusiones

5.16 El Comité acordó aplazar el debate sobre la evaluación de las repercusiones hasta el MEPC 65.

5.17 El Comité tomó nota de una intervención de la delegación de Noruega, en la que se destacó que la propuesta formulada por los Estados Unidos en los documentos MEPC 64/4/6 y MEPC 64/4/7 no es, dado su carácter técnico, una propuesta de medida de mercado, por lo que debería examinarse en relación con el punto 4 del orden del día en periodos de sesiones futuros.

Financiación climática y posible utilización de los ingresos obtenidos por las medidas de mercado

5.18 El Comité recordó que el MEPC 63 había acordado que en el MEPC 64 debería seguir profundizándose en las deliberaciones sobre la financiación climática y la posible utilización de los ingresos obtenidos por las medidas de mercado, e invitó a los Estados Miembros y a los observadores a que presentaran contribuciones adicionales a este debate (MEPC 63/23, párrafo 5.37).

5.19 El Comité examinó los documentos MEPC 64/5/10 y MEPC 64/5/12 (WWF). En el documento MEPC 64/5/10 figura un proyecto de texto normativo sobre los usos de los recursos financieros generados por medidas de mercado en forma de adiciones a un posible convenio a partir de la propuesta de mecanismo de reembolso. En el documento MEPC 64/5/12 figuran los resultados de la incorporación de las distancias de navegación comercial para calcular la parte correspondiente a cada país del valor-distancia de las importaciones totales desde países no adyacentes, para casi 200 países, y esos resultados pueden utilizarse como parámetros de reembolso y crédito en el mecanismo de reembolso.

5.20 El Comité acordó examinar los documentos del WWF en el siguiente periodo de sesiones.

5.21 El Comité tomó nota de una declaración general de la delegación de Egipto sobre cuestiones y políticas relacionadas con las medidas de mercado. Tal como se solicitó, la declaración figura en el anexo 10.

Objetivo de reducción para el transporte marítimo internacional

5.22 El Comité tomó nota de que este asunto se había aplazado en varias ocasiones debido a falta de tiempo disponible y acordó que podría volver a examinarse en un periodo de sesiones futuro.

Relación entre una medida de mercado para el transporte marítimo internacional de conformidad con la OMI y las reglas de la OMC

5.23 El Comité examinó el documento MEPC 64/5/3 (Arabia Saudita e India), en el que se sostiene que las medidas de mercado presentan incompatibilidades con las reglas de la OMC y que la conclusión de la tercera reunión del Grupo de trabajo sobre las emisiones de GEI de que las medidas de mercado son compatibles en principio con las reglas de la OMC era prematura, dado que las propuestas de medidas de mercado no se han elaborado en su mayoría aún lo bastante como para respaldar dicha conclusión.

5.24 El Comité acordó que el asunto podría seguir examinándose en el MEPC 65, a reserva de la evaluación de repercusiones de las medidas de mercado propuestas.

CUESTIONES RELATIVAS A LA CMNUCC

5.25 El Comité tomó nota del documento MEPC 64/5/1 (Secretaría) sobre los resultados de la Conferencia de los órganos subsidiarios de la CMNUCC que se celebró en mayo de 2012.

5.26 El Comité tomó nota también del documento MEPC 64/INF.31 (Secretaría), en el que se facilita información acerca de la primera reunión de la Junta del Fondo Verde para el Clima, que se celebró del 23 al 25 de agosto de 2012 en Ginebra (Suiza).

5.27 El Comité tomó nota también de una intervención del representante de la Secretaría de la CMNUCC, que informó de la situación actual de las negociaciones en general y con respecto a los combustibles líquidos en particular. Tal como se solicitó, la declaración figura en el anexo 11.

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

6.1 El Comité recordó que, en el MEPC 63, había aprobado, en principio, a reserva de que el MSC 90 adoptase la misma decisión, propuestas de enmienda a los capítulos 17, 18 y 19 del Código CIQ con miras a su adopción en el presente periodo de sesiones. Las propuestas de enmienda, que figuran en el documento MEPC 64/6 (Secretaría), reflejaban los numerosos cambios y novedades que se han producido desde que se adoptaron las últimas enmiendas en 2007 gracias a la labor realizada por el Grupo de trabajo ESPH, que tratan de las prescripciones para el transporte de muchos productos nuevos e incluyen nuevos datos para varios productos con un bajo punto de inflamación en el capítulo 17, acerca de los cuales faltaban anteriormente datos en relación con el equipo eléctrico (columna i). Además, en las propuestas se incorpora el capítulo 19 completamente revisado (índice de productos transportados a granel).

6.2 El Comité tomó nota también de que de acuerdo con el carácter especial del Código CIQ, que es un instrumento de obligado cumplimiento en virtud tanto del Convenio SOLAS como del Convenio MARPOL, el MSC 90 había posteriormente aprobado también las mismas propuestas y que el Secretario General de la Organización había distribuido las propuestas de enmienda al Código CIQ, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 16 2) a) del Convenio MARPOL, mediante la Circular N° 3261 de 20 de marzo de 2012.

6.3 Tras observar que sólo se había presentado un documento en el que se formulaban observaciones sobre las propuestas (MEPC 64/6/1 (Noruega y Reino Unido)), y que en él figuraban observaciones detalladas sobre las propuestas de enmienda en vez de observaciones de naturaleza general, el Comité acordó remitir las adiciones propuestas y las observaciones conexas directamente al Grupo de redacción para que las examinara y ultimara.

Constitución de un grupo de redacción

6.4 El Comité acordó constituir un grupo de redacción sobre las enmiendas al Código CIQ y le encargó que, teniendo en cuenta los documentos presentados, llevara a cabo las siguientes tareas:

- .1 examinar y ultimar los textos de las propuestas de enmienda a los capítulos 17, 18 y 19 del Código CIQ; y
- .2 presentar un informe por escrito al Pleno el jueves 4 de octubre de 2012.

Resultados del Grupo de redacción y adopción de las enmiendas

6.5 Tras examinar el informe del Grupo de redacción sobre las enmiendas al Código CIQ (MEPC 64/WP.12), que se reunió el 2 de octubre de 2012 bajo la presidencia del Sr. David MacRae (Reino Unido), el Comité aprobó el informe en general y posteriormente, por consenso:

- .1 adoptó, mediante la resolución MEPC.225(64), las enmiendas de 2012 al Código CIQ (capítulos 17, 18 y 19), tal como figura en el anexo 12; y
- .2 encargó a la Secretaría que llevase a cabo una comprobación definitiva de las enmiendas en caso de que haya errores de redacción y, de ser necesario, los corrija en la versión definitiva para asegurarse de que las enmiendas son idénticas tanto en el marco del Convenio SOLAS como del Convenio MARPOL.

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

GENERALIDADES

7.1 El Comité tomó nota de que se habían presentado 10 documentos en el MEPC 64 en relación con este punto del orden del día y que los documentos MEPC 64/7/1 (Islas Marshall) y MEPC 64/7/3 (IACS), que trataban de cuestiones relacionadas con el Anexo VI del Convenio MARPOL, se habían examinado en el marco del punto 4 del orden del día: "Prevención de la contaminación atmosférica ocasionada por los buques".

CUESTIONES RELATIVAS AL ANEXO I DEL CONVENIO MARPOL

Descarga de agua sedimentada durante las operaciones de recuperación de los hidrocarburos derramados

7.2 Al presentar el documento MEPC 64/7, el observador de la Organización Internacional para el Control de Derrames (ISCO) propuso enmendar las disposiciones del Anexo I del Convenio MARPOL a fin de permitir que se descargue el agua decantada con un contenido de hidrocarburos superior a 15 ppm durante los sucesos graves de contaminación por hidrocarburos, y elaborar las directrices operacionales conexas, con el fin de abordar las cuestiones prácticas que se plantean cuando el cumplimiento estricto de las disposiciones del Anexo I del Convenio MARPOL relativas a la descarga de hidrocarburos en el mar puede inhibir la eficacia de las operaciones de recuperación de hidrocarburos derramados en el mar.

7.3 Tras deliberar al respecto, el Comité acordó que no era necesario enmendar el Anexo I del Convenio MARPOL dado que esta cuestión ya se aborda en la regla 4.3 de dicho anexo.

7.4 Por lo que respecta a la propuesta de elaborar directrices operacionales para las situaciones en las que la descarga de agua sedimentada durante las operaciones de recuperación de los hidrocarburos derramados no cumpla las prescripciones actuales del Convenio MARPOL, el Comité, tras tomar nota de la preocupación manifestada por algunas delegaciones de que el documento MEPC 64/7 no se había presentado de acuerdo con las disposiciones pertinentes de las Directrices de los Comités, acordó que si el observador de la ISCO deseaba proseguir con esta cuestión, debería presentarse en un futuro periodo de sesiones una propuesta, copatrocinada por Gobiernos Miembros, de un resultado previsto del Comité para que ésta se examine. A este respecto, el Comité acordó que las directrices en cuestión sólo se aplicarían a las aguas internacionales.

Registro de la capacidad del incinerador en el Suplemento del Certificado IOPP

7.5 El Comité recordó que en el MEPC 63, tras examinar el documento MEPC 63/7/4 (IACS) en el que se propone que no sea necesario registrar la capacidad del incinerador en los modelos A y B del Suplemento del Certificado IOPP por la confusión que crea al utilizar diferentes unidades de medida, había decidido que no se seguiría examinando la cuestión a menos que se recibiese en el futuro una propuesta de enmienda al Anexo I del Convenio MARPOL.

7.6 A este respecto, el Comité examinó el documento MEPC 64/7/4 (Reino Unido, República de Corea e IACS), en el que se exponen las explicaciones adicionales de los coautores con respecto a la propuesta contenida en el documento MEPC 63/7/4. Los coautores opinaban que la propuesta de enmienda al Anexo I debía considerarse una actualización resultante de la aprobación de la interpretación unificada revisada de la regla 12.1 del Anexo I, y no una enmienda que introduzca disposiciones nuevas y sustantivas, y que un grupo de redacción podría abordar esta cuestión.

7.7 Tras tomar nota del apoyo que había recibido la propuesta, el Comité encargó al Grupo de redacción que elaborara el texto del proyecto de enmiendas a los modelos A y B del Suplemento del Certificado IOPP a fin de suprimir el registro de la capacidad del incinerador.

APLICACIÓN DEL ANEXO IV DEL CONVENIO MARPOL Y DEL CONVENIO BWM A LAS AGUAS SUCIAS O AGUAS GRISES ALMACENADAS EN LOS TANQUES DE LASTRE

7.8 El Comité recordó que el MEPC 63, tras haber examinado el documento MEPC 63/2/18 (Noruega) en el que se solicitaba la aclaración de la aplicación del Convenio BWM a las aguas grises y aguas sucias almacenadas en los tanques de lastre, había acordado que la manipulación de las aguas grises y aguas sucias a bordo de los buques debería regirse por el Anexo IV del Convenio MARPOL, y había invitado a las Partes a que propusieran las enmiendas pertinentes a dicho anexo para su examen en un periodo de sesiones futuro del Comité.

7.9 El Comité examinó los dos documentos siguientes:

- .1 MEPC 64/7/2 (Noruega), que contiene el texto del proyecto de enmiendas al Anexo IV del Convenio MARPOL, con el fin de regular la descarga de las aguas sucias almacenadas en los tanques de lastre, así como el texto del proyecto de enmiendas resultantes a las Directrices para la gestión del agua de lastre y la elaboración de planes de gestión del agua de lastre (D4) (resolución MEPC.127(53)); y
- .2 MEPC 64/7/7 (China), en el que se expresa la opinión de que sería prematuro extraer en la presente etapa la conclusión de que la manipulación de las aguas grises y aguas sucias a bordo de los buques debería regirse por el Anexo IV del Convenio MARPOL, y se propone que se determinen los principios de aplicación del Anexo IV del Convenio MARPOL y del Convenio BWM para las aguas sucias almacenadas en los tanques de lastre a partir del análisis de los distintos casos descritos en su documento.

7.10 En las deliberaciones posteriores las delegaciones manifestaron, entre otras, las siguientes opiniones:

- .1 dado que el Convenio BWM aún no había entrado en vigor era prematuro introducir nuevas disposiciones en el Anexo IV del Convenio MARPOL con referencias cruzadas a las disposiciones del Convenio BWM;
- .2 las aguas grises no están regidas por el Anexo IV del Convenio MARPOL ni por ningún otro instrumento de la OMI;
- .3 es necesario proceder a un examen técnico detallado de la propuesta de Noruega así como de los distintos casos descritos en el documento MEPC 64/7/7 (China);
- .4 hay cierta preocupación en cuanto a las repercusiones de las propuestas por lo que respecta a su implantación y puesta en práctica así como a los aspectos operacionales;
- .5 es necesario abordar las dificultades a las que tienen que hacer frente los buques cuando no se les permite descargar las aguas sucias en algunos puertos y tienen que utilizar tanques adicionales (incluso tanques de agua de lastre) para el almacenamiento temporal de las aguas sucias; y
- .6 debería prohibirse transferir las aguas sucias sin tratar a los tanques de agua de lastre ya que esto ocasionará problemas operacionales para los sistemas de gestión del agua de lastre.

7.11 Tras observar que se habían manifestado opiniones divergentes y que el Convenio BWM aún no había entrado en vigor, el Comité acordó no proseguir el examen de esta cuestión por el momento. A este respecto, el Comité acordó que si los Gobiernos Miembros interesados deseaban proseguir el examen de la cuestión deberían presentar en el MEPC 65, para que la examinase, una propuesta de resultado posbiental (2014-2015) para el Subcomité BLG.

MODELO DE CERTIFICADO INTERNACIONAL DE PREVENCIÓN DE LA CONTAMINACIÓN POR AGUAS SUCIAS

7.12 El Comité recordó que en el MEPC 63, tras haber examinado el documento MEPC 63/7/2 (India) en el que se propone que el Certificado internacional de prevención de la contaminación por aguas sucias refleje el número de personas que el buque está autorizado a transportar basándose en la capacidad de la instalación de tratamiento de aguas sucias o en la capacidad de almacenamiento de aguas sucias, había tomado nota de las opiniones divergentes sobre la cuestión y había invitado a la India y a otras delegaciones interesadas a que presentaran una propuesta revisada en su periodo de sesiones siguiente si deseaban continuar examinando la cuestión.

7.13 A este respecto, el Comité examinó el documento MEPC 64/7/5 (India) en el que se incluye una propuesta revisada sobre la cuestión.

7.14 En las deliberaciones posteriores, varias delegaciones manifestaron la opinión de que no hay correlación posible entre el número de personas que, de acuerdo con su certificado, pueda transportar el buque, y la capacidad de las instalaciones de tratamiento de aguas sucias (capacidad del tanque de retención de aguas sucias), ya que también deberían tenerse en cuenta otros factores, como la duración de la travesía, la utilización de las instalaciones portuarias de recepción y los tipos de sistemas de lavado utilizados.

7.15 Con respecto a la propuesta de elaborar directrices para definir el número de personas en función de la capacidad de tratamiento o de retención (almacenamiento) de aguas sucias, otras delegaciones plantearon su preocupación con respecto a la viabilidad y dificultad de elaborar dichas directrices.

7.16 Tras observar que la propuesta recogida en el documento MEPC 64/7/5 no había recibido apoyo suficiente, el Comité acordó no proseguir esta cuestión.

PROPUESTA DE EXENCIÓN DE LAS PRESCRIPCIONES DE RECONOCIMIENTO Y CERTIFICACIÓN PREVISTAS EN EL CONVENIO MARPOL PARA LAS GABARRAS SIN DOTACIÓN NI AUTOPROPULSIÓN

7.17 Al presentar el documento MEPC 64/7/6, la delegación de la República de Corea propuso identificar las gabarras sin dotación ni autopropulsión ya que carecen de fuentes de contaminantes del medio marino a bordo, y elaborar un método para eximir a dichas embarcaciones de las prescripciones de reconocimiento y certificación relacionadas con los distintos anexos del Convenio MARPOL.

7.18 En las deliberaciones posteriores, muchas delegaciones indicaron que respaldaban la necesidad de abordar la cuestión planteada en el documento, aunque sugirieron al mismo tiempo que era preciso llevar a cabo un examen técnico cuidadoso por lo que respecta a la exención de las prescripciones de reconocimiento y certificación en virtud de determinados anexos del Convenio MARPOL, ya que no sería adecuado adoptar un enfoque general para las exenciones.

7.19 Tras deliberar al respecto, el Comité acordó remitir el documento MEPC 64/7/6 al FSI 21 para que prosiga su examen en relación con el punto del orden del día titulado "Examen de las Directrices para efectuar reconocimientos de conformidad con el SARC y de los anexos del Código para la implantación de los instrumentos obligatorios de la OMI", con miras a definir cuándo se podría eximir de las prescripciones de reconocimiento y certificación a las gabarras sin dotación ni autopropulsión en virtud de determinados anexos del Convenio MARPOL. A este respecto, el Comité invitó a los Gobiernos Miembros y a las organizaciones internacionales a que incluyesen en sus delegaciones para el FSI 21 expertos en esta cuestión.

IMPLANTACIÓN DEL ANEXO V REVISADO DEL CONVENIO MARPOL

7.20 El Comité recordó que en el MEPC 63, tras haber adoptado las Directrices de 2012 para la implantación del Anexo V del Convenio MARPOL (resolución MEPC.219(63)), había acordado que era necesario introducir una medida provisional para la descarga de residuos de cargas sólidas a granel en el contexto de la implantación del Anexo V revisado, y había invitado a los Gobiernos Miembros y a las organizaciones internacionales interesadas a que presentasen sus propuestas y observaciones respecto de dicha medida provisional, las cuales podrían distribuirse mediante una circular MEPC.

7.21 El Comité examinó los dos documentos siguientes:

- .1 MEPC 64/7/8 (Canadá, Chile, Estados Unidos, Japón, BIMCO e INTERCARGO) en el que se presenta el texto de un proyecto de circular MEPC sobre la clasificación de las cargas sólidas a granel para facilitar el cumplimiento de las reglas 4.1.3 y 6.1.2 del Anexo V revisado del Convenio MARPOL; y
- .2 MEPC 64/7/9 (INTERCARGO, ICS y BIMCO) en el que, de acuerdo con un estudio realizado por el Consejo Internacional de Minería y Metales, se expresa preocupación por la falta de instalaciones portuarias de recepción adecuadas para la implantación del Anexo V revisado, y se propone que se conceda más tiempo para garantizar el cumplimiento pleno.

7.22 La delegación de las Islas Cook, respaldada por otras delegaciones, aunque respaldó la medida provisional propuesta en el documento MEPC 64/7/8 e hizo hincapié en la necesidad imperiosa de encontrar una solución a largo plazo para la cuestión, manifestó su preocupación en cuanto a las dificultades a las que quizá tengan que hacer frente las Administraciones y el sector del transporte marítimo en el periodo de transición. La delegación también opinó que sería más conveniente que se pudiera adoptar, como un conjunto, una serie de reglas y las directrices u orientaciones conexas sobre la cuestión cuando se introduzcan las nuevas prescripciones, a fin de aliviar, en la medida de lo posible, la carga adicional para las Administraciones y el sector del transporte marítimo en el proceso de implantación.

7.23 El Comité, tras tomar nota de que el proyecto de circular MEPC recogido en el documento MEPC 64/7/8 contaba con apoyo en general, se mostró de acuerdo con una propuesta de la delegación de los Países Bajos sobre las siguientes modificaciones adicionales del proyecto de texto:

- .1 el plazo (entre el 1 de enero de 2013 y el 31 de diciembre de 2014) para la clasificación provisional de las cargas sólidas a granel debería especificarse en el título de la circular;

- .2 la expresión "clasificación provisional" debería utilizarse cuando se haga referencia a la clasificación únicamente basándose en los criterios recogidos en los párrafos 3.2.1, 3.2.2 y 3.27 de las Directrices de 2012 para la implantación del Anexo V del Convenio MARPOL; y
- .3 el expedidor debería también notificar a la autoridad competente del Estado rector del puerto donde se efectúa la carga del criterio de la clasificación provisional.

7.24 Varias delegaciones indicaron que entendían la preocupación del sector por lo que respecta a la falta de instalaciones portuarias de recepción para los residuos de cargas sólidas a granel, incluidos los arrastrados en el agua de lavado, mientras que otras delegaciones plantearon dudas en cuanto a la precisión de los resultados del estudio realizado por el Consejo Internacional de Minería y Metales que se describe en el documento MEPC 64/7/9.

7.25 Aunque el Comité no respaldó la propuesta de relajar el cumplimiento del Anexo V revisado del Convenio MARPOL por lo que respecta a la descarga del agua de lavado de las bodegas de carga que contenga restos de residuos de carga, acordó encargar al Grupo de redacción que elaborara un párrafo adicional, para su introducción en el proyecto de circular MEPC, en el que se pida a las Partes que se aseguraren de proporcionar instalaciones adecuadas en los puertos y terminales de conformidad con lo dispuesto en el Anexo V .

7.26 El Comité también encargó al Subcomité de Transporte de Mercancías Peligrosas, Cargas Sólidas y Contenedores (Subcomité DSC) que examinara el modo en que se podría facilitar la implantación a largo plazo de las disposiciones del Anexo V del Convenio MARPOL relativas a los residuos de las cargas, mediante enmiendas al Código marítimo internacional de cargas sólidas a granel, en el marco del resultado previsto 5.2.3.3: "Instrumentos obligatorios: elaboración de enmiendas al Código IMSBC, incluida la evaluación de las propiedades de las cargas sólidas a granel".

CONSTITUCIÓN DEL GRUPO DE REDACCIÓN

7.27 El Comité constituyó el Grupo de redacción sobre las enmiendas al Convenio MARPOL y directrices conexas (véase también el párrafo 11.57) y le encargó que, teniendo en cuenta las observaciones y propuestas formuladas y las decisiones adoptadas en el Pleno, llevara a cabo las siguientes tareas:

- .1 ultimar el proyecto de circular MEPC sobre la clasificación de las cargas sólidas a granel de conformidad con el Anexo V revisado del Convenio MARPOL, utilizando como base el texto del anexo del documento MEPC 64/7/8 (Canadá, Chile, Estados Unidos, Japón, BIMCO e INTERCARGO);
- .2 elaborar el texto del proyecto de enmiendas a los modelos A y B del Suplemento del Certificado IOPP para dejar de registrar la capacidad del incinerador, teniendo en cuenta el documento MEPC 64/7/4 (Reino Unido, República de Corea e IACS); y
- .3 presentar un informe por escrito al Pleno el jueves 4 de octubre de 2012.

INFORME DEL GRUPO DE REDACCIÓN

7.28 Tras haber examinado la parte del informe del Grupo de redacción relativa a este punto (MEPC 64/WP.13), el Comité aprobó el informe en general y, en particular, adoptó las medidas que se indican a continuación:

Clasificación provisional de las cargas sólidas a granel de conformidad con el Anexo V revisado del Convenio MARPOL entre el 1 de enero de 2013 y el 31 de diciembre de 2014

7.29 El Comité se mostró de acuerdo con la clasificación provisional de las cargas sólidas a granel de conformidad con el Anexo V revisado del Convenio MARPOL, como se indica a continuación:

- .1 a efectos del cumplimiento de las reglas 4.1.3 y 6.1.2 del Anexo V revisado del Convenio MARPOL, los expedidores de cargas sólidas a granel deberían clasificar dichas cargas utilizando los siete criterios indicados en el párrafo 3.2 de las Directrices de 2012 para la implantación del Anexo V del Convenio MARPOL. Los expedidores deberían notificar el criterio de clasificación provisional a las autoridades competentes del Estado rector del puerto en el que se efectúe la carga y la descarga. Tal como se indica en el párrafo 3.4 de las Directrices de 2012, el expedidor debería clasificar las cargas sólidas a granel y declarar si son o no perjudiciales para el medio marino. La declaración de si la carga es perjudicial o no para el medio marino debería incluirse en la información solicitada en la sección 4.2 del Código marítimo internacional de cargas sólidas a granel;
- .2 si entre el 1 de enero de 2013 y el 31 de diciembre de 2014 no se dispone de datos adecuados y fiables sobre la carcinogenicidad, mutagenicidad, toxicidad para la reproducción o toxicidad específica de órganos diana (exposiciones repetidas) de una carga sólida a granel, los expedidores de cargas sólidas a granel deberían realizar los esfuerzos necesarios para garantizar que sus cargas sólidas a granel se clasifiquen en la medida de lo posible utilizando los siete criterios indicados en el párrafo 3.2 de las Directrices de 2012;
- .3 asimismo, si entre el 1 de enero de 2013 y el 31 de diciembre de 2014, los expedidores recopilan datos adecuados y fiables sobre la carcinogenicidad, mutagenicidad, toxicidad para la reproducción o toxicidad específica de órganos diana (exposiciones repetidas) de una carga sólida a granel, las Administraciones deberían aceptar las clasificaciones provisionales de cargas sólidas a granel basadas en los demás criterios indicados en los párrafos 3.2.1, 3.2.2 y 3.2.7 de las Directrices de 2012:
 - los datos sobre la toxicidad acuática aguda; y/o
 - los datos sobre la toxicidad acuática crónica; y/o
 - los datos sobre el contenido de polímeros sintéticos, gomas, plásticos o materias primas de plástico en las cargas sólidas a granel; y
- .4 a partir del 1 de enero de 2015, las clasificaciones de las cargas sólidas a granel de los expedidores deberían efectuarse utilizando los siete criterios indicados en el párrafo 3.2 de las Directrices de 2012.

7.30 El Comité pidió a las Partes en el Anexo V del Convenio MARPOL que garanticen que en los puertos y terminales se habilitan instalaciones de recepción de los residuos de cargas sólidas a granel, incluidos los arrastrados en el agua de lavado.

7.31 El Comité encargó a la Secretaría que distribuya las citadas decisiones mediante la circular MEPC.1/Circ.791.

Proyecto de enmiendas a los modelos A y B de los Suplementos del Certificado IOPP a fin de suprimir el registro de la capacidad del incinerador

7.32 El Comité aprobó el proyecto de enmiendas a los modelos A y B de los Suplementos del Certificado IOPP de conformidad con el Anexo I del Convenio MARPOL, que figura en el anexo 13, para que se distribuya con miras a su adopción en el MEPC 65.

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

8.1 El Comité examinó, en relación con este punto del orden del día, los seis documentos siguientes: MEPC 64/8 (Secretaría), "Informe de la 13ª reunión del Grupo técnico sobre el Convenio de Cooperación y el Protocolo de Cooperación-SNPP", MEPC 64/8/1 (ROPME/MEMAC), "Unidad de coordinación de respuesta y salvamento de emergencia marítima en la zona marítima de la ROPME (MERCU)", MEPC 64/8/2 (ROPME/MEMAC), "Cursillo regional sobre planes nacionales y regionales para contingencias relacionadas con sustancias nocivas y potencialmente peligrosas (SNPP)" MEPC 64/INF.11 (China), "*Research on the emergency heating technology by China to improve the effectiveness of recovering oil from shipwrecks*", MEPC 64/INF.30 (ROPME/MEMAC), "*Information on the M/T **Stolt Valor** incident*", y MEPC 64/WP.2, "Informe de la 14ª reunión del Grupo técnico sobre el Convenio de Cooperación y el Protocolo de Cooperación-SNPP".

Informes correspondientes a las reuniones 13ª y 14ª del Grupo de trabajo técnico sobre el Convenio de Cooperación y el Protocolo de Cooperación-SNPP

8.2 El Comité recordó que la 13ª reunión del Grupo técnico (TG 13) se había celebrado excepcionalmente del 5 al 9 de marzo de 2012, es decir, la semana siguiente al MEPC 63, a fin de permitir a las delegaciones participar en Interspill 2012. El Comité también recordó que la 14ª reunión (TG 14) se había celebrado del 24 al 28 de septiembre de 2012 en lo que suele ser sus fechas habituales, a saber, la semana anterior al MEPC 64, y examinó los informes correspondientes al TG 13 y al TG 14.

8.3 El Comité aprobó los informes del TG 13 y el TG 14 que se habían publicado con las firmas MEPC 64/8 y MEPC 64/WP.2, respectivamente y, en particular:

- .1 tomó nota de que los textos de los cuatro manuales/directrices siguientes:
 - .1 Manual sobre contaminación química para abordar los aspectos jurídicos y administrativos de los sucesos relacionados con las SNPP;
 - .2 partes I y II de las Directrices de la OMI sobre la aplicación de dispersantes;
 - .3 directrices de la OMI sobre la incineración *in situ*; y

- .4 Directrices operacionales sobre la evaluación y las técnicas de extracción de los hidrocarburos hundidos y sumergidos;
- se habían ultimado y se someterían a la aprobación del Comité en el MEPC 65;
- .2 tomó nota de los avances realizados en cuanto a la elaboración de directrices para la gestión y la coordinación de los ofrecimientos internacionales de asistencia en caso de un suceso grave de contaminación por hidrocarburos;
- .3 siguió instando a las delegaciones a que presenten información sobre los sucesos de contaminación relacionados con las SNPP que deben incluirse en el resumen de sucesos e información pertinente para continuar ampliando el inventario de recursos de información sobre cuestiones relacionadas con el Convenio de Cooperación y el Protocolo de Cooperación-SNPP;
- .4 encargó al Subcomité FSI que no eliminase la información sobre sucesos de contaminación que figura en los anexos 4 y 9 de la circular MSC-MEPC.3/Circ.3, dado que dicha información se utiliza para fines que van más allá de las investigaciones de siniestros y que la información es de interés para la labor del Grupo técnico;
- .5 tomó nota del apoyo continuado de la Secretaría a la serie de conferencias trienales sobre derrames de hidrocarburos;
- .6 tomó nota de los resultados de la evaluación preliminar del Grupo técnico acerca de la labor de alta prioridad relacionada con las SNPP y los hidrocarburos, que el MEPC 61 le había asignado, y refrendó la intención del Grupo de ultimar esta labor en el TG 15;
- .7 acogió con satisfacción la reelección del Sr. Alexander von Buxhoeveden (Suecia) como Presidente y del Sr. Woo-Rack Suh (República de Corea) como Vicepresidente del Grupo técnico para 2013; y
- .8 aprobó el proyecto de resultado previsto y orden del día provisional de la 15ª reunión del Grupo técnico y la programación de la 15ª reunión del Grupo para la semana anterior al MEPC 65.

Unidad de coordinación de respuesta y salvamento de emergencia marítima (MERCU) en la zona marítima de la ROPME

8.4 El Comité examinó el documento MEPC 64/8/1 (ROPME/MEMAC), en el que figura información sobre la implantación de la unidad de coordinación de respuesta y salvamento de emergencia marítima (MERCU) en la zona marítima de la ROPME.

8.5 Tras tomar nota de que la MERCU estaría financiada mediante contribuciones del sector del transporte marítimo, varias delegaciones manifestaron preocupación con respecto a la nueva tasa que se aplicaría a los buques que entran en puertos de la zona marítima de la ROPME de acuerdo con este sistema, particularmente, teniendo en cuenta la actual situación económica.

8.6 Algunas delegaciones también opinaron que el documento que se estaba examinando no proporcionaba suficiente información sobre el modo en que se recaudarían estas tasas y cómo se utilizarían los fondos, ni se daban garantías de que los costos fueran proporcionales a los servicios facilitados.

8.7 El observador de la ROPME aclaró que se trataría de una tasa de servicio mucho más baja que los derechos de puerto y las tasas en otras zonas del mundo y, por consiguiente, no se espera que suponga una carga excesiva para el sector del transporte marítimo.

8.8 El Comité, tras tomar nota de las repercusiones de la nueva MERCU y de las medidas financieras conexas, tomó las siguientes medidas:

- .1 encargó a la Secretaría que recopilara la información en una circular MEPC para su posterior distribución a los Estados Miembros y a las organizaciones observadoras; y
- .2 invitó a las delegaciones interesadas a que remitieran sus preguntas y sus solicitudes de información a la ROPME para que ésta proporcionara las aclaraciones pertinentes.

Cursillo regional sobre planes nacionales y regionales para contingencias relacionadas con sustancias nocivas y potencialmente peligrosas (SNPP)

8.9 El Comité, al examinar el documento MEPC 64/8/2 (ROPME/MEMAC) en el que se facilita información sobre el cursillo regional respaldado por la OMI sobre planes nacionales y regionales para contingencias relacionadas con sustancias nocivas y potencialmente peligrosas (SNPP) en la zona marítima de la ROPME, que se celebró del 11 al 14 de junio de 2012 en el Estado de Qatar, tomó nota de que quizá sea necesario examinar y enmendar las "Directrices relativas a los lugares de refugio para los buques necesitados de asistencia" (resolución A.949 (23)).

8.10 Tras examinar la cuestión, el Comité llegó a la conclusión de que no era necesario introducir tal enmienda. Tras proporcionar más aclaraciones sobre las necesidades específicas de la región, el observador de la ROPME concluyó pidiendo asistencia técnica para la identificación de los lugares de refugio adecuados mediante el Programa integrado de cooperación técnica de la Organización.

Tecnología de calefacción de emergencia para mejorar la eficacia de la recuperación de hidrocarburos de los restos de naufragio

8.11 El Comité tomó nota de la información recogida en el documento MEPC 64/INF.11 (China) en el que se informaba de la investigación llevada a cabo por la China sobre tecnología de calefacción de emergencia, y se sugerían nuevas medidas para mejorar la tecnología de calefacción de emergencia en las operaciones de recuperación de hidrocarburos de los restos de naufragio.

Información sobre el suceso de la motonave Stolt Valor

8.12 El Comité tomó nota del documento MEPC 64/INF.30 (ROPME/MEMAC), en el que figura información resumida sobre el suceso de la motonave **Stolt Valor**, que fue un suceso importante relacionado con SNPP ocurrido en la zona marítima de la ROPME en marzo de 2012, y remitió el documento al TG 15 para su información.

8.13 Al examinar las observaciones y las lecciones extraídas, que figuran en los párrafos 12 al 18 del documento sometido a examen, la delegación de los Países Bajos y observadores de la ICS, INTERTANKO y los clubes P e I manifestaron inquietud en cuanto a la precisión de la información y al modo en que ésta se presentaba, y observaron que difería considerablemente de la información que habían recibido de sus respectivos miembros. Se planteó preocupación, en particular, por lo que respecta al párrafo 13, en el que se sugiere que había negligencia por parte de la tripulación, el párrafo 15, en el que se sugiere que los clubes P e I han dado más importancia a los costos que a la seguridad y las preocupaciones ambientales, y el párrafo 17, relativo a las medidas adoptadas por las personas encargadas del rescate.

8.14 La delegación de Liberia, en su calidad de Administración de abanderamiento, facilitó un resumen de los acontecimientos y las medidas adoptadas como respuesta al suceso del **Stolt Valor**. En particular la delegación, respaldada por los observadores de la ITF, ICS, INTERTANKO, IPTA y BIMCO, manifestó inquietud sobre el retraso en la identificación de un lugar de refugio y la orden de arresto que se había dado contra el capitán y el jefe de máquinas, lo que va en contra de los principios establecidos tanto en las "Directrices relativas a los lugares de refugio para los buques necesitados de asistencia" (resolución A.949(23)) como en las "Directrices sobre el trato justo de la gente de mar en caso de accidente marítimo" (resolución A.987(24)). Tal como se solicitó, la declaración completa de la delegación de Liberia figura en el anexo 14.

8.15 El observador de INTERTANKO también informó al Comité de que, dado que el plazo para la presentación de documentos al MEPC ya había vencido cuando tuvieron conocimiento del documento MEPC 64/INF.30, lo que había impedido que presentaran observaciones al respecto y, dado que tanto la cuestión de los lugares de refugio como de la imputación de delitos a la gente de mar eran cuestiones que estaban dentro del ámbito de competencia del Comité de Seguridad Marítima, INTERTANKO y otros observadores del sector del transporte marítimo habían presentado un documento en el MSC 91, en el que figuraban observaciones sobre el documento MEPC 64/INF.30 y propuestas de medidas concretas.

8.16 La delegación de Arabia Saudita tomó nota de que frente a un suceso importante de contaminación se tenían que tomar decisiones difíciles, en particular para garantizar la protección del público y el medio ambiente, que siempre tenían prioridad en estos casos.

8.17 ROPME/MEMAC se reservaron sus derechos y rechazaron las declaraciones formuladas por las delegaciones de los Países Bajos, Liberia y los observadores de la ICS, INTERTANKO y los clubes P e I, que figuran en el párrafo 8.13. ROPME/MEMAC observaron que MEMAC y sus Estados Miembros estuvieron *in situ* dando seguimiento a la situación durante todo el suceso, y habían llevado a cabo en ese momento una evaluación por lo que respecta a la identificación de un lugar de refugio. Sin embargo, dado la naturaleza de la carga, que representaba una amenaza muy grave para la zona costera sensible y la existencia de varias tomas de agua, en particular para las instalaciones de desalinización y de energía eléctrica, en los alrededores se había determinado que el riesgo para la seguridad de la población de 15 millones de habitantes en la zona del suceso era demasiado elevado. También declaró que el equipo de rescate había perdido el control del buque durante más de una semana, en el transcurso del suceso, además de otros aspectos que se consideraron actos de negligencia. Dado que este caso está aún sometido a investigación judicial y técnica, sólo puede revelarse información limitada por el momento. Sin embargo, ROPME/MEMAC indicaron que estaban dispuestas a compartir la información y las lecciones extraídas, con total transparencia, con todas las partes y con el Comité, en su debido momento. ROPME/MEMAC también observaron la dificultad para identificar un lugar de refugio dentro de la parte interior de la zona marítima de la ROPME y reiteraron su opinión de que se debería considerar la posibilidad de revisar las "Directrices relativas a los lugares de refugio para los buques necesitados de asistencia" (resolución 949(23)).

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

Designación del banco de Saba como zona marina especialmente sensible

9.1 El Comité recordó que en el MEPC 62 había aprobado en principio la designación del banco de Saba como zona marina especialmente sensible (ZMES), propuesta por los Países Bajos (MEPC 62/9), y había invitado a los Países Bajos a que presentaran en el NAV 58 propuestas detalladas de medidas de protección correspondientes, para su examen.

9.2 Tras examinar el documento MEPC 64/9 (Secretaría), en el que se informaba de los resultados del NAV 58 sobre el particular, el Comité tomó nota de que el NAV 58 había examinado la información facilitada por los Países Bajos (NAV 58/3) y había aprobado el establecimiento de una zona a evitar para los buques de arqueo bruto igual o superior a 300 y de una zona en la que no se permite fondear a ningún buque, como medidas de protección correspondientes para la ZMES del banco de Saba. El Comité tomó nota también de que las medidas de protección correspondientes aprobadas para la ZMES que figuran en el anexo 4 del anexo del documento MEPC 64/9 están sujetas a la decisión del MSC 91, en noviembre de 2012.

Instrucciones para el Grupo técnico oficioso sobre las ZMES

9.3 El Comité, tras examinar los resultados del NAV 58 sobre el particular y las observaciones formuladas en el Pleno, decidió constituir el Grupo técnico oficioso sobre las ZMES, bajo la presidencia del Sr. Paul Nelson (Australia), al que encargó lo siguiente:

- .1 examinar la información que figura en el documento MEPC 64/9 y, teniendo en cuenta las observaciones formuladas en el Pleno, elaborar un proyecto de resolución MEPC basado en el proyecto de texto del anexo, con miras a designar "la ZMES del banco de Saba"; y
- .2 facilitar al Pleno un informe por escrito, incluidas recomendaciones, el jueves 4 de octubre de 2012.

Informe del Grupo técnico oficioso sobre las ZMES

9.4 El Comité, tras examinar el informe del Grupo técnico oficioso (MEPC 64/WP.14) presentado por su Presidente, el Sr. Paul Nelson (Australia), lo aprobó tal como se había enmendado, y en particular, adoptó la resolución MEPC.226(64), que figura en el anexo 15, en la que se designa el banco de Saba como ZMES.

9.5 El Comité dio las gracias al Sr. Nelson (Australia) y a los miembros del Grupo por la eficiente labor desempeñada.

10 INSUFICIENCIA DE LAS INSTALACIONES DE RECEPCIÓN

10.1 El Comité tomó nota de que el examen de la insuficiencia de las instalaciones portuarias de recepción es un punto permanente en su orden del día pero que en el presente periodo de sesiones no se había presentado ningún documento al respecto.

10.2 El Comité también tomó nota de que la política de "tolerancia cero de las descargas ilegales procedentes de los buques" sólo puede implantarse de manera eficaz cuando existen instalaciones de recepción adecuadas en los puertos. El Comité acordó que todas las Partes en el Convenio MARPOL, en particular los Estados rectores de puertos, tienen

que hacer todo lo posible por cumplir sus obligaciones convencionales en relación con la provisión de instalaciones de recepción para los desechos generados durante las operaciones normales de los buques.

10.3 El Comité recordó que todos los puntos de trabajo del Plan de acción del Comité para abordar el problema de la insuficiencia de las instalaciones portuarias de recepción se habían ultimado tras la adopción por el MEPC 63 de enmiendas a los respectivos anexos del Convenio MARPOL sobre los acuerdos regionales relativos a las instalaciones portuarias de recepción (resoluciones MEPC.216(63) y MEPC.217(63)) y de las "Directrices de 2012 para la elaboración de un plan regional de instalaciones de recepción" (resolución MEPC.221(63)).

10.4 Además, el Comité recordó que, como parte del Plan de acción aprobado por el MEPC, el TC 61 había acordado incluir el plan de asistencia y formación sobre instalaciones portuarias de recepción para países en desarrollo, como tema de prioridad en el próximo PICT correspondiente al bienio 2012-2013. A este respecto, se informó al Comité de que estaba previsto celebrar dos cursillos sobre instalaciones portuarias de recepción: uno en noviembre de 2012 en Amberes para los países árabes y del Mediterráneo, y otro en 2013 en Estados Unidos para los países de la región del Caribe.

10.5 La delegación de Bélgica informó posteriormente al Comité en más detalle del cursillo regional de la OMI sobre las instalaciones portuarias de recepción, que se iba a organizar en el marco del PICT, del 27 al 29 de noviembre de 2012, en Amberes (Bélgica). El cursillo estaba organizado conjuntamente con la *Flemish Public Waste Agency* y la autoridad portuaria de Amberes, y en colaboración con el Centro regional de emergencia para la lucha contra la contaminación en el Mar Mediterráneo (REMPEC). Se informó al Comité de que el principal objetivo del cursillo es informar a los países participantes procedentes de la zona del Mediterráneo oriental y meridional, así como de Omán y Yemen, sobre las mejores prácticas por lo que respecta a las instalaciones portuarias de recepción para los desechos generados por los buques y los residuos de carga. En el cursillo también se tratará la cuestión de la insuficiencia de las instalaciones portuarias de recepción, la planificación y gestión de los desechos portuarios y los incentivos para la entrega de desechos generados por el buque, así como el tratamiento de los desechos descendentes y los vínculos con el Convenio de Basilea y sus directrices. La delegación de Bélgica indicó que se informaría de los resultados del cursillo en el MEPC 65.

10.6 Se informó también al Comité de que, desde su último periodo de sesiones, la Secretaría había facilitado conocimientos técnicos en dos cursillos sobre la gestión de desechos en los puertos, uno organizado por la Comisión Interamericana de Puertos (CIP) en Uruguay, y otro por la Organización Alemana de Cooperación Técnica (GIZ) en Tailandia.

10.7 El Comité también recordó que es necesario actualizar la edición de 1999 del "Manual general sobre instalaciones portuarias de recepción" y que la revisión del Manual se ha incluido en el PICT correspondiente a 2012-2013, tal como lo había solicitado en el MEPC 61.

11 INFORMES DE LOS SUBCOMITÉS

RESULTADOS DEL BLG 16

11.1 El Comité tomó nota de que el Subcomité de Transporte de Líquidos y Gases a Granel (Subcomité BLG) había celebrado su 16º periodo de sesiones del 30 de enero al 3 de febrero de 2012 y de que su informe se había distribuido con las firmas BLG 16/16 y BLG 16/16/Add.1. En el documento MEPC 64/11 se informa de las cuestiones de interés para la labor del Comité.

11.2 El Comité aprobó, en general, el informe del BLG 16 (BLG 16/16 y Add.1) y adoptó las medidas que se indican a continuación, recordando que en el MEPC 63 ya había adoptado medidas relativas a las cuestiones urgentes derivadas del BLG 16.

Resultados del ESPH 17

11.3 El Comité refrendó las decisiones adoptadas por el BLG 16 con respecto a los resultados del ESPH 17, y tomó nota de la decisión del MSC 90 en el mismo sentido.

Evaluación de las mezclas de nombre comercial

11.4 El Comité refrendó la evaluación llevada a cabo por el BLG 16 de las mezclas de nombre comercial que constituyen un riesgo para la seguridad, como se indica en el párrafo 3.30.1 del documento BLG 16/16, para su incorporación en la Lista 3 de las circulares de la serie MEPC.2.

Evaluación de los aditivos de limpieza de los tanques de carga

11.5 El Comité refrendó la evaluación llevada a cabo por el BLG 16 de los aditivos de limpieza de los tanques de carga que se ha determinado que cumplen las prescripciones de la regla 13.5.2 del Anexo II del Convenio MARPOL, tal como figura en el anexo 1 del documento BLG 16/16, para su incorporación en la próxima edición de las circulares de la serie MEPC.2.

Enmiendas a las Directrices para el transporte de mezclas de hidrocarburos del petróleo y biocombustibles, 2011

11.6 El Comité aprobó la propuesta de enmiendas a las Directrices para el transporte de mezclas de hidrocarburos del petróleo y biocombustibles, 2011 (MEPC.1/Circ.761), que figuran en el anexo 3 del documento BLG 16/16, y encargó a la Secretaría que publicase la circular MEPC.1/Circ.761/Rev.1.

Elaboración de directrices sobre supervisión por el Estado rector del puerto en el marco del Convenio BWM 2004

11.7 El Comité convino en remitir el documento BLG 16/4 y el informe del Grupo de trabajo sobre agua de lastre y contaminación biológica (BLG 16/WP.4) al FSI 21 para que lo examinara en el contexto de la elaboración de directrices sobre la supervisión por el Estado rector del puerto en el marco del Convenio BWM 2004.

Orientaciones para reducir al mínimo la transferencia de especies acuáticas invasivas debida a la contaminación biológica (incrustaciones en el casco) de las embarcaciones de recreo

11.8 El Comité aprobó el proyecto de orientaciones para reducir al mínimo la transferencia de especies acuáticas invasivas debida a la contaminación biológica (incrustaciones en el casco) de las embarcaciones de recreo, que figura en el anexo 5 del documento BLG 16/16, y encargó a la Secretaría que lo distribuyera como circular MEPC.1/Circ.792.

Cuestiones relativas al Anexo VI del Convenio MARPOL

11.9 El Comité tomó nota de que los resultados del BLG 16 con respecto a cuestiones relativas al Anexo VI del Convenio MARPOL, que figuran en los párrafos 3.7 a 3.10 del documento MEPC 64/11, se habían abordado dentro del punto 4 del orden del día.

RESULTADOS DEL DE 56

11.10 El Comité tomó nota de que el Subcomité de Proyecto y Equipo del Buque (Subcomité DE) celebró su 56º periodo de sesiones del 13 al 17 de febrero de 2012, y de que su informe se distribuyó con la signatura DE 56/25. En el documento MEPC 64/11/1 se informa de las cuestiones de importancia para la labor del Comité.

Elaboración del código para los buques que operen en aguas polares

11.11 El Comité tomó nota de la decisión del DE 56 de aplazar la inclusión en el proyecto de código polar de cualquier decisión relativa a prescripciones ambientales, a la espera del examen que lleve a cabo el DE 57, así como de la opinión del Subcomité de que el MSC y el MEPC deberían dar prioridad a su análisis sobre cómo conferir carácter obligatorio al código polar a la mayor brevedad posible.

11.12 A este respecto, el Comité recordó que el MEPC 63, tras haber resuelto la cuestión de cómo conferir carácter obligatorio al código polar y haber convenido que dicho código debería incluir solamente nuevas cuestiones y prescripciones adicionales que no aparezcan en otros instrumentos, había pedido al Subcomité DE que tuviera en cuenta estas decisiones según avance la labor con respecto al proyecto de código. El Comité también tomó nota de que el MSC 90 había convenido en incluir en el orden del día del MSC 91 un punto titulado "Conferir carácter obligatorio al código de navegación polar".

Proyecto de enmiendas al Plan de evaluación del estado del buque

11.13 El Comité aprobó el proyecto de enmiendas al Plan de evaluación del estado del buque (resolución MEPC.94(46), enmendada), derivadas de la adopción del Código internacional sobre el programa mejorado de inspecciones durante los reconocimientos de graneleros y petroleros, 2011 (Código ESP 2011) (resolución A.1049(27)), que figura en el anexo 16, para su distribución, con miras a su adopción en el MEPC 65.

Directrices de 2012 sobre la implantación de las normas relativas a efluentes y pruebas de rendimiento de las instalaciones de tratamiento de aguas sucias

11.14 El Comité tomó nota de que el DE 56 había ultimado su labor con respecto al proyecto de directrices de 2012 sobre la implantación de las normas relativas a efluentes y pruebas de rendimiento de las instalaciones de tratamiento de aguas sucias y que, no obstante, no había podido resolver las normas relativas a la remoción de nitrógeno y fósforo para las instalaciones de tratamiento de aguas sucias instaladas en buques de pasaje que operan en una zona especial en virtud del Anexo IV del Convenio MARPOL. El DE 56 estudió dos opciones con respecto a las normas relativas a la remoción de nitrógeno y fósforo tomando como base límites objetivo equivalentes correspondientes a comunidades ribereñas de entre 300 y 2 000 personas o de entre 2 000 y 10 000 personas, y decidió mantener ambas opciones entre corchetes para que las continuase examinando el Comité.

11.15 El Comité tuvo ante sí para su examen los dos siguientes documentos referidos al proyecto de directrices de 2012:

- .1 el documento MEPC 64/11/6 (CLIA) en el que se sugiere que se apliquen por analogía los límites objetivo correspondientes a comunidades en tierra de entre 300 y 2 000 personas, y se recomiendan unas normas de nitrógeno total de 35 mg/l o al menos una reducción del 30 % y unas normas de fósforo total de 2,0 mg/l o al menos una reducción del 70 %; y
- .2 el documento MEPC 64/11/4 (Finlandia y el Reino Unido) en el que se facilita información adicional sobre la aplicación del factor de compensación de la dilución Q_i/Q_e en el marco del proyecto de directrices de 2012 y se propone un texto adicional para ampliar las orientaciones a este respecto.

11.16 En las consiguientes deliberaciones, el Comité tomó nota de la disparidad de opiniones sobre las dos opciones de normas relativas a la remoción de nitrógeno y fósforo, y de que una mayoría muy leve de delegaciones se había pronunciado a favor de las normas más restrictivas.

11.17 Las delegaciones que respaldaron las normas más restrictivas recalcaron que una serie de compañías (al menos seis) había indicado que las normas propuestas eran alcanzables, y que el equipo de tierra podría proyectarse para su uso en el mar y estar disponible antes de la fecha de aplicación de dichas normas. Estas delegaciones opinaron que deberían utilizarse a bordo las mejores tecnologías disponibles con miras a lograr la máxima protección del medio marino, en particular, del vulnerable medio de la zona especial del mar Báltico.

11.18 Las delegaciones que respaldaron las normas menos restrictivas recalcaron que incluso estas normas proporcionarían un nivel de protección adecuado para el medio marino y que no resultaría útil establecer normas a las que aspirar para el tratamiento de las aguas sucias si éstas son más restrictivas que las aplicadas a instalaciones de recepción en tierra dentro de una zona especial. Estas delegaciones opinaron que cualquier norma debería ser alcanzable y aplicable en la práctica, y que establecer normas a las que aspirar solamente generaría problemas innecesarios para el proceso de implantación en el futuro.

11.19 La delegación de los Países Bajos informó al Comité de una serie de resultados preliminares con respecto a un estudio llevado a cabo sobre el funcionamiento de las plantas de tratamiento de aguas sucias instaladas a bordo de los buques, que indican que una amplia mayoría del equipo no satisfacía las normas de tratamiento de aguas sucias existentes a causa de un uso indebido de detergente, falta de mantenimiento o por no seguir las instrucciones de funcionamiento. La delegación de los Países Bajos recalcó, en consecuencia, la importancia de la implantación y en especial de la toma de conciencia acerca de la utilización y mantenimiento del equipo, por parte de todos los interesados, por lo que respecta a las prescripciones existentes de conformidad con el Anexo IV del Convenio MARPOL.

11.20 El Presidente propuso que se utilizasen las normas más restrictivas, a reserva del examen que se lleve a cabo en el MEPC 67 (en el segundo semestre de 2014), e invitó al Comité a volver a examinar esta cuestión en otro momento del periodo de sesiones (véase el párrafo 11.60).

11.21 En consecuencia, el Comité encargó al Grupo de redacción que ultimase el proyecto de resolución MEPC acerca de las directrices de 2012 sobre la implantación de las normas relativas a efluentes y pruebas de rendimiento de las instalaciones de tratamiento de aguas sucias, a reserva del examen que lleve a cabo el Comité de las normas relativas a la remoción de nitrógeno y fósforo.

Homologación de los incineradores de a bordo

11.22 El Comité refrendó la recomendación del DE 56 de que los incineradores con una capacidad superior a 1 500 kW y hasta 4 000 kW puedan homologarse de conformidad con la Especificación normalizada para los incineradores de a bordo existente (resolución MEPC.76(40), enmendada por la resolución MEPC.93(45)), y dio instrucciones a la Secretaría para que publicase la circular MEPC.1/Circ.793 en relación con esta decisión.

RESULTADOS DEL STW 43

11.23 El Comité tomó nota de que el Subcomité de Normas de Formación y Guardia (Subcomité STW) celebró su 43º periodo de sesiones del 30 de abril al 4 de mayo de 2012 y de que su informe se distribuyó con la signatura STW 43/14. En el documento MEPC 64/11/2 se informa de cuestiones de importancia para la labor del Comité.

Directrices relativas al Código IGS

11.24 El Comité aprobó dos series de proyectos de resoluciones de la Asamblea acerca de las Directrices revisadas sobre la implantación del Código IGS por las Administraciones y acerca de las Directrices revisadas para la estructura de un sistema integrado de planificación para contingencias en caso de emergencias a bordo, que figuran en los anexos 17 y 18, respectivamente, para su examen y adopción por la Asamblea en su vigésimo octavo periodo de sesiones, a reserva de una decisión del MSC 91 en el mismo sentido.

11.25 El Comité aprobó la circular MEPC-MSC revisada sobre las Directrices para la implantación operacional del Código IGS por las compañías, que figura en el anexo 8 del documento STW 43/14, a reserva de una decisión del MSC 91 en el mismo sentido.

11.26 La delegación de Bahamas, tras señalar su intención de presentar en el MSC 91 nuevas observaciones sobre el proyecto de enmiendas al Código IGS (STW 43/14, anexo 6), manifestó su inquietud con respecto a que la propuesta de añadir una nota a pie de página relativa al párrafo 1.2.3.2 del Código IGS solamente se refiere a la lista de prescripciones y recomendaciones relacionadas con la seguridad (MSC.1/Circ.1371), lo que podría llevar a que los usuarios entendieran que no era necesario tomar en consideración en la misma medida los instrumentos no obligatorios sobre cuestiones medioambientales emanados del MEPC y sus órganos subsidiarios. El Comité tomó nota de la inquietud manifestada e invitó al MSC 91 a que estudiase esta cuestión.

RESULTADOS DEL FSI 20

11.27 El Comité tomó nota de que el Subcomité de implantación por el Estado de abanderamiento (FSI) celebró su 20º periodo de sesiones del 26 al 30 de marzo de 2012, y de que su informe se distribuyó con la signatura FSI 20/19. En el documento MEPC 64/11/3 se informa de cuestiones de importancia para la labor del Comité.

11.28 El Comité aprobó en general el informe del FSI 20 (FSI 20/19) y tomó las medidas que se indican a continuación.

Prescripciones sobre notificación de los instrumentos de la OMI

11.29 El Comité tomó nota de que, en el contexto de las prescripciones sobre notificación de los instrumentos de la OMI, el FSI 20 prosiguió su estudio sobre la posibilidad de validar la notificación electrónica como medio para lograr el cumplimiento de las prescripciones sobre notificación abordando, al mismo tiempo, cuestiones relativas al almacenamiento de datos y otras capacidades pertinentes del Sistema mundial integrado de información marítima de la OMI (GISIS).

11.30 El Comité refrendó la decisión del FSI 20 de examinar, en su siguiente periodo de sesiones, el proyecto de resolución de la Asamblea sobre la notificación y circulación por medio de GISIS de información relativa a las prescripciones obligatorias sobre notificaciones, que figura en el anexo del documento FSI 20/3/1.

11.31 El Comité también refrendó la invitación del FSI 20 a los Estados Miembros interesados a presentar sus propuestas en relación con el proyecto de directrices sobre la comunicación de información en virtud de los instrumentos de la OMI en un futuro periodo de sesiones del Subcomité, en particular con respecto a las legislaciones nacionales, incluida la frecuencia con la que habría que efectuar dichas notificaciones y el idioma en que debería presentarse esta información.

11.32 A este respecto, el Comité encargó al Subcomité que examinase detalladamente las dificultades que encuentran los Estados Miembros para cumplir las distintas prescripciones de notificación obligatoria teniendo en cuenta, al mismo tiempo, la petición de la Asamblea en su vigésimo séptimo periodo de sesiones al Consejo de constituir un grupo directivo de alto nivel para reducir las prescripciones administrativas (resolución A.1043(27)), con miras a evitar que se duplique la labor.

Certificados y documentos que han de llevarse a bordo de los buques

11.33 Con respecto a los certificados y documentos que han de llevarse a bordo de los buques, el Comité refrendó la decisión del FSI 20 de seguir aclarando el significado de los "originales" que han de llevarse a bordo en un futuro periodo de sesiones.

11.34 El Comité dio instrucciones al Subcomité para que iniciase la revisión de la Lista revisada de los certificados y documentos que han de llevar los buques (FAL.2/Circ.123-MEPC.1/Circ.769-MSA.1/Circ.1409), según sea necesario, y refrendó la petición formulada a la Secretaría de elaborar una nota en la que figuren estas prescripciones, lo que podría conducir a la revisión de la citada circular y/o enmienda del apéndice 12 de los Procedimientos para la supervisión por el Estado rector del puerto, según proceda.

Normativa para buques no regidos por los convenios

11.35 El Comité tomó nota de que en 2010 consultores de la OMI elaboraron un proyecto de GlobalReg (la serie de normas en forma modular que comprenden reglas armonizadas y legislación nacional modelo para los buques no regidos por el Convenio SOLAS 1974) junto con un curso modelo, teniendo en cuenta reglamentaciones modelo existentes para buques no regidos por los convenios elaborados por la OMI para diversas regiones, así como todos los documentos de la OMI disponibles sobre las reglas de seguridad para los buques no regidos por el Convenio SOLAS.

11.36 Con respecto a la petición del Subcomité FSI en su 20º periodo de sesiones de que el Comité le encargase que coordinase un examen técnico pormenorizado de GlobalReg por parte de todos los subcomités pertinentes, a fin de elaborar un instrumento no obligatorio sobre la normativa de los buques no regidos por los convenios y definir un proceso para mantenerlo actualizado, las delegaciones de los Países Bajos, Estados Unidos y Panamá manifestaron su opinión de que, dado que el MSC ha sido designado único órgano superior para el resultado previsto pertinente (5.2.1.18 del Plan de acción de alto nivel para 2012 y 2013), esta cuestión debería ser abordada estrictamente por el MSC y que no existe justificación alguna para que la Organización siga actualizando GlobalReg, a la vista del enorme volumen de trabajo necesario para ello y el abultado orden del día del Comité.

11.37 El Comité convino con las opiniones de que no sería apropiado ampliar el ámbito del resultado previsto antedicho y de GlobalReg.

11.38 La delegación de Indonesia, en referencia a la iniciativa de la Organización de crear perfiles de los países para tratar las necesidades reales en materia de creación de capacidad de los países en desarrollo, incluida la mejora de la formulación de la legislación marítima nacional, manifestó la opinión de que un examen técnico pormenorizado de GlobalReg por parte de todos los subcomités pertinentes con miras a elaborar un instrumento no obligatorio exhaustivo sobre las normativas para buques no regidos por los convenios resultaría beneficiosa a este respecto.

Copia auténtica certificada de las enmiendas a los convenios

11.39 El Comité encargó a la Secretaría que publicase una versión de la copia auténtica certificada de las enmiendas a un convenio en el sitio de IMODOCS, con la función de control de cambios y que se fijase un plazo para la distribución de las copias auténticas certificadas, preferiblemente en el momento de la adopción, teniendo en cuenta las opiniones expresadas por la Oficina Jurídica.

11.40 Con respecto a la propuesta del FSI 20 de pedir a la Secretaría que invitase a los Estados, cuando depositen instrumentos de ratificación, a presentar la documentación nacional pertinente conexa que haya llevado a la ratificación a la que pudiera darse acceso a otros Estados, el Comité, tras tomar nota de que el TC 62 había examinado la misma propuesta, se mostró de acuerdo con la opinión del TC 62 (TC 62/15, párrafos 3.14 y 3.15). A este respecto el Comité también acordó no seguir examinando, en esta fase, la opción de ampliar el GISIS a los fines de poder dar acceso a la documentación nacional conexa debido a la inherente carga administrativa que conllevará la ampliación del GISIS y la traducción de la documentación.

Proyecto de código para la implantación de los instrumentos de la OMI (código III)

11.41 El Comité recordó que el MEPC 62 y el MEPC 89 habían aprobado el proyecto de código para la implantación de los instrumentos de la OMI (código III), que figura en el anexo 26 del documento MSC 89/25, para su presentación a la Asamblea en su vigésimo octavo periodo de sesiones para su adopción, y que había encargado a la Secretaría que facilitase al FSI 20 un examen exhaustivo de las opciones disponibles en relación con el proceso para conferir carácter obligatorio al código III y a las auditorías, y la correspondiente argumentación.

11.42 El Comité refrendó la opinión del FSI 20 de que, aunque la intención es que el código III obtenga carácter obligatorio cuando se adopte, no sería obligatorio hasta que lo sea en virtud de los instrumentos pertinentes de la OMI, y que la versión del código III, aprobada por el MSC 89 y el MEPC 62, que contiene disposiciones tanto de carácter obligatorio como de carácter recomendariorio, ha de volver a redactarse de forma que el texto tenga carácter no obligatorio.

11.43 El Comité aprobó el proyecto de código para la implantación de los instrumentos de la OMI (código III), junto con el proyecto de resolución de la Asamblea conexas, tal como había sido redactado por el FSI 20, el cual figura en el anexo 19, con miras a su presentación a la Asamblea en su vigésimo octavo periodo de sesiones, a los fines de su adopción, a reserva de una decisión del MSC 91 en el mismo sentido.

11.44 El Comité refrendó la recomendación del FSI 20 de que las enmiendas a los instrumentos pertinentes deberían adoptarse después de que la Asamblea haya adoptado el código III, y que el método preferido de hacer referencia a dicho código sería incorporar el símbolo de la resolución de la Asamblea mediante la cual se adopte el código III en el texto de las enmiendas a los instrumentos obligatorios. En esta referencia no se incluiría la expresión normalizada "enmendado" ni se mencionaría el artículo del instrumento en cuestión con respecto a la utilización del procedimiento de aceptación tácita. De esta manera, en el futuro podría sustituirse únicamente la referencia a la resolución y actualizarse a través del procedimiento de aceptación tácito basado en el artículo.

11.45 El Comité tomó nota de que el FSI 20, tras haber examinado diversas hipótesis propuestas en el documento FSI 20/12 para conferir carácter obligatorio al código III, había convenido, en general, en que deberían utilizarse los procedimientos de enmienda normales que utilizan actualmente los comités, es decir, introducir enmiendas a los instrumentos de la OMI mediante el procedimiento de aceptación tácito estipulado en los artículos, sobre la base de la secuencia normal de eventos y reuniones del MSC y del MEPC. En este contexto, el Comité tomó nota de la información que figura en el documento MEPC 64/11/3/Add.1 con respecto a los posibles plazos para conferir carácter obligatorio al código III y las auditorías y convino en coordinar las fechas de entrada en vigor de las enmiendas a los instrumentos pertinentes de la OMI para conferir carácter obligatorio al código III.

11.46 El Comité aprobó el proyecto de enmiendas a los Anexos I, II, III, IV, V y VI del Convenio MARPOL para conferir carácter obligatorio al código III y a las auditorías que figuran en el anexo 20, con miras a su adopción en el MEPC 66 (tras la prevista adopción del código III en el vigésimo octavo periodo de sesiones de la Asamblea).

11.47 La delegación de Chipre hizo una declaración tras la aprobación del proyecto de código III y el proyecto de enmiendas al Convenio MARPOL para conferir carácter obligatorio al código y a las auditorías, la cual figura en el anexo 21. Las delegaciones de Alemania, Bélgica, Bulgaria, Croacia, Dinamarca, España, Estonia, Finlandia, Francia, Grecia, Irlanda, Islandia, Italia, Letonia, Lituania, Luxemburgo, Malta, Noruega, Países Bajos, Polonia, Portugal, Reino Unido, Rumania y Suecia se adhirieron a dicha declaración.

11.48 El Comité refrendó la recomendación del FSI 20 con respecto a las futuras enmiendas al código III y las disposiciones aplicables de los instrumentos obligatorios. El FSI 20 recomendó que, una vez que la Asamblea haya adoptado un nuevo código, se adopten enmiendas a los instrumentos obligatorios mediante las que se otorgue obligatoriedad al código III, a fin de sustituir la signatura de la correspondiente resolución de la Asamblea mediante la cual se haya adoptado la versión antigua del código por la signatura de la nueva resolución de la Asamblea mediante la cual se haya adoptado la versión nueva del código. Las enmiendas a todos los instrumentos de carácter obligatorio pertinentes mediante las que se otorga obligatoriedad al código deberían entrar en vigor simultáneamente, a fin de evitar que existan diferentes versiones del código en vigor al mismo tiempo.

11.49 El Comité encargó al Subcomité que elaborase, en su siguiente periodo de sesiones, un nuevo instrumento no obligatorio en forma de resolución de la Asamblea, que solamente contenga los anexos del actual código no obligatorio para la implantación de los instrumentos obligatorios de la OMI, que se revisarían en el futuro del mismo modo en que los anexos del código no obligatorio han sido actualizados periódicamente desde su adopción inicial.

Proyecto de código para las organizaciones reconocidas (código OR)

11.50 El Comité recordó que debería conferirse carácter obligatorio al proyecto de código para las organizaciones reconocidas (código OR) en virtud del Convenio SOLAS, el Convenio MARPOL y el Convenio de Líneas de Carga, mediante la enmienda de las disposiciones obligatorias en las que se haga referencia a la resolución A.739(18): "Directrices relativas a la autorización de las organizaciones que actúen en nombre de la Administración", y A.789(19): "Especificaciones relativas a las funciones de reconocimiento y certificación de las organizaciones reconocidas", de conformidad con el procedimiento de aceptación tácita. El Comité refrendó la recomendación del FSI 20 de adoptar resoluciones MSC y MEPC independientes por ser éste el modo jurídicamente más idóneo de avanzar, para adoptar y enmendar el código OR. A este respecto, el Comité también refrendó la recomendación del FSI 20 de enmendar solamente aquellos instrumentos en los que se haga referencia expresa a las resoluciones A.739(18) y A.789(19), es decir los Anexos I y II del Convenio MARPOL de su competencia, a fin de conferir carácter obligatorio al código OR.

11.51 El Comité refrendó la petición del FSI 20 a la Secretaría de que siga comunicándose con la Secretaría de la ISO para obtener la aclaración o la aprobación a fin de hacer referencia a sus normas en el código OR y, de ser necesario, que lleve a cabo un estudio con las delegaciones interesadas para adaptar el texto del código OR.

11.52 Tras haber examinado las dos versiones entre corchetes de la propuesta de nueva nota a pie de página que se añadiría a la entrada sobre "responsabilidad", tal como aparece en el párrafo 8.4 del apéndice 3 del código OR, el Comité convino en utilizar la segunda versión de la nota a pie de página.

11.53 La delegación de Panamá manifestó su inquietud con respecto a la inclusión de una nota a pie de página sobre la cuestión de la responsabilidad y reiteró su oposición, en general, a la inclusión de una nota a pie de página en el código OR.

11.54 El Comité, tras haber examinado los documentos MEPC 64/11/5 y MEPC 64/11/5/Corr.1 (IACS), en los que se formulan observaciones sobre el proyecto de código para las organizaciones reconocidas, dio su visto bueno, en general, a las modificaciones del proyecto de código OR propuestas por el observador de la IACS. En relación con la última frase del párrafo 3.6.3 de la parte II del código OR, el Comité convino en volver a enmendarla de la siguiente forma:

"Los registros especificados en 3.6.4.2 en relación con un buque se conservarán durante un mínimo de 3 años después de transcurrido el periodo en el que la OR preste certificación y servicios reglamentarios a ese buque, o un periodo más amplio si así se indica en el acuerdo entre el Estado de abanderamiento y la OR."

11.55 El Comité encargó al grupo de redacción constituido en el marco del punto 7 del orden del día que examinase y ultimase el proyecto de código para las organizaciones reconocidas (código OR), utilizando el texto que figura en el anexo 6 del documento FSI 20/19 como punto de partida, teniendo en cuenta los documentos MEPC 64/11/5 y MEPC 64/11/5/Corr.1 (IACS).

11.56 La delegación de Chipre realizó una declaración en lo que respecta a la aprobación del proyecto de código OR y el proyecto de enmiendas al Convenio MARPOL para conferir carácter obligatorio al código, la cual también figura en el anexo 21. Las delegaciones de Alemania, Bélgica, Bulgaria, Croacia, Dinamarca, España, Estonia, Finlandia, Francia, Grecia, Irlanda, Islandia, Italia, Letonia, Lituania, Luxemburgo, Malta, Noruega, Países Bajos, Polonia, Portugal, Reino Unido, Rumania y Suecia se adhirieron a dicha declaración.

PUNTOS ADICIONALES QUE HAN DE AÑADIRSE AL MANDATO DEL GRUPO DE REDACCIÓN CONSTITUIDO EN EL MARCO DEL PUNTO 7 DEL ORDEN DEL DÍA

11.57 Tras haber examinado todos los documentos correspondientes a este punto del orden del día, el Comité convino en añadir los siguientes puntos al mandato del grupo de redacción constituido en el marco del punto 7 del orden del día (véase el párrafo 7.27):

- .1 ultimar el proyecto de resolución MEPC acerca de las directrices de 2012 sobre la implantación de las normas relativas a efluentes y pruebas de rendimiento de las instalaciones de tratamiento de aguas sucias, utilizando el texto que figura en el anexo 15 del documento DE 56/25 como punto de partida y teniendo en cuenta el documento MEPC 64/11/4 (Finlandia y Reino Unido); y
- .2 examinar y ultimar el proyecto de código para las organizaciones reconocidas (código OR), utilizando el texto que figura en el anexo 6 del documento FSI 20/19 como punto de partida, teniendo en cuenta los documentos MEPC 64/11/5 y MEPC 64/11/5/Corr.1 (IACS).

INFORME DEL GRUPO DE REDACCIÓN

11.58 Tras haber examinado la parte del informe del grupo de redacción relativa a este resultado, el Comité adoptó las medidas que se indican a continuación.

Directrices de 2012 sobre la implantación de las normas relativas a efluentes y pruebas de rendimiento de las instalaciones de tratamiento de aguas sucias

11.59 El Comité tomó nota de que el Grupo de redacción había ultimado su labor en relación con el proyecto de directrices de 2012.

11.60 El Comité, tras haber seguido examinando la propuesta del Presidente con respecto a las normas relativas a la remoción de nitrógeno y fósforo (véase el párrafo 11.20), convino en que:

- .1 La media geométrica del contenido total de nitrógeno y fósforo en las muestras del efluente tomadas durante el periodo de prueba no debería exceder de:
 - .1 nitrógeno total:⁴ 20 Q_i/Q_e mg/l o al menos un 70 % de reducción;⁵
 - .2 fósforo total: 1,0 Q_i/Q_e mg/l o al menos un 80 % de reducción.⁶

⁴ Por nitrógeno total se entiende la suma del nitrógeno de Kjeldahl (nitrógeno orgánico y amoníaco), el nitrógeno en forma de nitrato y el nitrógeno en forma de nitrito.

⁵ Reducción en relación con la carga del influente.

⁶ Reducción en relación con la carga del influente.

- .2 Las prescripciones de las normas de remoción antedichas para el nitrógeno y el fósforo deberían aplicarse a las instalaciones de tratamiento de aguas sucias instaladas en:
 - .1 buques de pasaje nuevos cuando operen en una zona especial en virtud del Anexo IV del Convenio MARPOL con la intención de descargar efluentes de aguas sucias tratadas en el mar el 1 de enero de 2016 o posteriormente; y
 - .2 buques de pasaje existentes cuando operen en una zona especial en virtud del Anexo IV del Convenio MARPOL con la intención de descargar efluentes de aguas sucias tratadas en el mar el 1 de enero de 2018 o posteriormente.
- .3 El Comité debería llevar a cabo un examen de la norma para la remoción de nitrógeno y fósforo que figura en el párrafo 4.2.1 de las Directrices en su 67º periodo de sesiones (segundo semestre de 2014) para determinar si las instalaciones homologadas de tratamiento de aguas sucias, o los sistemas que estén elaborándose, cumplen las normas prescritas de remoción de nitrógeno y fósforo, habida cuenta de los resultados de las pruebas a bordo y en tierra de conformidad con lo dispuesto en la sección 5 de las Directrices de 2012. A fin de lograr este objetivo, el Comité decidió constituir un grupo de examen en el MEPC 67.
- .4 Basándose en la información facilitada por el Grupo de examen, el Comité debería decidir si es posible que los buques cumplan la norma que figura en el párrafo 4.2.1 en las fechas señaladas en el párrafo 1.2.3. Si se decide que no es posible ni viable que los buques la cumplan, las Directrices deberían enmendarse en consecuencia.

11.61 El Comité dio instrucciones a la Secretaría de insertar, cuando prepare la versión definitiva de las Directrices de 2012, el texto de los subpárrafos 11.60.3 y 11.60.4 en las Directrices como nuevos párrafos 4.4 y 4.5. En consecuencia, el Comité adoptó, mediante la resolución MEPC.227(64), las Directrices de 2012 sobre la implantación de las normas relativas a efluentes y pruebas de rendimiento de las instalaciones de tratamiento de agua sucias que figuran en el anexo 22.

Proyecto de código para las organizaciones reconocidas (código OR)

11.62 El Comité aprobó el proyecto de código para las organizaciones reconocidas (código OR), tal como figura en el anexo 6 del documento FSI 20/19, con miras a su adopción en el MEPC 65, a reserva de que el MSC 91 adopte la misma decisión.

11.63 El Comité aprobó el proyecto de enmiendas a los Anexos I y II del Convenio MARPOL para conferir carácter obligatorio al código OR, que figura en el anexo 23, para su distribución con miras a su adopción en el MEPC 65, tras la adopción del código OR en el mismo periodo de sesiones.

12 LABOR DE OTROS ÓRGANOS

RESULTADOS DEL MSC 90

12.1 El Comité tomó nota de que el 90º periodo de sesiones del Comité de Seguridad Marítima (MSC 90) se había celebrado del 16 al 25 de mayo de 2012 y de que el informe de este periodo de sesiones se había distribuido con las firmas MSC 90/28 y adiciones. Los resultados del MSC 90 con respecto a las cuestiones que son de interés para la labor del Comité se resumieron en el documento MEPC 64/12/1.

12.2 El Comité tomó nota, en general, de los resultados del MSC 90 sobre todas las cuestiones que son de interés para su labor y acordó tener en cuenta las medidas del MSC, según procediera, dentro de los puntos del orden del día pertinentes.

12.3 A este respecto, el Comité tomó nota de los resultados del MSC 90 relacionados con la aprobación de enmiendas al Código CIQ, la adopción de la Medida de protección correspondiente para la ZMES del estrecho de Bonifacio, la recomendación de dejar de recibir en copia impresa los documentos en los que se informa del estado jurídico de los convenios, la influencia del factor humano, los órdenes del día bienales de los subcomités BLG y FSI y la aplicación de las directrices del Comité, cuestiones que se habían tratado dentro de los puntos 6, 9, 13, 17, 19 y 20 del orden del día, respectivamente.

12.4 El Comité también tomó nota de los resultados del MSC 90 relacionados con las medidas adoptadas por el BLG 16 con respecto a los resultados del ESPH 17 y los progresos realizados por el Subcomité DE con respecto a la elaboración de un código polar obligatorio, que se habían tratado dentro del punto 11 del orden del día.

12.5 El Comité también tomó nota de la siguiente información y de las medidas adoptadas por el MSC 90 que son de interés para su labor:

- .1 adopción, mediante la resolución MSC.325(90), entre otras cosas, de una nueva regla VI/5-2 del Convenio SOLAS 1974 sobre la prohibición de mezclar cargas líquidas a granel durante la travesía;
- .2 adopción, mediante la resolución MSC.328(90), de enmiendas al Código marítimo internacional de mercancías peligrosas (Código IMDG);
- .3 en el contexto de las normas de construcción de buques nuevos basadas en objetivos, los progresos realizados en la elaboración de las directrices para la aprobación de equivalencias y alternativas, previstas en varios instrumentos de la OMI, incluido el Convenio MARPOL;
- .4 el progreso realizado con respecto a la evaluación formal de la seguridad;
- .5 la intención de seguir examinando la cuestión del acceso en línea a los certificados y documentos en el MSC 91; y
- .6 el progreso realizado en la elaboración de los cursos modelo de la OMI y el Sistema mundial integrado de información marítima (GISIS).

RESULTADOS DEL LEG 99

12.6 El Comité tomó nota de que el 99º periodo de sesiones del Comité Jurídico (LEG 99) se había celebrado del 16 al 20 de abril de 2012 y de que el informe correspondiente a ese periodo de sesiones se había distribuido con la signatura LEG 99/14. Las cuestiones de interés para la labor del Comité se resumieron en el documento MEPC 64/12/2.

12.7 El Comité tomó nota, en general, de los resultados del LEG 99 sobre las cuestiones de interés para su labor y, en particular:

- .1 que el LEG 99 había adoptado, mediante la resolución LEG.5(99), enmiendas a las cuantías de limitación que figuran en el Protocolo de 1996 que enmienda el Convenio sobre limitación de la responsabilidad nacida de reclamaciones de derecho marítimo, 1976, las cuales representan un aumento del 51 % de los límites; y
- .2 que el LEG 99 había acordado seguir analizando las cuestiones de responsabilidad e indemnización relacionadas con los daños debidos a la contaminación transfronteriza resultante de las actividades de exploración y explotación de hidrocarburos mar adentro a fin de elaborar orientaciones que ayudasen a los Estados interesados a suscribir acuerdos bilaterales o regionales; y que el LEG 99 también había acordado que no había una necesidad imperiosa de elaborar un convenio internacional sobre la cuestión.

RESULTADOS DEL TC 62

12.8 El Comité tomó nota de que el 62º periodo de sesiones del Comité de Cooperación Técnica (TC 62) se había celebrado del 6 al 8 de junio de 2012 y que el informe sobre ese periodo de sesiones se había distribuido con la signatura TC 62/15. Las cuestiones de interés para la labor del Comité se resumieron en el documento MEPC 64/12/3.

12.9 El Comité también tomó nota de que los resultados del TC 62 con respecto a asuntos relacionados con la protección del medio marino se examinarían dentro del punto 16 del orden del día: "Actividades de cooperación técnica para la protección del medio marino".

RESULTADOS DEL C 108**Generalidades**

12.10 El Comité tomó nota de que el 108º periodo de sesiones del Consejo (C 108) se había celebrado del 11 al 14 de junio de 2012 y que el resumen de decisiones se había distribuido con la signatura C 108/D. Las cuestiones de interés para la labor del Comité se resumieron en el documento MEPC 64/12/5, incluida la decisión del Consejo con respecto al informe del MEPC 63.

12.11 El Comité tomó nota de que el Consejo había aprobado el informe del 63º periodo de sesiones del Comité de Protección del Medio Marino, según se informó en el documento C 108/7, y había decidido remitirlo, junto con sus observaciones y recomendaciones, a la Asamblea en su vigésimo octavo periodo de sesiones ordinario, de conformidad con el artículo 21 b) del Convenio constitutivo de la OMI.

12.12 El Comité también tomó nota de que el Consejo había aprobado que se celebraran las reuniones interperiodos previstas del Grupo técnico sobre el Convenio de Cooperación y el Protocolo de Cooperación-SNPP en 2012 y del Grupo de trabajo ESPH en 2013.

12.13 El Comité también tomó nota, en general, de los resultados del C 108 sobre cuestiones de interés para su labor relacionadas con la estrategia, planificación y reforma, gestión de recursos, plan voluntario de auditorías de los Estados Miembros de la OMI y Día Marítimo Mundial, y en particular de que:

- .1 el Consejo se había mostrado de acuerdo con la inclusión de un resultado no previsto: "Mecanismo de examen y reforma del Secretario General" en el Plan de acción de alto nivel para el bienio en curso que, incluía entre otras cosas, la reestructuración de los subcomités;
- .2 el Consejo se había mostrado de acuerdo con la medida de facilitar las referencias cruzadas de determinadas decisiones de las reuniones a fin de reducir los costes de traducción e impresión. En todos los informes de los Comités debería haber una sección titulada: "Medidas cuya adopción se pide a otros órganos de la OMI" para facilitar las referencias cruzadas posteriores por otros órganos de la OMI; y
- .3 el Consejo había refrendado la propuesta del Secretario General de que el lema del Día Marítimo Mundial para 2013 fuera: "Desarrollo sostenible: la contribución de la OMI más allá de Río+20".

Resultados de la JWGMSA 5

12.14 El Comité fue informado de que el C 108 había examinado el resultado de la 5ª reunión del Grupo mixto de trabajo sobre el plan de auditorías de los Estados Miembros (JWGMSA 5), y había tomado nota de que se le había invitado a decidir, para el 109º periodo de sesiones, a más tardar, sobre la cuestión de la confidencialidad en el contexto de un régimen obligatorio, en particular, en relación con la divulgación de los informes de auditoría a todos los Estados Miembros. A este respecto, el C 108 había pedido al Grupo mixto de trabajo que informase de los resultados al MSC y al MEPC para que los examinaran en el contexto de los instrumentos obligatorios de su competencia antes de que el C 109 adoptase una decisión al respecto.

12.15 El Comité examinó los resultados de la JWGMSA 5 (MEPC 64/12), sobre la cuestión de la confidencialidad y el impreso de notificación, en particular si su función con respecto al Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, modificado por los protocolos de 1978 y 1997, o la de los Estados Miembros que son Partes en esos instrumentos, se ven afectadas en cuanto a la aplicación de las disposiciones de esos instrumentos por la divulgación de lo siguiente:

- .1 resultados de auditoría notificados en el informe resumido; y
- .2 observaciones de un Estado sobre el progreso de la implantación de su plan de medidas correctivas.

12.16 El Comité tomó nota de que los resultados de la 5ª reunión del Grupo mixto de trabajo también se habían presentado en el MSC 90 mediante el documento MSC 90/22/3 y de que se había informado del examen de esta cuestión por el MSC 90 en los párrafos 19 a 21 del documento MEPC 64/12/1. Con respecto a la cuestión de la confidencialidad, el MSC 90 señaló que varias delegaciones estaban de acuerdo en que había una necesidad

general de transparencia, mientras que otras habían manifestado algunas preocupaciones. Diversas delegaciones, al destacar los objetivos básicos del plan de auditorías, tanto en su forma actual voluntaria como en el futuro plan obligatorio, en particular, la necesidad fundamental de seguir asistiendo a los Estados Miembros a mejorar sus capacidades y su actuación general con respecto a la implantación de los instrumentos obligatorios de la OMI mediante la prestación de asistencia técnica y, al mismo tiempo, realizar una valiosa aportación a la función normativa de la Organización, opinaron que la disponibilidad de los informes de auditoría también podría contribuir al logro de los objetivos mencionados. Varias delegaciones también hicieron hincapié en que debía respetarse la soberanía de los Estados Miembros y las diferencias en las prácticas nacionales.

12.17 El Comité también tomó nota de que al abordar las cuestiones que se le habían planteado sobre la publicación de un informe resumido y las observaciones de un Estado Miembro sobre el progreso de la implantación de su plan de medidas correctivas, el MSC 90 acordó, por una ligera mayoría, que la divulgación del informe resumido y las observaciones conexas del Estado Miembro no tendrían unos efectos negativos en sus funciones ni en las de un Estado Miembro como Parte en los instrumentos de que se trate. También reconoció que la divulgación del informe y las observaciones podría influir positivamente en la labor del MSC, en particular en su examen de la implantación de los instrumentos y la labor normativa de la Organización.

12.18 La delegación de Chipre, respaldada por otras delegaciones, opinó que uno de los elementos clave para que el Plan de auditorías de los Estados Miembros de la OMI lograra sus objetivos era la divulgación máxima de los resultados de las auditorías y que al apoyar esa divulgación máxima, se entendía que deberían tenerse en cuenta algunas limitaciones y otros aspectos para conseguir un resultado pragmático y viable.

12.19 La delegación de China subrayó que las actividades vinculadas al Plan de auditorías de los Estados Miembros de la OMI, incluida la divulgación de un informe resumido, deberían servir únicamente para conseguir el objetivo de ayudar más a los Gobiernos Miembros a mejorar sus capacidades y su actuación general para poder cumplir con los instrumentos de la OMI en los que son Parte, de conformidad con la resolución A.1018(26).

12.20 Tras unas deliberaciones, el Comité se mostró de acuerdo con las opiniones del MSC 90.

RESULTADOS DE LA REUNIÓN CONJUNTA DE LOS GRUPOS CIENTÍFICOS DEL CONVENIO Y EL PROTOCOLO DE LONDRES

12.21 El Comité tomó nota de la información que figura en el documento MEPC 64/INF.29 sobre los resultados de la reunión conjunta de los Grupos científicos del Convenio y el Protocolo de Londres (21 a 25 de mayo de 2012) con respecto a su labor de revisión de la circular conjunta LC-LP/MEPC: "Orientaciones sobre la gestión de las cargas deterioradas" (LC-LP.1/Circ.30 y MEPC.1/Circ.688) y la elaboración de material de promoción y formación al respecto. En este contexto, el Comité tomó nota de que se había preparado una nueva versión de las Orientaciones conjuntas sobre la gestión de las cargas deterioradas para que la examinaran el LC 34-LP 7, cuyos resultados se notificarían en un futuro periodo de sesiones del MEPC.

RESULTADOS DE LA CONFERENCIA DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE EL DESARROLLO SOSTENIBLE

12.22 El Comité tomó nota de la información que figura en el documento MEPC 64/12/4, así como de la facilitada oralmente por la Secretaría, sobre los resultados de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Desarrollo Sostenible (Río+20), celebrada en Río de Janeiro (Brasil), del 20 al 22 de junio de 2012, que conmemoró el 20º aniversario de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Medio Ambiente y el Desarrollo (CNUMAD), en Río de Janeiro (Brasil) y el 10º aniversario de la Cumbre Mundial sobre el Desarrollo Sostenible, celebrada en 2002 en Johannesburgo (Sudáfrica). El objetivo de la Conferencia fue reafirmar el compromiso con los principios de la Declaración de Río sobre el Medio Ambiente y el Desarrollo, y los planes de acción anteriores, garantizando un compromiso político renovado con el desarrollo sostenible, evaluando los avances realizados hasta la fecha y las lagunas restantes en la implantación de los resultados de las principales cumbres sobre el desarrollo sostenible, y abordando los desafíos nuevos y emergentes.

12.23 El Comité tomó nota de que en el ámbito de los preparativos de Río+20, la Secretaría de la OMI había contribuido a una serie de informes y publicaciones y había participado en el proceso de preparación de dicha Conferencia. Durante la Conferencia la OMI participó en una mesa redonda de alto nivel sobre el tema "Reflexiones sobre las formas de avanzar en la aplicación de los resultados previstos de la Conferencia", en la que el Secretario General destacó la contribución del transporte marítimo a los aspectos ambientales, sociales y económicos del desarrollo marítimo sostenible. La OMI también dirigió un evento paralelo sobre el tema "El desarrollo marítimo sostenible: contribuciones del transporte marítimo a la economía verde y el desarrollo inclusivo", en colaboración con el sector marítimo y otras partes interesadas.

12.24 El Comité tomó nota de que la OMI había participado en otros eventos paralelos, como el titulado "El sistema de las Naciones Unidas: juntos para el futuro que queremos", organizado por la Junta de los jefes ejecutivos del sistema de Naciones Unidas para la coordinación; "El día de los océanos en Río+20", un evento paralelo de alto nivel organizado por el Foro Mundial de los Océanos; "Río+Social", un evento mundial que reunió a los líderes mundiales de la tecnología y los medios sociales; "La basura marina, evitar que nuestros océanos se conviertan en vertederos" y "La economía verde en el mundo azul: la economía verde orientada a los océanos, las costas y los PEID", ambos organizados por el PNUMA.

12.25 El Comité recordó que en su discurso de apertura de la reunión, el Secretario General había destacado el documento de resultados de la Conferencia de Río+20, titulado "El futuro que queremos" y la contribución de la OMI al seguimiento de la labor dirigida por las Naciones Unidas en el contexto de los objetivos de desarrollo sostenible. Con este fin el Secretario General había definido ocho elementos clave o "pilares" en los que deberían centrarse los objetivos de desarrollo sostenible de la OMI para los sectores naviero y marítimo:

- .1 cultura de la seguridad y administración ambiental;
- .2 eficiencia energética;
- .3 nueva tecnología e innovación;
- .4 educación y formación marítimas;
- .5 protección marítima y medidas de lucha contra la piratería;

- .6 gestión del tráfico marítimo;
- .7 desarrollo de la infraestructura marítima; y
- .8 implantación de normas mundiales elaboradas, adoptadas y mantenidas por la OMI.

12.26 Recordando su discurso de apertura de esa reunión, el Secretario General señaló que, como resultado de Río+20, las Naciones Unidas habían adoptado importantes iniciativas para generar un conjunto global de objetivos de desarrollo sostenible, que constituían una oportunidad muy importante para la Organización y el sector de transporte marítimo de generar un planteamiento de objetivos de desarrollo sostenible para el sector marítimo y naviero. Continuó diciendo que el futuro de la economía y el bienestar mundiales dependía del planteamiento de desarrollo sostenible y que sin el transporte marítimo y el transporte internacional no podía concebirse realmente el futuro de la economía mundial.

12.27 El Secretario General también señaló que no había que escatimar esfuerzos para generar un planteamiento adecuado de nuestros objetivos de desarrollo sostenible, a fin de que la contribución de la OMI se reflejara en los objetivos globales de desarrollo sostenible que establecerían las Naciones Unidas. A este respecto, bajo la dirección del Consejo, el MEPC, el Comité de Cooperación Técnica y el Comité de Seguridad Marítima tendrían una labor que realizar para contribuir a alcanzar nuestros objetivos de desarrollo sostenible.

12.28 La delegación de Brasil manifestó su agradecimiento al Secretario General por sus palabras y a la Secretaría por la elaboración del documento MEPC 64/12/4 y presentó una declaración sobre los resultados de Río+20, que figura en el anexo 24.

12.29 La delegación de China, al manifestar su agradecimiento al Secretario General por sus palabras, se sumó a la declaración de la delegación del Brasil. La delegación de China subrayó que, en el proceso de elaborar reglas internacionales y facilitar el marco legislativo para el transporte marítimo, la Organización debería intentar hacer todo lo posible por garantizar el desarrollo sostenible del sector marítimo y que toda medida que se adoptase fuese viable y se pudiera llevar a la práctica así como aliviar todo posible efecto negativo.

13 ESTADO JURÍDICO DE LOS CONVENIOS

13.1 El Comité tomó nota de la siguiente información sobre el estado jurídico de los convenios de la OMI y otros instrumentos relacionados con la protección del medio marino al 18 de junio de 2012 (MEPC 64/13):

- .1 anexo 1, estado jurídico de los convenios y otros instrumentos de la OMI relacionados con la protección del medio marino;
- .2 anexo 2, estado jurídico del Convenio MARPOL;
- .3 anexo 3, estado jurídico de las enmiendas al Convenio MARPOL;
- .4 anexo 4, estado jurídico del Convenio de Cooperación de 1990;
- .5 anexo 5, estado jurídico del Protocolo de Cooperación-SNPP de 2000;
- .6 anexo 6, estado jurídico del Convenio AFS de 2001;
- .7 anexo 7, estado jurídico del Convenio BWM de 2004; y
- .8 anexo 8, estado jurídico del Convenio de Hong Kong de 2009.

13.2 El Comité también tomó nota de la siguiente información facilitada por la Secretaría después de que el documento MEPC 64/13 fuera distribuido el 18 de junio de 2012:

- .1 Con respecto al anexo 2 sobre el estado jurídico del Convenio MARPOL:
 - Niue depositó su instrumento de adhesión a los Anexos I, II, III, IV, V y VI del Convenio MARPOL el 27 de junio de 2012;
 - los Países Bajos depositaron su instrumento de adhesión al Anexo VI del Convenio MARPOL el 27 de junio de 2012; y
 - la República de Indonesia depositó su instrumento de adhesión a los Anexos III, IV, V y VI del Convenio MARPOL el 24 de agosto de 2012.
- .2 Con respecto al anexo 7 sobre el estado jurídico del Convenio BWM:
 - Dinamarca depositó su instrumento de adhesión el 11 de septiembre de 2012.

13.3 El Comité también tomó nota de la siguiente información:

- .1 la delegación de Argentina declaró que su Gobierno depositaría su instrumento de adhesión al Convenio BWM y al Anexo VI del Convenio MARPOL próximamente; y
- .2 las delegaciones de la Federación de Rusia y los Estados Unidos declararon que sus Gobiernos habían depositado su instrumento de adhesión al Convenio AFS el 9 y el 21 de agosto de 2012 respectivamente.

13.4 El Comité también tomó nota de que el MSC 90, tras tomar nota de que la información sobre los convenios, protocolos y enmiendas a los mismos relacionadas con la labor del MSC y sus estatutos jurídicos, presentada en un documento en cada periodo de sesiones del MSC, también estaba disponible en el sitio público de la OMI en la Red www.imo.org, había convenido en abandonar la práctica de distribuir documentos impresos sobre ese asunto. El MSC 90 también había recomendado que el MEPC dejara de distribuir información en forma impresa sobre el estado jurídico de los convenios.

13.5 El Comité se mostró de acuerdo con la recomendación del MSC 90. Por consiguiente, el punto sobre el "estado jurídico de los convenios" debería suprimirse del orden del día del Comité de sus futuros periodos de sesiones.

14 SISTEMAS ANTIINCRUSTANTES PERJUDICIALES PARA BUQUES

14.1 El Comité tomó nota de que el Convenio internacional sobre el control de los sistemas antiincrustantes perjudiciales en los buques está en vigor desde el 17 de septiembre de 2008 y que, hasta la fecha, son 62 las Partes en el Convenio, las cuales representan el 80,33 % del arqueo bruto de la flota mercante mundial. Se invitó a todos los Estados que aún no hubieran ratificado el Convenio a que lo hicieran lo antes posible.

14.2 Tomando nota de que no se había presentado ningún documento sobre este punto en el periodo de sesiones actual, el Comité invitó a los Estados Miembros y a las organizaciones con carácter de observador a que presentaran información o propuestas en relación con este punto del orden del día para periodos de sesiones del Comité posteriores, reconociendo su importancia para la implantación coordinada y sin obstáculos del Convenio AFS.

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

15.1 El Comité recordó que éste es un punto permanente de su orden del día cuyo objetivo es promover el cumplimiento y abordar cuestiones de implantación con respecto al Convenio MARPOL y los instrumentos conexos, ya sean obligatorios o recomendatorios.

15.2 Tomando nota de que no se había presentado ningún documento sobre este punto en el periodo de sesiones actual, el Comité invitó a las delegaciones y observadores a que presentaran documentos o información pertinentes en su próximo periodo de sesiones.

16 SUBPROGRAMA DE COOPERACIÓN TÉCNICA PARA LA PROTECCIÓN DEL MEDIO MARINO

16.1 El Comité tomó nota de la información facilitada en el documento MEPC 64/16 sobre las actividades de cooperación técnica de la Organización relacionadas con la protección del medio marino, durante el periodo del 1 de diciembre de 2011 al 1 de julio de 2012, en el marco del Programa integrado de cooperación técnica (PICT), así como de los principales proyectos financiados mediante fuentes externas. Esas actividades tenían por objeto asistir a los Estados Miembros en la implantación de las disposiciones de los instrumentos de la OMI pertinentes, incluidos el Convenio AFS, el Convenio BWM, el Convenio MARPOL, el Convenio de Cooperación, el Protocolo de Cooperación-SNPP, el Convenio y el Protocolo de Londres y el Convenio de Hong Kong sobre el Reciclaje de Buques.

16.2 El Comité también tomó nota de que durante el periodo examinado se había avanzado considerablemente mediante los proyectos principales, concretamente el proyecto de demostración de la autopista electrónica marina; el proyecto de asociaciones GloBallast FMAM-PNUD-OMI y sus iniciativas conexas, incluida la Alianza mundial del sector (GIA); el proyecto de la GI WACAF, cuyo objetivo es ayudar a los países de la región del África occidental, central y meridional a implantar el Convenio de Cooperación; el proyecto OMI-KOICA sobre creación de capacidad en los países del Asia oriental para abordar las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes de los buques; el estudio de viabilidad sobre la utilización de gas natural licuado como combustible para el transporte marítimo de viajes cortos y de cabotaje en la región del Gran Caribe; el proyecto OMI-KOICA-PEMSEA sobre el levantamiento de mapas relativos a la sensibilidad del medio ambiente en el golfo de Tailandia y el proyecto SAFEMED II financiado por la Unión Europea e implantado por el Centro regional de emergencia para la lucha contra la contaminación en el mar Mediterráneo (REMPEC) en nombre de la OMI.

16.3 El Comité también tomó nota de que el 62º periodo de sesiones del Comité de Cooperación Técnica (TC 62) se había celebrado del 6 al 8 de junio de 2012 y de que el informe sobre ese periodo de sesiones se había distribuido con la signatura TC 62/15. Los asuntos de interés para la labor del Comité se resumieron en el documento MEPC 64/12/3. En particular, el Comité tomó nota de que el TC 62 había examinado y aprobado el informe bienal del PICT para 2010-2011 y de que el TC 62 había reconocido con aprecio la iniciativa del Secretario General sobre el examen y la reforma de la cooperación técnica, en relación con la creación de perfiles de país para atender a las necesidades reales de creación de capacidad de los países en desarrollo. El Comité también tomó nota de que el TC 62 había apoyado firmemente que la dirección estratégica sobre cooperación técnica del Secretario General se implantara, entre otras cosas, mediante la mejora de la asistencia en la formulación de políticas sobre el transporte marítimo nacional en los países en desarrollo.

16.4 Resumiendo, el Presidente recordó que los programas constitutivos del PICT de la OMI sólo podían ejecutarse si se contaba con la financiación necesaria procedente de los recursos internos de la OMI y/o de las contribuciones de donantes externos. El Presidente manifestó su agradecimiento por todas las contribuciones financieras y en especie al PICT y a los proyectos principales e invitó a los Estados Miembros y organizaciones internacionales a que continuaran y, de ser posible, aumentaran su considerable apoyo a las actividades de cooperación técnica de la OMI, de manera que pudiera lograrse la ejecución satisfactoria del programa.

17 INFLUENCIA DEL FACTOR HUMANO

17.1 El Comité recordó que el MSC 89 había acordado, en principio, dar al Subcomité STW un papel de líder y coordinador en la implantación de la estrategia de la Organización para abordar el factor humano, a reserva de que el MEPC 62 refrendara esta decisión.

17.2 El Comité recordó asimismo que el MEPC 62, por falta de tiempo, había aplazado el examen de la decisión del MSC 89 hasta el MEPC 63.

17.3 El Comité recordó asimismo que el MEPC 63, tras mostrarse de acuerdo con la decisión del MSC 89, a reserva de que estas medidas se examinaran después de varios años para decidir si se han alcanzado los objetivos, había acordado que el Comité remitiera los asuntos relativos al factor humano en relación con cuestiones ambientales directamente al Grupo mixto de trabajo MSC/MEPC sobre el factor humano, y que éste examinase las cuestiones que se le hubiesen remitido, sin que se volvieran a examinar en el Pleno del Subcomité STW.

17.4 El Comité, tras señalar que el MSC 90 había tomado nota de su decisión sobre la cuestión y habida cuenta de que en el orden del día del Subcomité STW había puntos relacionados con la labor del Comité, tales como la Mejora de la eficacia y facilidad de uso del Código IGS, acordó mantener este punto en su orden del día el próximo periodo de sesiones.

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

18.1 El Comité recordó que el MEPC 62, tras tomar nota de que ya había un nuevo resultado previsto en el orden del día bienal del Subcomité DE para elaborar directrices técnicas a fin de abordar la cuestión del ruido debido al transporte marítimo y sus efectos adversos en la fauna marina, encargó al Subcomité DE que abordara esta cuestión. El MEPC 62 decidió mantener el punto en el orden del día del Comité para examinar los resultados del Subcomité DE sobre esta cuestión.

Resultados del DE 56 sobre el ruido debido al transporte marítimo y sus efectos en la fauna marina

18.2 El Comité tomó nota de que el Subcomité DE había celebrado su 56º periodo de sesiones del 13 al 17 de febrero de 2012 y de que el informe correspondiente se había distribuido con la signatura DE 56/25. El Comité también tomó nota de que el DE 56, tras examinar el documento DE 56/24 (Estados Unidos), en el que se informa de la cuestión y se facilitan recomendaciones y un marco sobre la elaboración de directrices técnicas no obligatorias para reducir al mínimo el ruido submarino, en particular mediante la identificación de cuatro aspectos de alta prioridad que deberían evaluarse para determinar una posible reducción del ruido submarino, a saber, la propulsión, el proyecto del casco, la maquinaria del buque y las modificaciones operacionales, constituyó un Grupo de trabajo

por correspondencia para reducir al mínimo el ruido submarino, coordinado por los Estados Unidos, y le encargó que:

- .1 teniendo en cuenta el documento DE 56/24 y la información facilitada en los documentos MEPC 59/19 y MEPC 60/18, especialmente las cuestiones prioritarias indicadas en los dos últimos documentos, continuara examinando las opciones disponibles en cuanto a las tecnologías y prácticas operacionales de reducción del ruido de los buques;
- .2 elaborase un proyecto de directrices de carácter no obligatorio para reducir el ruido submarino debido al transporte marítimo; y
- .3 presentara un informe al DE 57.

18.3 El Comité invitó al DE 57 a que informara de los resultados de esta labor al MEPC 65 (mayo de 2013), para su examen.

19 PROGRAMA DE TRABAJO DEL COMITÉ Y DE SUS ÓRGANOS AUXILIARES

Puntos de los órdenes del día bienales de los subcomités DE, DSC, FP, COMSAR, NAV, SLF y STW que guardan relación con cuestiones ambientales

19.1 El Comité tomó nota de que el MSC 90 y el MEPC 63 habían aprobado los órdenes del día bienales de los subcomités DE, DSC, FP, COMSAR, NAV, SLF y STW que guardan relación con cuestiones ambientales, y también de que el MSC 90 había aprobado los órdenes del día postbienales propuestos por los mencionados subcomités.

19.2 Tras examinar el documento MEPC 64/WP.3, el Comité aprobó los puntos de los órdenes del día bienales y postbienales de los subcomités DE, DSC, FP, COMSAR, NAV, SLF y STW que guardan relación con cuestiones ambientales, tal como figuran en el anexo 25.

Orden del día bienal del Subcomité BLG y orden del día provisional del BLG 17

19.3 El Comité recordó que el MEPC 63 aceptó los resultados previstos del bienio 2012-2013, teniendo en cuenta que el BLG 16 había incluido un nuevo punto en el orden del día sobre la elaboración de medidas internacionales para reducir al mínimo la transferencia de especies acuáticas invasivas debida a la contaminación biológica de los buques.

19.4 El Comité tomó nota de que el MSC 90 examinó y aprobó los resultados previstos del Subcomité BLG para el bienio 2012-2013, incluidos los resultados no previstos propuestos por el BLG 16 sobre la contaminación biológica de los buques.

19.5 El Comité tomó nota de que, de conformidad con lo dispuesto en la resolución A.1038(27) sobre las medidas de alto nivel y los resultados previstos conexos para el bienio 2012-2013, la Secretaría, en consulta con el Presidente, actualizó en consecuencia los resultados previstos del Subcomité BLG, tal como habían sido aprobados por el MSC 90 y el MEPC 63, con la inclusión de todos los resultados previstos y no previstos que pertenecen a la esfera de competencia del Subcomité.

19.6 Tras examinar el anexo 1 del documento MEPC 64/WP.4, el Comité aprobó el orden del día revisado del Subcomité BLG y el orden del día provisional del BLG 17, y pidió a la Secretaría que informara al respecto al MSC. El orden del día bienal del Subcomité BLG y el orden del día provisional del BLG 17, tal como fueron aprobados, figuran en el anexo 26.

Orden del día bienal del Subcomité FSI y orden del día provisional del FSI 21

19.7 El Comité tomó nota de que el MSC 90 y el MEPC 63 aprobaron el orden del día bienal del Subcomité FSI para el bienio 2012-2013 y el orden del día provisional del FSI 21.

19.8 El Comité también tomó nota de que el orden del día bienal del Subcomité FSI, aprobado por el MSC 90 y el MEPC 63, se había actualizado consecuentemente basándose en los resultados previstos del MSC y el MEPC para el bienio 2012-2013.

19.9 Tras examinar el anexo 2 del documento MEPC 64/WP.4, el Comité aprobó el orden del día bienal actualizado del Subcomité FSI y el orden del día provisional del FSI 21, y pidió a la Secretaría que informara al respecto al MSC. El orden del día bienal del Subcomité FSI y el orden del día provisional del FSI 21, tal como fueron aprobados, figuran en el anexo 27.

Informe sobre la situación de los resultados previstos del MEPC para el bienio 2012-2013

19.10 El Comité tomó nota de que, de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 9.1 de las Directrices sobre la aplicación del Plan estratégico y del Plan de acción de alto nivel de la Organización, adoptadas mediante la resolución A.1013(26), los informes sobre la situación de los resultados previstos incluidos en el Plan de acción de alto nivel y prioridades para el bienio 2012-2013 deberían elaborarse y adjuntarse al informe de cada periodo de sesiones de los subcomités y comités, así como al informe bienal que el Consejo presenta a la Asamblea. En tales informes deberían indicarse por separado los resultados no previstos cuya inclusión en los órdenes del día bienales se haya aceptado.

19.11 Asimismo, el Comité tomó nota de que en la resolución A.1013(26) también se pide que, al elaborar dicho informe, cada órgano de la Organización debería refundir en éste todos los informes sobre la situación de los resultados previstos que haya recibido desde su informe anterior.

19.12 El Comité tomó nota de que, de conformidad con lo dispuesto en la resolución A.1038(27), la Asamblea pidió al MEPC que adoptara medidas específicas sobre el Plan de acción de alto nivel de la Organización y prioridades para el bienio 2012-2013 aprobados, en particular sobre el cuadro 2, en el que se recogen las medidas de alto nivel y los resultados previstos conexos, en pleno cumplimiento de las directrices formuladas en la resolución A.1013(26).

19.13 Tras examinar el documento MEPC 64/WP.5, que contiene el informe sobre la situación de los resultados previstos del MEPC para el bienio 2012-2013, recogidos en la resolución A.1038(27), la cual se actualizó basándose en los resultados del MEPC 63 y del MSC 90, el Comité refrendó la situación de los resultados previstos para el bienio 2012-2013 y autorizó a la Secretaría a que actualizara dicha situación, teniendo en cuenta el progreso realizado en el presente periodo de sesiones. El informe actualizado sobre la situación de los resultados previstos del MEPC para el bienio 2012-2013 figura en el anexo 28.

Actividades, prioridades y plan de semanas de reunión de los comités y de sus órganos auxiliares para el bienio 2014-2015

19.14 El Comité recordó que en el párrafo 3.5 de las Directrices sobre organización y método de trabajo del MSC y el MEPC y de sus órganos auxiliares (MSC-MEPC.1/Circ.4/Rev.2) se requiere que, al término del primer año del bienio, los Presidentes de los comités presenten a sus comités respectivos un plan conjunto que comprenda las actividades, prioridades y reuniones de los comités y de sus órganos auxiliares durante el bienio siguiente para examinarlo en el año posterior, con miras a incluirlo en las propuestas presupuestarias pertinentes del Secretario General.

19.15 El Comité tomó nota de que, al preparar las actividades y prioridades de los comités y de sus órganos auxiliares (MEPC 64/WP.6), se solicitó el asesoramiento de los Presidentes de los subcomités sobre el número de periodos de sesiones que sus subcomités necesitarían durante el bienio 2014-2015, basándose en sus actuales órdenes del día bienales y en las necesidades previstas en función de la labor que tal vez se requiera llevar a cabo durante el próximo bienio.

19.16 El Comité recordó que el Secretario General facilitó información al Consejo (C 108/3/3) con respecto a una posible reestructuración de los subcomités en el futuro, y que el Consejo, tras manifestar su apoyo y agradecimiento por la iniciativa, había señalado que en su 109º periodo de sesiones examinaría la cuestión más detalladamente y, a este respecto, las propuestas que figuran en el documento MEPC 64/WP.6 se han preparado a partir de las actuales disposiciones de los subcomités y podrían estar sujetas a modificaciones tras la consideración de cualquier cambio en la estructura de los subcomités por parte del Consejo y los Comités.

19.17 El Comité tomó nota además de que, por lo que respecta a las actividades y prioridades de los comités, el Presidente había observado que la Asamblea, en su vigésimo séptimo periodo de sesiones, había aprobado la resolución A.1038(27): "Plan de acción de alto nivel de la Organización y prioridades para el bienio 2012-2013", en la que se determinaban las medidas de alto nivel, incluidas las prioridades de puntos específicos de los comités respectivos, que eran necesarias para alcanzar los objetivos estratégicos del Plan estratégico de la Organización para el sexenio 2012-2017 (resolución A.1037(27)).

19.18 Además, el Comité observó que los Presidentes también habían tomado nota de las disposiciones de la resolución A.900(21), en la que se establecen los objetivos de la Organización a partir del año 2000 y se facilitan orientaciones específicas sobre los ámbitos en los que los comités deberían centrar su atención durante la década actual, así como de las disposiciones de la resolución A.901(21): "La OMI y la cooperación técnica a partir del año 2000".

19.19 El Comité recordó que el MEPC 63 y el MSC 90 habían aprobado los órdenes del día bienales de los subcomités, incluidas las prioridades correspondientes a cada resultado y los plazos o el número de periodos de sesiones necesarios para su ultimación, según se muestra en el anexo 29 del informe del MSC 90 (MSC 90/28/Add.1).

19.20 Teniendo en cuenta el volumen de trabajo técnico de la Organización y las restricciones presupuestarias, las prioridades asignadas por la Asamblea en la resolución A.1038(27) a los temas que deberán examinar el MSC y el MEPC y el asesoramiento brindado por los Presidentes de los subcomités, el Comité:

- .1 no estuvo de acuerdo con las dos (2) semanas de reunión propuestas para los subcomités FP y DE, respectivamente, en 2014, según la correspondiente nota a pie de página del plan de semanas de reunión para el MSC y el MEPC en el bienio 2014-2015;
- .2 tomó nota de que el C 109 se mostró de acuerdo con la reducción de las sesiones que exijan interpretación a ocho en las reuniones de los subcomités (C 109/3/1, párrafo 25) y, por tanto, no estuvo de acuerdo con las 10 sesiones plenarias propuestas para el Subcomité DE en sus dos próximos periodos de sesiones, independientemente de toda reducción del número de semanas de reunión;
- .3 tomó nota de las propuestas de algunas delegaciones para que los Estados Miembros concedieran prioridad a los resultados previstos/no previstos asignados a los subcomités, con respecto a sus propias prioridades, y de que debería alentarse a los Presidentes de los subcomités a que asistan a las reuniones de los comités; y
- .4 aprobó, a reserva de que el MSC 91 adopte la misma decisión al respecto, el plan de semanas de reunión para el MSC y el MEPC y sus órganos auxiliares en el bienio 2014-2015, que figura en el cuadro siguiente, con miras a su incorporación en las propuestas presupuestarias pertinentes del Secretario General:

| Año | MSC | MEPC | BLG | DSC | FP | FSI | COMSAR | NAV | DE | SLF | STW | Total |
|------------------------|-----|------|-----|-----|----|-----|--------|-----|-----|-----|-----|-----------|
| 2014 | 2,5 | 2 | 1 | 1 | 1* | 1 | 1 | 1 | 1** | 1 | 1 | 13,5 |
| 2015 | 1,5 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 11,5 |
| Total (semanas) | | | | | | | | | | | | 25 |

Puntos que procede incluir en los órdenes del día del MEPC 65, MEPC 66 y MEPC 67

19.21 Tras examinar el documento MEPC 64/WP.7 y teniendo en cuenta las decisiones adoptadas en el presente periodo de sesiones, el Comité aprobó los puntos que procede incluir en los órdenes del día del MEPC 65, MEPC 66 y MEPC 67 y los grupos propuestos, según se indica en el anexo 29.

Fechas del MEPC 65, MEPC 66 y MEPC 67

19.22 El Comité tomó nota de que el MEPC 65 se celebrará del 13 al 17 de mayo de 2013 y de que está previsto, en principio, que el MEPC 66 y el MEPC 67 se celebren en marzo de 2014 y en octubre de 2014, respectivamente.

* El Presidente del Subcomité FP ha propuesto destinar dos semanas de reunión en 2014, argumentando que en 2012 no se ha celebrado ningún periodo de sesiones de dicho subcomité, su voluminoso orden del día y las cuestiones urgentes aplazadas durante 2012.

** La Presidenta del Subcomité DE ha propuesto destinar dos semanas de reunión en 2014. No obstante, este número podría reducirse si se permite al Subcomité celebrar 10 sesiones plenarias, con servicios de interpretación, durante un periodo de cinco días, en cada uno de los dos próximos periodos de sesiones.

Grupos de trabajo, de examen y de redacción durante el MEPC 65

19.23 El Comité acordó, en principio, constituir los siguientes grupos de trabajo/de examen/de redacción en el MEPC 65:

- .1 Grupo de examen sobre el agua de lastre;
- .2 Grupo de trabajo sobre la contaminación atmosférica y la eficiencia energética;
- .3 Grupo de trabajo sobre el proyecto de resolución sobre el fomento de la cooperación técnica y la transferencia de tecnología relacionadas con la mejora de la eficiencia energética de los buques; y
- .4 Grupo de redacción sobre las enmiendas a los instrumentos de obligado cumplimiento.

Grupos de trabajo por correspondencia

19.24 El Comité acordó constituir los siguientes grupos de trabajo por correspondencia interperiodos, que deberían presentar un informe en el MEPC 65:

- .1 Grupo de trabajo por correspondencia sobre el reciclaje de buques;
- .2 Grupo de trabajo por correspondencia sobre la eficiencia energética de los buques;
- .3 Grupo de trabajo por correspondencia sobre la evaluación de los avances tecnológicos para implantar las normas del nivel III sobre las emisiones de NO_x en virtud del Anexo V del Convenio MARPOL; y
- .4 Grupo de trabajo por correspondencia sobre la resolución de la Asamblea relativa a la aplicación del Convenio BWM.

Reuniones interperiodos

19.25 El Comité acordó celebrar las siguientes reuniones interperiodos, a reserva de la aprobación del Consejo:

- .1 Grupo técnico sobre el Convenio de Cooperación y el Protocolo de Cooperación-SNPP, que se reunirá una semana antes del MEPC 65, en mayo de 2013, y que debería presentar un informe al MEPC 65; y
- .2 Grupo de trabajo ESPH, que se reunirá en octubre de 2013.

20 APLICACIÓN DE LAS DIRECTRICES DE LOS COMITÉS

20.1 El Comité recordó que el MEPC 63 y el MSC 90 habían accedido a la petición del C/ES 26, de conformidad con el párrafo 4 de la resolución A.1013(26), de incluir en las Directrices de los Comités (MSC-MEPC.1/Circ.4/Rev.2) la lista de comprobación para identificar las cargas administrativas, que ha de utilizarse al preparar el análisis de las repercusiones prescrito para presentar propuestas de inclusión de resultados no previstos.

20.2 El Comité tomó nota de que las Directrices de los Comités, en las que se había incluido la lista de comprobación, se habían distribuido con la signatura MSC-MEPC.1/Circ.4/Rev.2 y de que se aplicarían en la labor del Comité.

21 ELECCIÓN DE PRESIDENTE Y VICEPRESIDENTE PARA 2013

21.1 El Comité, de conformidad con el artículo 17 de su Reglamento interior, volvió a elegir por unanimidad al Sr. Andreas Chrysostomou (Chipre) Presidente y al Sr. Arsenio Domínguez (Panamá) Vicepresidente, ambos para 2013.

22 OTROS ASUNTOS

Carteles para fomentar la toma de conciencia sobre el medio marino: mar de los Sargazos

22.1 El Comité tomó nota de que en el documento MEPC 64/INF.24 (GlobalMET Ltd, UICN, Instituto Náutico y WWF) figuraba un ejemplo de cartel que tiene por objeto fomentar la toma de conciencia de la gente de mar y otros sobre el medio ambiente y las zonas marinas sensibles transitadas frecuentemente por buques y las características conexas del medio ambiente y la fauna marina. Se escogió el mar de los Sargazos como el primero de una serie de carteles semejantes propuestos por las preocupaciones sobre las repercusiones de los buques en la fauna y la flora de esta región única. Los carteles pueden exhibirse en comedores a bordo de buques, así como en academias en tierra y en otros sitios, y pueden adquirirse en: <http://www.maritimetraining.com/Search/sargasso>.

Protección y gestión del mar de los Sargazos: resumen de la justificación científica y las pruebas de apoyo

22.2 El Comité tomó nota asimismo de que en el documento MEPC 64/INF.25 (UICN) figuraba el resumen de una publicación reciente titulada "Protección y gestión del mar de los Sargazos: resumen de la justificación científica y las pruebas de apoyo". El informe, en el que se facilitan pruebas científicas y otro tipo de pruebas de apoyo sobre la importancia del mar de los Sargazos, situado en el giro subtropical del Atlántico norte, se utilizará como parte del proceso para garantizar el reconocimiento internacional de la importancia de dicho mar y del establecimiento de los regímenes oportunos de gestión y prevención dentro de los instrumentos y las organizaciones existentes, tales como la OMI y el Convenio internacional para la conservación del atún del Atlántico. El informe completo puede consultarse o descargarse en: <http://www.sargassoalliance.org/case-for-protection>.

Expo 2012 Yeosu Corea y lanzamiento de la iniciativa del Pacto de los Océanos

22.3 El Comité tomó nota asimismo del documento MEPC 64/INF.32 (Secretaría), en el que se facilitaba información sobre la Exposición internacional de 2012 celebrada en Yeosu (República de Corea) del 12 de mayo al 12 de agosto de 2012. La OMI realizó una aportación a la Exposición, tanto como parte de la exposición permanente de las Naciones Unidas como con la exposición temporal en la que se muestra la labor de la OMI a un público más amplio.

22.4 El Comité tomó nota, además, de la información sobre el Pacto de los Océanos, una nueva iniciativa del Secretario General de las Naciones Unidas sobre cuestiones relacionadas con los océanos que se lanzó durante la exposición de Yeosu. El Pacto de los Océanos establece una visión estratégica para que el sistema de las Naciones Unidas cumpla con más eficacia y coherencia sus mandatos relacionados con los océanos, en consonancia con el documento sobre los resultados de Río+20 "El futuro que queremos". El

Pacto de los Océanos irá acompañado de un "plan de acción" integrado y basado en resultados que será supervisado por el mecanismo coordinador de los océanos de las Naciones Unidas, del que la OMI es miembro. Un grupo asesor sujeto a plazos integrado por jefes ejecutivos de las organizaciones interesadas del sistema de las Naciones Unidas, responsables políticos de alto nivel, científicos, expertos destacados en los océanos, representantes del sector privado, representantes de organizaciones no gubernamentales y organizaciones de la sociedad civil facilitarán el diálogo entre las partes interesadas y acelerarán el apoyo en distintos ámbitos para la adopción de medidas concretas hacia el objetivo común de unos "océanos sanos para la prosperidad".

Otros asuntos

22.5 El Comité tomó nota de que el observador de la ISCO había invitado a las ONG ambientales a que contribuyeran a su labor relativa a la elaboración de una planificación de respuesta basada en el conocimiento para los sucesos marinos relacionados con hidrocarburos y sustancias nocivas y potencialmente peligrosas, y de su intención de formalizar esa invitación mediante una carta en las próximas semanas.

22.6 El observador de la IACS informó al Comité de que se había añadido recientemente información en su sitio en la Red relacionada con un acceso fácil y gratuito a las interpretaciones unificadas (IU) de la IACS, consistente en una nueva hoja de cálculo que permite vincular las IU de la IACS al Convenio MARPOL, las circulares MEPC y otros instrumentos de la OMI. Para más información, consúltese: www.iacs.org.uk/publications.aspx?pageid=4§ionid=4.

Medidas cuya adopción se pide a otros órganos de la OMI

22.7 A continuación se resumen las medidas cuya adopción se pide a otros órganos de la OMI (los números de los párrafos corresponden a los del informe del MEPC 64).

22.8 Se invita al Comité de Seguridad Marítima a que, en su 91º periodo de sesiones, tenga a bien:

- .1 tomar nota de que el MEPC 64 aprobó, a reserva de que el MSC 91 adopte la misma decisión, el proyecto de circular MEPC-MSC sobre las directrices provisionales para determinar la potencia de propulsión mínima que permita mantener la maniobrabilidad de los buques en condiciones desfavorables, así como de la necesidad de ultimar, en el MSC 91, la circular antedicha, teniendo presente que la fecha de entrada en vigor del capítulo 4 del Anexo VI del Convenio MARPOL será el 1 de enero de 2013 (párrafos 4.112.6 y 4.112.7);
- .2 tomar nota de que el MEPC 64 adoptó, mediante la resolución MEPC.225(64), las enmiendas de 2012 al Código CIQ (párrafo 6.5 y anexo 12);
- .3 tomar nota de que el MEPC 64 aprobó el proyecto de resolución de la Asamblea acerca de las Directrices revisadas sobre la implantación del Código IGS por las Administraciones, a reserva de que el MSC 91 adopte la misma decisión (párrafo 11.24 y anexo 17);
- .4 tomar nota de que el MEPC 64 aprobó el proyecto de resolución de la Asamblea acerca de las Directrices revisadas para la estructura de un sistema integrado de planificación para contingencias en caso de emergencias a bordo, a reserva de que el MSC 91 adopte la misma decisión (párrafo 11.24 y anexo 18);

-
- .5 tomar nota de que el MEPC 64 aprobó la circular MEPC-MSC revisada sobre las Directrices para la implantación operacional del Código IGS por las compañías, a reserva de que el MSC 91 adopte la misma decisión (párrafo 11.25);
 - .6 examinar, para hallar una solución, la inquietud manifestada con respecto a la propuesta de añadir una nota a pie de página relativa al párrafo 1.2.3.2 del Código IGS relacionada con la circular MSC.1/Circ.1371 (párrafo 11.26);
 - .7 tomar nota de que el MEPC 64 aprobó el proyecto de código para la implantación de los instrumentos de la OMI (código III), junto con el correspondiente proyecto de resolución de la Asamblea, para su presentación a la Asamblea en su vigésimo octavo periodo de sesiones, para su adopción, a reserva de que el MSC 91 adopte la misma decisión (párrafo 11.43 y anexo 19);
 - .8 tomar nota de que el MEPC 64 aprobó el proyecto de enmiendas al Convenio MARPOL para conferir carácter obligatorio al código III y a las auditorías, con miras a su adopción en el MEPC 66 (después de la prevista adopción del código III en el vigésimo octavo periodo de sesiones de la Asamblea) (párrafo 11.46 y anexo 20);
 - .9 tomar nota de que el MEPC 64 aprobó el proyecto de código para las organizaciones reconocidas (código OR), con miras a su adopción en el MEPC 65, a reserva de que el MSC 91 adopte la misma decisión (párrafo 11.62);
 - .10 tomar nota de que el MEPC 64 aprobó el proyecto de enmiendas a los Anexos I y II del Convenio MARPOL para conferir carácter obligatorio al código OR, para su distribución, con miras a su adopción en el MEPC 65 (párrafo 11.63 y anexo 23);
 - .11 tomar nota de las medidas adoptadas por el MEPC 64 relativas a los resultados del MSC 90 sobre todas las cuestiones que son de interés para su labor en el marco de los puntos del orden del día pertinentes (párrafos 12.2 a 12.5);
 - .12 tomar nota de que el MEPC 64 expresó su conformidad con la postura del MSC 90 respecto de los resultados de la 5ª reunión del Grupo mixto de trabajo sobre el Plan de auditorías de los Estados Miembros, especialmente en lo que respecta a la cuestión de la confidencialidad en el contexto de un plan de auditorías obligatorio (párrafos 12.14 a 12.20);
 - .13 tomar nota de que el MEPC 64 se mostró de acuerdo con la recomendación del MSC 90 respecto de dejar de distribuir información en forma impresa sobre el estado jurídico de los convenios (párrafo 13.5);
 - .14 tomar nota de que el MEPC 64 aprobó los puntos de los órdenes del día bienales y postbienales de los subcomités DE, DSC, FP, COMSAR, NAV, SLF y STW que guardan relación con cuestiones ambientales (párrafo 19.2 y anexo 25);

- .15 tomar nota de que el MEPC 64 aprobó el orden del día revisado del Subcomité BLG y el orden del día provisional del BLG 17 (párrafo 19.6 y anexo 26);
- .16 tomar nota de que el MEPC 64 aprobó el orden del día bienal actualizado del Subcomité FSI y el orden del día provisional del FSI 21 (párrafo 19.9 y anexo 27); y
- .17 tomar nota de que el MEPC 64 aprobó, a reserva de que el MSC 91 adopte la misma decisión, el plan de semanas de reunión para el MSC y el MEPC y sus órganos auxiliares en el bienio 2014-2015, con miras a su incorporación en las propuestas presupuestarias pertinentes del Secretario General (párrafo 19.20).

22.9 Se encarga al Subcomité de Transporte de Líquidos y Gases a Granel (BLG) que, en su 17º periodo de sesiones, lleve a cabo las siguientes tareas:

- .1 elaborar una circular BWM sobre la aplicación del Convenio BWM a los buques de apoyo mar adentro a partir de las propuestas formuladas en los documentos MEPC 64/2/14 y MEPC 64/2/20 (párrafo 2.29);
- .2 al elaborar los procedimientos de muestreo y análisis para la supervisión por el Estado rector del puerto, tener presente la decisión del MEPC 64 de que tales procedimientos no deberían ser más estrictos de lo prescrito para la homologación de los sistemas de gestión del agua de lastre (párrafo 2.36);
- .3 tomar nota de que el MEPC 64 ha invitado a los Gobiernos Miembros y a las organizaciones internacionales a que presenten al Subcomité BLG estudios de casos, incluidos datos e información cuantitativos, para documentar los problemas relacionados con el suministro, funcionamiento y viabilidad de sistemas de gestión del agua de lastre homologados, para facilitar un análisis con más fundamento de estos aspectos (párrafo 2.38.4);
- .4 examinar la resolución MEPC.175(58) relativa a la información sobre los sistemas de gestión del agua de lastre homologados, teniendo en cuenta el texto que figura en el anexo 1 del documento MEPC 64/WP.8 (párrafo 2.38.4);
- .5 elaborar orientaciones adicionales acerca de la aplicación de las disposiciones que figuran en las Directrices (D8), incluida la ampliación de la circular BWM.2/Circ.28 (párrafo 2.38.5);
- .6 examinar las propuestas formuladas en el documento MEPC 64/2/15 sobre supervisión y muestreo de determinados sistemas de gestión del agua de lastre y asesorar al MEPC 64, tomando nota de que el MEPC 64 amplió el plazo de presentación de documentos de más de seis páginas que contengan observaciones relativas al documento MEPC 64/2/15 hasta el viernes 30 de noviembre de 2012 (párrafo 2.38.6);
- .7 tomar nota de que el MEPC 64 aprobó la circular MEPC.1/Circ.795 acerca de la interpretación unificada sobre los incineradores de a bordo de alimentación continua (párrafo 4.25);

-
- .8 tomar nota de la opinión del MEPC 64 de que, a fin de progresar en la cuestión relativa a la elaboración de procedimientos sobre el muestreo del fueloil utilizado a bordo de los buques, sería necesario que en la presentación de futuros documentos se demostrase la necesidad imperiosa de tales procedimientos y se presentasen propuestas concretas sobre el particular (párrafo 4.112.9);
 - .9 tomar nota de que el MEPC 64 adoptó, mediante la resolución MEPC.225(64), las enmiendas de 2012 al Código CIQ (párrafo 6.5 y anexo 12);
 - .10 tomar nota de que el MEPC 64 aprobó, en general, el informe del BLG 16 (párrafo 11.2);
 - .11 tomar nota de que el MEPC 64 refrendó las decisiones adoptadas por el BLG 16 con respecto a los resultados del ESPH 17 (párrafo 11.3);
 - .12 tomar nota de que el MEPC 64 refrendó la evaluación llevada a cabo por el BLG 16 de las mezclas de nombre comercial que constituyen un riesgo para la seguridad, para su incorporación en la Lista 3 de las circulares de la serie MEPC.2 (párrafo 11.4);
 - .13 tomar nota de que el MEPC 64 refrendó la evaluación llevada a cabo por el BLG 16 de los aditivos de limpieza de los tanques de carga que se ha determinado que cumplen las prescripciones de la regla 13.5.2 del Anexo II del Convenio MARPOL, para su incorporación en la próxima edición de las circulares de la serie MEPC.2 (párrafo 11.5);
 - .14 tomar nota de que el MEPC 64 aprobó la circular MEPC.1/Circ.761/Rev.1 sobre las enmiendas a las Directrices de 2011 para el transporte de mezclas de hidrocarburos del petróleo y biocombustibles (párrafo 11.6);
 - .15 tomar nota de que el MEPC 64 aprobó la circular MEPC.1/Circ.792 sobre orientaciones para reducir al mínimo la transferencia de especies acuáticas invasivas debida a la contaminación biológica (incrustaciones por el casco) de las embarcaciones de recreo (párrafo 11.8); y
 - .16 tomar nota de que el MEPC 64 aprobó el orden del día revisado del Subcomité BLG y el orden del día provisional del BLG 17 (párrafo 19.6 y anexo 26).

22.10 Se encarga al Subcomité de Implantación por el Estado de Abanderamiento (FSI) que, en su 21º periodo de sesiones, lleve a cabo las siguientes tareas:

- .1 al elaborar los procedimientos de muestreo y análisis para la supervisión por el Estado rector del puerto, tener presente la decisión del MEPC 64 de que tales procedimientos no deberían ser más estrictos de lo prescrito para la homologación de los sistemas de gestión del agua de lastre (párrafo 2.36);
- .2 examinar el documento MEPC 64/7/6 con miras a definir cuándo se podría eximir de las prescripciones de reconocimiento y certificación a las gabarras sin dotación ni autopropulsión, en virtud de determinados anexos del Convenio MARPOL (párrafo 7.19);

- .3 en el contexto de la revisión de la circular MSC-MEPC.3/Circ.3 y el módulo conexo del GISIS, no eliminar la información sobre sucesos de contaminación, dado que dicha información se utiliza para fines que van más allá de las investigaciones de siniestros y que la información es de interés para la labor del Grupo técnico sobre el Convenio de Cooperación y el Protocolo de Cooperación-SNPP (párrafo 8.3.4);
- .4 tomar nota de que el MEPC 64 aprobó, en general, el informe del FSI 20 (párrafo 11.28);
- .5 tomar nota de que el MEPC 64 refrendó la decisión del FSI 20 de examinar, en su siguiente periodo de sesiones, el proyecto de resolución de la Asamblea sobre la notificación y circulación por medio de GISIS de información relativa a las prescripciones obligatorias sobre notificaciones (párrafo 11.30);
- .6 tomar nota de que el MEPC 64 refrendó la invitación del FSI 20 a los Estados Miembros interesados a presentar sus propuestas en relación con el proyecto de directrices sobre la comunicación de información en virtud de los instrumentos de la OMI en un futuro periodo de sesiones del Subcomité FSI, en particular con respecto a las legislaciones nacionales, incluida la frecuencia con la que habría que efectuar dichas notificaciones y el idioma en que debería presentarse esta información (párrafo 11.31);
- .7 examinar detalladamente las dificultades encontradas por los Estados Miembros para cumplir las distintas prescripciones de notificación obligatoria, teniendo en cuenta la petición de la Asamblea en su vigésimo séptimo periodo de sesiones al Consejo de constituir un grupo directivo de alto nivel para reducir las prescripciones administrativas (resolución A.1043(27)), con miras a evitar que se duplique la labor (párrafo 11.32);
- .8 tomar nota de que el MEPC 64 refrendó la decisión del FSI 20 de seguir aclarando el significado de los "originales" que han de llevarse a bordo en un futuro periodo de sesiones (párrafo 11.33);
- .9 iniciar la revisión de la lista revisada de los certificados y documentos que han de llevar los buques (FAL.2/Circ.123-MEPC.1/Circ.769-MS-C.1/Circ.1409), según sea necesario, tomando nota de la petición que el MEPC 64 formuló a la Secretaría de elaborar una nota en la que figuren las prescripciones que puedan conducir a la revisión de la citada circular y/o enmienda del apéndice 12 de los Procedimientos para la supervisión por el Estado rector del puerto, según proceda (párrafo 11.34);
- .10 en el contexto de la petición del FSI 20 de coordinar un examen técnico pormenorizado de GlobalReg por parte de todos los subcomités pertinentes, tomar nota de la opinión del MEPC 64 de que no sería apropiado ampliar el ámbito del resultado previsto pertinente (5.2.1.18 del Plan de acción de alto nivel para 2012 y 2013) y de GlobalReg (párrafo 11.37);
- .11 tomar nota de que el MEPC 64 encargó a la Secretaría que publicase una versión de la copia auténtica certificada de las enmiendas a un convenio en el sitio de IMODOCS, con la función de control de cambios, y que fijase un plazo para la distribución de las copias auténticas certificadas, preferiblemente en el momento de la adopción, teniendo en cuenta las opiniones expresadas por la Oficina Jurídica (párrafo 11.39);

-
- .12 respecto de la propuesta del FSI 20 de encargar a la Secretaría que invitase a los Estados, cuando depositen instrumentos de ratificación, a presentar la documentación nacional pertinente conexas que haya llevado a la ratificación a la que pudiera darse acceso a otros Estados, tomar nota de que el MEPC 64 se mostró de acuerdo con la opinión del TC 62 (párrafo 11.40);
 - .13 tomar nota de que el MEPC 64 aprobó el proyecto de código para la implantación de los instrumentos de la OMI (código III), junto con el proyecto de resolución de la Asamblea conexas, con miras a su presentación a la Asamblea en su vigésimo octavo periodo de sesiones, para su adopción, a reserva de la decisión del MSC 91 en el mismo sentido (párrafo 11.43 y anexo 19);
 - .14 tomar nota de que el MEPC 64 aprobó el proyecto de enmiendas al Convenio MARPOL para conferir carácter obligatorio al código III, con miras a su adopción en el MEPC 66 (tras la prevista adopción del código III por la Asamblea en su vigésimo octavo periodo de sesiones) (párrafo 11.46 y anexo 20);
 - .15 tomar nota de que el MEPC 64 refrendó la recomendación del FSI 20 con respecto a las futuras enmiendas al código III y las disposiciones aplicables de los instrumentos obligatorios (párrafo 11.48);
 - .16 elaborar un nuevo instrumento no obligatorio en forma de resolución de la Asamblea, que contenga solamente los anexos del actual código no obligatorio para la implantación de los instrumentos obligatorios de la OMI, que se examinarán en el futuro del mismo modo en que han sido actualizados periódicamente los anexos del código no obligatorio desde su adopción inicial (párrafo 11.49);
 - .17 tomar nota de que el MEPC 64 refrendó la petición del FSI 20 a la Secretaría de que siga comunicándose con la Secretaría de la ISO para obtener la aclaración o la aprobación por lo que respecta a hacer referencia a sus normas en el código OR y, de ser necesario, que lleve a cabo un estudio con las delegaciones interesadas para adaptar el texto del código OR (párrafo 11.51);
 - .18 tomar nota de que el MEPC 64 aprobó el proyecto de código para las organizaciones reconocidas (código OR), con miras a su adopción en el MEPC 65, a reserva de que el MSC 91 adopte la misma decisión (párrafo 11.62);
 - .19 tomar nota de que el MEPC 64 aprobó el proyecto de enmiendas a los Anexos I y II del Convenio MARPOL para conferir carácter obligatorio al código OR, para su distribución, con miras a su adopción en el MEPC 65 (párrafo 11.63 y anexo 23); y
 - .20 tomar nota de que el MEPC 64 aprobó el orden del día bienal actualizado del Subcomité FSI y el orden del día provisional del FSI 21 (párrafo 19.9 y anexo 27).

22.11 Se encarga al Subcomité de Proyecto y Equipo del Buque (DE) que, en su 57º periodo de sesiones, lleve a cabo las siguientes tareas:

- .1 en el contexto de la elaboración del proyecto de código polar, tener presente las decisiones del MEPC 64 respecto de cómo conferir carácter obligatorio al código polar y de que dicho código debería incluir solamente nuevas cuestiones y prescripciones adicionales que no aparezcan en otros instrumentos (párrafo 11.12);
- .2 tomar nota de que el MEPC 64 aprobó el proyecto de enmiendas al Plan de evaluación del estado del buque (CAS) (resolución MEPC.94(46)), que tiene carácter obligatorio de conformidad con lo dispuesto en el Anexo I del Convenio MARPOL, para su distribución, con miras a su adopción en el MEPC 65 (párrafo 11.13 y anexo 16);
- .3 tomar nota de que el MEPC 64 adoptó, mediante la resolución MEPC.227(64), las Directrices de 2012 sobre la implantación de las normas relativas a efluentes y pruebas de rendimiento de las instalaciones de tratamiento de agua sucias (párrafo 11.61 y anexo 22);
- .4 tomar nota de que el MEPC 64 refrendó la recomendación del DE 56 de que los incineradores con una capacidad superior a 1 500 kW y hasta 4 000 kW puedan homologarse de conformidad con la Especificación normalizada para los incineradores de a bordo existente (resolución MEPC.76(40), enmendada por la resolución MEPC.93(45)) (párrafo 11.22); y
- .5 tomar nota de que el MEPC 64 aprobó los puntos de los órdenes del día bienales y postbienales de los subcomités DE, DSC, FP, COMSAR, NAV, SLF y STW que guardan relación con cuestiones ambientales (párrafo 19.2 y anexo 25).

22.12 Se encarga al Subcomité de Transporte de Mercancías Peligrosas, Cargas Sólidas y Contenedores (DSC) que, en su 18º periodo de sesiones, lleve a cabo las siguientes tareas:

- .1 examinar el modo en que se podría facilitar la implantación a largo plazo de las disposiciones del Anexo V del Convenio MARPOL relativas a los residuos de las cargas, mediante enmiendas al Código marítimo internacional de cargas sólidas a granel (párrafo 7.26); y
- .2 tomar nota de que el MEPC 64 aprobó los puntos de los órdenes del día bienales y postbienales de los subcomités DE, DSC, FP, COMSAR, NAV, SLF y STW que guardan relación con cuestiones ambientales (párrafo 19.2 y anexo 25).

22.13 Se encarga al Subcomité de Normas de Formación y Guardia (STW) que, en su 44º periodo de sesiones, lleve a cabo las siguientes tareas:

- .1 tomar nota de que el MEPC 64 aprobó el proyecto de resolución de la Asamblea acerca de las Directrices revisadas sobre la implantación del Código IGS por las Administraciones, a reserva de que el MSC 91 adopte la misma decisión (párrafo 11.24 y anexo 17);

-
- .2 tomar nota de que el MEPC 64 aprobó el proyecto de resolución de la Asamblea acerca de las Directrices revisadas para la estructura de un sistema integrado de planificación para contingencias en caso de emergencias a bordo, a reserva de que el MSC 91 adopte la misma decisión (párrafo 11.24 y anexo 18);
 - .3 tomar nota de que el MEPC 64 aprobó la circular MEPC-MSC revisada sobre las directrices para la implantación operacional del Código IGS por las compañías, a reserva de que el MSC 91 adopte la misma decisión (párrafo 11.25);
 - .4 examinar, para hallar una solución, la inquietud manifestada con respecto a la propuesta de añadir una nota a pie de página al párrafo 1.2.3.2 del Código IGS (párrafo 11.26); y
 - .5 tomar nota de que el MEPC 64 aprobó los puntos de los órdenes del día bienales y postbienales de los subcomités DE, DSC, FP, COMSAR, NAV, SLF y STW que guardan relación con cuestiones ambientales (párrafo 19.2 y anexo 25).

22.14 Se encarga al Subcomité de Seguridad de la Navegación (NAV) que, en su 59º periodo de sesiones, tome nota de que el MEPC 64, mediante la resolución MEPC.226(64), designó el banco de Saba como zona marina especialmente sensible (párrafo 9.4 y anexo 15).

ANEXO 1

DECLARACIÓN DEL OBSERVADOR DE LA ICS EN RELACIÓN CON EL INFORME DEL GRUPO DE EXAMEN SOBRE EL AGUA DE LASTRE

Muchas gracias, Sr. Presidente, por permitirnos responder al informe del Grupo de examen sobre el agua de lastre.

Aunque sin duda valoramos los arduos esfuerzos del Presidente por avanzar en los debates, estamos muy decepcionados ante el hecho de que las preocupaciones apremiantes del sector se hayan una vez más marginado o ignorado en gran medida.

Con pocas excepciones, el tono del informe del Grupo de trabajo parece indicar que todo va bien en el mundo del desarrollo de sistemas de tratamiento del agua de lastre, su disponibilidad y eficacia, así como la capacidad de la comunidad mundial de astilleros de construcción y reparaciones de hacer frente al gran número de buques a los que se exigirá instalar sistemas en el futuro con arreglo al calendario de implantación.

Estamos particularmente decepcionados ante el hecho de que no se hayan tenido en cuenta los retos existentes, que ya se conocen, para trasladar los sistemas homologados en condiciones controladas de prueba al mundo real de las operaciones de los buques, en los que nosotros y otras partes han insistido durante los debates del Grupo de examen.

Deseamos hacer hincapié en que el Convenio de gestión del agua de lastre NO está diseñado para garantizar la capacidad de un sistema de tratamiento del agua de lastre de satisfacer la norma D-2 cuando esté aislado en una instalación de pruebas. El propósito del Convenio es más bien garantizar que un sistema instalado en un buque en funcionamiento es capaz de satisfacer la norma D-2. Está claro que las medidas para verificar y confirmar el cumplimiento no se tomarán contra los fabricantes de los sistemas de tratamiento o las instalaciones de prueba, sino los propietarios de buques y sus tripulaciones, que habrán instalado un sistema homologado, que no funcione según lo prescrito en el Convenio cuando esté sujeto a las variaciones en el entorno de operaciones mundial. Estas variaciones comportan fallos documentados de sistemas que ya han sido homologados. Estos fallos se deben a diversas condiciones de funcionamiento, entre las que se incluyen, aunque no de forma exhaustiva, variación de la salinidad, régimen de flujo, temperatura del agua y niveles de sedimentos en suspensión. Consideramos que la homologación para verificar el cumplimiento de la norma D-2 no debería limitarse sencillamente al funcionamiento un miércoles lluvioso de julio, con una temperatura específica del agua de 17,2° C. Un sistema homologado debería generalmente funcionar con eficacia en todas las condiciones de funcionamiento normales que se den.

Por consiguiente, estamos decepcionados ante el hecho de que el Grupo de examen sea reacio a volver a examinar las Directrices (D8). Somos conscientes de las inquietudes expresadas por algunas delegaciones en este sentido. Aunque no estamos de acuerdo con las deliberaciones, respetamos la decisión del Grupo de examen de intentar corregir estas insuficiencias mediante una labor de revisión y actualización de la resolución MEPC.175(58). De hecho, deseamos indicar que el reconocimiento por parte del Grupo de examen de que es necesario actualizar estos documentos reconoce implícitamente los problemas derivados de las actuales Directrices (D8).

Las actuales Directrices (D8) ofrecen un gran margen de flexibilidad a las administraciones en cuanto a la expedición de certificados de homologación, lo que lleva a que el proceso de homologación no sea siempre igualmente riguroso. Incluso cabe decir lo mismo con respecto a la propia certificación en lo que se refiere a parámetros esenciales de las condiciones de prueba, que nosotros consideramos que deberían incluirse como parte de la documentación para la homologación. Aunque en general apoyamos la implantación flexible de cualquier programa, no podemos respaldar esta flexibilidad si da como resultado una variación en los resultados de las pruebas que incide en la capacidad de funcionamiento en el mundo real de un sistema instalado a bordo de un buque. Las orientaciones de directrices voluntarias no son ciertamente la manera adecuada de apoyar una legislación de esta importancia. Esto ha agravado nuestras inquietudes originales sobre el muestreo en el ámbito de la supervisión por el Estado rector del puerto para determinar el cumplimiento, que considerábamos que podrían haberse subsanado en cierta medida con el modo de proceder pragmático propuesto en nuestro documento.

Una vez más, es obvio que los legisladores ignoran la realidad para tratar de ceñirse ciegamente al *statu quo*. Nos encontrábamos ante una oportunidad de ofrecer una solución final y muy necesaria a los problemas de homologación, que son muy palpables y se han puesto de manifiesto, y que la mayoría del Grupo de examen ha reconocido.

ANEXO 2

RESOLUCIÓN MEPC.222(64)

Adoptada el 5 de octubre de 2012

**DIRECTRICES DE 2012 PARA EL RECONOCIMIENTO Y LA CERTIFICACIÓN
DE LOS BUQUES EN VIRTUD DEL CONVENIO DE HONG KONG**

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 del Comité de Protección del Medio Marino (el Comité), conferidas en virtud de los convenios internacionales para la prevención y contención de la contaminación del mar,

RECORDANDO TAMBIÉN que la Conferencia internacional sobre el reciclaje seguro y ambientalmente racional de los buques, celebrada en mayo de 2009, adoptó el Convenio internacional de Hong Kong para el reciclaje seguro y ambientalmente racional de los buques, 2009 (Convenio de Hong Kong), junto con seis resoluciones de la Conferencia,

TOMANDO NOTA de que el artículo 5 del Convenio de Hong Kong prescribe que los buques sujetos a reconocimiento y certificación se reconocerán y certificarán de conformidad con las reglas del anexo del Convenio de Hong Kong,

TOMANDO NOTA TAMBIÉN de que la regla 10.2 del anexo del Convenio de Hong Kong establece que los reconocimientos de buques destinados a hacer cumplir las disposiciones del Convenio de Hong Kong serán realizados teniendo en cuenta las directrices elaboradas por la Organización,

TOMANDO NOTA ASIMISMO de que las reglas 11.1 y 11.11 del anexo del Convenio de Hong Kong prescriben la expedición de un certificado internacional sobre el inventario de materiales potencialmente peligrosos y de un certificado internacional del buque listo para el reciclaje, teniendo en cuenta las directrices elaboradas por la Organización,

HABIENDO EXAMINADO, en su 64º periodo de sesiones, el proyecto de directrices de 2012 para el reconocimiento y la certificación de los buques en virtud del Convenio de Hong Kong elaborado por el Grupo de trabajo sobre reciclaje de buques:

- .1 ADOPTA las Directrices de 2012 para el reconocimiento y la certificación de los buques en virtud del Convenio de Hong Kong, que figuran en el anexo de la presente resolución;
- .2 INVITA a los Gobiernos a que apliquen las Directrices de 2012 para el reconocimiento y la certificación de los buques en virtud del Convenio de Hong Kong una vez que entre en vigor el Convenio; y
- .3 PIDE al Comité que mantenga las Directrices sometidas a examen.

* * *

ANEXO

DIRECTRICES DE 2012 PARA EL RECONOCIMIENTO Y LA CERTIFICACIÓN DE LOS BUQUES EN VIRTUD DEL CONVENIO DE HONG KONG

1 INTRODUCCIÓN

1.1 Objetivo de las directrices

El artículo 5 del Convenio internacional de Hong Kong para el reciclaje seguro y ambientalmente racional de los buques, 2009 (en adelante, "el Convenio") prescribe que cada Parte se cerciorará de que los buques que enarbolen su pabellón o que operen bajo su autoridad, y que estén sujetos a reconocimiento y certificación, se reconocen y certifican de conformidad con las reglas del anexo del Convenio. El propósito del presente documento es facilitar unas directrices para el reconocimiento y la certificación de los buques en virtud del Convenio (en adelante, "las directrices") contemplados en la parte C ("Reconocimientos y certificación") del anexo del Convenio (reglas 10 a 14). Las presentes directrices ayudarán a las Administraciones y organizaciones reconocidas a aplicar de manera uniforme las disposiciones del Convenio y a los propietarios de buques, constructores de buques, proveedores, instalaciones de reciclaje de buques y otras partes interesadas a comprender el proceso de efectuar los reconocimientos y expedir y refrendar de los certificados.

1.2 Enfoque de las directrices

Las presentes directrices contienen los procedimientos para efectuar los reconocimientos a fin de garantizar que los buques cumplen lo dispuesto en el Convenio, y los requisitos para la expedición y el refrendo del Certificado internacional sobre el inventario de materiales potencialmente peligrosos y el Certificado internacional de buque listo para el reciclaje.

1.3 Las presentes directrices se aplican a los reconocimientos de buques de arqueo bruto igual o superior a 500, tal como se especifica en el artículo 3 del Convenio.

1.4 Es posible que las presentes directrices tengan que ser revisadas en el futuro si se elabora un nuevo método de reconocimiento o se prohíbe y/o restringe el uso de ciertos materiales potencialmente peligrosos o a la luz de las experiencias pertinentes adquiridas.

2 DEFINICIONES

Los términos utilizados en las presentes directrices tienen el mismo significado que los definidos en el artículo 2 del Convenio y la regla 1 del anexo del Convenio a menos que se especifique expresamente lo contrario.

2.1 *Fecha de construcción:* según se indica en los modelos de Certificado internacional sobre el inventario de materiales potencialmente peligrosos y el Certificado internacional de buque listo para el reciclaje, es la fecha que utiliza la Administración para determinar si el buque es un "buque nuevo" o un "buque existente" de conformidad con lo dispuesto en las reglas 1.3 y 1.4 del Anexo del Convenio.

3 RECONOCIMIENTOS

3.1 Reconocimiento inicial

El objetivo del reconocimiento inicial es verificar si la parte I del Inventario de materiales potencialmente peligrosos se ha preparado de conformidad con las prescripciones del Convenio. Existen diferentes prescripciones para los reconocimientos iniciales de los buques nuevos y de los buques existentes.

3.1.1 Reconocimiento inicial de los buques nuevos¹

3.1.1.1 En el caso de los buques nuevos, debería efectuarse un reconocimiento inicial antes de que el buque entre en servicio.

3.1.1.2 Antes del reconocimiento inicial de un buque nuevo, el propietario del buque o el astillero deberían presentar a la Administración o a una organización reconocida una solicitud de reconocimiento inicial junto con los siguientes datos del buque prescritos en el Certificado internacional sobre el inventario de materiales potencialmente peligrosos:

- .1 nombre del buque;
- .2 número o letras distintivos;
- .3 puerto de matrícula;
- .4 arqueo bruto;
- .5 número IMO;
- .6 nombre y dirección del propietario del buque;
- .7 número de la OMI de identificación del propietario inscrito;
- .8 número de la OMI de identificación de la compañía; y
- .9 fecha de construcción.

3.1.1.3 La solicitud de un reconocimiento inicial de un buque nuevo debería ir acompañada de la parte I del Inventario de materiales potencialmente peligrosos, en la que se identifican los materiales potencialmente peligrosos presentes en la estructura y el equipo del buque, su ubicación y cantidades aproximadas, y de la Declaración de materiales con la Declaración de conformidad del proveedor con arreglo a las Directrices de 2011 para la elaboración del inventario de materiales potencialmente peligrosos (resolución MEPC.197(62), enmendada), así como de todos los demás documentos utilizados para elaborar el inventario de materiales potencialmente peligrosos.

3.1.1.4 En el reconocimiento se debería verificar que en la parte I del inventario de materiales potencialmente peligrosos se identifican los materiales potencialmente peligrosos presentes en la estructura y el equipo del buque, así como su ubicación y cantidades aproximadas, comprobando que la Declaración de materiales y la Declaración de conformidad del proveedor se corresponden, y se debería indicar claramente que el buque cumple lo dispuesto en las reglas 4 y 5 del anexo del Convenio. El reconocimiento debería incluir la verificación, mediante una inspección visual a bordo, de que el inventario de materiales potencialmente peligrosos, en particular la ubicación de estos últimos, está en sintonía con los medios, la estructura y el equipo del buque.

¹ Para determinar si el buque es un "buque nuevo" o un "buque existente" de conformidad con el Convenio, por la expresión "o cuya construcción se halle en una fase equivalente" que se utiliza en la regla 1.4.2 del Anexo del Convenio se entiende la fase en que:

- .1 comienza la construcción que puede identificarse como propia de un buque concreto; y
- .2 ha comenzado el montaje del buque de que se trate, utilizando al menos 50 toneladas del total estimado del material estructural o un 1 % de dicho total, si este segundo valor es menor.

3.1.1.5 En el caso de todos los buques nuevos a los cuales se aplica la regla 10 del anexo del Convenio, la Administración o una persona u organización autorizada por ella deberían expedir el Certificado internacional sobre el inventario de materiales potencialmente peligrosos tras la conclusión satisfactoria del reconocimiento inicial.

3.1.2 Reconocimiento inicial de los buques existentes

3.1.2.1 En el caso de los buques existentes, debería llevarse a cabo un reconocimiento inicial antes de la expedición del Certificado internacional sobre el inventario de materiales potencialmente peligrosos, y a más tardar cinco años después de la entrada en vigor del Convenio. El reconocimiento inicial debería armonizarse con los reconocimientos de renovación prescritos por otros instrumentos reglamentarios de la Organización aplicables, en sintonía con las reglas 5.2 y 10.5 del anexo del Convenio y los principios establecidos en la resolución A.1053(27), enmendada (Directrices para efectuar reconocimientos de conformidad con el sistema armonizado de reconocimientos y certificación (SARC), 2011).

3.1.2.2 Antes de proceder al reconocimiento inicial de un buque existente, el propietario del buque debería presentar a la Administración o a una organización reconocida una solicitud de reconocimiento inicial, junto con los datos del buque prescritos en el Certificado internacional sobre el inventario de materiales potencialmente peligrosos que se enumeran en el párrafo 3.1.1.2 *supra*.

3.1.2.3 La solicitud de reconocimiento inicial de un buque existente debería ir acompañada de la parte I del inventario de materiales potencialmente peligrosos y/o del plan de comprobación visual/de muestreo elaborado de conformidad con las Directrices de 2011 para la elaboración del inventario de materiales potencialmente peligrosos.

3.1.2.4 La parte I del inventario de materiales potencialmente peligrosos, en la que se identifican los materiales potencialmente peligrosos que están o pueden estar presentes en la estructura y el equipo del buque, su ubicación y cantidades aproximadas, debería elaborarse mediante la realización de comprobaciones visuales y/o comprobaciones de muestreo a bordo del buque a partir del plan de comprobación visual/de muestreo de conformidad con las Directrices de 2011 para la elaboración del inventario de materiales potencialmente peligrosos. A continuación, el propietario del buque debería presentarla a la Administración o a una organización reconocida, acompañada de información complementaria, como por ejemplo el informe de la comprobación visual/de muestreo y/o la Declaración de materiales con la Declaración de conformidad del proveedor, en su caso.

3.1.2.5 El plan de comprobación visual/de muestreo y la parte I del inventario de materiales potencialmente peligrosos deberían ser elaborados por personal con la experiencia y conocimientos necesarios para realizar la labor asignada, de conformidad con las Directrices de 2011 para la elaboración del inventario de materiales potencialmente peligrosos, según puedan enmendarse.

3.1.2.6 En el reconocimiento se debería verificar que en la parte I del inventario de materiales potencialmente peligrosos se identifican los materiales potencialmente peligrosos que están o pueden estar presentes en la estructura y el equipo del buque, su ubicación y cantidades aproximadas, comprobando la información complementaria, como por ejemplo el informe de la comprobación visual y/o la comprobación de muestreo y/o que la Declaración de materiales se corresponde con la Declaración de conformidad del proveedor, en su caso, el reconocimiento debería aclarar también que el buque cumple lo dispuesto en las reglas 4 y 5 del anexo del Convenio. Debería anotarse en la columna de observaciones del inventario de materiales potencialmente peligrosos los materiales que se hayan clasificado como "materiales potencialmente peligrosos que podrían estar presentes". El reconocimiento

debería incluir además la verificación, mediante una inspección visual a bordo, de que el inventario de materiales potencialmente peligrosos, en particular la ubicación de estos últimos, está en sintonía con los medios, la estructura y el equipo del buque.

3.1.2.7 La Administración o una persona u organización autorizada por ella deberían expedir el Certificado internacional sobre el inventario de materiales potencialmente peligrosos tras la conclusión satisfactoria del reconocimiento inicial a los buques existentes a los que se aplica la regla 10 del anexo del Convenio, con excepción de los buques existentes en los que el reconocimiento inicial y el reconocimiento final se efectúen al mismo tiempo. En estos últimos casos, sólo debería expedirse el Certificado internacional de buque listo para el reciclaje.

3.2 Reconocimiento de renovación

3.2.1 Los reconocimientos de renovación deberían realizarse a intervalos, estipulados por la Administración, que no superen los cinco años.

3.2.2 Antes del reconocimiento de renovación, el propietario del buque debería presentar a la Administración o a una organización reconocida una solicitud de reconocimiento de renovación junto con los datos del buque prescritos en el Certificado internacional sobre el inventario de materiales potencialmente peligrosos que se enumeran en el párrafo 3.1.1.2 *supra*.

3.2.3 La solicitud de reconocimiento de renovación debería ir acompañada de la versión más reciente de la parte I del inventario de materiales potencialmente peligrosos y de la Declaración de materiales con la Declaración de conformidad del proveedor respecto de cualquier modificación, sustitución o reparación importante de la estructura, el equipo, los sistemas, los accesorios, los medios y los materiales realizada desde el último reconocimiento.

3.2.4 En el reconocimiento se debería verificar que la parte I del inventario de materiales potencialmente peligrosos se mantiene y actualiza de manera adecuada, y que en ella se hacen constar las modificaciones de la estructura y el equipo del buque, comprobando que la Declaración de materiales se corresponde con la Declaración de conformidad del proveedor, y se debería aclarar que el buque cumple lo dispuesto en las reglas 4 y 5 del anexo del Convenio. En el reconocimiento se debería también verificar, mediante una inspección visual de a bordo, que el inventario de materiales potencialmente peligrosos, en particular la ubicación de estos últimos, está en sintonía con los medios, la estructura y el equipo del buque. El reconocimiento debería incluir además la verificación de que toda decisión del propietario del buque de retirar de la parte I del inventario de materiales potencialmente peligrosos un equipo, sistema y/o zona que, de acuerdo con dicho inventario, pueden contener materiales potencialmente peligrosos se basa en motivos fundados para creer que el equipo, el sistema y/o la zona de que se trate no contiene dichos materiales.

3.2.5 La Administración o una persona u organización autorizada por ella deberían expedir un nuevo Certificado internacional sobre el inventario de materiales potencialmente peligrosos, tras la conclusión satisfactoria del reconocimiento de renovación, de conformidad con la regla 11 del anexo del Convenio.

3.3 Reconocimiento adicional

3.3.1 A solicitud del propietario del buque, se podrá llevar a cabo un reconocimiento adicional, ya sea general o parcial, según dicten las circunstancias, tras las modificaciones, sustituciones o reparaciones importantes de la estructura, el equipo, los sistemas, los accesorios, los medios y los materiales del buque que afecten al inventario de materiales potencialmente peligrosos.

3.3.2 Antes del reconocimiento adicional, el propietario del buque debería presentar a la Administración o a una organización reconocida una solicitud de reconocimiento adicional acompañada de los datos del buque prescritos en el Certificado internacional sobre el inventario de materiales potencialmente peligrosos, que se enumeran en el párrafo 3.1.1.2 *supra*.

3.3.3 La solicitud de efectuar un reconocimiento adicional debería ir acompañada de la versión más reciente de la parte I del inventario de materiales potencialmente peligrosos y la Declaración de materiales con la Declaración de conformidad del proveedor respecto de cualquier modificación, sustitución o reparación importante de la estructura, el equipo, los sistemas, los accesorios, los medios y los materiales realizada desde el último reconocimiento.

3.3.4 En el reconocimiento se debería verificar que la parte I del inventario de materiales potencialmente peligrosos se mantiene y actualiza de manera adecuada, y que en ella se hacen constar las modificaciones de la estructura y el equipo del buque, comprobando que la Declaración de materiales se corresponde con la Declaración de conformidad del proveedor, y se debería aclarar que el buque cumple lo dispuesto en las reglas 4 y 5 del anexo del Convenio. En el reconocimiento se debería también verificar, mediante una inspección visual de a bordo, que el inventario de materiales potencialmente peligrosos, en particular la ubicación de estos últimos, está en sintonía con los medios, la estructura y el equipo del buque. El reconocimiento debería incluir además la verificación de que toda decisión del propietario del buque de retirar de la parte I del inventario de materiales potencialmente peligrosos un equipo, sistema y/o zona que, de acuerdo con dicho inventario, pueden contener materiales potencialmente peligrosos se basa en motivos fundados para creer que el equipo, el sistema y/o la zona de que se trate no contiene dichos materiales.

3.3.5 La Administración o una persona u organización autorizada por ella deberían refrendar el Certificado internacional sobre el inventario de materiales potencialmente peligrosos tras la conclusión satisfactoria del reconocimiento adicional de conformidad con lo dispuesto en la regla 11 del anexo del Convenio.

3.4 Reconocimiento final

3.4.1 Se debería efectuar un reconocimiento final antes de que el buque se retire del servicio y antes de que se dé inicio al reciclaje.

3.4.2 Antes del reconocimiento final, el propietario del buque debería presentar a la Administración o a una organización reconocida una solicitud de reconocimiento final acompañada de los datos del buque que se enumeran en el párrafo 3.1.1.2 *supra*, y los siguientes datos de la instalación de reciclaje de buques prescritos en el Certificado internacional de listo para el reciclaje:

- .1 nombre de la instalación o instalaciones de reciclaje de buques;
- .2 número de identidad distintivo de la compañía de reciclaje (según se indica en el Documento de autorización para el reciclaje de buques (DASR));
- .3 dirección completa;
- .4 fecha de expiración del DASR.

En el caso de que se utilicen diversas instalaciones de reciclaje de buques, debería facilitarse la información oportuna sobre todas ellas antes del reconocimiento final.

3.4.3 La solicitud de reconocimiento final debería ir acompañada de:

- .1 el Certificado internacional sobre el inventario de materiales potencialmente peligrosos, junto con el inventario de materiales potencialmente peligrosos, la Declaración de materiales y la Declaración de conformidad del proveedor respecto de cualquier modificación, sustitución o reparación importante de la estructura, el equipo, los sistemas, los accesorios, los medios y/o los materiales realizada desde el último reconocimiento;
- .2 el plan aprobado de reciclaje del buque; y
- .3 una copia del DASR.

3.4.4 Antes del reconocimiento final:

- .1 la parte I del inventario de materiales potencialmente peligrosos se debería mantener y actualizar de manera adecuada a fin de que en ella se hagan constar las modificaciones de la estructura y el equipo del buque, y el propietario del buque debería elaborar la parte II (relativa a los desechos generados por las operaciones) y la parte III (relacionada con las provisiones) teniendo en cuenta las operaciones planeadas o previstas antes la llegada a la instalación de reciclaje de buques, y las Directrices de 2011 para la elaboración del inventario de materiales potencialmente peligrosos, según puedan enmendarse; y
- .2 el plan de reciclaje del buque debería ser elaborado por la instalación de reciclaje de buques autorizada, teniendo en cuenta la información facilitada por el propietario del buque, incluido el inventario de materiales potencialmente peligrosos. Tal como se exige en la regla 9 del anexo del Convenio, el plan de reciclaje del buque debería ser aprobado, tácita o expresamente, por la autoridad competente que autorice la instalación de reciclaje de buques.

3.4.5 En el reconocimiento debería verificarse lo siguiente:

- .1 que el inventario de materiales potencialmente peligrosos prescrito en la regla 5.4 del anexo del Convenio satisface las prescripciones del Convenio, en particular que la parte I del inventario de materiales potencialmente peligrosos se mantiene y actualiza de manera apropiada, y que en ella se hacen constar las modificaciones de la estructura y el equipo del buque realizadas desde el último reconocimiento, y que en las partes II y III del inventario de materiales potencialmente peligrosos se identifican los materiales potencialmente peligrosos a bordo del buque, su ubicación y sus cantidades aproximadas. Deberían tenerse en cuenta las operaciones planeadas o previstas durante el periodo comprendido entre el reconocimiento final y la llegada a la instalación de reciclaje.
- .2 que el plan de reciclaje del buque prescrito en la regla 9 del anexo del Convenio refleja fehacientemente la información que figura en el inventario de materiales potencialmente peligrosos prescrito en la regla 5.4 y contiene información relativa al establecimiento, mantenimiento y vigilancia de las condiciones de seguridad para la entrada y los trabajos en caliente; en el caso de una aprobación tácita del plan de reciclaje del buque, debería

verificarse también el acuse de recibo por escrito del plan de reciclaje del buque remitido por la autoridad competente de conformidad con la regla 9.4 del anexo del Convenio y que la fecha de expiración del periodo de examen de 14 días ha vencido;

- .3 que la instalación o las instalaciones de reciclaje en las que va a llevarse a cabo el reciclaje del buque poseen un DASR válido de conformidad con el Convenio; y
- .4 que toda decisión del propietario del buque de retirar de la parte I del inventario de materiales potencialmente peligrosos un equipo, sistema y/o zona que se hubiera clasificado previamente como "puede contener materiales potencialmente peligrosos" se basa en motivos fundados para creer que el equipo, el sistema y/o la zona de que se trate no contiene dichos materiales.

3.4.6 La Administración o una persona u organización autorizada por ella deberían expedir el Certificado internacional de listo para el reciclaje, tras la conclusión satisfactoria del reconocimiento final, a todo buque al que se aplique la regla 11 del anexo del Convenio.

3.5 Cambio de pabellón

3.5.1 Los certificados dejan de ser válidos cuando el buque cambia su pabellón por el de otro Estado y el Gobierno del Estado cuyo pabellón vaya a enarbolar el buque no debería expedir certificados nuevos hasta que esté plenamente satisfecho de que el inventario de materiales potencialmente peligrosos es objeto del mantenimiento adecuado y de que no ha habido ninguna modificación no autorizada en la estructura, las máquinas o el equipo. Cuando se le haga la petición oportuna, el Gobierno del Estado cuyo pabellón tenía derecho a enarbolar previamente el buque tendrá la obligación de remitir a la nueva Administración, tan pronto como sea posible, copias de los certificados que llevaba el buque antes de cambiar de pabellón y, si se dispone de ellos, copias de los registros e informes de los reconocimientos pertinentes. Una vez plenamente satisfecha, tras la pertinente inspección, de que el inventario de materiales potencialmente peligrosos es objeto del mantenimiento adecuado y de que no ha habido modificaciones no autorizadas, y con objeto de mantener la armonía de los reconocimientos, la nueva Administración podrá admitir la validez del reconocimiento inicial y de los reconocimientos posteriores efectuados por la Administración anterior, o en su nombre, y expedir certificados nuevos que tengan la misma fecha de expiración que los certificados que dejaron de ser válidos a causa del cambio de pabellón.

3.5.2 El Gobierno del Estado cuyo pabellón vaya a enarbolar el buque debería asegurarse también de que el inventario de materiales potencialmente peligrosos cumple la legislación, las directrices y cualquier prescripción adicional de dicho Estado.

3.5.3 Si el cambio de pabellón se produce tras el reconocimiento final y tras la expedición del Certificado internacional de buque listo para el reciclaje, el Gobierno del Estado cuyo pabellón vaya a enarbolar el buque no debería expedir el certificado nuevo hasta que esté totalmente seguro de que las condiciones en que se basó la expedición del Certificado internacional de buque listo siguen siendo válidas.

4 RECONOCIMIENTOS DE BUQUES ANTES DE LA ENTRADA EN VIGOR DEL CONVENIO

4.1 Antes de la entrada en vigor del Convenio, las Administraciones podrán llevar a cabo los reconocimientos de buques de conformidad con las presentes directrices y podrán expedir a continuación una declaración de cumplimiento a tal efecto.

4.2 A los buques que puedan probar con documentación que cumplen plenamente lo dispuesto en el Convenio mediante dicha declaración de cumplimiento se les podrá expedir el correspondiente certificado al entrar en vigor el Convenio, a reserva de toda prescripción adicional que pueda imponer la Administración. Para la expedición del certificado, tal vez no sea necesario que se prepare un plan para los buques en el que se describa la comprobación visual/de muestreo prescrita en la regla 5.2 del anexo del Convenio si el inventario de materiales potencialmente peligrosos se ha elaborado de conformidad con el procedimiento estipulado en los párrafos 4.1 o 4.2 de las Directrices de 2011 para la elaboración del inventario de materiales potencialmente peligrosos y se ha verificado mediante el procedimiento de expedición de la declaración de cumplimiento.

5 ESTUDIOS DE MERCADO

5.1 Todas las Partes podrán realizar estudios de mercado en los que se analicen muestras de los equipos o los materiales que existan en sus mercados provistos de la Declaración de materiales y de la Declaración de conformidad del proveedor y que aún no se hayan incorporado a bordo, a fin de garantizar el pleno cumplimiento del artículo 9 del Convenio y la exactitud de la Declaración de materiales y la Declaración de conformidad del proveedor.

5.2 En el caso de que, en los estudios de mercado, se detecten inexactitudes en la Declaración de materiales y la Declaración de conformidad del proveedor, las Partes y la Organización deberían tomar las medidas necesarias aplicando los artículos 10 y 12 del Convenio.

5.3 Al llevar a cabo los estudios de mercado y tomar las medidas necesarias en virtud de las presentes directrices, debería hacerse todo lo posible por no imponer una carga excesiva a los proveedores, los buques y las instalaciones de reciclaje de buques.

ANEXO 3

RESOLUCIÓN MEPC.223(64)

Adoptada el 5 de octubre de 2012

**DIRECTRICES DE 2012 PARA LA INSPECCIÓN DE BUQUES
EN VIRTUD DEL CONVENIO DE HONG KONG**

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 del Comité de Protección del Medio Marino conferidas en virtud de los Convenios internacionales para la prevención y contención de la contaminación del mar,

RECORDANDO TAMBIÉN que la Conferencia internacional sobre el reciclaje seguro y ambientalmente racional de los buques, celebrada en mayo de 2009, adoptó el Convenio internacional de Hong Kong para el reciclaje seguro y ambientalmente racional de los buques, 2009 (el Convenio de Hong Kong), junto con seis resoluciones de la Conferencia,

TOMANDO NOTA de que el artículo 8 del Convenio de Hong Kong prescribe que todo buque al que sean aplicables las disposiciones de dicho convenio podrá ser objeto, en cualquier puerto o terminal mar adentro de otra Parte, de una inspección por funcionarios debidamente autorizados por dicha Parte a los efectos de determinar si el buque cumple las disposiciones del Convenio, teniendo en cuenta las directrices elaboradas por la Organización,

HABIENDO EXAMINADO, en su 64º periodo de sesiones, el proyecto de directrices de 2012 para la inspección de buques en virtud del Convenio de Hong Kong elaborado por el Grupo de trabajo sobre reciclaje de buques,

1. ADOPTA las Directrices de 2012 para la inspección de buques en virtud del Convenio de Hong Kong, que figuran en el anexo de la presente resolución;
2. INVITA a los Gobiernos a que apliquen las Directrices de 2012 para la inspección de buques en virtud del Convenio de Hong Kong una vez que entre en vigor el Convenio;
3. PIDE al Comité que mantenga las Directrices sometidas a examen.

* * *

ANEXO

DIRECTRICES DE 2012 PARA LA INSPECCIÓN DE BUQUES EN VIRTUD DEL CONVENIO DE HONG KONG

1 GENERALIDADES

1.1 El presente documento tiene por objeto facilitar orientaciones básicas sobre la realización de inspecciones en el marco de la supervisión por el Estado rector del puerto en cumplimiento del Convenio internacional de Hong Kong para el reciclaje seguro y ambientalmente racional de los buques, 2009 (en adelante "el Convenio"), así como armonizar la manera de realizar dichas inspecciones, el reconocimiento de las deficiencias y la aplicación de los procedimientos de supervisión.

1.2 Las reglas del Convenio contienen las siguientes disposiciones acerca del cumplimiento:

- .1 se exige un certificado internacional sobre el inventario de materiales potencialmente peligrosos a todos los buques, salvo a aquéllos cuyo arqueo bruto sea inferior a 500, los buques que durante toda su vida útil operen únicamente en aguas sujetas a la soberanía o jurisdicción del Estado cuyo pabellón tenga derecho a enarbolar el buque y los buques existentes en los que se efectúen al mismo tiempo el reconocimiento inicial y el reconocimiento final, en cuyo caso, el Certificado internacional de buque listo para el reciclaje se expide tras el reconocimiento;
- .2 las Administraciones podrán establecer medidas alternativas apropiadas para demostrar el cumplimiento de los buques de arqueo bruto inferior a 500 y/o de buques que durante toda su vida útil operen únicamente en aguas sujetas a la soberanía o jurisdicción del Estado cuyo pabellón tenga derecho a enarbolar el buque; y
- .3 se exige un certificado internacional de buque listo para el reciclaje a todos los buques de arqueo bruto igual o superior a 500 que sean retirados del servicio, y antes de que dé comienzo su reciclaje.

1.3 En el artículo 8 del Convenio se disponen los procedimientos de supervisión que han de seguir los Estados Parte en el Convenio por lo que respecta a los buques extranjeros que visiten sus puertos. Los Procedimientos para la supervisión por el Estado rector del puerto, 2011, adoptados mediante la resolución A.1052(27), se aplican además de las presentes directrices.

2 INSPECCIONES DE BUQUES A LOS QUE SE EXIGE LLEVAR A BORDO EL CERTIFICADO INTERNACIONAL SOBRE EL INVENTARIO DE MATERIALES POTENCIALMENTE PELIGROSOS O EL CERTIFICADO INTERNACIONAL DE BUQUE LISTO PARA EL RECICLAJE

2.1 Inspecciones iniciales

2.1.1 Tras subir a bordo del buque y una vez que haya sido presentado al capitán u oficial responsable, el funcionario encargado de la supervisión por el Estado rector del puerto debería comprobar que se lleva a bordo el Certificado internacional sobre el inventario de

materiales potencialmente peligrosos (regla 11.1)¹ o el Certificado internacional de buque listo para el reciclaje (regla 11.11), ambos acompañados del inventario de materiales potencialmente peligrosos, y examinar los informes sobre inspecciones previas en el marco de la supervisión por el Estado rector del puerto.

2.1.2 También debería confirmarse la validez del Certificado internacional sobre el inventario de materiales potencialmente peligrosos o del Certificado internacional de buque listo para el reciclaje, verificando que está debidamente cumplimentado y firmado y se han llevado a cabo los reconocimientos prescritos y que el número de identificación/verificación que figura en el inventario de materiales potencialmente peligrosos se corresponde con el indicado en el certificado o los certificados.

2.1.3 Si el certificado y el inventario de materiales potencialmente peligrosos son válidos y adecuados, y las impresiones generales y observaciones visuales del funcionario de supervisión a bordo confirman el cumplimiento del Convenio, el funcionario de supervisión debería limitar por lo general la inspección a cualquier deficiencia que se haya notificado.

2.1.4 Si, no obstante, las impresiones u observaciones generales del funcionario de supervisión a bordo ponen de manifiesto que hay motivos fundados (véase el párrafo 2.1.5) para considerar que el estado del buque, su estructura o equipo no se corresponden sustancialmente con los pormenores del certificado o con el inventario de materiales potencialmente peligrosos, el funcionario de supervisión puede proceder a una inspección más pormenorizada.

2.1.5 Entre los "motivos fundados" para llevar a cabo una inspección más pormenorizada están los siguientes:

- .1 pruebas de que falta uno de los certificados prescritos en el Convenio, o de que no es válido;
- .2 pruebas de que falta el inventario de materiales potencialmente peligrosos prescrito en el Convenio, o de que no es válido;
- .3 la ausencia de estructuras o equipos enumerados en la parte I del inventario de materiales potencialmente peligrosos;
- .4 la ausencia de una entrada en la parte I del inventario de materiales potencialmente peligrosos correspondiente a estructuras o equipos que el funcionario de supervisión considere que puedan contener materiales potencialmente peligrosos indicados en los apéndices 1 y 2 del Convenio;² y
- .5 la falta de pruebas de que se ha habilitado un procedimiento a bordo para el mantenimiento de la parte I del inventario de materiales potencialmente peligrosos.

¹ Tal como se exige en las reglas 5.2 y 11.1, para los buques existentes, se expedirá, a más tardar cinco años después de la entrada en vigor del Convenio, un certificado internacional sobre el inventario de materiales potencialmente peligrosos, que irá acompañado del inventario verificado de materiales potencialmente peligrosos, excepto en el caso de aquellos buques en los que se efectúen al mismo tiempo el reconocimiento inicial y el reconocimiento final.

² A estos efectos debería hacerse referencia a una lista indicativa de todo equipo, sistema y/o zona a bordo que quepa suponer que contiene materiales potencialmente peligrosos, tal como se señala en la sección 2.2 del apéndice 5 de las Directrices de 2011 para la elaboración del inventario de materiales potencialmente peligrosos (resolución MEPC.197(62), enmendada).

2.2 Inspecciones más pormenorizadas

El funcionario de supervisión debería verificar que se hacen controles eficaces de los materiales potencialmente peligrosos enumerados en el apéndice 1 del Convenio, haciendo referencia a los certificados³ o documentos pertinentes en los que puedan especificarse estructuras o equipos que quepa suponer que contienen dichos materiales potencialmente peligrosos. El funcionario de supervisión debería tomar nota de que las inspecciones pormenorizadas se limitan a confirmar si en el buque se hacen controles eficaces de los materiales potencialmente peligrosos enumerados en el apéndice 1 del Convenio. El hecho de que no se haya actualizado el inventario de materiales potencialmente peligrosos no debería por ello constituir una deficiencia que pueda dar lugar a la detención, aunque si se detectan incoherencias en el inventario, éstas deberían notificarse a la Administración del Estado de abanderamiento de ese buque y deberían corregirse en el momento del siguiente reconocimiento.

2.3 Deficiencias que pueden dar lugar a la detención

2.3.1 Al ejercer sus funciones, el funcionario de supervisión debería valerse de su juicio profesional para determinar si conviene detener un buque hasta que se subsanen las deficiencias que se hayan observado o permitir que el buque navegue con determinadas deficiencias que no representen una amenaza inaceptable para el reciclaje seguro y ambientalmente racional del buque. Al proceder así, el funcionario de supervisión debería guiarse por los principios y las prescripciones del Convenio.

2.3.2 Con objeto de asistir al funcionario de supervisión en la aplicación de las presentes directrices, se incluye a continuación una lista de deficiencias que se consideran suficientemente importantes para justificar la detención del buque en cuestión:

- .1 la falta a bordo de un certificado internacional sobre el inventario de materiales potencialmente peligrosos válido o, si procede, de un certificado internacional de buque listo para el reciclaje válido; y
- .2 el incumplimiento de las medidas de control de los materiales potencialmente peligrosos enumeradas en el apéndice 1 del Convenio.

3 INSPECCIONES DE LOS BUQUES DE ESTADOS QUE NO SON PARTES

3.1 Los buques de Estados que no sean Parte en el Convenio no tienen derecho a obtener un certificado internacional sobre el inventario de materiales potencialmente peligrosos ni un certificado internacional de buque listo para el reciclaje. Por ello, el funcionario de supervisión debería solicitar documentación que contenga la misma información que dichos certificados, acompañados del inventario de materiales potencialmente peligrosos, y tenerla en cuenta para determinar si el buque cumple los correspondientes requisitos del Convenio.

3.2 En todos los demás aspectos, el funcionario de supervisión debería guiarse por los procedimientos establecidos para los buques que tienen que llevar un certificado.

3.3 El funcionario de supervisión debería cerciorarse de que, de conformidad con el párrafo 4 del artículo 3 del Convenio, no se les dé un trato más favorable a los buques de Estados que no sean Partes en el Convenio.

³ Por ejemplo, habría que remitirse al Certificado internacional de prevención de la contaminación atmosférica (Certificado IAPP) por lo que respecta a las sustancias que agotan la capa de ozono.

ANEXO 4

DECLARACIÓN DE LA DELEGACIÓN DE VENEZUELA SOBRE EL PROYECTO DE RESOLUCIÓN MEPC SOBRE EL FOMENTO DE LA COOPERACIÓN TÉCNICA Y LA TRANSFERENCIA DE TECNOLOGÍA RELACIONADAS CON LA MEJORA DE LA EFICIENCIA ENERGÉTICA DE LOS BUQUES

Muchas gracias Sr. Presidente, pienso que está más que clara la posición de Venezuela y su preocupaciones al respecto por el histórico de nuestro proceder en esta materia, así como también reconocemos la de las otras partes en general, razón por la cual mantenemos nuestro compromiso de sumarnos a la búsqueda de soluciones para la suma mayor de satisfacciones de las partes; por lo cual reconocemos el tremendo y hasta inimaginable esfuerzo que hemos llevado a cabo las partes con la moderación impecable del Sr. Arsenio Domínguez, la cual nos ha llevado a lograr un producto de evidente avance.

Apoyamos su resumen, sin embargo observando el debate planteado, queremos agregar que además de nuestros pronósticos y análisis, no deja de sorprendernos que sigamos medianamente estancados y la complicación que esto nos trae como Organización; pero más allá de eso nos hace reflexionar que aquí está evidenciándose una seria brecha o tal vez debilidad en nuestro sistema de toma de decisiones en la Organización y sus Estados Miembros, ya que a nuestro parecer estamos recogiendo los frutos de las decisiones pasadas y nos referimos cuando un instrumento que nace como esta enmienda al Anexo VI del MARPOL, bajo una decisión por mayoría aparente, lo que nos incentiva a reflexionar que tal vez tengamos que ver atrás y evaluarlo, por lo tanto tendríamos las siguientes consideraciones:

1 Buscar la coherencia, en lo relativo con las políticas de equidad e igualdad entre los pueblos, las cuales son ratificadas a través del principio emanado del seno de las Naciones Unidas y que por demás son vinculantes, y no por la autonomía o especializado de este organismo sea razón para aislarnos y menos aún alejarnos de principios universales en materia ambiental que es lo que no aborda.

2 Históricamente el Estado venezolano se ha opuesto a la discriminación y estas enmiendas podrían proyectar un serio problema para los países, ya que de no poder cumplir con las exigencias planteadas, podría conllevar al deterioro o disminución de sus economías, atención a ello, para Venezuela es inaceptable que se pretenda hablar de medidas de mercado, motivo por el cual nos atrevemos a hacer un llamado a los participantes de este foro a fin de sumar esfuerzos y nos permitimos agregar que lo felicitamos por su acertada apreciación en haber pospuesto la discusión de esta temática para nuestra próxima reunión MEPC 65 luego de resuelto este asunto.

3 Previo a cualquier discusión sobre medidas basadas en el mercado relacionadas con el Anexo VI, se deberá determinar, discutir y aprobar los mecanismos que faciliten la transferencia de tecnología y el financiamiento para la creación de capacidades que permitan cumplir con las nuevas reglas sobre eficiencia energética de los buques, como a bien sabemos estamos tratando aquí en búsqueda de una flexibilidad para la aplicación de decisiones paso a paso es decir primero lo primero y luego que generemos sabiamente el ambiente de ganar-ganar, tan necesario.

Asimismo, solicitamos que quedara asentada en el informe nuestra declaración. Por último, agradezco la venia de la plenaria por su paciencia a lo extenso de mi intervención. Mil gracias.

ANEXO 5

DECLARACIÓN DEL OBSERVADOR DE ICOMIA SOBRE EL EXAMEN DE LA SITUACIÓN DE LOS ADELANTOS TÉCNICOS PARA IMPLANTAR LAS NORMAS DE EMISIÓN DE NO_x DEL NIVEL III

Muchas gracias, Sr. Presidente:

Deseamos expresar nuestro agradecimiento y admiración al Sr. Samulski por su excelente trabajo de dirección del Grupo de trabajo por correspondencia sobre el examen del nivel III.

La ICOMIA apoya plenamente el compromiso de la OMI con la reducción de las emisiones. Además de nuestra contribución al Grupo de trabajo por correspondencia, también nos hemos comprometido a incrementar en general la sensibilización del sector de los yates grandes con respecto al nivel III y hemos fomentado el desarrollo de soluciones tecnológicas. Como se señala en nuestra contribución al informe provisional del Grupo de trabajo por correspondencia, no cabe duda de que se dispone de tecnologías para satisfacer el nivel III.

Aunque seguimos siendo optimistas con respecto al resultado final, tenemos inquietudes, que aún no hemos podido subsanar, con respecto a que todos los proyectos de yate puedan responder a las demandas del tratamiento por reducción catalítica selectiva y seguir siendo comercialmente viables. Hasta entonces, esperamos que el Comité haga suyo nuestro punto de vista de que es necesario evaluar con el mayor detalle posible todos los aspectos del cumplimiento del nivel III, en particular la consideración de los requisitos de certificación para el cumplimiento del nivel III en condiciones operacionales; y seguiremos colaborando con el Grupo de trabajo por correspondencia en la próxima fase de su trabajo.

Por último, Sr. Presidente, le agradeceríamos que esta intervención se incluyera en el informe del Comité.

ANEXO 6

DECLARACIONES DE LAS DELEGACIONES DE CHINA, DINAMARCA Y GRECIA EN RELACIÓN CON EL INFORME DEL GRUPO DE TRABAJO SOBRE CONTAMINACIÓN ATMOSFÉRICA Y EFICIENCIA ENERGÉTICA (MEPC 64/WP.11)

DIRECTRICES PARA EL CÁLCULO DEL COEFICIENTE F_w (PÁRRAFO 7)

Declaración de la delegación de China

Como se demuestra en el documento MEPC 64/4/28, presentado por China, el modelo teórico para el cálculo del coeficiente f_w en el proyecto actual de directrices es excesivamente complicado para implantarlo, ya que tiene en cuenta tanto el espectro de frecuencias como la función de dispersión de la ola, que en esta etapa no se ha madurado plenamente.

China ha propuesto dos opciones para la revisión del modelo en su documento, que son: suprimir la función de dispersión de la dirección de la ola en el modelo o añadir el cálculo y verificación de la resistencia añadida por la ola en el caso de olas regulares oblicuas. Lamentablemente, el Grupo de trabajo no analizó a fondo esta cuestión, ni las propuestas de China, y como resultado de ello las propuestas de China no se reflejaron correctamente en el proyecto de directrices.

Para garantizar que el proyecto de directrices es aplicable y resulta práctico, China opina que el proyecto de directrices debería tener en cuenta sus propuestas y sólo debería distribuirse para implantarlo con carácter de prueba en esta etapa. Se pide al Comité que vuelva a examinar esta cuestión en futuros periodos de sesiones cuando se disponga de datos suficientes.

Declaración de la delegación de Grecia

En relación con el párrafo 7.2.3 (MEPC 64/WP.11), Grecia señaló que mantener la expresión "en caso de que se calcule" en las Directrices EEDI significa que es posible no calcular f_w y $EEDI_{weather}$. Grecia opina que fue el hecho de separar f_w del valor del EEDI de la regla lo que permitió ultimar con prontitud las reglas del capítulo 4 del Anexo VI del Convenio MARPOL, y en opinión de Grecia, esto se hizo partiendo del entendimiento de que cuando se dispusiera de directrices para la reglamentación de f_w , el valor de f_w y el valor resultante $EEDI_{weather}$ del buque se anotarían visiblemente en el expediente técnico del EEDI del buque. Grecia subrayó que el valor del EEDI obtenido señalado en la regla 20 es un valor teórico en las pruebas en el mar, y que $EEDI_{weather}$ es una indicación más fiable de la eficiencia energética real del buque a lo largo de toda su vida útil.

Siguiendo las recomendaciones del Presidente del Grupo de trabajo, se acordó analizar a fondo en el próximo periodo de sesiones la cuestión de la notificación de f_w y $EEDI_{weather}$, después del actual periodo de prueba del proyecto de directrices provisionales sobre el coeficiente f_w .

BUQUES DE CARGA RODADA Y BUQUES DE PASAJE DE TRANSBORDO RODADO (PÁRRAFO 12)

Declaración de la delegación de Dinamarca

Dinamarca tiene serias preocupaciones ante el hecho de que siga utilizándose el documento MEPC 64/4/14 como base para continuar la labor sobre los buques de transbordo rodado. Al introducir la velocidad del buque como un factor de corrección, según se propone, la influencia de la potencia propulsora se elimina y no habrá ningún incentivo para reducir la potencia y de esa forma la carga de CO₂ que suponen los buques. En varios casos, el EEDI se reducirá conforme aumente la potencia, lo que no reducirá las emisiones de CO₂ de este segmento de buques.

ANEXO 7

INTERPRETACIONES UNIFICADAS DEL ANEXO VI DEL CONVENIO MARPOL

Regla 2

Definiciones

La regla 2.23 dice lo siguiente:

- "23 Por *buque nuevo* se entiende:
- .1 un buque cuyo contrato de construcción se formalice el 1 de enero de 2013 o posteriormente; o
 - .2 en ausencia de un contrato de construcción, un buque cuya quilla sea colocada o cuya construcción se halle en una fase equivalente el 1 de julio de 2013 o posteriormente; o
 - .3 un buque cuya entrega se produzca el 1 de julio de 2015 o posteriormente."

Interpretación:

Con respecto a su aplicación a cada fase especificada en el cuadro 1 de la regla 21 del Anexo VI del Convenio MARPOL, la definición de "buque nuevo" que figura en la regla 2.23 del Anexo VI del Convenio MARPOL debería interpretarse del siguiente modo:

- .1 la fecha especificada en la regla 2.23.1 del Anexo VI del Convenio MARPOL debería sustituirse por la fecha de inicio de cada fase;
- .2 la fecha especificada en la regla 2.23.2 del Anexo VI del Convenio MARPOL debería sustituirse por la fecha seis meses después de la fecha de inicio de cada fase; y
- .3 la fecha especificada en la regla 2.23.3 del Anexo VI del Convenio MARPOL para las fases 1, 2 y 3 debería sustituirse por la fecha 48 meses después de la fecha de inicio de cada fase.

De acuerdo con esta interpretación, el EEDI prescrito de cada fase se aplica a los siguientes buques nuevos que pertenecen a una de las categorías definidas en las reglas 2.25 a 2.31 del Anexo VI y a los que se aplican también las disposiciones del capítulo 4 del Anexo VI.

a) El EEDI prescrito de la fase 0 se aplica al siguiente buque nuevo:

- .1 el buque cuyo contrato de construcción se formalice en la fase 0 y cuya entrega se produzca antes del 1 de enero de 2019; o
- .2 el buque cuyo contrato de construcción se formalice antes de la fase 0 y cuya entrega se produzca el 1 de julio de 2015 o posteriormente, pero antes del 1 de enero de 2019; o

en ausencia de un contrato de construcción,

- .3 el buque cuya quilla sea colocada o cuya construcción se halle en una fase equivalente el 1 de julio de 2013 o posteriormente pero antes del 1 de julio de 2015, y cuya entrega se produzca antes del 1 de enero de 2019; o
 - .4 el buque cuya quilla sea colocada o cuya construcción se halle en una fase equivalente antes del 1 de julio de 2013 y cuya entrega se produzca el 1 de julio de 2015 o posteriormente, pero antes del 1 de enero de 2019.
- b) El EEDI prescrito de la fase 1 se aplicará al siguiente buque nuevo:
- .1 el buque cuyo contrato de construcción se formalice en la fase 1 y cuya entrega se produzca antes del 1 de enero de 2024; o
 - .2 el buque cuyo contrato de construcción se formalice antes de la fase 1 y cuya entrega se produzca el 1 de enero de 2019 o posteriormente, pero antes del 1 de enero de 2024; o
- en ausencia de un contrato de construcción,
- .3 el buque cuya quilla sea colocada o cuya construcción se halle en una fase equivalente el 1 de julio de 2015 o posteriormente pero antes del 1 de julio de 2020, y cuya entrega se produzca antes del 1 de enero de 2024; o
 - .4 el buque cuya quilla sea colocada o cuya construcción se halle en una fase equivalente antes del 1 de julio de 2015 y cuya entrega se produzca el 1 de enero de 2019 o posteriormente, pero antes del 1 de enero de 2024.
- c) El EEDI prescrito de la fase 2 se aplica al siguiente buque nuevo:
- .1 el buque cuyo contrato de construcción se formalice en la fase 2 y cuya entrega se produzca antes del 1 de enero de 2029; o
 - .2 el buque cuyo contrato de construcción se formalice antes de la fase 2 y cuya entrega se produzca el 1 de enero de 2024 o posteriormente, pero antes del 1 de enero de 2029; o
- en ausencia de un contrato de construcción,
- .3 el buque cuya quilla sea colocada o cuya construcción se halle en una fase equivalente el 1 de julio de 2020 o posteriormente pero antes del 1 de julio de 2025, y cuya entrega se produzca antes del 1 de enero de 2029; o
 - .4 el buque cuya quilla sea colocada o cuya construcción se halle en una fase equivalente antes del 1 de julio de 2020 y cuya entrega se produzca el 1 de enero de 2024 o posteriormente, pero antes del 1 de enero de 2029.
- d) El EEDI prescrito de la fase 3 se aplica al siguiente buque nuevo:
- .1 el buque cuyo contrato de construcción se formalice en la fase 3; o
 - .2 en ausencia de un contrato de construcción, el buque cuya quilla sea colocada o cuya construcción se halle en una fase equivalente el 1 de julio de 2025 o posteriormente; o
 - .3 el buque cuya entrega se produzca el 1 de enero de 2029 o posteriormente.

La regla 2.24 dice lo siguiente:

"24 Por *transformación importante* se entiende, a los efectos del capítulo 4 del presente Anexo, la transformación de un buque:

- .1 que altere considerablemente las dimensiones, la capacidad de transporte o la potencia del motor del buque; o
- .2 que altere el tipo de buque; o
- .3 que se efectúe, a juicio de la Administración, con el propósito de prolongar considerablemente la vida del buque; o
- .4 que de algún otro modo modifique el buque hasta el punto de que, si fuera un buque nuevo, quedaría sujeto a las disposiciones pertinentes del presente Convenio que no le son aplicables como buque existente; o
- .5 que altere considerablemente la eficiencia energética del buque e incluya cualquier modificación que pueda hacer que el buque sobrepase el EEDI prescrito que le sea aplicable, según se indica en la regla 21 del presente Anexo."

Interpretación:

1 Con respecto a la regla 2.24.1 del Anexo VI del Convenio MARPOL, todo cambio importante de las dimensiones del casco y/o la capacidad (por ejemplo, un cambio de la eslora entre perpendiculares (L_{PP}) o del francobordo asignado) debería considerarse una transformación importante. Todo aumento importante de la potencia total del motor a efectos de propulsión (por ejemplo, 5 % o más) debería considerarse una transformación importante. En cualquier caso, la Administración tiene autoridad para evaluar y decidir si un cambio debería considerarse una transformación importante, de conformidad con el capítulo 4 del Anexo VI del Convenio MARPOL.

2 No obstante lo dispuesto en el párrafo 1, con respecto a la regla 2.24.5 del Anexo VI del Convenio MARPOL, debería investigarse el efecto en el EEDI obtenido como resultado de todo cambio en los parámetros del buque, en particular todo aumento de la potencia total del motor a efectos de propulsión. En cualquier caso, la Administración tiene autoridad para evaluar y decidir si un cambio debería considerarse una transformación importante, de conformidad con el capítulo 4 del Anexo VI del Convenio MARPOL.

3 Una compañía podrá, en cualquier momento, solicitar de manera voluntaria que se vuelva a certificar el EEDI y que se vuelva a expedir el certificado IEE basándose en cualquier nueva mejora de la eficiencia del buque que no se considere una transformación importante.

4 En la regla 2.24.4 del Anexo VI del Convenio MARPOL, debería entenderse que las expresiones "buque nuevo" y "buque existente" tienen el mismo significado que en la regla 1.9.1.4 del Anexo VI del Convenio y no el de los términos definidos en las reglas 2.22 y 2.23.

5 La expresión "un buque" que figura en la regla 5.4.2 del Anexo VI del Convenio MARPOL se interpreta en el sentido de que significa "un buque nuevo".

La regla 2.30 dice lo siguiente:

"30 Por *buque de carga refrigerada* se entiende un buque proyectado exclusivamente para el transporte de cargas refrigeradas en las bodegas."

Interpretación:

Los buques dedicados al transporte de jugos de fruta en tanques de carga refrigerada deberían clasificarse como buques de carga refrigerada.

Regla 5
Reconocimientos

La regla 5.4.4 dice lo siguiente:

"4 Para los buques existentes, la verificación de la prescripción relativa a llevar a bordo un SEEMP, de conformidad con la regla 22, tendrá lugar en el primer reconocimiento intermedio o de renovación, si éste es anterior, señalados en el párrafo 1 de la presente regla, que se efectúe el 1 de enero de 2013 o posteriormente."

Regla 6
Expedición o refrendo del certificado

La regla 6.4 dice lo siguiente:

"4 Se expedirá un Certificado internacional de eficiencia energética del buque una vez se realice un reconocimiento, de conformidad con lo dispuesto en la regla 5.4 del presente anexo, de todo buque de arqueo bruto igual o superior a 400 antes de que el buque pueda realizar viajes a puertos o terminales mar adentro sometidos a la jurisdicción de otras Partes."

Regla 22
Plan de gestión de la eficiencia energética del buque (SEEMP)

La regla 22.1 dice lo siguiente:

"1 Todo buque llevará a bordo un plan de gestión de la eficiencia energética del buque (SEEMP). Dicho plan podrá formar parte del sistema de gestión de la seguridad del buque (SMS)."

Interpretación:

1 El Certificado internacional de eficiencia energética del buque (Certificado IEE) se expedirá tanto para los buques nuevos como para los buques existentes a los que se aplique el capítulo 4 del Anexo VI del Convenio MARPOL.

2 No es obligatorio que el SEEMP prescrito por la regla 22.1 del Anexo VI del Convenio MARPOL se lleve a bordo de un buque existente al que se aplique la presente regla hasta que no se lleve a cabo el reconocimiento de verificación especificado en la regla 5.4.4 del Anexo VI del Convenio MARPOL.

3 Para los buques existentes, se verificará que llevan a bordo, según lo dispuesto en la regla 5.4.4, el Plan de gestión de la eficiencia energética del buque (SEEMP) prescrito en la regla 22, y se expedirá un Certificado IEE a más tardar en el primer reconocimiento intermedio o de renovación, si éste es anterior, que se efectúe el 1 de enero de 2013 o posteriormente y que se ajuste al capítulo 2 del Anexo VI del Convenio MARPOL; es decir, que sea un reconocimiento vinculado a un reconocimiento intermedio o de renovación del Certificado IAPP.

4 El reconocimiento intermedio o de renovación al que se hace referencia en el párrafo 2 está relacionado únicamente con el plazo para verificar que se lleva a bordo el SEEMP, es decir, esos plazos para el reconocimiento relativo al Certificado IAPP se convertirán también en la fecha del reconocimiento inicial del Certificado IEE para los buques existentes. No obstante, el SEEMP es un elemento del reconocimiento únicamente en virtud del nuevo capítulo 4 del Anexo VI del Convenio MARPOL, y no en virtud de los reconocimientos relativos al Certificado IAPP.

5 En el caso de que no se encuentre a bordo el SEEMP en el primer reconocimiento intermedio o de renovación del Certificado IAPP, el 1 de enero de 2013 o posteriormente, la organización reconocida debería solicitar el asesoramiento de la Administración con respecto a la expedición del Certificado IEE y recibir la correspondiente orientación. Sin embargo, la validez del Certificado IAPP no se ve afectada por la ausencia de un SEEMP ya que el SEEMP es un elemento del reconocimiento únicamente en virtud del nuevo capítulo 4 del Anexo VI del Convenio MARPOL, y no en virtud de los reconocimientos relativos al Certificado IAPP.

6 Con respecto a los buques que deban llevar a bordo un SEEMP, éstos excluyen las plataformas (incluidas las IFPAD/UFA) y las torres de perforación, independientemente de su propulsión.

7 El SEEMP debería redactarse en un idioma o idiomas de trabajo que entienda el personal del buque.

Regla 8

Modelo de certificado

La regla 8.1 dice lo siguiente:

"1 El Certificado internacional de prevención de la contaminación atmosférica se elaborará conforme al modelo que figura en el apéndice I del presente anexo y estará redactado como mínimo en español, francés o inglés. Cuando se use también un idioma oficial del país expedidor, dará fe el texto en dicho idioma en caso de controversia o discrepancia."

Apéndice 1

Modelo de Certificado internacional de prevención de la contaminación atmosférica (IAPP) (Regla 8)

La sección 2.3 del suplemento del Certificado internacional de prevención de la contaminación atmosférica dice lo siguiente:

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

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

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

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

- .1 fueloil con un contenido de azufre, según consta en las notas de entrega de combustible, que no excede del valor límite de:
 - 1,00 % masa/masa
(no aplicable el 1 de enero de 2015 o posteriormente); o
 - 0,10 % masa/masa, y/o
- .2 un medio equivalente aprobado de conformidad con la regla 4.1, según se indica en 2.6, que es al menos tan eficaz en cuanto a la reducción de las emisiones de SO_x como la utilización de fueloil con un contenido de azufre de un valor límite de:
 - 1,00 % masa/masa
(no aplicable el 1 de enero de 2015 o posteriormente); o
 - 0,10 % masa/masa

Interpretación:

La sección 2.3 del suplemento ("según consta en las notas de entrega de combustible") permite que pueda ponerse una "x" antes de las fechas indicadas en todas las casillas pertinentes, al reconocerse que las notas de entrega de combustible, que han de conservarse a bordo durante un periodo mínimo de tres años, facilitan los medios para comprobar posteriormente que un buque está funcionando de un modo acorde con su propósito, según se indica en la sección 2.3.

Regla 16.9

Incineración a bordo

La regla 16.9 dice lo siguiente:

"En los incineradores instalados de conformidad con lo dispuesto en el apartado 6.1 de la presente regla se vigilará, siempre que la unidad esté en funcionamiento, la temperatura de salida del gas de la cámara de combustión. En los incineradores de alimentación continua, no se verterán desechos en la unidad cuando la temperatura de salida del gas de la cámara de combustión esté por debajo de 850°C. Por lo que respecta a los incineradores de a bordo de carga discontinua, la unidad se proyectará de modo que la temperatura de salida del gas de la cámara de combustión alcance 600°C en los cinco minutos siguientes al encendido y que posteriormente se establezca a una temperatura que no sea inferior a 850 °C."

Interpretación:

A los efectos de la aplicación de esta regla, la expresión "no se verterán desechos en la unidad" debería interpretarse como sigue:

La introducción de fangos de hidrocarburos generados durante el funcionamiento normal de un buque en incineradores de alimentación continua durante el proceso de calentamiento a temperaturas de la cámara de combustión superiores a 500 °C,* a fin de conseguir la temperatura normal de funcionamiento de la cámara de combustión de 850 °C, se considera aceptable. La temperatura de salida del gas de la cámara de combustión debería alcanzar 850 °C en el tiempo especificado en el manual de funcionamiento del fabricante, que debería ser como máximo cinco minutos.

* Para la introducción de fangos de hidrocarburos en el incinerador, es necesario que se cumplan dos condiciones que garanticen una combustión completa y sin humo:

- .1 la temperatura de salida del gas de la cámara de combustión ha de ser superior a 850 °C, tal como se prescribe en la regla 16.9 del Anexo VI del Convenio MARPOL, a fin de garantizar una combustión sin humo; y
- .2 la temperatura de la cámara de combustión (la temperatura del material del ladrillo refractario) ha de ser superior a 500 °C a fin de garantizar una evaporación suficiente de los componentes combustibles de los fangos de hidrocarburos.

ANEXO 8

RESOLUCIÓN MEPC.224(64)

Adoptada el 5 de octubre de 2012

**ENMIENDAS A LAS DIRECTRICES DE 2012 SOBRE EL MÉTODO DE CÁLCULO
DEL ÍNDICE DE EFICIENCIA ENERGÉTICA DE PROYECTO
(EEDI) OBTENIDO PARA BUQUES NUEVOS**

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 del Comité de Protección del Medio Marino ("el Comité") conferidas por los convenios internacionales relativos a la prevención y contención de la contaminación del mar,

RECORDANDO TAMBIÉN que, en su 62º periodo de sesiones, el Comité adoptó, mediante la resolución MEPC.203(62), enmiendas al anexo del Protocolo de 1997 que enmienda el Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, modificado por el Protocolo de 1978 (inclusión de reglas sobre la eficiencia energética de los buques en el Anexo VI del Convenio MARPOL),

TOMANDO NOTA de que las enmiendas al Anexo VI del Convenio MARPOL adoptadas en su 62º periodo de sesiones mediante la inclusión del nuevo capítulo 4 para las reglas sobre eficiencia energética de los buques entrarán en vigor el 1 de enero de 2013,

TOMANDO NOTA TAMBIÉN de que en la regla 20 (EEDI obtenido) del Anexo VI del Convenio MARPOL enmendado se prescribe que el índice de eficiencia energética de proyecto se calcule teniendo en cuenta las directrices elaboradas por la Organización,

TOMANDO NOTA ASIMISMO de que en su 63º periodo de sesiones se adoptaron las Directrices de 2012 sobre el método de cálculo del índice de eficiencia energética de proyecto (EEDI) obtenido para los buques nuevos,

RECONOCIENDO que las enmiendas al Anexo VI del Convenio MARPOL requieren la adopción de las directrices pertinentes para una implantación uniforme y sin contratiempos de las reglas y a fin de facilitar el plazo previo suficiente para que se prepare el sector,

HABIENDO EXAMINADO, en su 64º periodo de sesiones, enmiendas a las Directrices de 2012 sobre el método de cálculo del índice de eficiencia energética de proyecto (EEDI) obtenido para los buques nuevos,

1. ADOPTA las enmiendas a las Directrices de 2012 sobre el método de cálculo del índice de eficiencia energética de proyecto (EEDI) obtenido para los buques nuevos, que figuran en el anexo de la presente resolución;
2. INVITA a las Administraciones a que tengan en cuenta las Directrices adjuntas al elaborar y promulgar las leyes nacionales mediante las que se hagan entrar en vigor e implanten las disposiciones de la regla 20 del Anexo VI del Convenio MARPOL enmendado;

3. PIDE a las Partes en el Anexo VI del Convenio MARPOL y a otros Gobiernos Miembros que pongan las Directrices adjuntas relativas al índice de eficiencia energética de proyecto (EEDI) en conocimiento de los propietarios de buques, armadores, constructores de buques, proyectistas de buques y demás grupos interesados;
4. ACUERDA mantener esas Directrices sometidas a examen teniendo en cuenta la experiencia que se obtenga.

ANEXO

ENMIENDAS A LAS DIRECTRICES DE 2012 SOBRE EL MÉTODO DE CÁLCULO
DEL ÍNDICE DE EFICIENCIA ENERGÉTICA DE PROYECTO
(EEDI) OBTENIDO PARA BUQUES NUEVOS

1 Los párrafos 2.5.2 y 2.5.3 se sustituyen por lo siguiente:

"2 **Generador acoplado al eje**

En caso de que haya uno o varios generadores acoplados al eje, $P_{PTO(i)}$ es el 75 % de la potencia eléctrica nominal de salida de cada generador acoplado al eje.

Para calcular el efecto de los generadores acoplados al eje se dispone de dos opciones:

Opción 1:

.1 La deducción máxima admisible para el cálculo de $\sum P_{ME(i)}$ no ha de ser mayor que la P_{AE} definida en el párrafo 2.5.6. Para este caso, $\sum P_{ME(i)}$ se calcula de la manera siguiente:

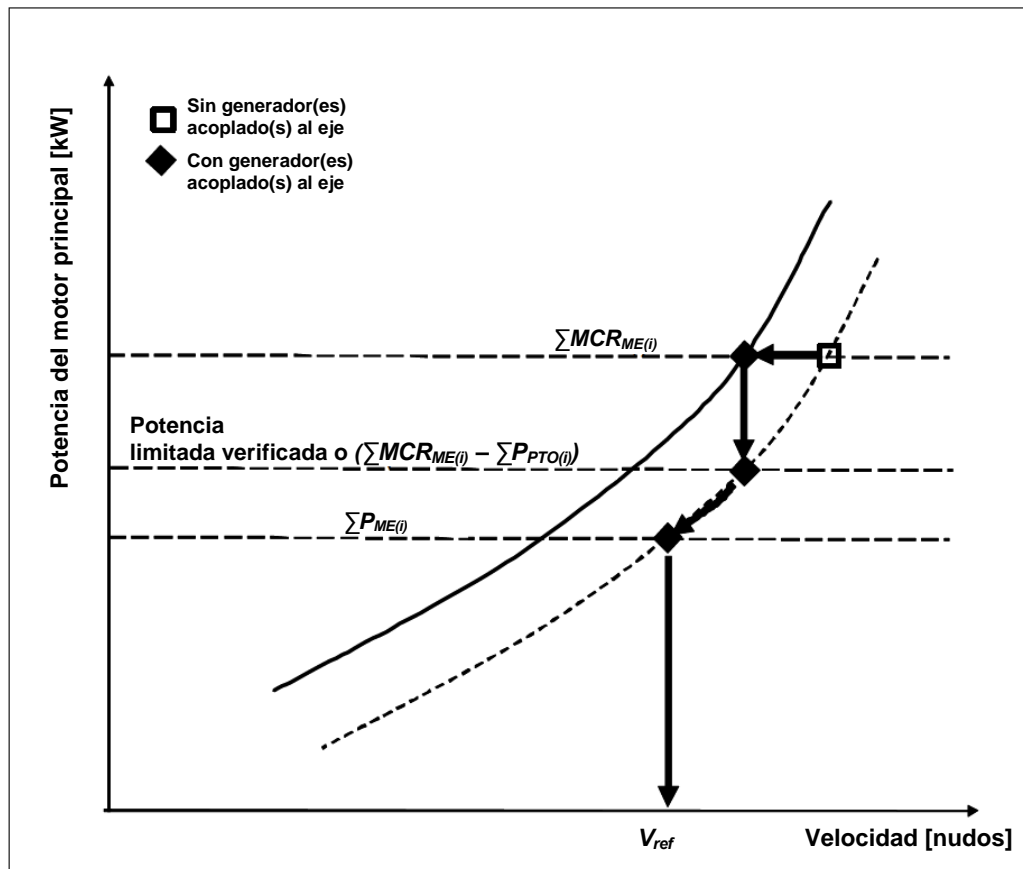
$$\sum_{i=1}^{nME} P_{ME(i)} = 0,75 \times \left(\sum MCR_{ME(i)} - \sum P_{PTO(i)} \right) \quad \text{siendo } 0,75 \times \sum P_{PTO(i)} \leq P_{AE}$$

u

Opción 2:

.2 En caso de que se instale un motor con una potencia nominal de salida mayor que aquélla a la que el sistema de propulsión está limitado por medios técnicos verificados, el valor de $\sum P_{ME(i)}$ es el 75 % de esa potencia limitada para determinar la velocidad de referencia, V_{ref} y para calcular el EEDI.

En la siguiente figura se facilitan orientaciones para la determinación de $\Sigma P_{ME(i)}$:



.3 Motor acoplado al eje

En caso de que haya uno o varios motores acoplados al eje instalados, $P_{PTI(i)}$ es el 75 % del consumo nominal de cada motor acoplado al eje dividido por la eficiencia media ponderada del generador o generadores, según se indica a continuación:

$$\Sigma P_{PTI(i)} = \frac{\Sigma (0,75 \cdot P_{SM,max(i)})}{\eta_{Gen}}$$

donde:

$P_{SM,max(i)}$ es el consumo nominal de cada motor acoplado al eje

η_{Gen} es la eficiencia media ponderada del generador o los generadores

La potencia de propulsión a la que se mide V_{ref} es:

$$\sum P_{ME(i)} + \sum P_{PTI(i),Shaft}$$

donde:

$$\sum P_{PTI(i),Shaft} = \sum (0,75 \cdot P_{SM,max(i)} \cdot \eta_{PTI(i)})$$

$\eta_{PTI(i)}$ es la eficiencia de cada motor acoplado al eje instalado

Cuando la potencia de propulsión total definida *supra* es superior al 75 % de la potencia a la que esté limitado el sistema de propulsión por medios técnicos verificados, el 75 % de la potencia limitada ha de utilizarse como la potencia de propulsión total para determinar la velocidad de referencia (V_{ref}) y para el cálculo del EEDI.

En el caso del PTI/PTO combinado, la modalidad de funcionamiento normal en el mar determinará cuál de estos parámetros se utiliza para el cálculo.

Nota: Si la eficiencia de la cadena de transmisión del motor acoplado al eje está indicada en un documento verificado, podrá tenerse en cuenta la eficiencia de la cadena de transmisión del motor acoplado al eje para calcular las pérdidas de energía del equipo entre el cuadro de distribución y el motor acoplado al eje."

2 Los párrafos 2.5.6.1 y 2.5.6.2 se sustituyen por lo siguiente:

"1 Para buques en los que la potencia de propulsión total ($\sum MCR_{ME(i)} + \frac{\sum P_{PTI(i)}}{0,75}$) es igual o superior a 10 000 kW, P_{AE} se define como:

$$P_{AE (\sum MCR_{ME(i)} \geq 10\,000\,kW)} = \left(0,025 \times \left(\sum_{i=1}^{nME} MCR_{ME(i)} + \frac{\sum_{i=1}^{nPTI} P_{PTI(i)}}{0,75} \right) \right) + 250$$

.2 En los buques en los que la potencia de propulsión total ($\sum MCR_{ME(i)} + \frac{\sum P_{PTI(i)}}{0,75}$) es inferior a 10 000 kW, P_{AE} se define como:

$$P_{AE (\sum MCR_{ME(i)} < 10\,000\,kW)} = \left(0,05 \times \left(\sum_{i=1}^{nME} MCR_{ME(i)} + \frac{\sum_{i=1}^{nPTI} P_{PTI(i)}}{0,75} \right) \right) "$$

ANEXO 9

**ENMIENDAS A LAS DIRECTRICES DE 2012 SOBRE RECONOCIMIENTO
Y CERTIFICACIÓN DEL ÍNDICE DE EFICIENCIA
ENERGÉTICA DE PROYECTO (EEDI)**

1 La nota a pie de página 2 del párrafo 4.3.8 del anexo se modifica como sigue:

"² El Procedimiento recomendado de la ITTC 7.5-04-01-01.2 se considera norma preferible."

ANEXO 10

DECLARACIÓN DE LA DELEGACIÓN DE EGIPTO SOBRE LAS MEDIDAS DE MERCADO PARA EL TRANSPORTE MARÍTIMO INTERNACIONAL

Sr. Presidente, Excelentísimo Secretario General, distinguidos delegados:

Deseo expresar en nombre del Gobierno de Egipto mi más profundo agradecimiento a la OMI por sus esfuerzos para prevenir la contaminación atmosférica y reducir las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes de los buques mediante el Convenio MARPOL y el Protocolo de Londres, tales como la adopción del Anexo VI, que regula no sólo la prevención de la contaminación atmosférica por los buques y el control de las emisiones, sino también contempla medidas de eficiencia energética obligatorias técnicas y operacionales, además de la fertilización de los océanos y el secuestro de carbono. El carácter vinculante de los procedimientos adoptados por la OMI en este sentido es eficiente y reduce de forma significativa las emisiones de gases de efecto invernadero, aunque conviene señalar que el transporte marítimo se considera la modalidad de transporte más limpia. Aunque transportan más del 90 % del comercio mundial, las emisiones generadas por los buques representan tan sólo el 3 %. En otras palabras, el sector del transporte marítimo es el menos responsable del calentamiento del planeta.

Por ello, consideramos que la propuesta de imponer un gravamen adicional sobre los combustibles de los buques para obtener fondos de mitigación del cambio climático no es rigurosa.

En este contexto, Egipto tiene preocupaciones muy serias acerca de las medidas de mercado por los siguientes motivos:

- .1 la imposición de un gravamen mundial comportaría un incremento del coste del comercio por vía marítima, lo que afectará a los consumidores finales. Los países en desarrollo serían los más afectados por la imposición de este gravamen, ya que constituirá una carga económica para ellos y tendrá también un impacto negativo sobre la competitividad internacional de sus exportaciones. También originará un aumento del coste de las importaciones, que se reflejará en el bienestar de sus poblaciones, que adolecen ya de unos ingresos per cápita muy bajos;
- .2 las medidas propuestas incrementarán el precio de las importaciones, lo que alterará las condiciones de competencia entre los países y entre productos similares, creando condiciones similares favorables para determinados países y desfavorables para otros, lo que contradice el principio de libre comercio en el que se basa el acuerdo GATT;
- .3 la carga económica impuesta al sector del transporte marítimo puede comportar un cambio de modalidad a otros modos de transporte menos eficientes; y
- .4 la mayoría de las medidas de mercado propuestas no dan detalles y no son compatibles con el principio de responsabilidades comunes pero diferenciadas establecido en la CMNUCC.

Para concluir, Egipto es contrario a imponer cargas financieras adicionales a los países en desarrollo, y cualquier futuro régimen normativo debe estar diseñado de modo que no se establezca un límite máximo para el transporte marítimo internacional, lo que originaría un trastorno grave para el comercio mundial y el desarrollo.

Espero que muchos de ustedes compartan la misma opinión.

Por último, le agradeceríamos que incluyera esta declaración en el informe de la reunión.

ANEXO 11

DECLARACIÓN DE UN REPRESENTANTE DE LA SECRETARÍA DE LA CMNUCC SOBRE CUESTIONES RELACIONADAS CON LA CONVENCION

Sr. Presidente, distinguidos delegados, señoras y caballeros:

Gracias por darme la oportunidad de dirigirme al 64º periodo de sesiones del Comité de Protección del Medio Marino (MEPC) de la OMI en nombre de la Secretaría de la CMNUCC.

Como saben, para abordar eficazmente el cambio climático y adaptarnos a sus efectos negativos es necesario crear un régimen general a escala mundial que refleje el dinamismo del mundo moderno y desarrolle la cooperación internacional entre todos los países y todos los sectores de la economía.

Hace un año, en el 62º periodo de sesiones del MEPC, las Partes tomaron una decisión importante y adoptaron un conjunto de medidas técnicas y operacionales para incrementar la eficiencia energética del transporte marítimo internacional. Esta decisión es una importante contribución por parte del sector del transporte marítimo al régimen mundial emergente sobre el cambio climático, y destaca el papel clave que juega la OMI en mostrar el camino para la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero por el transporte marítimo internacional.

Del orden del día del día del MEPC para esta semana se desprende claramente de que es necesario profundizar en la labor de hacer operativas y reforzar las medidas técnicas y operacionales adoptadas, y apoyar su implantación por los países en desarrollo. Además, el MEPC seguirá examinando las medidas de mercado propuestas para el transporte marítimo internacional. Estos son signos muy positivos, que pueden señalar claramente al proceso de negociación en curso en el ámbito de la CMNUCC que, una vez más, la OMI confirma que es el órgano internacional competente para abordar las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes del transporte marítimo internacional de manera eficiente y en un entorno multilateral.

Deseo aprovechar esta oportunidad para informarles de las últimas novedades en el ámbito de la CMNUCC que: i) son de interés para el transporte marítimo internacional, y ii) son las últimas novedades en el ámbito de la financiación de la lucha contra el cambio climático.

Últimas novedades en el ámbito de la CMNUCC en relación con las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes del transporte aéreo y marítimo internacional

En las negociaciones recientes, las emisiones de GEI procedentes del transporte aéreo y marítimo internacional siguen encuadrándose en el ámbito del punto del orden del día sobre enfoques sectoriales de cooperación del Grupo de trabajo especial sobre la cooperación a largo plazo en el marco de la Convención (GT-CLP), así como en el ámbito del plan de trabajo sobre el aumento de la ambición en materia de mitigación del Grupo de trabajo especial sobre la plataforma de Durban para una acción para una acción reforzada (GPD).

En Durban, la Conferencia de las Partes decidió establecer un plan de trabajo sobre el aumento de la ambición en materia de mitigación a fin de identificar y estudiar posibles medidas que puedan colmar la brecha de ambición en el marco del GPD (Decisión 1/CP.17, párrafo 7). En las primeras reuniones del GPD celebradas en Bonn y el mes pasado en Bangkok, las Partes destacaron, entre otras cosas, que los sectores internacionales de

aviación y transporte marítimo tienen un potencial de mitigación significativo. Reconocieron el importante papel que pueden jugar la OACI y la OMI en el contexto del nuevo proceso GPD para presentar consideraciones sobre la manera en que estos sectores pueden reducir las emisiones.

En el ámbito del tema de enfoques sectoriales estudiado este año en el marco del proceso del GTE-CLP, las Partes han trabajado con miras a que se adopte una decisión en Doha. En el periodo de sesiones informal celebrado el mes pasado en Bangkok, las Partes presentaron cinco opciones sobre la manera de abordar las emisiones procedentes del transporte aéreo y marítimo internacional.¹ Estas opciones muestran convergencia en algunos elementos y divergencia en otros. A lo largo de este año, las Partes han seguido reconociendo el papel que juegan la OACI y la OMI para abordar las emisiones procedentes del transporte internacional, y han hecho un hincapié en que lo mejor sería abordar estas emisiones en un entorno multilateral. Persisten las opiniones divergentes en cuanto a los principios que deben guiar las medidas para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes del transporte internacional.

Estoy seguro de que con el liderato y la voluntad política de las Partes, en Doha se podrá llegar a un acuerdo sobre los enfoques sectoriales. La labor del MEPC esta semana podría ser muy útil en este contexto.

Últimas novedades en el ámbito de la CMNUCC en relación con la financiación de la lucha contra el cambio climático

Soy consciente de que la cuestión del cambio de la financiación de la lucha contra el cambio climático es de gran importancia para el transporte marítimo internacional, y deseo invitarles a que contribuyan activamente a las deliberaciones en curso sobre esta cuestión.

En Cancún y Durban, las Partes establecieron y perfeccionaron una infraestructura institucional en el ámbito de la CMNUCC para ayudar a los países en desarrollo que son Partes a abordar sus necesidades relacionadas con el cambio climático y para ayudarlos a contribuir a las medidas mundiales de mitigación del cambio climático.

Por lo que respecta a la financiación de la lucha contra el cambio climático, las Partes constituyeron una comisión permanente, que constituye el núcleo de la infraestructura de financiación de la lucha contra el cambio climático para ayudar a la Conferencia de las Partes a ejercer sus funciones en relación con el mecanismo financiero de la Convención. También constituyeron el **Fondo Verde para el Clima**, que es una entidad ejecutiva del mecanismo financiero, y lanzaron el **programa de trabajo sobre la financiación a largo plazo**, que analizará opciones para la movilización de recursos y el trabajo relativo a la financiación de las necesidades relacionadas con el cambio climático de los países en desarrollo. El Fondo Verde para el Clima da diversas oportunidades a las partes y a los interesados a que contribuyan a las deliberaciones en curso.

La Comisión permanente tiene el mandato de organizar un foro para la comunicación y el intercambio continuado de información entre órganos y entidades que se ocupan de la financiación de la lucha contra el cambio climático, para estrechar los vínculos y fomentar la coherencia. En la primera reunión de la Comisión permanente, celebrada el mes pasado en Bangkok, sus miembros apoyaron su utilización de este foro para ponerse en contacto con toda una gama de partes interesadas relevantes, y promover el intercambio de información y opiniones sobre distintas cuestiones relacionadas con la financiación de la lucha contra el cambio climático.

¹ La nota informal del periodo de sesiones del Bangkok, en la que se reflejan las cinco opciones relativas al transporte aéreo y marítimo internacional, se encuentra disponible en el sitio de la CMNUCC en la Red.

El programa de trabajo sobre la financiación a largo plazo parte de un enfoque transparente e incluyente. En los seminarios y actividades en medios de comunicación social se ha captado la atención de una amplia gama de Partes interesados que se ha permitido a una amplia audiencia participar en las deliberaciones. Los copresidentes invitan a todos los interesados a que sigan poniéndose en contacto directamente y contribuyendo a las deliberaciones en curso sobre la financiación a largo plazo.²

Sr. Presidente, señoras y caballeros, en nombre de la Secretaría de la CMNUCC, espero tener la ocasión de colaborar con Uds. para abordar conjuntamente uno de los mayores retos de nuestros tiempos: el cambio climático mundial.

Muchas gracias.

(Los anexos 12 a 29 figuran en el documento MEPC 64/23/Add.1)

² Todos los materiales y la información se encuentran disponibles en el sitio de la CMNUCC en la Red: http://unfccc.int/cooperation_support/financial_mechanism.